

El testamento automovilista de Elizalde



Notas analíticas sobre la situación de la industria automóvil española

STADIUM recogió — meses antes de que el destino arrebatara para siempre a nuestro afecto, a aquel hombre bueno que tanto laboró en pro de la industria automóvil — su pensamiento sobre tan vital problema a resolver en lo que afecta a España, que nos es dable reproducir hoy en estas columnas y que realmente constituye el testamento automovilista de aquel benemérito prócer, tan amante de la grandeza y prosperidad del automovilismo en nuestro país

1.º—Comparación de España con las vecinas naciones.

2.º—Causas que impiden a España tener una industria automóvil importante.

3.º—Necesidad para España de una industria automóvil bien organizada.

4.º—De la defensa de la patria en caso de guerra.

5.º—Las necesidades de España desde el punto de vista civil.

6.º—Medios para dotar a España de una industria automóvil potente.

1.º—España no cuenta con una industria automóvil digna de su importancia y no se la puede en modo alguno comparar con la de otras naciones como, por ejemplo, Francia, que posee en la sola región de París varias fábricas de automóviles que pueden cada una de ellas fabricar más de 5.000 coches, y una de ellas, antes de la guerra, libraba cada año unos seis mil coches. Obsérvese que estos números se basan en estadísticas de antes de la guerra y se trata de coches de fuerza mínima de 12 HP. Después de la guerra, las fábricas de automóviles que ampliaron sus talleres pueden elaborar un número más importante de automóviles, resultando mucho más elevadas las cifras antes indicadas.

2.º—Las causas de no tener España una gran industria automóvil son de varias índoles:

a) No se producen en España los aceros especiales, que deben ser adquiridos en el extranjero a

precios elevados, pagándose derechos de Aduanas muy crecidos y gastos de transportes, añadiéndose a ello las dificultades correspondientes que origina la importación de esa materia.

b) La mano de obra resulta enormemente cara en razón de la implantación de la jornada de ocho horas y ser el rendimiento de los obreros sumamente bajo comparado con el que se obtiene en el extranjero, obedeciendo esta lentitud en el trabajo al carácter general de la nación, así como a las enseñanzas deplorables del sindicalismo.

El resultado es evidente y el precio de coste llega a ser casi el doble que en la vecina República francesa.

c) La situación de los cambios permite el que sean introducidos en España coches procedentes de los países que tienen la moneda depreciada, y si se añade a esto que ninguna barrera aduanera protege la industria nacional, por ser España uno de los únicos países que no ha puesto un valladar proteccionista para la industria automóvil, ésta no puede competir en iguales condiciones con los países en que existe cambio bajo.

Además, los coches americanos introducidos en el mercado español merced a sus reducidos precios, como el *Ford*, o bien por métodos comerciales que demuestran la voluntad de introducirse estableciendo precios inverosímiles con tal de conseguir vender aunque sea con pérdida.

La propaganda intensiva americana, dirigida por una organización activa que conoce exactamente la situación del mercado español, los puntos débiles sobre los cuales puede basar sus trabajos, han dado lugar a una invasión de coches americanos que causa gra-

ve perjuicio a la industria española.

d) Otra causa no menos grave es la de que los compradores españoles, atraídos por esa propaganda sistemática mediante métodos comerciales que hace que se ofrezcan coches baratos o en condiciones que la industria nacional no puede competir, se olvidan de que ésta existe o hacen caso omiso de ella, dando preferencia a lo que es extranjero, y compran lo barato como también lo más caro del extranjero, que a menudo lo resulta más aún que el coche nacional de idéntica calidad.

3.º—Toda persona que estudie esta cuestión animado del amor a su patria, comprenderá fácilmente la necesidad que tiene España de poseer una industria automóvil bien organizada, por constituir una segura riqueza para la nación.

4.º—Una organización poderosa de la industria automóvil en España aseguraría la defensa de la patria en caso de guerra, tanto desde el punto de vista del transporte de tropas como desde el del abastecimiento rápido de municiones y víveres; pero también podrían ser rápidamente transformadas esas fábricas para construir motores de aviación, cartuchos y obuses, como lo demostró la guerra, pudiéndose citar la fábrica de los automóviles *Delahaye*, que siguió fabricando los camiones militares y llegó a elaborar más de 6.000 obuses diarios de 75 milímetros.

Los obreros de las casas francesas fueron militarizados y muchos de ellos regresaron del frente para elaborar los pertrechos de guerra que tan necesarios eran para contener al enemigo.

Glorioso fué para la historia de la guerra la obra realizada por las fábricas de automóviles en Francia. Sus ingenieros, sus obreros,

trabajaron día y noche para realizar la obra que se les había encomendado. ¿Qué hubiese sido de Francia sin la existencia de esas fábricas. ¿Dónde se hubiesen encontrado esos hombres acostumbrados a trabajar con precisión y esas excelentes máquinas empleadas en la fabricación de automóviles, que bastó transformar para elaborar los obuses? Se puede decir sin exageración alguna que sin las fábricas de automóviles, Francia no hubiese podido resistir al enemigo y resultar vencedora.

