

# HISPANO-514

EL AUTOMÓVIL Y LA INDUSTRIA EN GUADALAJARA



1 9 1 7 - 1 9 3 6

**Ayuntamiento de Guadalajara**  
**Patronato Municipal de Cultura**

**Antonio Román Jasanada**  
Alcalde-Presidente de Guadalajara  
**Isabel Nogueroles Viñes**  
Concejal Delegada de Cultura

## **Exposición**

Del 24 de marzo al 20 de abril de 2011  
Teatro Auditorio BUERO VALLEJO  
Calle Cifuentes, 30  
Guadalajara

**Comisario**  
Pedro José Pradillo y Esteban

**Diseño**  
Trespasos S.L.

## **Horario de Visitas**

De lunes a viernes de 19 a 21 horas  
Excepto festivos y días de función

De lunes a viernes de 11 a 13 horas para  
grupos y colectivos con cita previa  
Teléfono de contacto: 949 24 70 50

## **Catálogo**

**Textos**  
Pedro José Pradillo y Esteban

**Fotografías**  
Fotoforma

**Fotografías de archivo**  
Colecciones JOSÉ LÓPEZ, TOMÁS  
CAMARILLO y LATORRE-VEGAS  
del CEFIHGU, y particulares de la  
familia Ruza, familia Plaza Escarpa,  
Pedro J. Pradillo, José Félix Martos  
Causapé y Mariano González de Pablo

**Edición**  
Ayuntamiento de Guadalajara  
Patronato Municipal de Cultura  
Guadalajara, 2011

**Primera edición:** 1.000 ejemplares  
**Impresión:**  
**Depósito Legal:** Gu-  
**ISBN:** 978-84-87874-62-8

**Diseño**  
Tresñes

**Colección**  
Memoria Gráfica de Guadalajara – nº 5



# ÍNDICE

LA ACTUALIDAD <b>DE NUESTRA INDUSTRIA</b> .....	04
<b>GUADALAJARA CAPITAL</b> DE INGENIEROS .....	08
LA HISPANO, S.A. <b>FÁBRICA DE AUTOMÓVILES Y MATERIAL</b> <b>DE GUERRA</b> .....	16
HISPANO-514 <b>UN PROYECTO EFÍMERO</b> .....	42
GUADALAJARA <b>CIUDAD INDUSTRIAL</b> .....	64

# LA ACTUALIDAD

## DE NUESTRA INDUSTRIA

*“Para nosotros ha sido una grande y agradable sorpresa el comprobar, con ocasión de la visita que hemos hecho a los talleres de “LA HISPANO”, de Guadalajara, Sección Automóviles, que hay en toda ella una febril actividad para la construcción EN SERIE de un nuevo coche verdaderamente nacional.”*

*(ABC, Madrid, 28 de julio de 1931)*



Con estas palabras el redactor del diario madrileño iniciaba una breve crónica en la que daba cuenta a sus lectores del importante avance industrial que se estaba produciendo en nuestra capital: “...*la primera tentativa que se hace en España para esa fabricación en serie, que es el único método que permite producir para vender a precios que puedan interesar al comprador.*”

Pero, además, se elogiaba el esfuerzo empresarial que se realizaba en aquellos difíciles momentos en que la nación comenzaba un nuevo período histórico: la Segunda República, proclamada en 14 de abril de ese mismo año. No en vano, los gestores de la sociedad utilizarían este acontecimiento para su campaña publicitaria: “*UNA NUEVA INDUSTRIA EN UNA ESPAÑA NUEVA*”, recurriendo además a la imagen de la fachada del Congreso de los Diputados para sus anuncios en prensa y a la bandera tricolor para integrarla en su anagrama y logotipo: una ‘H’, sobre los colores nacionales, cercada por la corona de laureles de la marca Fiat y las alas extendidas de La Hispano Suiza, las firmas subyacentes de este proyecto empresarial y de la factoría alcarreña.



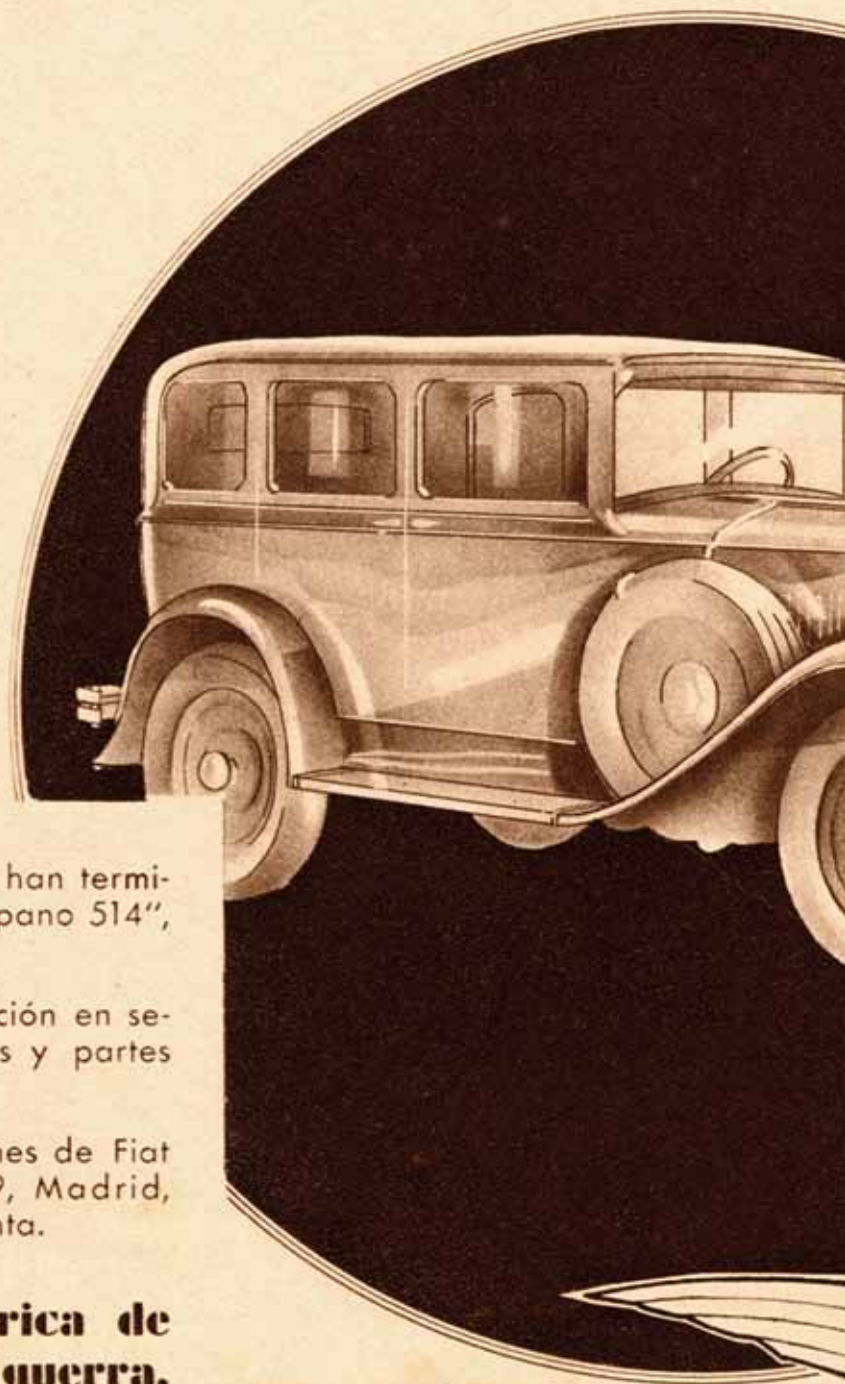
## **UNA NUEVA INDUSTRIA EN UNA ESPAÑA NUEVA**

En los talleres de Guadalajara se han terminado los cien primeros coches "Hispano 514", "Patente Fiat".

Apenas se ha iniciado su construcción en serie y ya casi la mitad de sus piezas y partes está construída en España.

Expuestos desde hoy en los salones de Fiat Hispania, S. A., Conde Peñalver, 19, Madrid, concesionarios exclusivos de venta.

**"La Hispano, S. A." Fábrica de  
automóviles y material de guerra.  
GUADALAJARA**





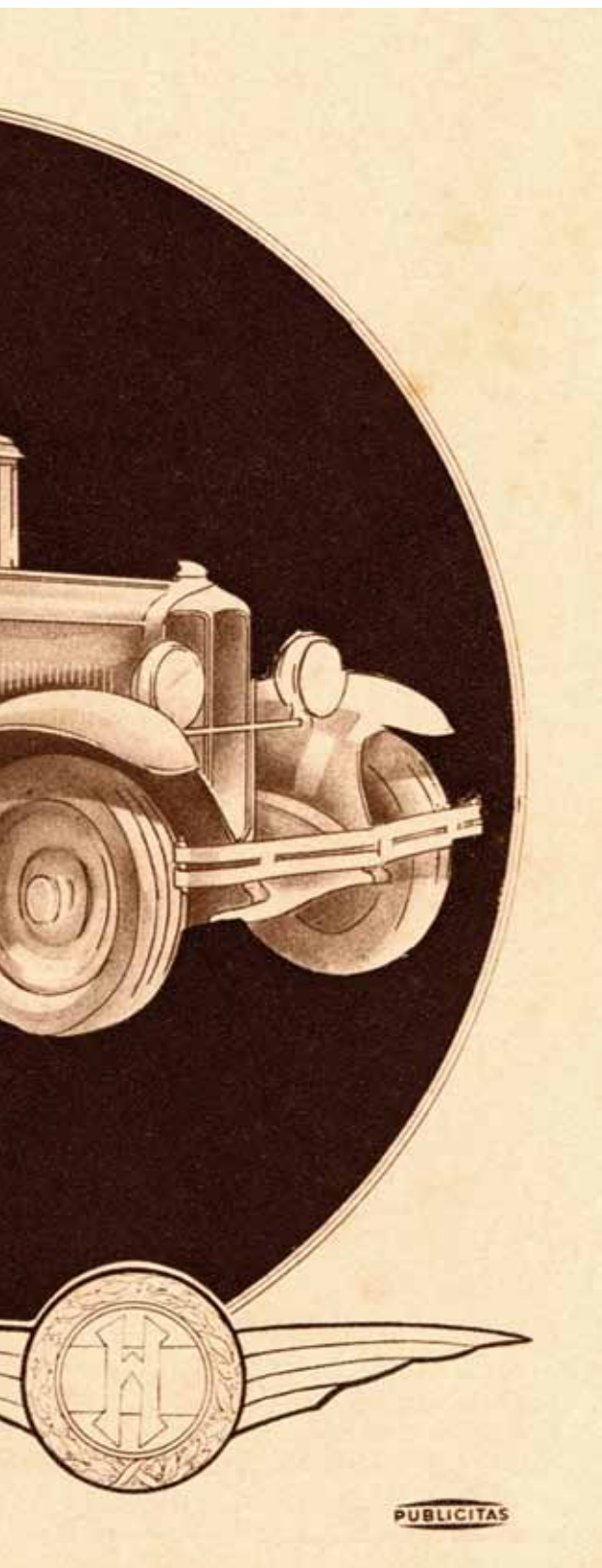
**UNA NUEVA INDUSTRIA EN UNA ESPAÑA NUEVA**

**“Hispano 514, Patente Fiat”**

Publicitas, 1931

Anuncio publicitario: *Crónica*, agosto de 1931

Colección particular



El reportero concluía su columna aventurando un futuro prometedor para el empleo, la industria y economía nacional, augurando años de prosperidad:

*“Impulsa a “LA HISPANO” en sus propósitos el pensamiento de que con ellos contribuirá a resolver el problema social, proporcionando trabajo a masas importantes de técnicos, empleados y obreros; evitará a la economía nacional la evasión de cuantiosos capitales; dará vida próspera a numerosas e importantes industrias auxiliares; será un consumidor grande de las materias primas nacionales y, por último, será un elemento primordial para la defensa nacional.”*

Lamentablemente, ese perfil de éxito y bienestar sólo se mantendrá durante unos cuantos meses, pues la factoría cesaría en su actividad en julio de 1932. Pero antes de abordar el proyecto automovilístico Hispano-514, planificado por la sociedad Fiat Hispania, dedicaremos unos párrafos a la actividad de La Hispano, S.A. Fábrica de Automóviles y Material de Guerra después de aproximarnos a las unidades militares radicadas en Guadalajara que propiciaron y favorecieron la implantación y desarrollo de esa industria especializada.

**GUADALAJARA CAPITAL**

# DE INGENIEROS

*“Los trabajos expuestos son una maravilla, merecedores de figurar en los más importantes concursos, y todos cuantos conocen el mérito de estas obras han elogiado cumplidamente a quines las han llevado a cabo, así como al coronel-director de la Maestranza D. Fernando Martínez, teniente coronel Sr. Seco y demás elementos directores de ese centro.”*

*De haber figurado esos trabajos en la Exposición de Maquinaria que actualmente se celebra en Madrid, seguramente la Maestranza de Ingenieros hubiera alcanzado uno de los primeros galardones, pues reúnen indiscutible mérito para ello.”*

*(Flores y Abejas, 27 de diciembre de 1925)*





En 1833 y después de recorrer distintos emplazamientos, la Academia de Ingenieros Militares se instala en Guadalajara en los locales de la Real Fábrica de Paños de San Fernando. Este traslado no tendrá carácter definitivo hasta 1840, año en el que se inicia una andadura común entre Academia y Ciudad que sólo se verá truncada tras el devastador incendio que destruyó sus locales la madrugada del 9 de febrero de 1924.

A la instalación de la Academia en la capital alcarreña seguirá la del Regimiento Mixto de Ingenieros y, en 1843, la de una Escuela Práctica destinada a cubrir las necesidades técnicas del programa formativo y las del propio Cuerpo, al conjugar las funciones de centro de aprendizaje con las de construcción de utillaje, modelos y herramientas. La creciente actividad desarrollada en los talleres de carpintería, ebanistería y forja, demandará la búsqueda de unos locales propios y de mayor capacidad. La elección recayó en el desamortizado convento de San Francisco que, desde 1842, se había convertido en Parque General de Ingenieros.

