

LA MÁS VIAJERA DE HISPANO SUIZA

Con 105 años de vida, este autobús de viajeros representó un fenómeno de movilidad por carretera que supo plantarle cara al todopoderoso ferrocarril que durante la segunda mitad del siglo XIX había sido el eje principal del transporte en España.

Por Óscar Ayerra

Desde principios del siglo XX, el vehículo a combustión comenzó a tener un protagonismo especial como medio de transporte de mercancías y pasajeros. Esta movilidad automotriz comenzaba a hacer sombra al ferrocarril, un medio que durante los 50 años anteriores había supuesto el eje principal del transporte en España. Antes en los que la maltrata red de carreteras españolas tenía un papel secundario en el mapa de movilidad. En aquellas áreas donde los caminos de hierro no llegaban, el transporte de mercancías y viajeros subsistía gracias a oficinas casi medievales. Arrieros y carreteros con sus carros y diligencias de tracción animal, aportaban el nexo entre los múltiples núcleos de población. Un servicio lento y desde luego insuficiente, sin embargo plantó la semilla para futuros recorridos estratégicos por carretera. Por poner un ejemplo, en 1850 en España existían unos 8.000 km de



carreteras pavimentadas, a pesar del hándicap de la orografía española que dificultaba su ampliación, contrastaba con los más de 42.000 con los que contaba Francia.

PIONEROS

A pesar de la supremacía del tren como eje vertebrador del transporte, en 1907 se estableció el primer itinerario regular de viajeros mediante tracción mecánica. Ese primer servicio diario entre Cáceres y Trujillo supone el germen con el que se

inicia la creación de multitud de líneas regulares de viajeros con los que cubrirán gran parte del territorio español. En tan solo unos años el número de nuevos enlaces regulares entre poblaciones se multiplicaría. En 1924 ya se explotan en España 456 líneas de viajeros, momento en que la administración Estatal comienza a controlar estas conexiones con el fin de regularizar este nuevo tipo de movilidad. A pesar de los intentos del Estado por favorecer el ferrocarril, el transporte por carretera

se mantiene firme gracias a unas condiciones económicas, tributarias y legales mucho más favorables. Incluso la administración aprovecha este momento para implantar un impuesto a los transportes para la conservación de firmes. Algo que no impide que el transporte por carretera sea ya una seria competencia para las compañías ferroviarias, excepto por rutas, tomadas en serio por la administración, no acaban de encontrar solución. En 1930 el número de trayectos en servicio en la península aumenta hasta los 1.171, cuyo recorrido medio estaba en unos 42 km.

Con la entrada de la segunda República, en mayo de 1931, se abrió el marco legislativo a favor del transporte por carretera lo que afinizó aún más este modelo de negocio.

AUTOS DE VIAJEROS

A inicios del siglo XX, varios fabricantes franceses y alemanes consiguen importar sus vehículos de transporte pesado y de personas a la península.

Un hecho lógico puesto que en España solo existe un constructor de autos de gran porte, Hispano Suiza. Una fábrica nacida en 1904 y que además de vehículos también construyó modelos adaptados al transporte de viajeros y de carga. El concepto de administración Hispano Suiza había sabido

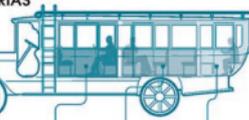


Hispano Suiza aportaba el búis recuperando su dinero con la explotación de la línea

ver desde muy pronto un mercado potencial en el cambio de tendencia hacia el transporte por carretera. Por ello, en 1906, diversificó su producto mediante la construcción de vehículos de carga. Aprovechando los chasis de sus propios vehículos adaptaba nuevas carrocerías para el transporte de materiales y personas. De la fábrica barcelonesa comienzan a salir furgonetas, pequeños camiones y por supuesto autobuses. A medida que van evolucionando los motores hacia una mayor capacidad dinámica, los chasis suman su tamaño y capacidad. El primer chasis con motor que comercializó la marca como

POR CATEGORÍAS

Hasta tres formas de viajar ofrecía esta unidad con diferentes precios. En algunas ocasiones, acoplaban en el techo del autobús el denominador asiento imperial.



Primera Más espacios, solían llevar el carácter de alta calidad y mayor afluencia de viajeros.
Segunda Con asientos de cuero, y con algo más de espacio entre pasajeros.
Tercera Con asientos de madera. Esta zona solía llevar más viajeros y se beneficiaba de los bochos del pavimento.



