

[132]

Reseñas

Hubo muy pocas empresas españolas que consiguieron ser innovadoras y competitivas a escala internacional antes de la guerra civil, y poquísimas las que lo lograron especializándose en la construcción de motores y maquinaria de precisión. Posiblemente la más destacada de este último grupo fue la Hispano Suiza. Fundada en 1904 en Barcelona para fabricar y vender automóviles, tuvo fábrica sucursal en Bois-Colombes y forjas en Ripoll desde 1914, e inició la fabricación de motores de aviación y aviones españoles en la coyuntura de colapso del comercio exterior de la Primera Guerra Mundial. A diferencia de otras empresas españolas, el fin de la guerra mundial no significó el declive sino la expansión mundial gracias a las licencias de fabricación de sus productos, concedidas a más de 25 empresas en 9 países. La habilidad mecánica y el ingenio del técnico suizo Marc Birkigt y el apoyo financiero de los empresarios catalanes Damián y Miguel Mateu permitieron aprovechar la oportunidad que se presentó para producir automóviles, aviones, motores, y maquinaria de precisión con fines civiles y sobre todo militares en los años de rearme europeo de entreguerras, y en los años de pleno desarrollo de la Segunda Revolución Tecnológica. Los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial significaron el inicio del declive de la empresa por una combinación de factores: el retiro de Birkigt a Suiza, la presión de las autoridades franquistas para controlar la empresa, las dificultades para fabricar en el contexto del aislamiento internacional del franquismo, y la incapacidad de liderar

Hispano-Suiza 1904-1972

Autor: Manuel Lage
Editorial: LID Editorial empresarial (2003)
Páginas: 656
ISBN: 84-88717-59-8

la nueva tecnología de los motores de reacción. En 1972 se disolvió formalmente la Hispano Aviación S.A.

La importancia de Hispano Suiza como empresa española innovadora, con proyección internacional, y con importantes conexiones con los Gobiernos y ejércitos europeos en la primera mitad del siglo XX ha hecho que sea un objeto preciado de estudio en trabajos de investigación publicados en Francia y España desde la década de 1920 hasta la actualidad. Cabe decir también que los trabajos dedicados a empresa tan notable son escasos, que la mayoría de ellos han aparecido en editoriales francesas, y que apenas existen estudios académicos en español sobre la actividad aeronáutica de la empresa. El libro de Manuel Lage representa por lo tanto una contribución de primer orden para que el público español conozca una parte importante de la historia de Hispano Suiza, la referida a la construcción aeronáutica. También es una contribución significativa por la diversidad y cantidad de información consultada, que incluye además de la bibliografía una amplia batería de planos y fotografías (muchas de ellas, inéditas), revistas de Francia, Estados Unidos y España, documentación procedente de cincuenta y tres archivos y museos de ocho países (España, Alemania, Inglaterra, Francia, Suiza, Italia, República Checa, Estados Unidos), y el testimonio oral –y archivo personal– de técnicos y personal de la empresa como Marcelino Viejo Canalejas. Gracias a esta documentación Lage ha podido reconstruir cronológicamente la evolución de muchos de los motores y aviones salidos de las manos de los

técnicos que trabajaron para la empresa bajo sus distintos nombres y gestores hasta la integración en CASA en 1972 (La Hispano, La Hispano Aircraft, La Hispano Suiza, SAF-5, SAF-15, La Hispano Aviación y Helwan Aircraft). No es de extrañar que por los méritos señalados el libro haya sido finalista del V Premio LID de Historia Empresarial en su edición del año 2003, y que la Fundación Aeroespacio lo haya patrocinado como recuerdo del Centenario del primer vuelo de los hermanos Wright en 1903.

Manuel Lage es ingeniero industrial, ha trabajado en varias empresas automovilísticas, y ha publicado diversos trabajos sobre otras ramas productivas de Hispano Suiza, como los camiones y autobuses, los motores sobrealimentados, y los chasis y motores de los primeros coches Hispano Suiza de carreras. Es también un estudioso apasionado de los productos aeronáuticos de la empresa, el tema de estudio del presente libro, que describe con detalle y sobre todo con destacado rigor crítico.

