

# DISCURS D'ACCEPTACIÓ DEL TÍTOL DE DOCTOR HONORIS CAUSA

JORDI NADAL OLLER



2 de novembre del 2010  
Auditori del campus de la Ciutadella  
UNIVERSITAT POMPEU FABRA

**R**ector Magnífic, amics i amigues, benvolguts col·legues, estimada família,

La mena d'actes com el que avui ens congrega en aquesta aula magna es regeix per un ritual ben establert. Primer, les paraules d'acollida, protocol·làriament amables, de l'amo de la casa, el senyor rector. Després, la *laudatio*, inevitablement exagerada (tireu-hi l'aigua corresponent) del doctorand, que avui ha estat a càrrec del Dr. Albert Carreras, degà, catedràtic, antic alumne, deixeble, col·laborador, coautor i finalment mestre meu. Per últim, unes paraules d'agraïment del nou doctor, el qual, en aquest cas, sóc jo mateix.

Començo la meva part. Entre persones normals, un doctorat honoris causa només pot afalagar i enorgullir el seu receptor. En contrapartida, aquest ha de tenir ben present que la concessió de què és objecte és un acte gratuït, sovint arbitrari, que comporta en tot cas una bona dosi de generositat. En aquest moment, jo em sento deutor de la UPF i de la seva gent. Per saldar el deute, he pensat que la fórmula més efectiva pot ésser també la més breu. “Lo bueno, si breve, dos veces bueno”. En lloc de paraules abundoses i grandiloqüents, amb només tres (una d'elles repe-

tida) n'hi ha d'haver prou, a condició, això sí, que siguin dites amb sentiment. Així que des del fons del cor, gràcies, moltíssimes gràcies a tots els qui m'escolteu.

La simplicitat del discurs no m'ha de privar, tanmateix, de fer distincions entre doctorats i doctorats. A mi, la Pompeu Fabra m'ha fascinat des del principi pel nom que li van posar. Pompeu Fabra, el personatge, ha passat a la història de la Renaixença com “el seny ordenador de la llengua catalana”, una tasca ingent i meritíssima, determinant per a l'assentament de la nostra identitat nacional. Amb mentalitat premonitòria, em faig la il·lusió que la UPF està cridada a ser el seny ordenador i renovador del sistema universitari del nostre país. Una llarga experiència en qualitat de conferenciant a les seves aules, per gràcia de l'actual rector i altres que el van precedir, així m'ho fa creure. En tot cas, estic cofoi i confós d'haver estat acollit entre els seus doctors.

Un dels centres d'aquesta *alma mater* que porta més camí fet en la tasca renovadora que estem dient és l'Institut Universitari d'Història Jaume Vicens i Vives. Els historiadors d'elit que el formen són els primers “culpables” del fet que ara, feliç però també inquiet (em mereixo aquest homenatge?, en sóc digne?), em trobi aquí. Enmig dels meus dubtes em consola, de tota manera, el suport donat a l'Institut, en aquesta tessitura, per les facultats d'Humanitats i de Ciències Econòmiques i Empresariales de la mateixa UPF. Que Déu, si existeix, beneeixi uns i altres.

I ara, havent complert amb la litúrgia, permeteu-me que, amb un punt d'heterodòxia, autoritzat –penso– per l'esperit d'obertura que he reconegut a la “Pompeu”, dediqui la segona part de la meva intervenció, no a les especulacions habituals sobre la bona marxa de la “meva disciplina” (la història econòmica) o sobre els perills que planen damunt la nostra dissortada Terra, sinó a la trajectòria apassionant de l'empresa industrial més gloriosa que hi hagi hagut mai a Catalunya i a Espanya. Vaig a parlar-vos de La Hispano-Suïza.

La Hispano-Suïza, Fàbrica de Automòviles S.A. fou creada el 1904, a Barcelona, per un grup de capitalistes catalans associats amb l'enginyer ginebrí de 26 anys Marc Birkigt. La seva especialitat foren els turismes i els vehicles industrials (autobusos i camions) de gamma alta, en la qual la qualitat i les prestacions són més importants que el preu. Gràcies al geni de Birkigt, un tècnic amb una capacitat d'inventiva i d'organització excepcionals, obsessionat a més per l'obra ben feta, la marca triomfà plenament, i es va fer famosa arreu del món. Pot sorprendre que una empresa tan destacada en una indústria capdavantera –com ho era aleshores la de l'automoció– pogués desenvolupar-se amb èxit en un país en aquelles dates tan retardat com ho era Espanya. La paradoxa s'explica per la sintonia extraordinària