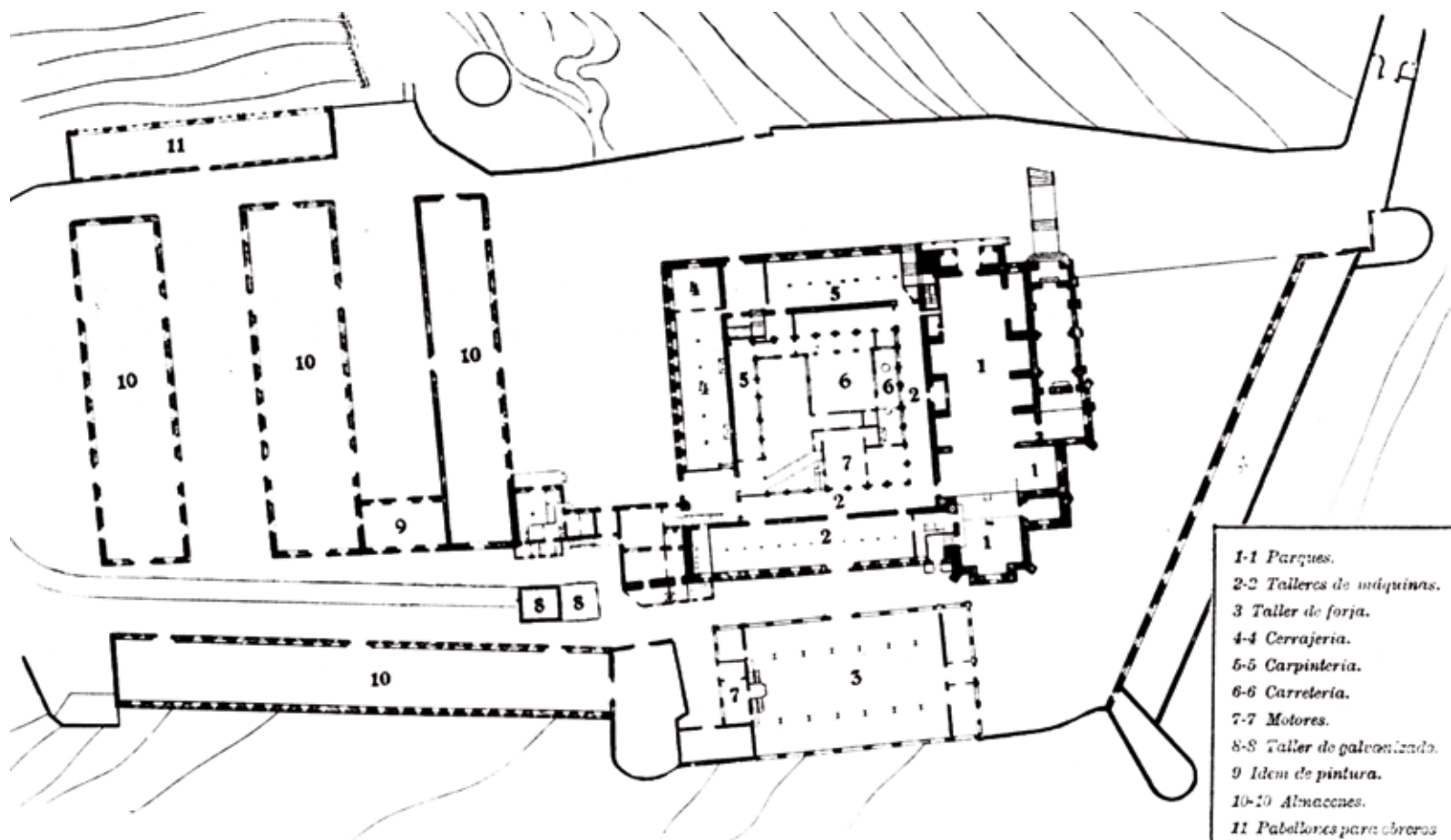


**PLANO DE LA MAESTRANZA Y PARQUE DE SAN FRANCISCO**

**Ingenieros Militares, hacia 1910**

*Estudio Histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército. Iniciado al celebrarse el Primer Centenario de la creación de su Academia y de sus Tropas, Madrid, 1911*

Archivo Municipal de Guadalajara



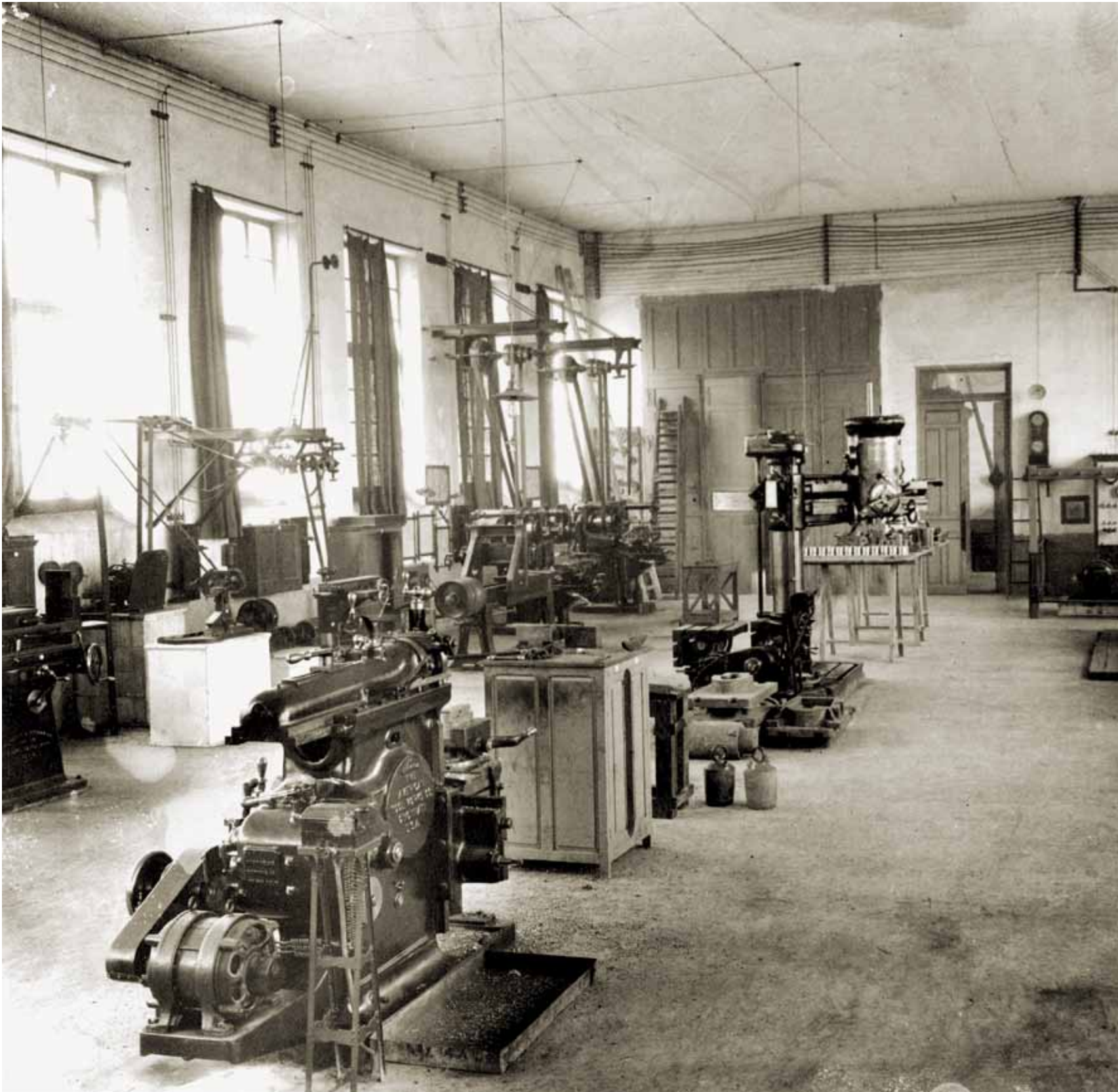


Detrás de este impulso estaba la figura de don Antonio Remón Zarco del Valle quien, como Ingeniero General, propuso la idea de trascender el servicio prestado en estas instalaciones más allá de los establecimientos de Guadalajara. Para ello, en 1847, solicitó y logró de la Corona la creación de unos talleres que pudieran abastecer todos los materiales que fueran necesarios para el Cuerpo de Ingenieros. De este modo, el Parque se aumentó con los talleres propuestos, convirtiéndose en Parque y Maestranza de Ingenieros.

Esta nueva función afectaría a la configuración espacial de San Francisco que experimentará un continuado proceso de ampliación y de renovación que se prolongará durante toda una centuria. En un primer momento, se perfeccionarán y modificarán sus defensas; y, después, se alterará la distribución de las dependencias conventuales y se edificarán nuevos pabellones para alojar los distintos talleres previstos.

Pero habrá que esperar hasta 1891 para que se materialice una intervención de gran envergadura. En ese año los ingenieros Fernando Carrera y Enrique Nava presentaron un proyecto de ampliación y reorganización de las naves y talleres del Parque y Maestranza con la intención de desarrollar su actividad productiva convenientemente, y con una moderna y eficaz maquinaria. El resultado de sus propuestas es evidente en el plano publicado en el *Estudio Histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército* de 1911. En este interesante documento gráfico también se incluye el Taller de Forja, una impresionante nave erigida en 1898 con las técnicas arquitectónicas más avanzadas del momento. Su estructura metálica de acero roblonado permitía la creación de espacios diáfanos, bien iluminados –para entonces no era posible contar con luminarias eléctricas–, y lo suficientemente ventilados –evitando así la intoxicación de los trabajadores por el constante humo y emanaciones que desprendían calderas y fogones–.

Aún, antes de 1925, aumentarían los locales del Parque y Maestranza y se sustituiría la fuerza motriz que alimentaba su maquinaria; retirándose el motor de vapor de 43 HP que accionaba todo el conjunto e instalándose motores eléctricos individuales en cada una de las unidades –con una potencia total de 275 kilovatios–.





***VISTA DE LA MAESTRANZA Y PARQUE DE  
SAN FRANCISCO***

**Fotógrafo no identificado, hacia 1925**

*Ingenieros del Ejército. Talleres del material. Guadalajara,  
Madrid, 1925*

Colección particular

***SECCIÓN DE LIMADORAS***

**Fotógrafo no identificado, hacia 1925**

*Maestranza y Parque de San Francisco. Taller de Ajuste*

Colección familia Ruza



En diciembre de aquel año, y en un local de la calle Miguel Fluiters de Guadalajara, se organizó una “Notable exposición” con las labores realizadas en los Talleres de Ingenieros que llamaron la atención a propios y extraños:

*“Los trabajos expuestos son una maravilla, merecedores de figurar en los más importantes concursos, y todos cuantos conocen el mérito de estas obras han elogiado cumplidamente a quines las han llevado a cabo, así como al coronel-director de la Maestranza D. Fernando Martínez, teniente coronel Sr. Seco y demás elementos directores de ese centro.”*



**EXPOSICIÓN PERMANENTE  
“MAQUINAS DEL TYCE”**

**Guadalajara, 2000**

Maestranza y Parque de San Francisco. Taller de Forja

Colección particular



*De haber figurado esos trabajos en la Exposición de Maquinaria que actualmente se celebra en Madrid, seguramente la Maestranza de Ingenieros hubiera alcanzado uno de los primeros galardones, pues reúnen indiscutible mérito para ello.”*

*(Flores y Abejas, 27 de diciembre de 1925)*

Esta muestra contó con un catálogo editado bajo el título: *Ingenieros del Ejército. Talleres del material. Guadalajara*; un álbum, editado en Madrid por Gráficas Reunidas, compuesto por cuarenta y un huecograbados reproduciendo otras tantas fotografías de todas las instalaciones. Según la información vertida en su introducción sabemos que los principales encargos aquí realizados eran la fabricación de herramientas de toda clase, carros regimentales de víveres y bagajes, carros de Telégrafos y de Aerostación, puentes de diferentes sistemas, generadores de hidrógeno, barracones transportables para alojamiento de tropas, hélices para aeroplanos, estaciones telegráficas de campaña para el Ejército Español y para los de Portugal, Argentina y Chile.

Entre 1918 y 1936, y ante la fluctuante demanda de empleo, fue normal que la masa laboral residente en Guadalajara –sobre todo, los trabajadores especializados en metal, carpintería y pintura– alternaran periodos de contratación entre los talleres de la Maestranza de Ingenieros y de La Hispano.

Después de 1939 las instalaciones de San Francisco continuaron operativas, manteniendo su nivel de producción y especialización hasta 1999, año en que cesó su actividad. El 1 de enero de 2000 el Ayuntamiento inauguró en el Taller de Forja una exposición, titulada “Máquinas del TYCE”, en la que se recogían las principales máquinas-herramientas que habían sido utilizadas a lo largo de décadas en esa Maestranza; se trata de una colección de tornos, prensas, cizallas, taladros y martillos que permite conocer el equipamiento industrial de los talleres de metal del primer tercio del siglo XX.

# LA HISPANO, S.A.

FÁBRICA DE AUTOMÓVILES Y MATERIAL DE GUERRA

*“El lunes último comenzaron a funcionar las máquinas de esta fábrica, tanto las de los talleres de carpintería como las de fabricación de útiles, que soberbiamente montadas trabajan con motores eléctricos movidos por la fuerza suministrada por la Eléctrica de Guadalajara.”*

*(Flores y Abejas, 16 de junio de 1918)*





A comienzos de 1916 los alcarreños se hacían eco de un rumor que paulatinamente cobraba fuerza: una importante empresa automovilística buscaba terrenos suficientes para construir un gran centro fabril en Guadalajara; se trataba, nada menos, que de la prestigiosa sociedad La Hispano Suiza.

Esta multinacional con fábricas en Barcelona y en la localidad francesa Bois-Colombes, se había hecho famosa en toda Europa por la construcción de coches de lujo y de los motores de aviación Hispano Suiza V-8 –se montaron cerca de 50.000 durante los años de la Gran Guerra–; y en España, además, por la fabricación de chasis para camiones y ómnibus con motores 15/20 CV y 30/40 CV y, aprovechando esta circunstancia, por la formación de múltiples líneas regulares para viajeros por toda la geografía nacional. Entre estas, podemos citar las compañías que cubrían el servicio entre Sigüenza y Molina de Aragón, y entre Brihuega y Madrid.

Aquella noticia difundida por algunos medios dejaría de ser oficiosa el 22 de febrero de ese año. En esa jornada el Ayuntamiento celebraría una sesión pública, presidida por su alcalde don Miguel Fluiters Contera, con un único punto: informar del establecimiento de unos talleres de aquella prestigiosa sociedad en la ciudad.



**BRIHUEGA. EL AUTO DE VIAJEROS  
EN QUIÑONEROS**

**F. Brihuega, hacia 1911**

Un ómnibus Hispano Suiza con motor 15/20 CV  
Cabañas, Primera Serie, 13, Madrid, hacia 1913

Colección particular

En su disertación don Miguel trasladó a los asistentes el declarado interés demostrado por Alfonso XIII para que esta prometedor industria se instalara en el centro de España –alejada del teatro bélico en que se desarrollaba la Gran Guerra– y los esfuerzos de don Álvaro de Figueroa, entonces presidente del Gobierno, para que la elección recayese en Guadalajara; también *“Refirió los distintos viajes que de poco tiempo a esta parte han hecho a esta Ciudad con tal motivo los Señores Mateu y Aritio, Gerente el primero y Presidente el último de la citada Sociedad, acompañados de Don Manuel Brocas, Secretario particular del Señor Conde de Romanones, para conocer la población y escoger sitio donde haya de instalarse esa fábrica; en todas cuyas visitas el Señor Alcalde conferenció con ellos acompañándoles y ofreciéndoles en nombre del Ayuntamiento todo género de facilidades para esa instalación, a cuyo fin puso a disposición de dichos Señores los terrenos que en el Paseo de las Cruces pertenecen a esta Corporación; pero no les gustaron para ese objeto y han elegido una explanada en la Regalada de Marchamalo, al lado de la carretera de este nombre y de la vía férrea que comprende varias tierras de particulares en una extensión próximamente de un millón de metros cuadrados.”*



## GUADALAJARA. — Fachada principal de «La Hispano».

Edición Imprenta Gutenberg.