Una lectura apresurada podría equivocadamente sugerir que es más un libro de historia de la tecnología aeronáutica que un libro de historia empresarial. Sin embargo, el lector que realice una atenta lectura de las 655 páginas de la obra apreciará que la perspectiva de Lage es de rabiosa actualidad en la historia económica y empresarial, y que en ella constituye una excelente obra de historia empresarial. Lage concibe la tecnología y la innovación no en abstracto, ni de forma neutra, sino en su contexto histórico y social. Su experiencia en

[134]

diversas empresas de la automoción sin duda habrá influido en ello. Esta concepción explica que un ingeniero industrial apasionado por la técnica estructure este libro no en función de los productos más destacados sino siguiendo un hilo cronológico, y que en cada capítulo se inserte la aparición de un nuevo proyecto o producto en relación a acontecimientos políticos y económicos. Los nueve capítulos de la obra van alternando la historia de la fábrica barcelonesa y la historia de la fábrica francesa, desde los orígenes y la época de la Primera Guerra Mundial, la guerra civil española y la Segunda Guerra Mundial, al período de posguerra. Por otra parte, para Lage la tecnología innovadora de Hispano Suiza fue producto de la interacción entre diseñadores, técnicos, usuarios, clientes, y promotores financieros. Desde sus inicios hasta el final de la empresa se indica cómo fueron los pilotos o los usuarios de armamento de la HS los que señalaban a menudo las necesidades y problemas técnicos a superar, y cómo los técnicos seguían a menudo estas orientaciones para realizar innovaciones incrementales en productos y procesos. También describe con precisión cómo fueron los encargos regulares de los altos mandos militares de distintos países los que aseguraron la viabilidad de unos productos que tenían altos costes productivos y elevados requerimientos de mecánica artesanal. Esta concepción, basada en una investigación de archivo y en entrevistas orales de gran calidad, va mucho más allá de lo que a menudo ha entendido sobre innovación la historia clásica de la tecnología, y entronca con las perspectivas más recientes

sobre la innovación y sobre la historia empresarial, que tienen en cuenta la interrelación entre oferta y demanda, y que enfatizan la importancia de la relación triangular entre cliente-usuario, técnico-diseñador y empresario-patrocinador. El libro de Lage es en este sentido, como dice su subtítulo, una historia acerca de "hombres, empresas, motores y aviones", en un orden de prioridad que no tiene nada de superfluo una vez se completa la lectura. Las teorías neoinstitucionales, los conceptos sobre redes y grupos empresariales, y la nueva historia de la tecnología hallarán en esta obra una evidencia explícita basada en datos empíricos de sus ideas.

Existen algunas sugerencias que quizá para una próxima edición de la obra podrían tenerse en cuenta para mejorar la presentación o para reforzar la argumentación. La primera, incluir conclusiones al final de cada capítulo y sobre todo al final de la obra, donde no existe ningún capítulo de recapitulación. El lector que quiera tener una idea sintética de qué fines persigue el libro, o qué aspectos relevantes de la historia de Hispano Suiza cabe recordar, lo agradecerá. La segunda sugerencia sería intentar hacer anotaciones a pie de página o a final de texto. No hay ni una nota, y esta carencia dificulta conocer la procedencia de la información, y contrastar su fiabilidad. A estos comentarios formales cabría añadir un tercero más de fondo: es preciso explicar mejor el final de la empresa absorbida por el Estado (tanto en Francia, como en España). A partir de los años 1940 la información acerca de la gestión de la empresa es mucho más pobre que para los años

anteriores a la guerra civil, y por ello quedan enormes lagunas acerca del por qué al acabar la Segunda Guerra Mundial Birkigt y Mateu se alejan de la empresa y de España (Birkigt se retira a Suiza en 1945-6, y Mateu marcha como embajador a París entre 1945-7), y penetra el Estado, creándose en 1946 ENASA. ¿Hubo algún acuerdo privado?, ¿prefirió Mateu abandonar HS e iniciar nuevos proyectos en Francia, teniendo relaciones excelentes con el régimen franquista?, y ¿por qué si el papel del Estado fue tan importante para impulsar el primer motor de aviación español en 1914, dejó de serlo para promover los moto-

res de reacción en la década de 1950?. Por último, valdría la pena aclarar cómo el éxito de la actividad aeronáutica de Hispano Suiza tuvo muchísimo que ver con las necesidades militares de los ejércitos de distintos países en el siglo más destructor que ha tenido Europa. Como toda industria con fines militares, los productos fabricados por la empresa sirvieron de forma ambivalente tanto para el progreso y la innovación como para la destrucción.

Paloma Fernández Pérez
(Universitat de Barcelona)