existent entre Birkigt i el president de la companyia (des de l'inici fins al seu òbit, el 1935), un comerciant de ferros de llarga trajectòria anomenat Damià Mateu. La base de l'entesa foren el respecte i la consideració mutus. Mateu, sobretot, tingué sempre molt present que Birkigt era el major actiu de la societat, que la seva col·laboració era insubstituïble. Una merla blanca. Per retenir-lo (la francesa Panhard i la britànica Rolls-Royce intentaren endur-se'l, ja el 1913), l'empresari accedí a tots els desitjos del seu enginyer en cap, i el retribuí, a més, amb una generositat inèdita al sud dels Pirineus.

L'empresa hagué de superar nombrosos obstacles en els anys inicials de la seva existència. L'escassetat de personal especialitzat, la manca de materials, la gairebé absència d'indústria auxiliar, els excessos anarquistes del proletariat català i la petita dimensió del *gotha* espanyol, que formava el nucli inicial de la seva clientela, van estar a punt de fer-la naufragar. La fermesa dels seus dos homes forts permeté que tirés endavant. A finals de 1911, a requeriment de Birkigt, La Hispano-Suiza instal·là una sucursal en el barri parisenc de Levallois-Perret. La decisió fou afortunada. En el nou escenari, sense els inconvenients assenyalats a Barcelona, i amb Birkigt també al timó, la sucursal francesa arrencà amb una força insospitada. No obstant la precarietat de les seves instal·lacions, els tallers de Levallois lliuraren, a l'any de la seva estrena, els primers exemplars de l'«Alphonse XIII», un model semiesportiu començat a construir a Barcelona el 1909, que fixarien definitivament el prestigi de la marca a l'estranger. A l'inici de 1914, la sucursal substituï els tallers de Levallois, en unes antigues cotxeres de tramvies, per una fàbrica de nova planta a Bois-Colombes, a les rodalies de París.

El panorama tant a la fàbrica catalana com a la sucursal francesa es presentava esperançador quan, de sobte, un succés imprevist, d'enorme abast, semblà posarlo en entredit. El 3 d'agost de 1914, Alemanya obrí les hostilitats contra França. Estesa a d'altres països, la *Grande Guerre* s'allargaria fins al novembre de 1918. En els països bel·ligerants, les indústries mecàniques es veieren forçades a prioritzar la producció d'armament. La Hispano-Suiza rebé una sol·licitud oficial per llogar la seva nova fàbrica de Bois-Colombes a la *Cie. Gnome-Rhône*, especialitzada en motors rotatius d'avió. La companyia espanyola no estava en condicions de rebutjar la petició. Privat del seu lloc de treball, Birkigt i la seva família retornaren a Barcelona a l'octubre de 1914. La casa matriu el rebé amb els braços oberts, per bé que sense assignar-li una tasca concreta. Poc donat a la nostàlgia, Birkigt es posà a desenvolupar el motor d'aviació que, des de feia temps, li voltava pel cap. Els avions estaven assolint un protagonisme impensat com a arma de guerra. Dotada de motors Mercedes Benz, l'aviació alemanya era mestressa incon-

testada de l'aire. El motor ideat per Birkigt i realitzat als tallers de la Sagrera inicià les seves proves el febrer de 1915. Desenvolupava unes potències de 150 a 200 CV i pesava només 150 quilos. Gràcies a l'ús de l'alumini en el bloc de cilindres i en els càrters, així com a un disseny innovador en forma de V, que reduïa dràsticament el nombre de peces (unes 500, davant de més de 900 del Mercedes), el nou motor presentava una relació potència/pes i una facilitat de muntatge molt més favorables que tots els precedents. Adoptat a gran escala pels exèrcits aliats, tardaria poc a decantar la batalla de l'aire a favor d'ells.

Recuperada pels seus amos espanyols i convertida en Secció d'Aviació de La Hispano-Suiza, la sucursal de Bois-Colombes es posà al servei pràcticament exclusiu de l'aviació militar francesa. Aviat es veuria desbordada per una demanda que no parava de créixer. La manera d'atendre-la fou la concessió de llicències a d'altres constructors, tant francesos com d'altres països (Estats Units, Gran Bretanya, Itàlia i Japó). En acabar la contesa, entre pròpies (la Sagrera i Bois-Colombes) i llicenciades, les fàbriques constructores arribarien a 21 i el nombre de motors construïts, a una xifra entre 40.000 i 50.000. En total, s'ha calculat que oficialment, només en l'àmbit francès, l'empresa i el seu inventor es repartiren, a parts iguals, en concepte de *royalties*, 67 milions de francs corrents. No hi hauria hipèrbole en la presumpció posterior de Birkigt que gràcies a la seva inventiva i a la seva direcció, durant la *Grande Guerre*, "la sucursal parisenca de La Hispano-Suiza havia cobert d'or i de glòria la casa matriu" [i així mateix les dues parts, empresa i inventor-director, havien anat a mitges].