### **GUADALAJARA. FACHADA PRINCIPAL DE “LA HISPANO”**

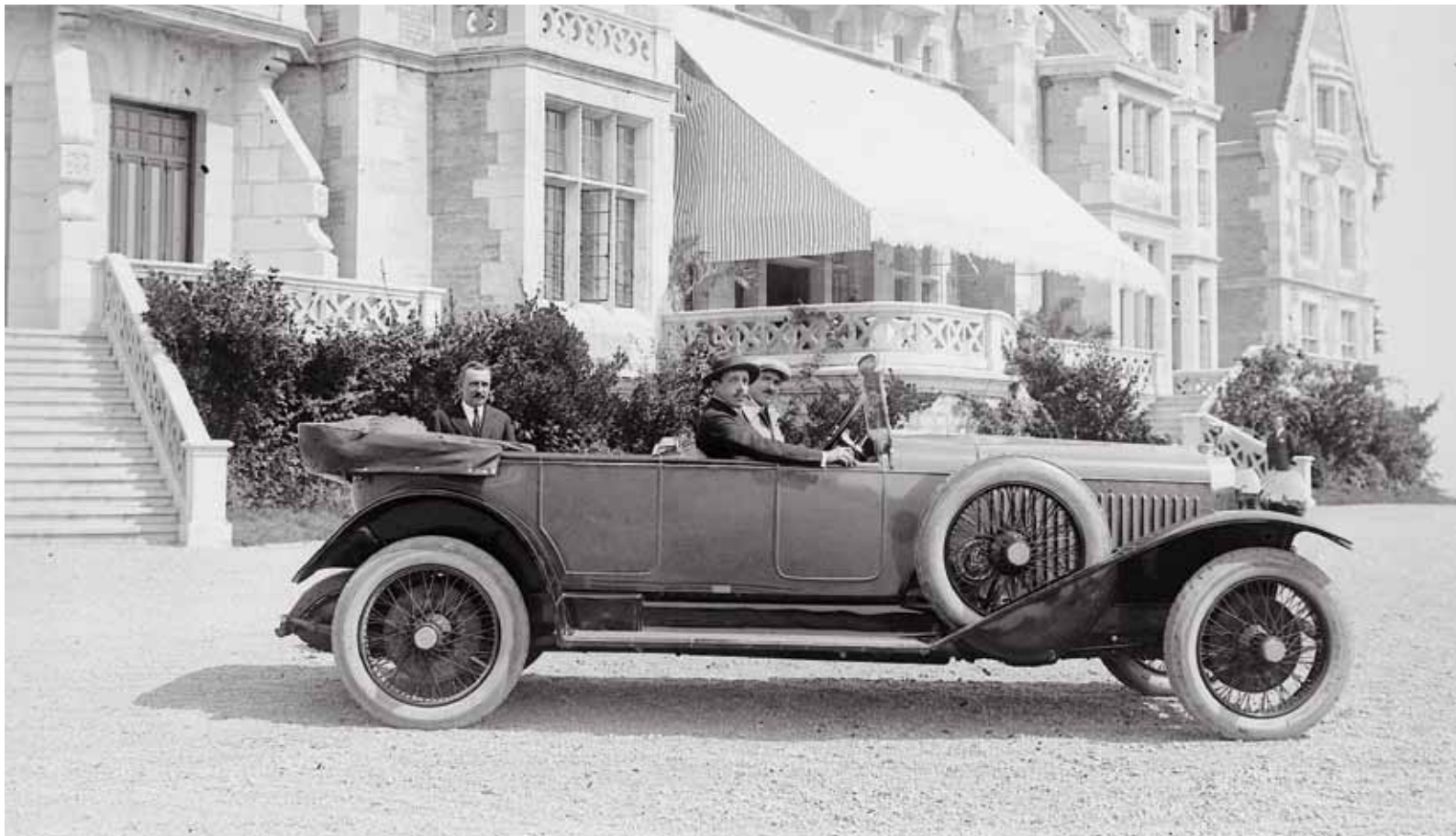
**Fotógrafo no identificado, hacia 1918**

Imprenta Gutenberg – Fototipia J. Roig,  
Madrid, hacia 1919

Colección particular

En esta sesión se tomaron los principales acuerdos para el feliz logro de este objetivo, nombrándose una comisión integrada por el alcalde y los señores concejales Vicente Madrigal, Cruz López Cascajero y Mariano Boixareu.

Entre las principales medidas aprobadas entonces cabe destacar la colaboración económica con el proyecto. Directamente, se comprometía a la financiación de la adquisición de los terrenos –“*Primero, que se satisfaga de fondos municipales la diferencia que resulte entre lo que la “Hispano-Suiza” abone por las fincas que adquiera para la fábrica y el valor real que aquellos tengan.*”– e, indirectamente, condonando las tasas e impuestos que incidían sobre las actividades a desarrollar –“*Quinto. Conceder a la sociedad “Hispano-Suiza” la excepción de pago de todos los arbitrios municipales que puedan afectar a las materias que emplee en la fabricación.*”–.



**ALFONSO XIII EN EL PALACIO DE LA  
MAGDALENA DE SANTANDER**

**Fotógrafo no identificado, agosto de 1920**

El monarca con su chofer en un Hispano Suiza  
ante Francisco Aritio

Colección José Félix Martos Causapé

Entre la documentación existente en el Archivo Municipal sobre este asunto debemos señalar el acta de la reunión celebrada el día 14 de noviembre de 1917 entre aquella comisión municipal y los propietarios de los terrenos afectados. En este documento se recoge el precio pactado por hectárea: 1.500 pesetas, y las indemnizaciones negociables para aquellas parcelas que tuvieran alguna carga. Entre los terratenientes implicados estaban la condesa de la Vega del Pozo, José Sáenz Caballero, Antonio Contera, Félix Alvira, Antonio Boixareu, Ezequiel Borda y don Álvaro de Figueroa, el más afectado –percibió 10.228,37 pesetas por algo más de 6 hectáreas–. Como documentación aneja, se conservan las hojas de liquidación conformadas por los propietarios, y firmadas por el alcalde Fluiters, de las fincas a adquirir y de su valor económico. Cabe señalar que en todas ellas el precio final por hectárea sería de 1.613 pesetas.

También es de nuestro interés el acuerdo que exigía al arquitecto municipal la formación de un proyecto de urbanización de la zona a partir de los terrenos que ocupase la factoría –“...tan pronto como principie la construcción de la misma...”–, en tanto a ser la primera tentativa para la ordenación de las riberas del Henares con fines industriales y residenciales. Este plan redactado por Francisco Checa y Perea sería aprobado al año siguiente, en la sesión del 22 de junio de 1917.



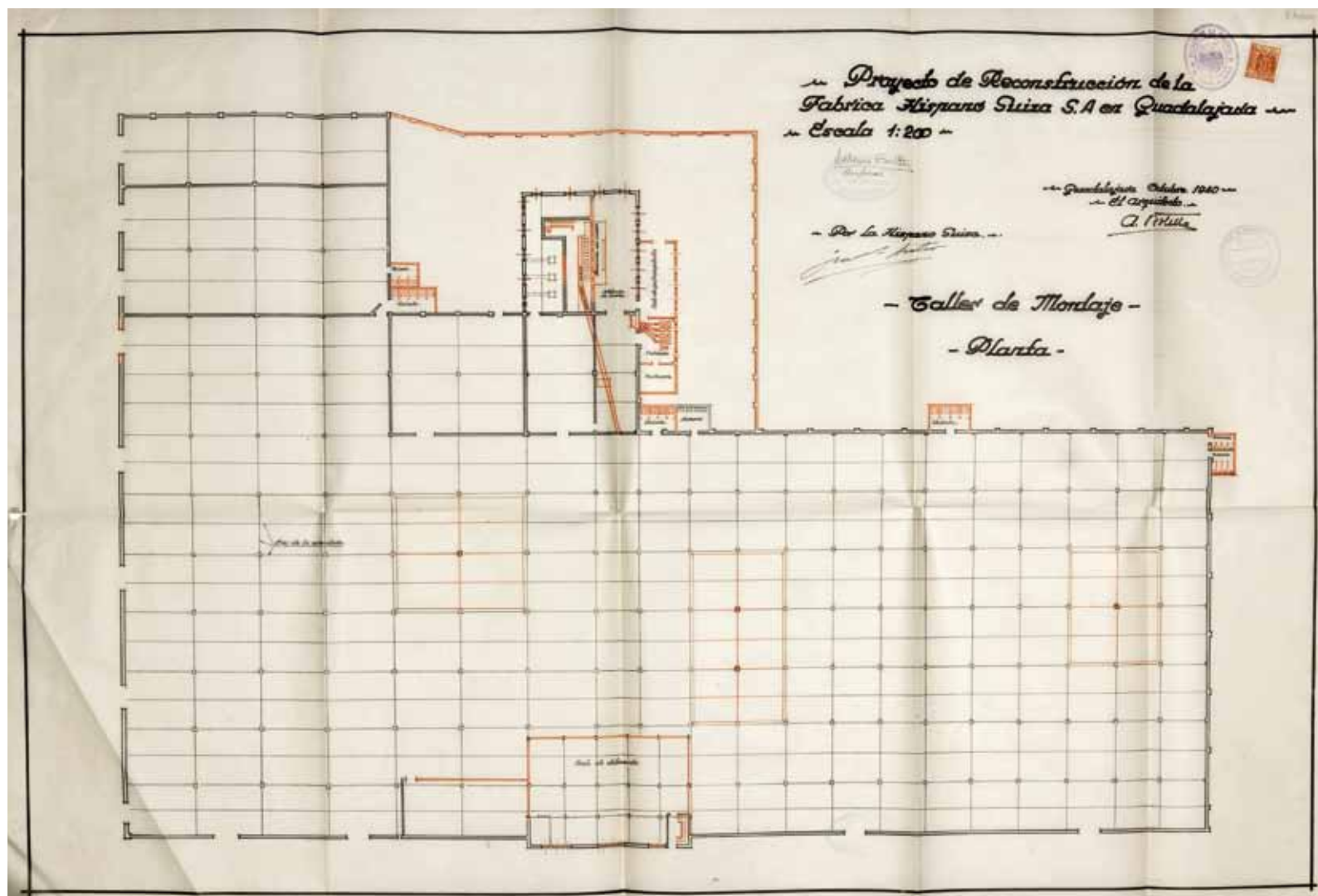
Un mes más tarde, el 20 de julio y con las obras ya iniciadas, se concedería la oportuna licencia de obras al proyecto que afectaba a cerca de 35.000 metros cuadrados; de este importante documento no se ha conservado ningún ejemplar en el Archivo Municipal. El día 21 de ese mismo mes y año la nueva sociedad sería inscrita en el registro mercantil como filial de La Hispano Suiza.

La ausencia de este proyecto –memoria y documentación gráfica– nos impide conocer la dimensión de la obra propuesta y el nombre de su autor. No obstante, por levantamientos, intervenciones de reforma y fotografías posteriores, podemos inferir el alcance real de esta importante obra de arquitectura industrial, compuesta por diversos edificios y dotaciones articuladas en torno a una sencilla trama urbana.

### TALLER DE MONTAJE

**Aurelio Botella Enriquez, octubre de 1940**  
Plano de planta del proyecto de reconstrucción de La Hispano

Archivo Municipal de Guadalajara





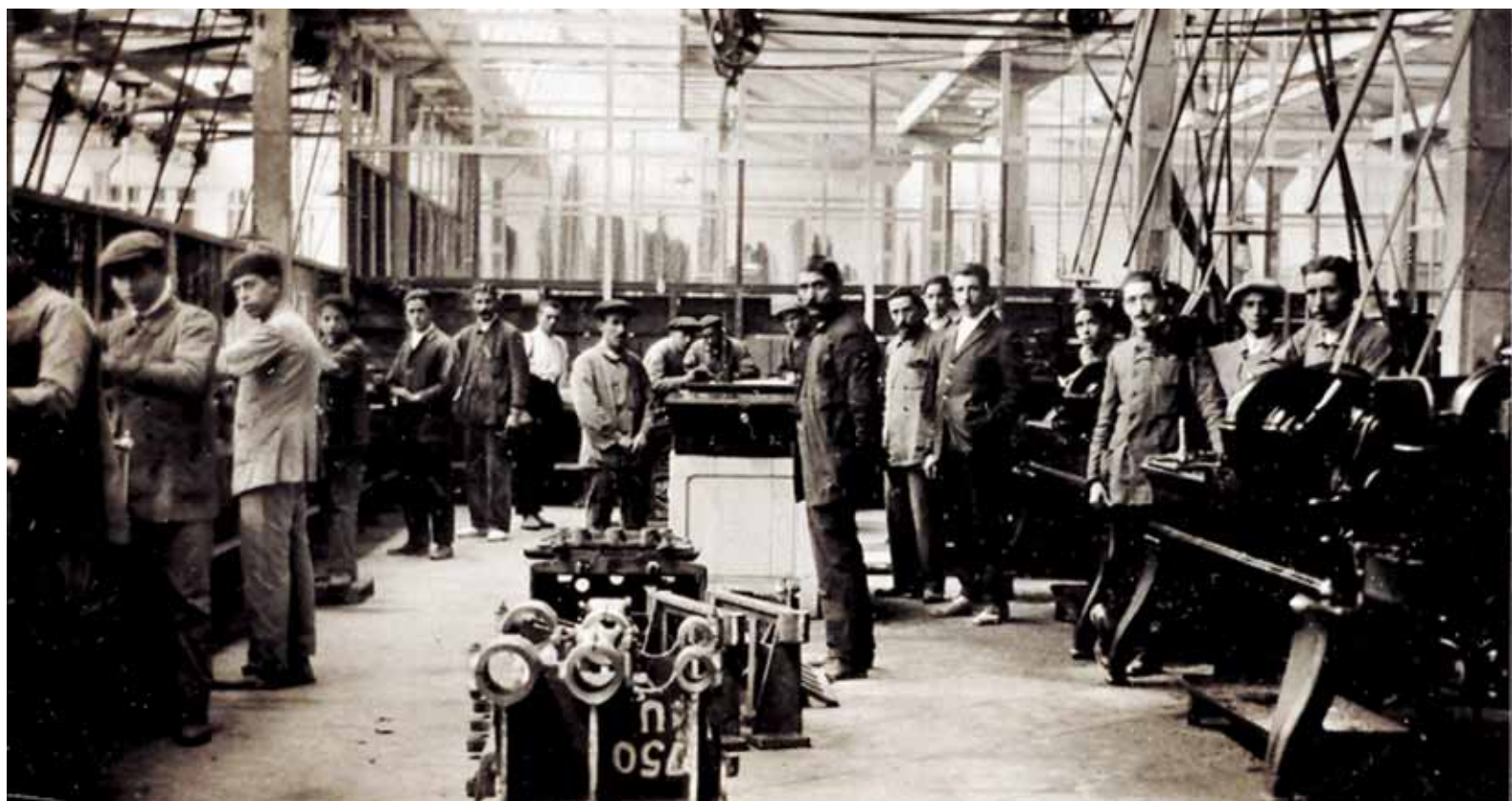
En su frente, dando vista a la carretera de Marchamalo, se alzaba la imagen visible de la factoría: una cortina de amplio desarrollo horizontal –con 105 metros de longitud total– construida en ladrillo visto y cierta tendencia modernista en su diseño y composición. Aquí, además del módulo de dos alturas para la dirección y los servicios administrativos –con más de 500 metros cuadrados de planta–, se abrían sendos vanos para el acceso de vehículos y personas al recinto interior; y, en los flancos, dos módulos de diferente envergadura. Uno, en el frente septentrional, con una superficie próxima a los mil metros cuadrados para usos productivos o de almacenamiento y con cubierta de dientes de sierra con planos asimétricos, e iluminación cenital, paralelos a la fachada. Y otro en el meridional, de doscientos cincuenta y dos metros, con cubierta a dos aguas perpendicular a la fachada de referencia. Todas estas construcciones tenían su acceso desde el patio interior, ajardinado en su espacio central, generado por ellas mismas y por las vías de acceso al conjunto de talleres.