RUEDA MAJIZA. Las vibraciones que llegaban a transmitirse al habitáculo resultaban muy desagradables a pesar de que su duración era muy larga. A partir de 1915 Hispano Suiza comienza a dejar de utilizar paulatinamente las ruedas majizas en favor del neumático de aire.

vehículo industrial fue el denominado 12-15 en 1908. Con una velocidad máxima de 15 km por hora resultó una herramienta muy útil para la época. Tres años más tarde, la fábrica de la Sigüera inicia la realización de un nuevo modelo de motor con mayor potencia. El nuevo 30/40 se presenta sobre un nuevo chasis más reforzado al que se le acoplaba, posteriormente, diferentes carrocerías en función de su uso. Este propósito, que es el que porta el protagonista de estas páginas, supuso el inicio de una larga saga de propulsores Hispano Suiza cuya fiabilidad y robustez lograron ser un referente a nivel internacional. Gracias a esta solidez mecánica, ya contrastada, consiguió mantener un volumen de ventas alto frente a las importaciones. A partir de 1910, uno de cada tres vehículos pesados circulaba por carretera, pertenecía a esta fábrica española.

EL SISTEMA HISPANO SUIZA

En una geografía complicada como la española, la variante por carretera se convertiría, en muchas zonas, como la única opción, y los vehículos a combustión, la alternativa más eficaz. Muchos empresarios vieron en la creación de estas líneas regulares de autobuses y omnibuses una solución de éxito. Tan solo el capital necesario para la adquisición de estos vehículos, unos 15.000 pesetas de 1915, un precio elevado para la época, suponía el verdadero obstáculo. Un problema que Hispano Suiza supo anticiparse y propuso desde un primer momento una solución ingeniosa mediante la creación de sociedades. La fábrica española

entra como accionista de la nueva compañía de transporte aportando los recursos "viajeros" como capital. Con el tiempo, el transportista, gracias a los beneficios de la venta de billetes de línea, pagaba el coste total con los intereses acumulados a Hispano Suiza. Una vez realizados los pagos, la sociedad se disolvía, pero el estado de transporte se mantenía.

Las numerosas líneas de viajeros que se formaron bajo esta fórmula tuvieron un mismo denominador común, el nombre de la sociedad. Es decir, colacionada en el uso de la palabra Hispano como primer término y la denominación de la zona o población en la que desempeñaban su labor como apellido. Así nacieron decenas de sociedades con nombres como la Hispano Montañesa o la Hispano Rijaña, nombres como Igualadina, Herdenea, o la Alto Aragonesa iban encabezados por la palabra Hispano. Como ejemplo más externo, la Hispano Africana operaba en Marruecos cuando todavía era colonia española. En esta incluyente, miles de pueblos de España pudieron acceder al transporte entre poblaciones más rpidas y eficaces sustituyendo al carromato o las diligencias de tracción animal, que a pesar de entrar en la segunda década ya suponía la única opción. En estos meses se está ultimando los detalles finales para poder realizar su apertura al público en estos meses.

UN TESTIGO DE 1917

La unidad que podemos observar pertenecía a la Empresa Iberoamericana y se ha propuesto la misión de preservar en perfecto estado esta pieza cediada por Ibecco hace casi 20 años, y que a su vez, había heredado el negocio cuando se fue anexionada en los años 90. Un autobús nacido en 1917 del que poco se conoce salvo que tuvo una primera restauración, posiblemente en los años 80, no muy acertada ya que por ejemplo, todos los asientos fueron tapizados en cuero marrón sin tener en cuenta la originalidad. Además, en los últimos meses, la Fundación, ha sometido a una restauración de la carrocería al descubierto óido tras la capa de pintura exterior. En cuanto al propulsor, el equipo mecánico responsable, ha realizado una puesta a punto minuciosa para devolver a la vida a este cuatro cilindros con su 4.710 cc lograda manteniendo una velocidad media de unos 30 kilómetros por hora.

Esta viajera, nombre con el que se le designa a casi cualquier vehículo de estas características, será protagonista en el museo MCH, un centro didáctico e histórico automotriz único a nivel internacional, y que en estos meses está ultimando los detalles finales para poder realizar su apertura al público en estos meses.