La companyia estigué a punt de perdre aquest or en la immediata postguerra. El perill li vingué de la pretensió del govern francès d'aplicar-li la llei de juliol de 1916, imposant una contribució extraordinària sobre els beneficis excepcionals o suplementaris obtinguts durant el conflicte. En tant que empresa espanyola, La Hispano-Suiza es negà a satisfer-la. El contenciós duraria quatre anys. A la fi, el 15 de juny de 1922, el laude d'un àrbitre únic, M. Gustave Ador, expresident de la Confederació Helvètica, acabà donant la raó a l'empresa automobilística i a d'altres litigants catalans: els espanyols instal·lats a França estaven exempts de pagar l'impost sobre beneficis extraordinaris establert el 1916. Satisfacció comprensible de la companyia catalana i desencís del govern francès, que havia fet del cobrament del tribut una qüestió "d'interès vital". Les represàlies que a partir d'aleshores hagué de patir la sucursal parisenca de la primera trobaren en la matriu barcelonesa una rèplica contundent. Segregació de Bois-Colombes per convertir-la en el pinyol d'una companyia de nova creació, al marge de la Sagrera i sotmesa sense restriccions a la normativa del país en què s'ubicava. La Société Française Hispa-

no-Suïza fou escripturada a París el dia 9 d'octubre de 1923, amb un capital de 21,5 milions de francs, elevat l'any següent a 39,5. A canvi de la cessió dels actius de Bois-Colombes, els socis de La Hispano-Suïza esdevinguda únicament espanyola reberen, en accions, el 72,2% de l'última suma. En correspondència d'aquesta majoria, uns quants d'ells foren designats consellers de la Société Française, mentre que Birkigt n'assumia la direcció tècnica (sense perdre, per això, la de la Sagrera, i més tard, la vicepresidència. Sota la seva batuta, en un context molt més favorable que el de Barcelona, i amb la injecció dinerària dels accionistes francesos, la Société Française prengué una volada espectacular. Motors d'aviació més potents i més evolucionats per a Air France i altres companyies civils, i automòbils de luxe, amb motors inspirats en els *aviatori* (més lleugers que els dels cotxes rivals gràcies a l'ús abundant de l'alumini), dotats de servofrè (tan important per a la seguretat) i diverses peces nitrurades (per exemple els cilindres), que les tornava pràcticament indesgastables. De 1924 a mitjan dècada de 1930, els accionistes de La Hispano catalana veieren sumar-se els dividendes de l'antiga matriu, més aviat a la baixa, per causa, entre d'altres, de la competència que ara li feia la sucursal emancipada, i els dividendes de la Société Française, de tendència clarament alcista, per raó de l'èxit dels seus productes, perfeccionats sense treva per la vareta màgica de l'enginyer en cap. Aquest joc compensatori explicaria l'absència de conflicte entre el Consell de La Hispano-Suïza i la seva massa social. Amb aquest plantejament, a la Sagrera, els resultats podien ésser mediocres sense que "ningú" protestés.

La situació política espanyola evolucionà cap a pitjor amb la fugida del rei i l'entrada de la Segona República, el 1931. En temps de la monarquia, la possessió d'un cotxe havia estat signe de distinció. El títol d'una novel·la de 1924 (*L'homme à l'Hispano*, de Pierre Frondaie) ho suggerí prou bé: del binomi, l'element significatiu no era la persona, si no l'excelsitud del vehicle que conduïa. A partir de la instauració d'un règim autoproclamat "República de trabajadores de toda clase", el capgirament de valors fou evident. De signe de distinció, la possessió d'un Hispano derivà cap a signe de provocació. Per evitar problemes, molts clients antics de la marca procediren a repintar-ne els colors (una franja morada en substitució d'una de les dues franges roges de la bandera tradicional espanyola). Molts clients potencials desistiren de ser-ho. Les vendes acusaren el cop. En cerca de remei, els responsables de l'empresa buscaren un paliatiu en la demanda pública. Camions de tota mena (per a serveis estatals i municipals sobretot) en lloc de cotxes de turisme. No fou un camí de roses: d'una banda, el sentiment antirepúblicà de la majoria dels directius de La Hispano, mai dissimulat, no era la millor carta de representació per concórrer a un concurs oficial; de l'altra, les condicions d'a-