#### **TALLER DE MONTAJE**

**Fotógrafo no identificado, hacia 1930**

Sección de tornos y ajuste.

Colección Mariano González de Pablo





### **ALMACÉN DE CARROCERÍAS**

**Fotógrafo no identificado, hacia 1925**

Camiones Hispano 40/50 CV preparados para su entrega

Colección LATORRE-VEGAS, NC.- 177

Centro de la Fotografía e Imagen Histórica de Guadalajara

La calle principal partía de la puerta situada en el flanco sur; delimitando su trayectoria los edificios de producción. A su derecha, una construcción independiente de dos plantas, seguida de dos naves tangentes –de 10 metros de luces por 110 de longitud total– con cubiertas a dos aguas. Y, a su izquierda, la obra más importante: el Taller de Montaje; un gran espacio de más de 8.300 metros cuadrados –cuyas dimensiones máximas eran de 135 metros de largo por 90 de ancho–, con una cubierta de dientes de sierra con planos asimétricos e iluminación cenital de estructura metálica que dejaba una altura libre de 4,50 metros. En su promedio, y con vistas a la calle, se alzaba un edificio para la unidad técnica con tres plantas de altura –con una superficie de unos 200 metros cuadrados en cada una de ellas– y fachada de ladrillo con igual diseño que el edificio administrativo. Al final de esta vía se erigía un depósito de agua elevado sobre estructura de hormigón.



El recinto, en su frente meridional, contaba con una vía férrea de servicio que permitía la entrada y salida de mercancías y productos elaborados a través de la línea de ferrocarril Madrid-Barcelona. En esta última ciudad radicaban los centros de producción de La Hispano Suiza, principal abastecedora de su filial alcarreña.

**HISPANO-GUADALAJARA**  
Guadalajara, noviembre de 2006  
Automóvil utilitario tipo 24 de 8/10 CV

De la exposición: “La Hispano. Guadalajara. Aviones,  
Automóviles y Camiones”

A lo largo de 1917 la prensa de Guadalajara daría cumplida cuenta de todo lo referente a La Hispano, en particular en las páginas de *Flores y Abejas*. Por los artículos publicados sabemos que en diciembre de ese año ya se había invertido un millón y medio de pesetas en la construcción de los edificios, y se habían importado de Estados Unidos las maquinas-herramientas y sus elementos auxiliares con una inversión económica de más de dos millones.







**ESCUELA MUNICIPAL DE ARTES Y OFICIOS**

**Fotógrafo no identificado, hacia 1925**

Enrique Catalán con sus alumnos en el Aula de Dibujo

Colección LATORRE-VEGAS, NC.- 0348

Centro de la Fotografía e Imagen Histórica de Guadalajara

También se informó muy pronto del objeto productivo de esta factoría: la fabricación de automóviles y camiones ligeros para el ejército, motores, material de guerra –ametralladoras y cartuchería– y aeroplanos. Para la dirección de esta última sección ya se había contratado al capitán de Ingenieros Eduardo Barrón, “...conocedor en grado sumo de la materia e inventor de un aparato que lleva su nombre.”, quien contaría con el personal y maquinaria de la desmantelada Compañía Española de Construcción de Aeroplanos de Santander (CECASA). El cuadro técnico directivo se completaba con otros militares: Ricardo Goytre Bejarano, Antonio Fernández y Florencio López-Pereira; además del alemán H. Dondorf.

Finalmente, La Hispano comenzaría su actividad en junio de 1918 con la participación inicial de cuatrocientos trabajadores:

*“El lunes último comenzaron a funcionar las máquinas de esta fábrica, tanto las de los talleres de carpintería como las de fabricación de útiles, que soberbiamente montadas trabajan con motores eléctricos movidos por la fuerza suministrada por la Eléctrica de Guadalajara.”*

*(Flores y Abejas, 16 de junio de 1918)*



**ALFONSO XIII Y DOÑA VICTORIA CON  
EL PERSONAL DE LA HISPANO**

**Francisco Goñi, 5 febrero de 1920**

Recorte de prensa: *La Esfera*, febrero de 1920

Colección particular

Los trabajos que se abordaron en aquellos primeros momentos fueron el desarrollo del avión de caza Hispano-Barrón para participar en el concurso convocado por la Aeronáutica Militar Española para la adquisición de este tipo de aparatos, y la fabricación, a partir de las piezas preparadas en la fundición que tenía La Hispano Suiza en Ripoll, de chasis con motores 15/20 CV y 30/40 CV para completar un pedido de camiones para la campaña de África. Después, se encargaría de la construcción de los nuevos 40/50 CV, en las versiones de ómnibus de 14 a 40 plazas, camiones cuba para la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (CAMPSA) y furgonetas para Correos. También entonces se montaron algunas unidades, conocidos como modelo “Guadalajara”, del automóvil utilitario tipo 24 de 8/10 CV.

El escudo de los vehículos construidos en Guadalajara, en su mayoría y a diferencia de sus análogos de Barcelona, carecían de la bandera suiza; mostrando únicamente los colores de España.



Previamente, el 23 de enero de 1918, se había inaugurado una Escuela de Artes Industriales y Oficios en los locales del antiguo convento de la Concepción, ahora bajo la tutela de los Padres Paules. Este centro docente, surgido a iniciativa de Víctor Martínez, pretendía la formación gratuita de jóvenes entre 16 y 20 años para su posterior ingreso en la plantilla de La Hispano. Para la consecución de sus objetivos contaba con un cuadro de profesores integrado por varios oficiales de Ingenieros, un ingeniero de caminos, un mecánico armero, un maestro carpintero, algunos docentes del Instituto Técnico y miembros de la comunidad religiosa anfitriona.

De forma paralela, el Ayuntamiento de la capital acordó en la Sesión del 31 de enero de 1919 la fundación de una Escuela Municipal de Artes y Oficios en “... donde las familias de las clases obreras pobres y poco acomodadas encuentren con facilidad medio de proporcionar a sus hijos aquellas enseñanzas y conocimientos que deben ponerles en condiciones positivas de sostener la lucha por la existencia y de labrarse un porvenir...”. Para este objetivo se esperaba la colaboración de la Diputación Provincial, administración que tenía en estudio un proyecto similar; de hecho, en la Sesión del 7 de febrero de ese año se leyó en la sala municipal el acuerdo positivo tomado por la corporación provincial. No obstante, y por razones que desconocemos, la Escuela Provincial de Artes y Oficios nunca entró en funcionamiento.

**OFICIAL DE PRUEBAS**

**Fotógrafo no identificado, hacia 1927**

Avión De Havilland DH-9 en el aeródromo de La Hispano

Colección particular





Años más tarde, en la Sesión del 10 de noviembre de 1922, el alcalde de Guadalajara retomó y materializó el proyecto aprovechando el ofrecimiento realizado al Ayuntamiento por Fernando Lozano, administrador de la Fundación de don Felipe Nieto, y ante la posibilidad de contar con la colaboración económica del Estado gracias al Real decreto de 16 de diciembre de 1910. De este modo, pasaron a disposición municipal los locales de la Escuela Laica y el material y maquinaria que existía en sus dependencias.

En esa misma Sesión se aprobó la composición del cuadro de profesores y sus remuneraciones salariales. Como director sería nombrado, a propuesta de Fernando Lozano, Tomás de la Rica Calderón, quien también se ocuparía de impartir las asignaturas de Aritmética, Física y Química, y Elementos de Construcción. Para el cargo de secretario fue elegido Antonio Pardo Borda, que se ocuparía de impartir las nociones de Gramática Castellana y Caligrafía. Además, se designaron a Luciano García López responsable de las materias de Elementos de Mecánica y Prácticas de Taller y a Enrique Catalán Gañán de Dibujo Lineal, Dibujo Artístico, Modelado y Vaciado, e Historia del Arte.

***AVIÓN HISPANO NIEUPORT-52 EN PROCESO DE MONTAJE***

José López, hacia 1931

Colección JOSÉ LÓPEZ  
Centro de la Fotografía e Imagen Histórica de Guadalajara





### **HANGAR EN CONSTRUCCIÓN**

**Fotógrafo no identificado, abril de 1927**

Trabajadores posando en el aeródromo de La Hispano

Colección particular

El reglamento definitivo de la Escuela Municipal de Artes y Oficios se aprobó en la Sesión del 24 de enero de 1923 y su disolución el 18 de julio de 1932. Esta clausura vino forzada por la creación de otra institución: la Escuela Elemental del Trabajo del Patronato Local de Formación Profesional, a establecerse en los locales del antiguo local del Hospital Provincial; es decir, en las dependencias conventuales de Santo Domingo, ahí donde todavía hoy existe el Instituto de Secundaria “Castilla”.

En las aulas y talleres de la Escuela Municipal se formó una generación de profesionales del metal y carpintería que encontró su desarrollo profesional en los talleres de La Hispano y de la Maestranza de San Francisco, cumpliendo así sus objetivos iniciales.



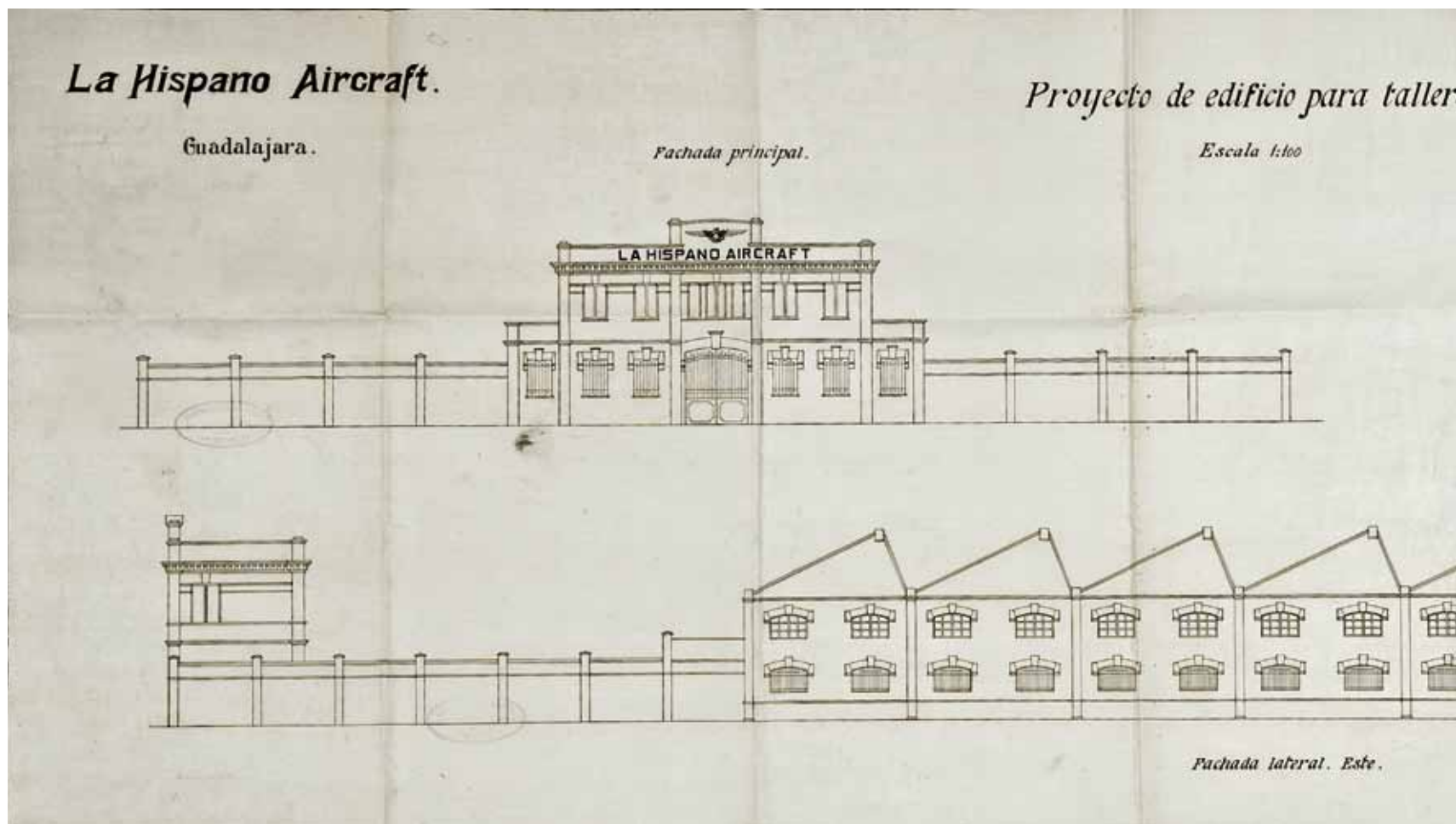
### **LA HISPANO AIRCRAFT**

**Francisco Unanue, diciembre de 1919**

Proyecto de edificio para talleres

Archivo Municipal de Guadalajara

El 6 de febrero de 1920, después de veinte meses de actividad, Alfonso XIII y doña Victoria Eugenia giraron visita oficial de La Hispano, S.A. Fábrica de Automóviles y Material de Guerra en compañía de los directivos de la sociedad, los señores Mateu y Aritio, del cuerpo técnico y autoridades de la nación, el ejército y la ciudad. Al final de la jornada, y después de disfrutar de un “*espléndido lunch*”, don Damián Mateu pronunció unas palabras de agradecimiento hacia los monarcas por su presencia, elogiando a la persona de don Alfonso por ser “...*quien con más entusiasmo le alentó para llevar a cabo la organización de tan poderosa empresa.*”. A este reconocimiento, don Alfonso respondió con una intervención de felices augurios:

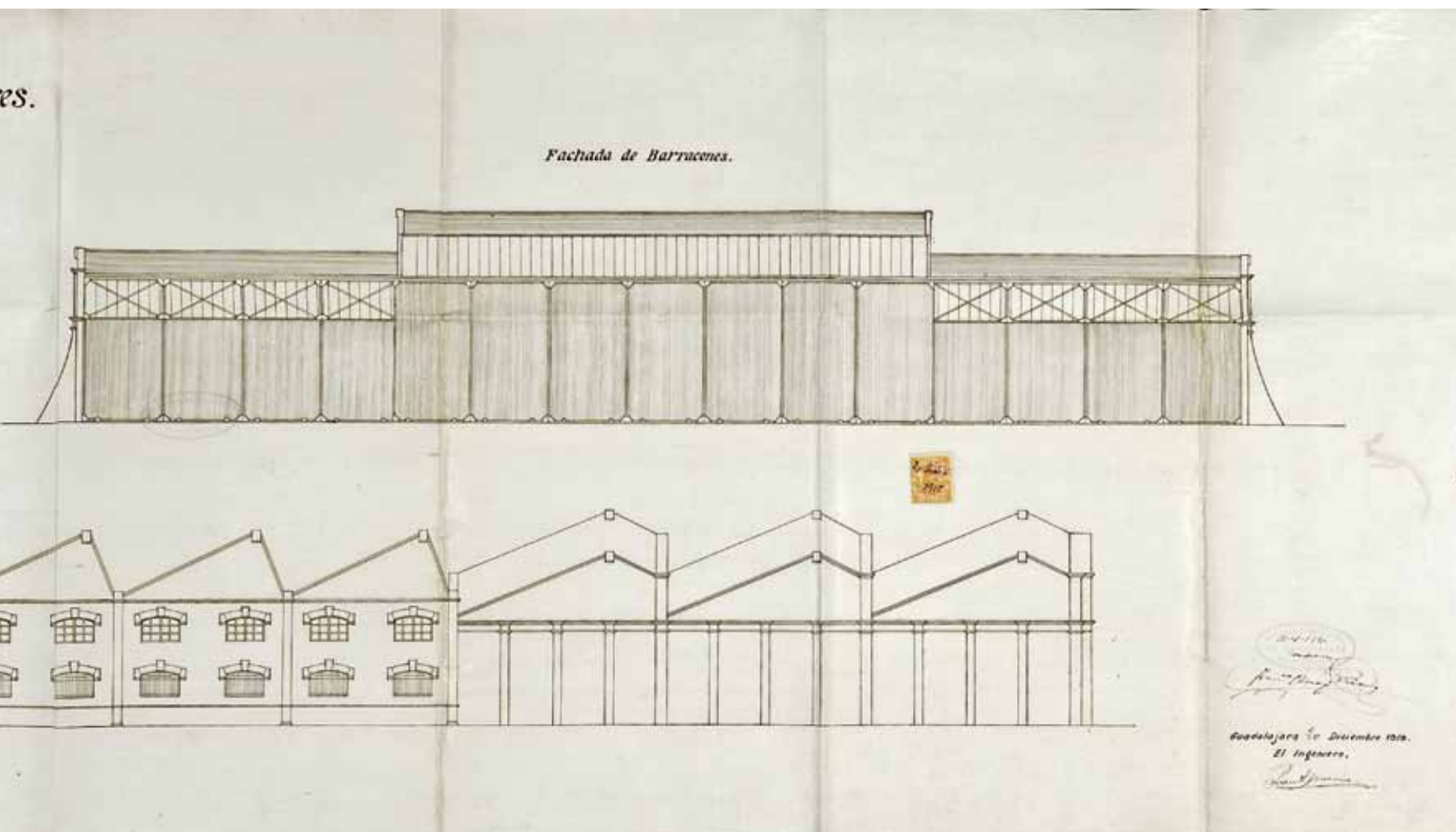




*“El rey levantó su copa para brindar muy elocuentemente por la prosperidad de La Hispano, congratulándose de que hubiera llegado a feliz término la idea de nacionalizar una industria que tantos beneficios habría de reportar a la Patria.”*

*(Flores y Abejas, 9 de febrero de 1920)*

Como detalle final, los monarcas accedieron a posar con todos los asistentes y personal laboral para que Francisco Goñi y otros reporteros realizaran una foto de familia que se reproduciría en los principales semanarios ilustrados de tirada nacional.





Unos días antes, el 7 de enero de 1920, Francisco Aritio había presentado un proyecto en el Ayuntamiento para la construcción de otras naves industriales con destino a una nueva división especializada: La Hispano Aircraft. Se trataba de otra sociedad, registrada el 11 de junio de 1919 en Madrid, integrada por La Hispano de Guadalajara y la británica The Aircraft Manufacturing Company Ltd. para construir algunos modelos de aviones biplaza AIR-CO De Havilland, en sus versiones DH-6 y DH-9, y todo aquello que se relacionase con aparatos para la navegación aérea.

Las dependencias para La Hispano Aircraft se levantaron en la gran parcela adquirida en la Regalada, a continuación –a 60 metros– y con la misma orientación del complejo fabril levantado en 1917, y próximas a las vías del tren.



La instalación, diseñada por el ingeniero Francisco Unanue, tenía una superficie total de 5.824 metros cuadrados, como resultado de unir tres bloques diferenciados: Talleres, Barracones y Locales, que alcanzaban una longitud de 104 metros de largo por 56 de ancho. La primera unidad, la de Talleres, se emplazaba en su centro, resolviéndose su ejecución con la sucesión de 7 naves diáfanas con cubierta de sierra con faldones paralelos al flanco menor; aquí, y con huecos a la fachada oriental, se diferenciaba una construcción de dos alturas y siete metros de luces para oficinas y almacenes.

La segunda, los Barracones con una planta de 1.680 metros, se entestaba a los Talleres por su frente norte. En estos Barracones se diferenciaba en altura un cuerpo central que superaba a los laterales en 2 metros. Al igual que la unidad anterior, la cubierta se resolvía con estructura de cerchas metálicas e iluminación cenital.

La tercera, los Locales, se separaban de la unidad de Talleres por un patio cerrado de unos 1.568 metros cuadrados de superficie. Aquí, se alzaba una construcción de pequeñas dimensiones –de 6 metros de fondo por 20 de longitud– y dos alturas en la que se habría una puerta de acceso de 4 metros de luces. Este edificio cumpliría en planta baja las funciones de portería y vestuarios y, en la principal, de vivienda.

### **AERÓDROMO DE GUADALAJARA**

**Delineante no identificado, hacia 1931**

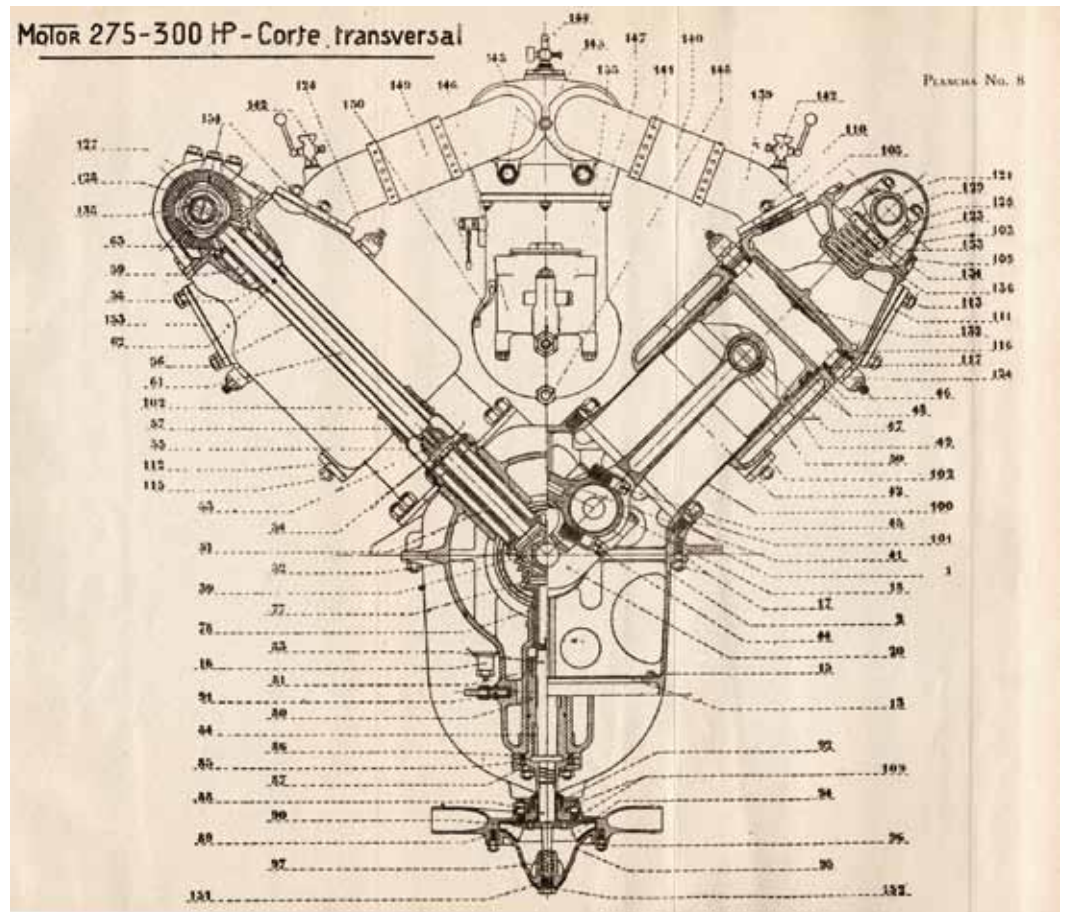
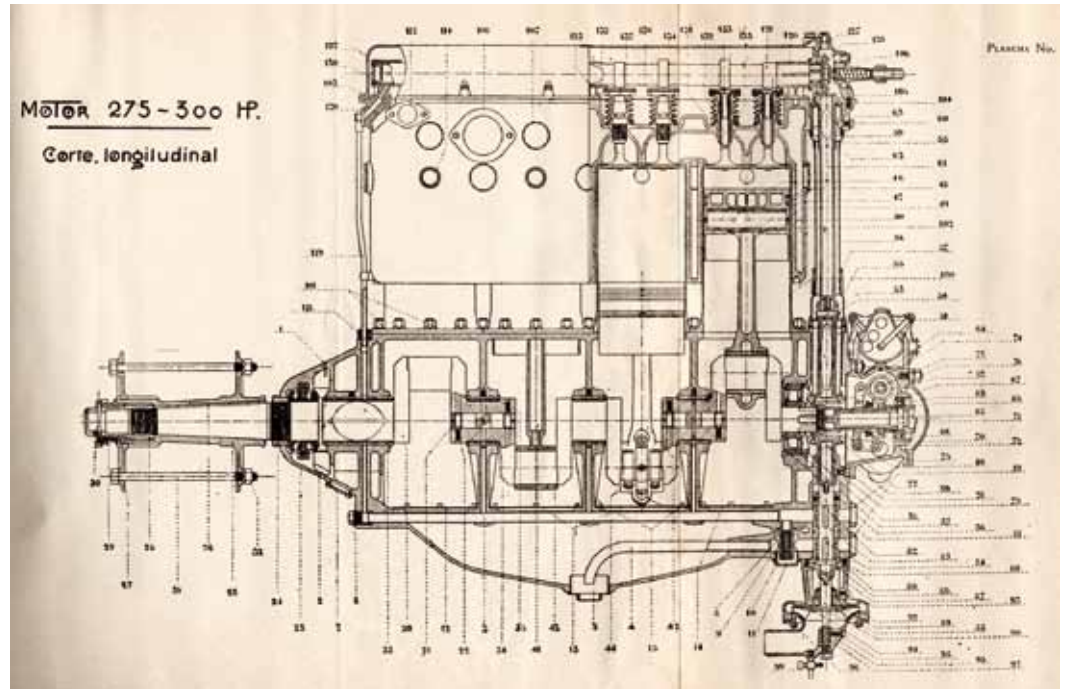
*Atlas de los Aeródromos de España*, Madrid, hacia 1934

Instalación particular, civil, con Escuela de Clasificación Militar

Colección particular

Los planos y memoria de este proyecto se conservan en los fondos del Archivo Municipal, así como la documentación para instalar un anuncio publicitario junto a la carretera de Marchamalo. Una sencilla obra solicitada el 13 de febrero de 1920 por Juan Antonio Hernández Núñez, entonces director de los talleres de La Hispano.





**MOTOR DE AVIACIÓN HISPANO 275-300 HP**  
 Delineante no identificado, hacia 1928  
 Cortes transversal y longitudinal  
*Motor de Aviación Hispano-Suiza. Descripción Técnica,*  
 Madrid, hacia 1928

Colección particular



**CONTRATO DE TRABAJO DE LA HISPANO**

**Guadalajara, octubre de 1930**

A favor de Mariano González del Hierro, oficial segundo

Colección Mariano González de Pablo

Dos años más tarde, en abril de 1922 y después de clausurar el Curso de Pilotos de Aeronáutica, don Alfonso XIII regresó a estos talleres. Entonces, el monarca recorrió “...*todos los departamentos, examinó más de cuarenta camiones recientemente construidos, y después pasó a la sección donde se construyen los aparatos de aviación.*” (Flores y Abejas, 23 de abril de 1922).

Antes de 1924 estarían disponibles para la Aeronáutica Militar Española veinticinco aviones DH-6 y cuarenta DH-9 construidos en Guadalajara bajo la dirección del capitán de Ingenieros Luis Ocariz, y el control del capitán Vicente Roa Miranda –más tarde director de la factoría–. El 31 de diciembre de 1925 se disolvía La Hispano Aircraft, pasando todos sus activos a La Hispano, S.A. Fábrica de Automóviles y Material de Guerra.

Estas decisiones, los consiguientes movimientos de capital, y la fluctuación crónica en la solvencia y dimensión de los contratos de fabricación firmados por La Hispano con sus clientes, repercutían directamente en las condiciones laborales de sus trabajadores y sus expectativas. Por tanto, la crónica de La Hispano de Guadalajara se jalonará con períodos alternativos de euforia y crispación que afectarán a toda la sociedad arriacense.