5.º—Las necesidades de España en materia de coches de turismo, de transporte de pasajeros y mercancías, son considerables, pudiéndose evaluar en más de 8.000 coches los necesarios anualmente para las sustituciones por desgaste de los existentes, sin contar los que se deben comprar para las nuevas necesidades.

Son los países extranjeros los que abastecen la casi totalidad de nuestro mercado; el dinero de los españoles traspasa las fronteras para ir a enriquecer las fábricas extranjeras, y es triste el pensar que esa riqueza que se aleja pudiera y debiera servir para mejorar la situación no siempre lo suficientemente próspera de los obreros nacionales.

6.º—Estas líneas pretenden demostrar el interés que merece la

organización de la industria automóvil en un país y se puede recomendar para que se desarrolle gradualmente sobre unas bases de seguridad, que en primer término el Gobierno tenga la voluntad de protegerla y haga en su favor una campaña como la realizan los Gobiernos extranjeros, y particularmente el de los Estados Unidos, para hacer que los automóviles nacionales se puedan adquirir en condiciones más ventajosas y preferentemente a los extranjeros.

Esta voluntad de proteger por parte del Gobierno se puede exteriorizar prácticamente en la forma siguiente:

a) Revisión de las tarifas arancelarias para oponer a la invasión metódica de los coches extranjeros una prohibición absoluta, como Francia impone un 45 por 100 *ad valorem*, más 10 por 100 de tasa de lujo, más el coeficiente de 1,80 a los automóviles españoles, resultando que un coche español de 25 mil pesetas pagará más de 18.000 francos de derechos de aduanas y resultará al precio fabuloso de más de 75.000 pesetas, cuando el coche similar francés se vende de 35.000 a 40.000 pesetas, pero sin una protección eficaz que permita a la industria nacional el poder vivir.

b) Que el Gobierno reserve sus pedidos a la industria nacio-

nal, teniendo en cuenta que los precios que deberá concederle serán adecuados a la situación causada por la carestía y escaso rendimiento de la mano de obra. Asimismo convendría que el Gobierno pasara sus pedidos por un período de varios años, con el fin de que las casas fabriles puedan conservar al núcleo de ingenieros y de obreros especialistas de que disponga, que serían en caso de guerra los encargados de dirigir y encauzar los trabajos para la fabricación de los pertrechos de guerra.

c) Una revisión de las tarifas contributivas, actualmente sumamente elevadas, acordando a los fabricantes que trabajasen para el Gobierno las tarifas mínimas y protectoras.

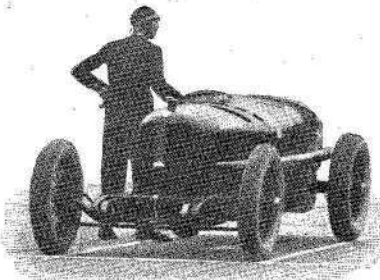
d) Convendría también que el Gobierno acordara primas a los propietarios de automóviles que pudiesen ser útiles para la defensa nacional y que fuesen de fabricación española, siendo esto último de importancia en caso de movilización, para tener siempre piezas de recambio y no estar a merced del extranjero.

El dos litros ha caducado. ¡Viva el litro y medio!

ESTE es el grito que todo amante del deporte automovilista debe lanzar hoy al empezar el año 1926. La fórmula del dos litros, que tuvo sus brillantes comienzos en el Gran Premio de 1921, presentando Ballot un coche de tal cilindrada para luchar contra los de la fórmula oficial de los tres, y habiéndolo conseguido clasificarlo entre los primeros, internacionalmente, quedó reconocida esta cilindrada como la ideal, corriéndose con ella en todas las grandes competiciones europeas y americanas cuatro años, desde 1922 hasta 1925, terminando hoy por orden de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs por haber adoptado para este año la de los 1.500 c. c.

A nosotros, como automovilistas

catalanes, debería, más que a otros, alegrarnos el triunfo de una cilindrada sobre otra, ya que no en vano fué una de las primeras carreras de fama mundial para esta reglamentación el Gran Premio Penya Rhin, que a tan alto nivel



Coche Alfa-Romeo 2litros, Campeón del Mundo 1925 Foto Rol

colocó nuestra fama automovilista.

Ya que una nueva medida registrará las carreras más importantes, veamos qué adelanto ella nos puede traer; el dos litros ha implantado la sobrealimentación, el litro y medio, seguramente, la perfeccionará, haciéndola práctica para su aplicación en coches turistas. ¿Será éste sólo el beneficio que nos reserva?... Sólo el tiempo puede decirlo, pero si ello fuese así, ya podríamos alegrarnos desde este momento del advenimiento del nuevo rey.

Para sus primeras armas tiene infinidad de pruebas a disputar, entre ellas la magna española, para la que San Sebastián está produciendo el mayor esfuerzo, colocando el Circuito de Lasarte en condiciones incomparables.