quests concursos, sovint draconianes, solien resultar poc abellidores. Un exemple ho deixarà palès. El novembre de 1933 el Ministeri de la Guerra convocà un concurs per a la provisió de 488 camions. A l'hora de discutir l'oportunitat de presentar-s'hi, el Consell de La Hispano quedà dividit en dos. Gallart s'erigí en portaveu dels partidaris del "sí", amb el principal argument de proporcionar feina a un contingent obrer de gairebé 2.000 persones. Damià Mateu, en canvi, es manifestà incondicional del "no", invocant la peremptorietat dels terminis, que exigiria la col·laboració de tallers aliens, així com les condicions econòmiques, que auguraven uns beneficis irrisoris. La votació corresponent donà la victòria per unanimitat als partidaris del "sí". La derrota deixà Damià Mateu aclaparat i confós. Acostumat a imposar el seu criteri, el president no se'n sabé avenir. Malalt del cor, no suportà la derrota. La verdadera ànima de La Hispano-Suiza al llarg de trenta-un anys morí d'un infart a Barcelona a l'estiu de 1935. En homenatge a la memòria del difunt i en reconeixement de la seva condició d'accionista molt principal, el seu fill Miquel Mateu i Plà, conseller de la companyia des de 1918, fou designat per succeir-lo.

L'esclat de la Guerra Civil sorprengué la família Mateu en ple estiu a al castell-palau de Peralada. Una doble gestió a Barcelona i a Madrid del president frontpopulista de la République Française M. Léon Blum (que tenia el seu fill Robert empleat com a enginyer a Bois-Colombes) n'aconseguí l'alliberament. Des del Midi, Miquel Mateu es traslladà a Burgos per tal de posar-se a les ordres del general Franco. Ja en territori "nacional", el gran empresari espanyol de l'automoció s'ocupà de muntar a Sevilla uns tallers de reparació dels avions militars enviats per Mussolini i de dur a terme un seguit de missions diplomàtiques al més alt nivell, en suport dels rebels. D'altra banda, a Barcelona, els obrers havien aprofitat l'absència dels amos per a la col·lectivització de la Sagrera, sota el control més aviat lax de la Generalitat. La fórmula perduraria amb més o menys dificultats fins al 27 de juliol de 1937, en què una ordre de requisita signada per Indalecio Prieto, ministre de Defensa del Govern Central, ara refugiat a València, disposà que les instal·lacions de La Hispano-Suiza passessin a la dependència directa de l'Estat, amb la finalitat de dedicar-les directament a camions i motors aeris, sota la nova etiqueta de S.A.F.-9 (Servicio de Aviación. Fábrica-9). La confiscació hi aportà ordre però no eficàcia. El curs de la guerra era cada dia menys favorable; el sentiment d'indefensió general davant dels bombardeigs navals i aeris resultava desmoralitzador; l'antagonisme, a la fàbrica, entre "generalistes" i "especialistes" no cessava. A l'entrada de les tropes d'"alliberament" a la fi de gener de 1939, encara no havia sortit un sol motor aeri nou de la fàbrica.

Aquella propensió a buscar l'empareda de la demanda pública iniciada en els anys 1920, sota la dictadura de Primo de Rivera, i reforçada, en els trenta, sota la República, arribaria al sùmmum immediatament després de la Guerra Civil, atenent ara a requeriments de les instàncies superiors de govern. De 1939 a 1946, les activitats de La Hispano-Suiza es concretaren de manera molt majoritària en la complimentació de contractes amb l'estat franquista i diversos organismes oficials, especialment els ministeris de l'Aire, Exèrcit, Marina, Proveïments i Transports. Aquests contractes, d'un abast molt superior als d'abans de la guerra amb el sector privat, obligaren a ampliar i a renovar l'equipament de la Sagrera. L'objectiu necessità el concurs del finançament oficial; menys per comprar directament a fora les màquines estrangeres que feien falta com per pagar la construcció d'unes equivalents a la Sagrera mateix, l'establiment que havia de fer-ne ús. D'aquesta manera, sense haver-s'ho proposat, La Hispano-Suiza s'anà dotant d'una secció productora de màquines i d'eines, aviat convertida en una de les més pròsperes i rendibles de la casa.