**AVIÓN HISPANO SUIZA E-30 EN EL AERÓDROMO DE GUADALAJARA**

Fotógrafo no identificado, hacia 1933

Colección Mariano González de Pablo





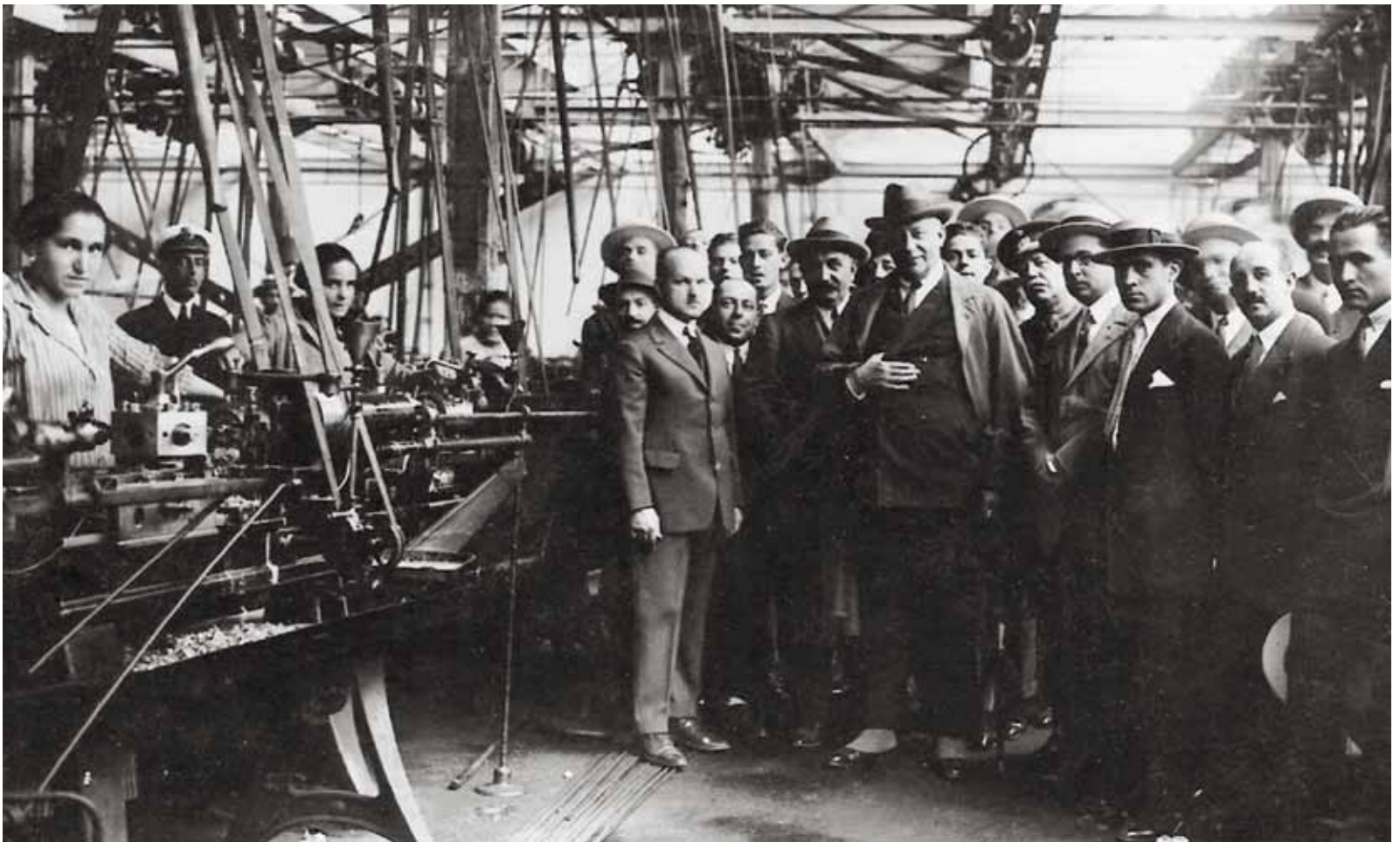
Como ejemplo de esos episodios de crisis podemos citar las primeras jornadas de huelga vividas en junio de 1920. En aquellos días, toda la masa laboral paró en su actividad como medida de presión para que el Consejo de Administración reconociera la Sociedad de Metalúrgicos creada para defender sus intereses y aceptara una subida de salarios entre el treinta y cinco y el cincuenta por ciento según el sueldo de partida –5 o más pesetas de jornal–. Para mediar en el conflicto se convocó a la Junta Local de Reformas Sociales bajo la tutela del alcalde de la ciudad, Miguel Solano, quien llegó a un acuerdo con Francisco Aritio para acceder, en parte, a las peticiones de los trabajadores en huelga.

Con otro carácter debemos reseñar la Real Orden publicada en el Boletín Oficial de 15 de noviembre de 1920 por la que se reconocía a La Hispano bajo la protección del Estado y las condiciones que se habían fijado en la Ley de 2 de marzo de 1917. Con esta decisión los talleres de Guadalajara quedaban adscritos a la Inspección del Centro Electrotécnico y de Comunicaciones de Ingenieros Militares, cuyos oficiales debían de controlar la fabricación anual de 150 camiones y otros tantos aeroplanos.

**EL GENERAL PRIMO DE RIVERA VISITA  
LA HISPANO**

**Fotógrafo no identificado, antes de 1929**  
El Jefe del Directorio en la sección de tornos

Colección familia Plaza Escarpa





***AUTO DE PUESTA EN MARCHA CUMPLIENDO  
SU MISIÓN***

**Francisco Goñi, 1927**

Escuela de Transformación de Aviación en Guadalajara  
Recorte de prensa: *La Esfera*, 1927

Colección particular

Para desarrollar esta labor, la factoría contaba con un aeródromo anejo a sus instalaciones que, en un primero momento, consistía en un simple campo provisto con una tienda de campaña de lona de grandes dimensiones, armada sobre cuatro pies derechos y rematada con una bandera tubular que debía marcar la dirección del viento cuando lo hiciera. Para la realización de los trabajos de control y de los vuelos de pruebas con los aparatos terminados, en agosto de 1921, fueron destinados a esta capital más de treinta oficiales de aviación. Más tarde, el 19 de abril de 1927, el Pleno daría su conformidad a la licencia de obras solicitada por La Hispano para construir un hangar permanente en las mediaciones de los Barracones de la Aircraft. Lamentablemente, el proyecto de esta obra está perdido.

A lo largo de su primera década de existencia, La Hispano había fabricado cerca de trescientos De Havilland DH-9, además de ocuparse del mantenimiento de los DH-4 y DH-6 de la Aeronáutica Militar, y construido más de doscientos motores Hispano V-8 de 300 CV con la maquinaria trasladada al efecto desde la barcelonesa fábrica de La Sagrera.



**UN NUEVO TRIUNFO DE LA AVIACIÓN Y LA INDUSTRIA ESPAÑOLAS**

Anuncio publicitario, 1930

Records del capitán Cipriano Rodríguez y del teniente Carlos de Haya

Colección particular

**CARNÉ E INSIGNIA DEL SERVICIO DE AVIACIÓN Y FABRICACIÓN (SAF-5)**

Alicante, septiembre de 1937

A favor de Mariano González del Hierro, ajustador

Colección Mariano González de Pablo



Pero tras este período de intensa actividad, la factoría pasaría momentos difíciles; de hecho, en el verano de 1930, fueron despedidos más de setenta trabajadores. Ante esta coyuntura, se formó una comisión que se entrevistó con representantes del Gobierno de la Nación. A las reuniones, presididas por el alcalde Barrera, asistieron por La Hispano el director Vicente Roa y Juan López y, en representación de los trabajadores, Lucio Marco. Tras varias sesiones de trabajo y de distintas gestiones al más alto nivel, la dirección de la empresa anunció la construcción de un nuevo modelo de camión económico que permitiría la recolocación de parte de los despedidos, y el relevo en la dirección de la Sección de Automóviles, cesando en sus funciones al ingeniero Sufin Suliga y nombrando en su lugar a Vicente Roa.

Después de superada esa crisis, la factoría volvió al ritmo normal; contado con una plantilla total de cerca de 800 trabajadores, repartidos por mitades en las secciones de Automovilismo y Aviación. Pero este umbral de éxito se frustraría en pocos meses, una vez que fracasara la apuesta de Fiat Hispania.



***EFFECTOS DEL BOMBARDEO AÉREO EN LAS  
INMEDIACIONES DE LA HISPANO***

**Fotógrafo no identificado, diciembre de 1936**

Biblioteca Nacional de Madrid,  
Archivo de la Guerra Civil, C54-S12-F006

La construcción de aviones en Guadalajara se completó con otros modelos; citar especialmente, el Hispano-Nieuport 52 –avión metálico del que se montaron ciento veinticinco unidades entre 1930 y 1934–, el Hispano E-30 –diseñado por el ingeniero francés André Bédouiseau y del que se realizaron treinta aparatos entre 1933 y 1936–; y, en 1934, el Avión Escuela y Turismo HS-34 –conocido igualmente como E-34–.

También hubo alguna decepción, como los proyectos frustrados del Hispano-Albatros (1923) y del Potez-25 –este último había creado una enorme expectativa de empleo para 1925 y 1927–; y los interrumpidos por el estallido de la Guerra Civil: los cazas Hawker Spanish Fury e Hispano Suiza C-36, y el biplaza RBL-36, todos surgidos a iniciativa de Enrique Corbella y Gonzalo Taboada, jefe de proyectos y director de la fábrica respectivamente.



### **ACEROS DEL HENARES**

**Alfonso Reyes, hacia 1970**

Operarios forjando una pieza en un macho pilón

Colección particular

Por todo ello, entre 1917 y 1936, Guadalajara se identificó como una de las capitales mundiales dedicadas a la conquista del espacio aéreo, haciendo de la aviación una seña de identidad, más allá de la mera actividad industrial. Por ejemplo, citar la Fiesta de Aviación a beneficio de la Cruz Roja organizada en mayo de 1920 por el piloto de pruebas de La Hispano Luis O'Page; o la fundación en febrero de 1932, en los salones del Hotel Palace, del 'Aero-Club de Guadalajara', una entidad que pretendía ofrecer a cualquier persona el disfrute de volar.

También señalar cómo en 1927 el aeródromo de La Hispano se convirtió en sede de la Escuela de Transformación para el adiestramiento de pilotos del Ejército; aquí, participaron como profesores los capitanes Jiménez e Iglesias, tripulantes del "Jesús del Gran Poder" –avión con el que realizaron el gran raid aéreo Sevilla-Bahía-Río de Janeiro–.

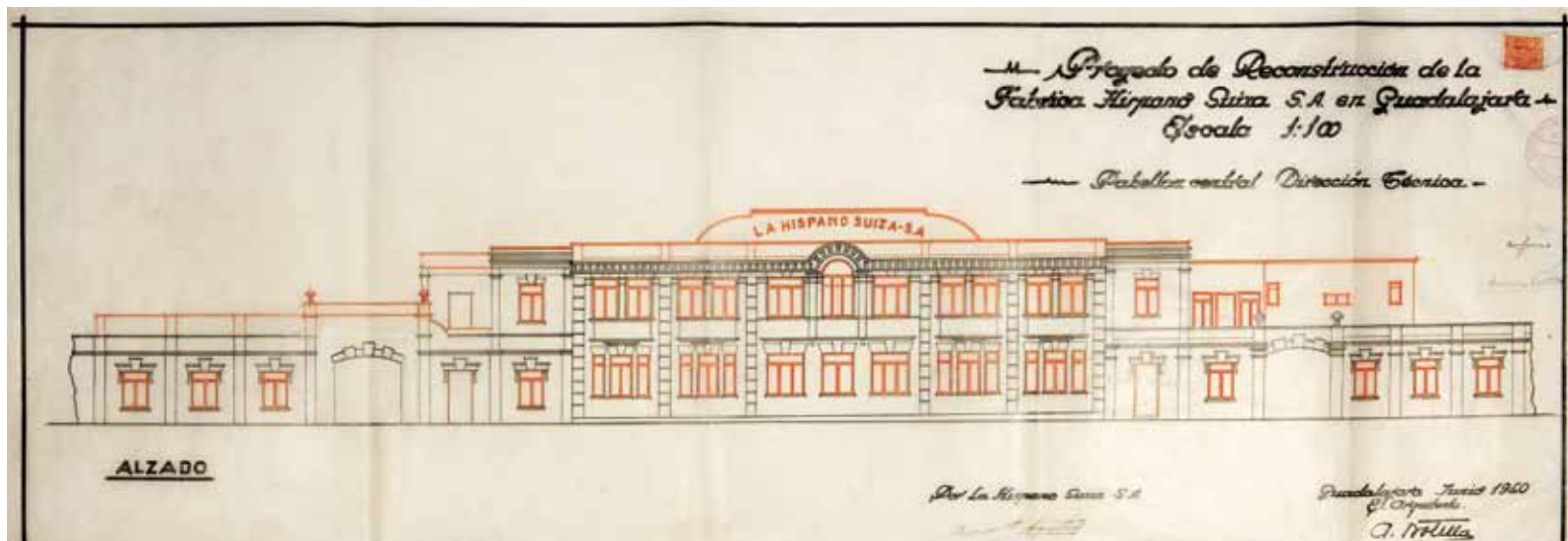
Antes del comienzo de la Guerra Civil, el 25 de marzo de 1936, Alfonso López, como representante de la sociedad, solicitó licencia para ejecutar un proyecto de reforma redactado por el arquitecto Mariano Rodríguez-Avial que afectaba a gran parte de las instalaciones. Pero unos meses más tarde, en agosto y después de un bombardeo sobre la factoría alcarreña, los trabajadores y maquinaria indispensable fueron trasladados por vía férrea a varias localidades próximas a Alicante para continuar con su actividad, el montaje y reparación de aviones Hawker Spanish Fury y de los soviéticos Polikarpov I-15 ('Chato') y Polikarpov I-16 ('Mosca'). Desde ese momento, La Hispano pasó a denominarse Servicio de Aviación y Fabricación número 5 (SAF-5 y, más tarde, SAF-15), dependiente de las Fuerzas Aéreas del Ejército de la República. Fue una medida estratégica que, en pos de la defensa nacional, pondría fin a la singladura aeronáutica en Guadalajara.



