

## LOS PRIMEROS PASOS DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN ESPAÑOLA

En el número de enero de 1926 de nuestra Revista DYNA, primero de ese año, se publicó un artículo con el título “*EL AUTOMÓVIL C.E.Y.C. 3-10 caballos de fabricación Nacional*”, exponiendo las razones que habían llevado a su diseño por el Ejército, detallando sus características y presentando los acuerdos tomados para la próxima fabricación y puesta en el mercado.

Quedaban ya muy lejanos los tiempos en que, simultáneamente por varios inventores alemanes, se habían hecho realidad práctica anteriores y variopintos intentos de conseguir “locomóviles” con diferentes propulsiones que pudiesen transitar por las calles y caminos de la época: Karl Benz (desde 1885) en Manheim, su hija Berth (1888), Gottlieb Daimler y Wilhelm Maybach (durante 1889) en Stuttgart dieron el paso definitivo. Desde 1900, la producción industrial de automóviles con motores de combustión, era un hecho, no solo en Alemania, sino también en Francia y Estados Unidos.

De esos primeros vehículos, algunos habían llegado a España. Según algunas fuentes, hacia 1898 pudieron llegar a Madrid los primeros vehículos, pero debido a la falta de normativa legal es difícil fijar fechas concretas hasta que no fue exigida la matriculación municipal. Por ella sabemos que el primer coche matriculado en España fue un *Clément* en Palma de Mallorca el año 1900 y el también primero de Madrid, un *Renault* descapotable en 1913. Pero sin duda que habrían circulando bastantes más por toda la península en ese intervalo.

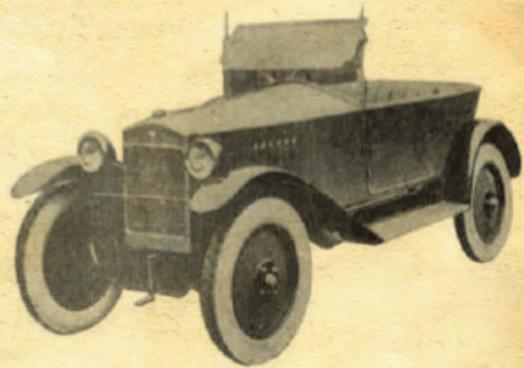
La fabricación autóctona tampoco tardaría mucho en arrancar, bien que inicialmente por medios relativamente artesanos. *Emilio de la Cuadra*, con el técnico suizo *Marc Birkigt* la comienzan en Barcelona entre 1898 y 1899 con la “*Cía. General Española de Coches Automóviles*”, quebrando al poco tiempo. Sin embargo *Birkigt*, primero con *José María Castro* y finalmente con *Damián Mateu* y *Francisco Seix*, culminan en 1904 la puesta en marcha de “*La Hispano-Suiza*”, que marca realmente el definitivo impulso a una industria de fabricación de automóviles que alcanzó elevado prestigio en toda Europa.

¿Cómo se explica la aparición de la propuesta del automóvil C.E.Y.C en este artículo de DYNA, en aquel tiempo publicada por la Agrupación de Ingenieros Industriales de Bilbao, y qué desarrollo tuvo el proyecto?

El Centro Electrotécnico y de Comunicaciones del Ejército, venía adaptando desde 1921 varios tipos de camiones de diferentes marcas como vehículos blindados. Uno de sus ingenieros, el capitán Antonio Hernández, autor del artículo, decidió diseñar un pequeño automóvil de enlace, que se construyó en ese mismo centro entre 1923 y 1924. Viendo sus excelentes resultados, no terminó ahí el intento, sino que con un diseño cada vez más perfeccionado, se llegó a un acuerdo con la “*Cía. Euskalduna*” de Bilbao para la fabricación comercial en los talleres de la “*Sdad. Española de Construcciones Metálicas*” de Madrid, que estaba gestionada por la primera. La acogida por el mercado del **CEYC** fue muy buena por su calidad y prestaciones, pero discrepancias empresariales y el traslado de la fabricación a otra factoría, también en Madrid, hicieron que hubiese de cesar definitivamente en 1927. Se habían elaborado un total de 1.116 unidades.

Antonio Hernández diseñó un nuevo prototipo, con mayor potencia y capacidad, el **Diane**, que aun con pruebas satisfactorias, no llegó a fabricarse.

“*La Hispano-Suiza*” llegó hasta la guerra civil con un creciente nivel técnico y de calidad tanto en su planta española como en la francesa, entrando también en el campo de los motores para aviación. Tras ella se orientaron hacia la fabricación de camiones, siendo, tras diferentes etapas, integrada su marca “*Pegaso*” en la organización estatal ENASA. Pero esas son ya otras historias.



El automóvil CEYC de tres plazas