En termes més concrets, les produccions més sol·licitades a La Hispano-Suiza durant el període foren: els motors d'aviació 12-Z-89, de llicència francesa; els camions, primer de gasolina i després de gasoil, de tonatges diversos; els canons *aviatori* de 20 mm tipus 404, amb les municions corresponents, i els aparells de càrrega de municions, amb una capacitat de producció de 5.000 diaris (instal·lats a Ripollet, en terrenys de propietat estatal). El problema sorgí quan, després d'unes inversions tan importants en maquinària, les entitats inversores es quedaren sense diners per al sosteniment de la demanda. El cas dels motors d'aviació encarregats pel Ministeri de l'Aire és paradigmàtic en aquest sentit. El 6 de novembre de 1941, aquest organisme passà a la Sagrera una comanda de 50 motors 12-Z-89, per construir sota la direcció de Birkigt, que havia tornat a Espanya fugint de l'ocupació nazi de París. L'encàrrec havia d'estar complimentat el setembre de 1942. A la pràctica, per la insolvència de l'Estat, impossibilitat per incloure en el seu pressupost la partida corresponent, el compliment complet del contracte no es produí fins entrat el 1947. Entretant, per falta de feina, l'empresa havia hagut de llicenciar 180 obrers especialment ensinistrats. En la darrera data, els francesos consideraven el motor 12-Z-89 obsolet, i el van substituir per un del mateix tipus, per bé que "modificat".

Més penós encara, i decisiu, fou el curs seguit per la construcció del camió pesat (7 tones) amb motor dièsel, iniciada des del seu retorn per Marc Birkigt i el seu fill Louis. La fabricació del prototip s'anà demorant, com en tants altres casos, per la penúria crònica de materials. Impacient pel retard i a esquenes dels Birkigt, a

començaments de 1943 Miquel Mateu plantejà a l'Alfa-Romeo italiana la formació d'una companyia mixta a base de les instal·lacions de la Sagrera i les llicències dièsel, molt acreditades, de la firma milanesa. Les negociacions seguien el seu curs quan es produí l'aparició inesperada de Juan Antonio Suanzes, president de l'INI. A parer seu, el *holding* estatal espanyol no podia quedar al marge de l'afer. La companyia mixta prevista per a catalans i llombards havia d'incloure igualment l'Instituto Nacional de Industria, en condició, a més, de soci majoritari. Mateu s'hi oposà en rodó. Després de moltes vicissituds (inclosa l'obtenció d'una signatura, inútil al final, *manu militari*), el conflicte quedà resolt de cop i volta, dos anys més tard, en produir-se la repatriació de Wifredo Ricart a Espanya, un cop acabada la Segona Guerra Mundial. Ricart passa, encara avui, per haver estat l'especialista espanyol en construcció automobilística més brillant de tots els temps. La seva estada de set anys a la fàbrica Alfa Romeo a Arese li havia proporcionat la més completa de les formacions. Les capacitats mostrades durant aquests anys, realment notables, l'havien promogut al segon lloc de l'organigrama de la factoria, immediatament darrere del director en cap, Ugo Gobatto. Al final de la guerra, la destrucció de la fàbrica milanesa per les bombes americanes el portà de retorn a Espanya. En arribar-hi, Ricart era un home lliure i sense compromís. Suanzes s'apressà a fer-li una oferta temptadora: la creació immediata d'ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones, S.A.), amb promesa de dotar-la d'una gran fàbrica de nova planta a Madrid, acompanyada d'una escola tècnica per a la formació del seu personal. L'acord fou immediat. Ricart tingué la cortesia d'assabentar-ne Mateu. El disgust d'aquest darrer fou monumental. L'INI, que tant l'havia festejat, el deixava caure sense remei. Amb el capital d'ENASA i els serveis de l'enginyer català vingut d'Itàlia en tenia prou. La situació de la Sagrera s'havia tornat insostenible. Sabent-se vençut, el president de La Hispano-Suiza tardà poc a rendir-se. Cansat de tanta brega inútil, decidí sense pensar-s'ho la venda de la factoria. ENASA, que planejava servir-se'n mentre duressin les obres de la fàbrica madrilenya, entrà en possessió efectiva dels seus actius el novembre de 1946. La gran aventura industrial dels Mateu i companyia s'havia acabat. Seixanta anys més tard, el seu record i la seva màgia encara perduren.