### **TRABAJADORES DEL SAF-5 EN UN HAWKER SPANISH FURY**

**Fotógrafo no identificado, 1937**

Colección particular



### **PABELLÓN CENTRAL. DIRECCIÓN TÉCNICA**

**Aurelio Botella Enriquez, junio de 1940**

Alzado del proyecto de reconstrucción

Archivo Municipal de Guadalajara

Nada más terminar la contienda, el complejo fabril alcarreño fue ocupado por el personal de la Base de Automovilismo Militar para la reparación de los vehículos empleados en la contienda, entre tanto se terminaban las instalaciones que se construían en la localidad de Villaverde. Al mismo tiempo, los propietarios de La Hispano pretendían su puesta en marcha con los mismos objetivos de antaño. De hecho, el 29 de mayo de 1940, Luis Folache Guillén, representante de La Hispano Suiza, presentó ante el Ayuntamiento de Guadalajara un proyecto redactado por el arquitecto Aurelio Botella que, asistido por el aparejador José Ignacio Lirio, pretendía reparar los daños sufridos y actualizar los edificios construidos en 1917. Para ello, sus propietarios tenían que gestionar su viabilidad frente al Ministerio del Aire, organismo que tenía bajo su control a toda la industria aeronáutica.

En 1943 nació La Hispano de Aviación S.A., sociedad participada al cincuenta por ciento por La Hispano Suiza y el Estado Español. En enero de ese mismo año la Base de Automovilismo abandonaba Guadalajara; pero, para entonces, ya se había tomado la decisión de trasladar la producción de aviones a Sevilla –aunque sus instalaciones no tenían la superficie y calidad suficiente– y vender la factoría alcarreña al Estado. Esta operación fue aprobada en Consejo de Ministros de 27 de marzo de 1944 y luego, al año siguiente, frustrada por decisión del Ministro del Aire.

En 1946, las naves de La Hispano se convertirían en talleres para la reparación de vagones de RENFE, utilidad que se mantuvo durante algún tiempo bajo el control de Luis Folache. En 1953 el Ministerio del Aire autorizaba la venta de todos los terrenos e instalaciones tras anularse la calificación de “interés para la Defensa Nacional”.





***SOLDADOS DE LA BASE DE AUTOMOVILISMO  
MILITAR EN LA HISPANO***

José López, hacia 1940

Colección JOSÉ LÓPEZ  
Centro de la Fotografía e Imagen Histórica de Guadalajara

Después, durante más de una década y hasta 1978, junto a Industrias Ferroviarias convivió otra sociedad subsidiaria, propiedad de Julio Navascués, denominada Aceros del Henares. Se trataba de una empresa dedicada al reciclaje de hierros y chatarra para su transformación en útiles y piezas mecánicas de acero templado. En aquel año, 1978, cesó ya para siempre cualquier actividad empresarial; iniciándose entonces un proceso de abandono que, paulatinamente, pondría en peligro de desaparición a la mayoría de los edificios erigidos en el primer tercio del siglo XX.

Este estado de desidia y ruina se confirmó el 20 de marzo de 1990 cuando el Pleno del Ayuntamiento aprobó el Estudio de Detalle para la Unidad de Actuación nº 5, “Hispano Suiza”. En él se determinaban las actuaciones que podían realizarse y las limitaciones que imponían el carácter patrimonial atribuido a esas construcciones en el Plan General de Ordenación Urbana. Finalmente, se permitiría la demolición de todas las naves para talleres y edificios auxiliares y se obligaría a la conservación y ulterior restauración de las construcciones de ladrillo que conformaban la fachada principal de la factoría: el bloque administrativo y los dos pabellones laterales. No debemos olvidar que la Ley del Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, que dedica su artículo 22 a la protección del Patrimonio Industrial, no entraría en vigor hasta su publicación el 14 de septiembre de 1990.



***LA HISPANO OCUPADA***

Juan José Olmeda, noviembre de 1998

Archivo Municipal de Guadalajara

# HISPANO-514

UN PROYECTO EFÍMERO

*“A fines del presente mes saldrán de los talleres de La Hispano los primeros coches del nuevo modelo Fiat, que por su coste económico es seguro tengan una gran aceptación.”*

*(Flores y Abejas, 17 de mayo de 1931)*



El lanzamiento de este nuevo utilitario se realizaba en uno de los momentos más críticos de la industria automovilística, afectada por las sinergias de la depresión estadounidense y por una política proteccionista del gobierno de España que había incrementado notablemente las cargas aduaneras para los productos de importación.

Luis Maestre publicaba en *Motoaviación. Revista práctica de automovilismo y aviación* –número 71, de 25 de marzo de 1931– el artículo “El comercio del automovilismo” en el que analizaba esta cuestión y exponía las nefastas consecuencias que tenía la aplicación de unos gravámenes aduaneros muy elevados: “*El consumidor encuentra un producto que hoy es de primera necesidad, encarecido doblemente, porque a la elevación de las tarifas hay que agregar la baja de nuestra moneda.*”. Según este ingeniero, esas tarifas no tenían justificación ninguna y afectaban directamente a la implantación del automóvil utilitario; pues, mientras un coche de lujo –con un precio medio de venta al público de 40.000 pesetas–, pagaba un 33 % de su valor en tasas, el utilitario –vendido en 5.000– se veía cargado con más del 100 %. Esta diferencia sería una de las causas de la notable bajada de matriculaciones en 1930, reducidas en un 10 % con respecto al ejercicio anterior. Por ejemplo, en Guadalajara se había pasado de 210 matriculaciones en 1929 a tan solo 130 en el siguiente año.



## LA ACTUALIDAD EN NUESTRA INDUSTRIA

Para nosotros ha sido una grande y agradable sorpresa el comprobar, con ocasión de la visita que hemos hecho a los talleres de "LA HISPANO", de Guadalajara, Sección Automóviles, que hay en toda ella una febril actividad para la construcción EN SERIE de un nuevo coche verdaderamente nacional. Creemos interesante reproducir algunas fotografías de la Fábrica durante la fabricación del nuevo HISPANO 514: La Sección de Máquina para cortar madera con destino a la carrocería; la Sección de cabinas para pintura; la cadena de montaje, etc.

Trátase de la primera tentativa que se hace en España para esa fabricación en serie, que es el único método que permite producir para vender a precios que pueden interesar al comprador.

El plan de desenvolvimiento, previsto hasta en los más mínimos detalles, supone un gradual aumento de elementos nacionales desde la primera serie construída, en la que casi la mitad de sus piezas y partes están construídas en España, hasta llegar, en el término de cinco años, a la completa nacionalización del coche.

Esta ha sido la labor de "LA HISPANO": lanzarse, no obstante la dificultad del momento, llena de ánimos y de confianza en el porvenir de la Patria, a la fabricación EN SERIE para hacer posible la industria nacional del automóvil.

Y como sabe que para que esa industria sea viable es necesario una gran experiencia—de años—técnica, comercial, etc., no ha vacilado en requerir colaboración y apoyo a industrias automovilísticas cuya difusión y prestigio en Europa data de más de un cuarto de siglo.

Impulsa a "LA HISPANO" en sus propósitos el pensamiento de que con ellos contribuirá a resolver el problema social, proporcionando trabajo a masas importantes de técnicos, empleados y obreros; evitará a la economía nacional la evasión de cuantiosos capitales; dará vida próspera a numerosas e importantes industrias auxiliares; será un consumidor grande de las materias primas nacionales, y, por último, será un elemento primordial para la defensa nacional.

**LA ACTUALIDAD EN NUESTRA INDUSTRIA**

Redactor anónimo, 1931

Recorte de prensa: ABC, 28 de julio de 1931

Archivo ABC de Madrid



**FIAT. LA PISTA SOVRASTANTE LO STABILIMENTO DEL LINGOTTO**

**Fotógrafo no identificado, hacia 1930**

Istituto Geográfico De Agostini, Novara, hacia 1930

Patronato Municipal de Cultura

Quizás por ello, la apuesta realizada por Fiat en Guadalajara fue acogida por la prensa del momento como una vía de esperanza a la recuperación de la industria del motor, reducida entonces a un pequeño grupo de manufacturas nacionales y a los talleres de montaje que Ford y General Motors habían instalado en nuestro país. Así, además del reportaje publicado en *ABC*, podemos citar lo vertido en *El Mundo Deportivo* de Barcelona de 9 de agosto de 1931:



FIAT - La pista sovrastante lo Stabilimento del Lingotto.



*“El Hispano licencia Fiat, puede considerarse un producto casi exclusivamente nacional, construido en la fábrica Hispano de Guadalajara, adquirida hace algún tiempo por la potente marca italiana.*

*La primera serie construida es de 128 coches que no presentan otro elemento importado que el motor. Lo demás, todo es producto nacional salido de los talleres de Guadalajara o procedente de otras manufacturas que se dedican a la fabricación de accesorios.”*

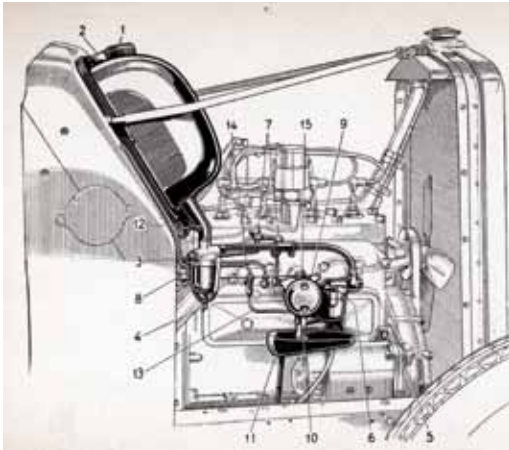
Fiat Hispania, operativa desde hace tiempo en la península Ibérica, había adquirido a comienzos de 1931 un importante paquete de acciones –10.000– de La Hispano de Guadalajara para, inmediatamente después, hacerse con el 52 % del capital –valorado en 3.900.000 pesetas– y de toda la propiedad de sus instalaciones, incluidas las naves y enseres de la Sección de Aviación. No obstante, La Hispano Suiza compraría en 1932, y después de abandonado el proyecto Hispano-514, parte de los talleres que ahora tenía en alquiler para continuar con la construcción de aeronaves; y, posteriormente, el resto de la factoría para dedicarla exclusivamente a la actividad aeronáutica –ahora ya bajo la firma: Hispano Suiza–. Después de esta operación La Hispano, S.A. Fábrica de Automóviles y Material de Guerra con control mayoritario de Fiat Hispania sería una sociedad sin actividad que sería liquidada en diciembre de 1935. Esta breve singladura, que apenas duró unos meses, dibujó una silueta de perfil quebrado y decepcionante del que seguidamente daremos cuenta.



**FIAT 514 SE ENCUENTRA EN LA CUMBRE  
DEL AUTOMOVILISMO**

Moyano-Publicidad Rex, 1930  
Anuncio publicitario: *Blanco y Negro*, 1930

Patronato Municipal de Cultura



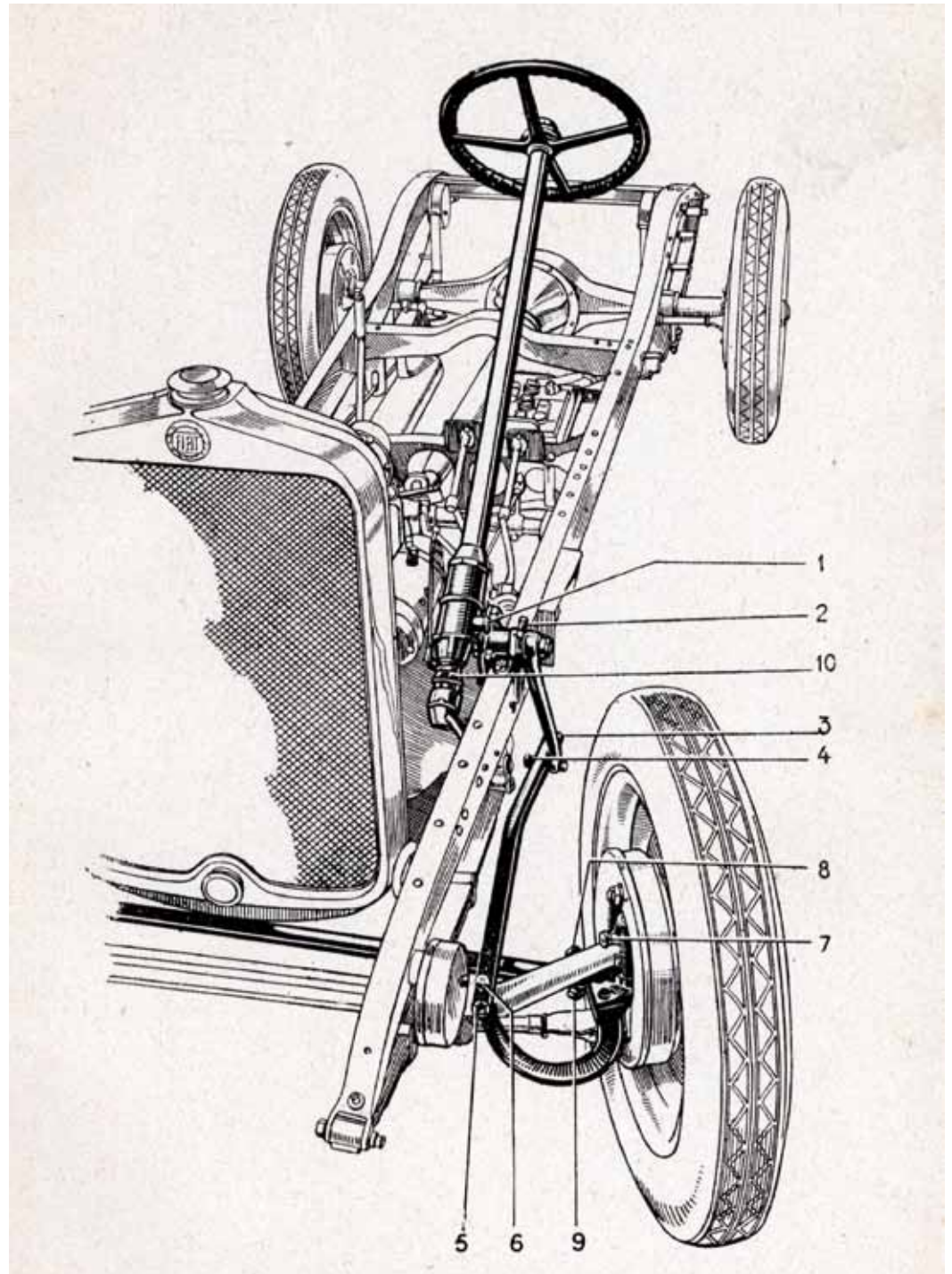
**MECÁNICA DEL FIAT-514**

**Delineante no identificado, hacia 1930**

Detalle del sistema de alimentación

*Fiat-514. Conduite et Entretien*, Torino, 1930

Patronato Municipal de Cultura



**MECÁNICA DEL FIAT-514**

**Delineante no identificado, hacia 1930**

Detalle del sistema de dirección y suspensión

*Fiat-514. Conduite et Entretien*, Torino, 1930

Patronato Municipal de Cultura





**CERTIFICADO DE SERVICIOS PRESTADOS  
EN LA HISPANO**

**Guadalajara, agosto de 1931**

A favor de Mariano González del Hierro,  
oficial segundo ajustador

Colección Mariano González de Pablo

En 1930 la sociedad italiana, ante el éxito de su utilitario Fiat-514 y de las dificultades impuestas a la importación de vehículos por el Estado español, apostó decididamente por su proyecto de Guadalajara. En consecuencia destinó 3.500.000 pesetas para la puesta en marcha de la cadena de montaje y trasladó hasta esta capital a parte de su cuadro técnico: los ingenieros Vittorio Bonadé Bottino y Ugo Gobatto, antiguo director de la fábrica de Lingotto. No obstante, al frente de los talleres de Guadalajara continuaría el Ingeniero militar Vicente Roa.

Fue este último el encargado de pronunciar una conferencia en el Salón de Plenos del Ayuntamiento en mayo de 1931 para trasladar a los miembros del consistorio y a la ciudad, la finalidad de la nueva propuesta empresarial: la fabricación en serie de automóviles utilitarios. En el número de *Flores y Abejas* del 21 de mayo de ese año se publicó una extensa crónica de lo expuesto por el capitán Roa, de la que destacamos algunos datos de interés.

En primer lugar, anunció la necesidad de adaptar los locales al nuevo sistema de construcción: “*La reorganización de la fábrica podrá hacerse en varias etapas, pues precisa, en primer término, transformar por completo los talleres para que los coches fabricados alcancen la mayor perfección.*”. Con el montaje de esa cadena de producción, en el primer año, se podrían fabricar diez coches diarios; aunque, con el nivel óptimo de actividad, se podrían alcanzar las 15.000 unidades anuales.



Para lograr ese umbral, se tendrían que erigir nuevos locales y almacenes, en paralelo a la vía del tren, y adquirir maquinaria por un valor de dieciocho millones de pesetas. Acabada esa tercera fase, La Hispano contaría con una plantilla integrada por 3.000 trabajadores, empleados en jornadas de ocho horas. Pero, además de ese importante empleo directo, Roa advertía de la repercusión que tal inversión tendría en la capital: *“Además, sería preciso hacer barriadas de casas baratas, escuelas de aprendices y otros varios edificios, con lo cual quedaba asegurado el trabajo durante algunos años para los obreros del ramo de la construcción.”*

Según el estudio de viabilidad realizado por los responsables de Fiat, en 1932 disminuiría notablemente la importación de piezas; una dependencia que quedaría reducida al veinte por ciento en el quinto año, limitándose únicamente a planchas embutidas, material eléctrico y cojinetes. Pero, según ese mismo estudio, uno de los principales escollos era el ‘problema económico’; pues había que contabilizar 1.500 pesetas de pérdida en cada uno de los vehículos terminados en esa primera etapa –el precio de venta al público sería de 10.000 pesetas la unidad–.



**OFICIALES DEL EJÉRCITO ESPAÑOL POSANDO  
EN UN HISPANO-514**

Fotógrafo no identificado, hacia 1933

Patronato Municipal de Cultura



Para afrontar ese desequilibrio presupuestario, cifrado en 1.565.000 pesetas anuales, Roa apelaba a la responsabilidad del Estado: “...sería necesario recabar del Gobierno que en estos primeros años se concediese la exención de los derechos de aduanas a los materiales importados...”, sin cuya colaboración el proyecto se liquidaría inmediatamente: “...y en caso de no conseguirse tal exención, cuando al finalizar el próximo mes de junio saliesen de los talleres los primeros cien coches construidos, habría necesidad de cerrar la Fábrica...”.

Lamentablemente, estas dudas y temores no se disiparon y los despidos de los obreros de las secciones de Automóvil y Aviación comenzaron a producirse. Frente a esta situación Marcelino Martín, alcalde socialista de Guadalajara, dirigió un telegrama el 11 de julio de 1931 al Presidente del Consejo de Ministros en los siguientes términos:

*“En nombre de la ciudad pido al Gobierno de su presidencia que se aprueben las solicitudes presentadas por ‘La Hispano’ en el Ministerio de Guerra y de Economía. 600 obreros que han trabajado con nosotros por traer la República y por extirpar el caciquismo tienen derecho a no recibir como pago de su abnegación un provenir de hambre y de miseria.*

*Si el Gobierno se hace sordo a este deseo de la ciudad, yo declino en el Gobierno provisional la responsabilidad de lo que ocurra.— El Alcalde de Guadalajara.”*



En contestación a estas demandas y a las practicadas por los diputados de Guadalajara –el conde de Romanones, y los señores Serrano Batanero, Martín del Arco y Ortega y Gasset– el ejecutivo fue implacable. Así, Nicolau D’Oliver, ministro de Economía, anunció que la reglamentación del Decreto de 3 de julio sobre la protección de industria nacional del automóvil: “...en ningún caso podrá consistir en la concesión especial de privilegio a determinada fábrica, aun cuando la Empresa de la misma anuncie que de no concederse el auxilio en la forma por ella instado del Poder público, se verá en la precisión de cerrar su establecimiento.”

Estas circunstancias fueron recogidas por la prensa local y nacional; por ejemplo, señalar el *Flores y Abejas* de 9 de agosto de 1931. En este número también se nos informa de las consecuencias inmediatas de esas medidas: “Anteayer, viernes, fueron despedidos 123 obreros de la sección de automóviles, y al resto se les concedió la semana de vacación.” Como contrapartida, en esos días se conoció el encargo del Ministerio de la Guerra para construir “...veinte aparatos a la sección de aviación.”

#### **AVIÓN HISPANO SUIZA E-30 EN PRUEBAS**

Navaltes, 1933

Recorte de prensa: *La Vanguardia*, marzo de 1933

Colección particular





Después de aquella primera entrevista, el 23 de septiembre otra comisión de representantes se reunió con los ministros de Fomento y Gobernación para realizar una petición formal “...con objeto de conjurar la crisis obrera...” y hacer entrega de otra carta dirigida al Presidente del Gobierno:

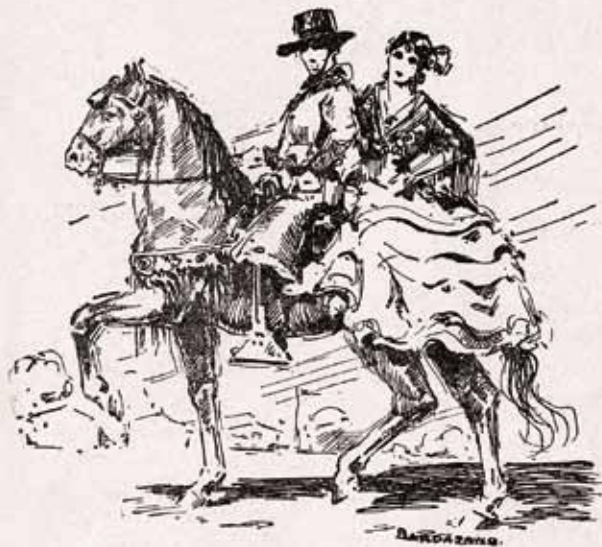
*“El Ayuntamiento de Guadalajara, en nombre de la ciudad, tiene el sentimiento de dirigir a V.E. el presente escrito de queja por el abandono en que el Gobierno de la República, ante la presión de un capitalismo voraz y de una turbia reacción política, ha dejado los intereses de un pueblo que merece, por su heroísmo político y por su abnegación republicana, un trato diferente al que se le está dando desde las alturas del Poder.”*

Además de otras muchas quejas, las peticiones del pueblo de Guadalajara se materializaban en la construcción de un colector en el Alamín; en la apertura de una carretera de ronda que desde el puente del Henares llegara al Paseo Fernández Iparraguirre pasando por el Cementerio Municipal; en el revestimiento de la acequia del canal del Henares; en la resolución de las demandas solicitadas por La Hispano; en la dotación económica para el encargo de aviones a esa misma factoría; en materializar la transferencia de crédito a favor de la Maestranza de Ingenieros para poder reiniciar su actividad; y en autorizar el traslado de la Escuela de Telecomunicación de Madrid a Guadalajara.

Entre tanto, la sociedad arriacense organizaba diferentes actos y cuestaciones para reunir fondos en beneficio de los numerosos parados que había en la ciudad. Entre, otros, citar el festival taurino organizado el 25 de octubre con la participación de conocidos personajes de Guadalajara, como el fotógrafo Francisco Marí –Blanquito, como matador de toros–, y los afamados diestros Saleri II y José Carralafuente.



## ¡EL COMPAÑERO FIEL DE SUS EXCURSIONES!



### EL COCHE

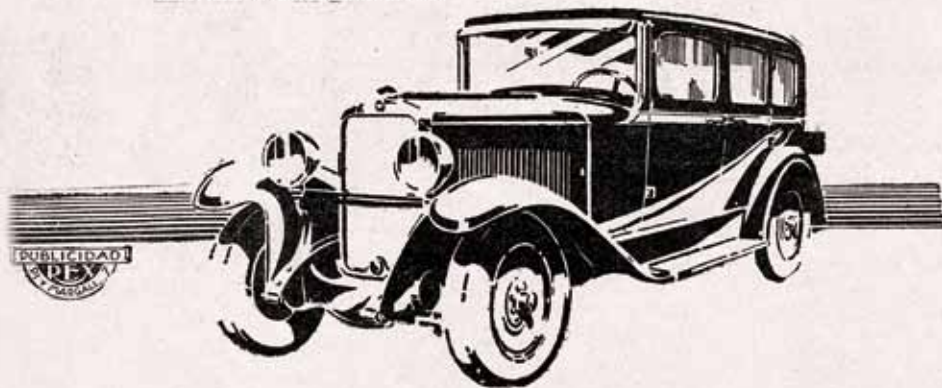
#### FIAT mod. 514

reune todas las cualidades de "confort", seguridad, velocidad, máxima economía.

Motor de cuatro cilindros, montado sobre un "chassis" perfecto; cilindrada de litros 1.500, silencioso, "reprise" inmejorable, carrocería de línea comodísima, confortable, amplia, amortiguadores hidráulicos, rica dotación de accesorios.

Patente: Ptas. 210 anuales.

Es el coche más ventajoso para los  
COMERCIANTES  
VIAJANTES  
MEDICOS Y PROFESIONALES



## FIAT HISPANIA, S. A. - Conde Peñalver, 19.

AGENTES OFICIALES:

VALENZUELA-MAURI  
Plaza del Callao, 4 (Palacio de la Prensa).

R. PUIGCARBO  
Serrano, 16.

Agentes y salones de exposición en todas las provincias.

*¡EL COMPAÑERO FIEL DE SUS EXCURSIONES!*

Bardajano-Publicidad Rex, 1930  
Anuncio publicitario: ABC, 1930

Colección particular



**BANCO DE ESPAÑA**  
Tomás Camarillo, 1934

Colección particular

En enero de 1932 la Asamblea de Comerciantes e Industriales de Guadalajara designó a un Comité para celebrar una nueva entrevista con altos representantes del Gobierno a los que transmitir la terrible situación que se vivía en esta capital; en especial, después del traslado definitivo de la Academia de Ingenieros: “...que, sobre su importancia espiritual como centro de cultura, era en el orden material la base más firme y segura en que podía sustentarse la vida del comercio y de la industria locales.”.

En el escrito, fechado el día 18, se denunciaba el Acuerdo Hispano-Francés firmado a favor de la importación de productos galos y en detrimento de lo establecido en el Decreto de 10 de diciembre que recogía parte de las rebajas arancelarias demandadas meses antes por La Hispano. La Asamblea, por consiguiente, solicitaba una revisión de esos acuerdos; cuando no, una protección más directa hacia los productos fabricados en Guadalajara, proponiendo al Estado la adquisición de todos los vehículos terminados para nutrir su parque móvil. Estas demandas se extendían también para la Sección de Aviación, en la que aún mantenían su puesto de trabajo 100 obreros.



**PLACA DE IDENTIFICACIÓN DEL HISPANO-514**

Números de motor y chasis del vehículo  
matrícula V-13.373

Patronato Municipal de Cultura

Felizmente, en el número de *Flores y Abejas* correspondiente al 20 de marzo de 1932 se daba la noticia de la venta de los talleres de la Sección de Aviación a La Hispano Suiza de Barcelona que tenía el encargo de construir treinta y seis aparatos E-30 para la Aviación Militar, por lo que en días inmediatos se procedería a la admisión de trabajadores especializados.

La clausura definitiva de la Sección de Automóviles que mantenía Fiat Hispania aumentó el número de obreros en paro y agudizó notablemente el problema social. Frente a ello, el Ayuntamiento presidido por Marcelino Martín propició la creación de una Junta de Asistencia Social que comenzaría a trabajar en el mes de octubre de 1932 con la finalidad de proveer de jornales a los obreros en paro durante tres meses, el tiempo que restaba para que comenzaran las obras de construcción de la sucursal del Banco de España, de la Telefónica, de los depósitos de CAMPSA y de las reformas en los edificios del Hospital Militar y de la reedificación de la Academia, entre otros.

Esta Junta, teniendo en cuenta que se necesitaban 3.000 pesetas semanales por cada 100 obreros, se encargaría de la confección de un censo de desempleados, de la distribución de las labores y jornales diarios para el mayor número de ellos, y de la obtención de fondos suficientes para pagar sus salarios. Para esta última labor se hizo un llamamiento general que fue respondido por toda la población según sus posibilidades económicas:

*“Una vez más ha patentizado Guadalajara ser merecedora de ostentar en su escudo la divisa de Muy Noble y Muy Leal, pues desde las personalidades más destacadas hasta el más modesto trabajador, –salvo lamentabilísimas excepciones– todos han respondido al apremiante llamamiento de la Junta de Asistencia Social.”*





Por esta crónica, publicada en el semanario *Flores y Abejas* de 9 de octubre de 1932, sabemos que se trataban de distintas obras de iniciativa municipal, proyectadas y dirigidas por sus técnicos. Entre ellas, además del habitual arreglo de calles, podemos destacar la ampliación del Parque de la Libertad –hoy y antes de San Roque–, la construcción de una Piscina Municipal en las proximidades del Henares, de tres ‘casas baratas’ a gestionar por la Tienda-Asilo, y de un urinario público subterráneo en la plaza del Jardinillo.

Meses más tarde, aún después de puestas en marcha las inversiones prometidas, el panorama de crisis que ahogaba a la ciudad quedó enquistado ya para siempre. Como testimonio de esta fatal situación podemos destacar la huelga general convocada para los días 13, 14 y 15 de mayo de 1933 por la Federación de Sociedades Obreras; o el texto del alcalde Antonio Cañadas para el programa de las Ferias y Fiestas de Otoño de 1934:

*“Este es el caso de Guadalajara, en las presentes circunstancias, puesto que, caído en desgracia, sufre constantemente viendo sus fuentes de ingresos mutiladas, padece la amargura de tener que contemplar cómo cientos de hijos suyos carecen de trabajo, y, sin embargo (esta es la ironía de nuestra desgracia), anuncia sus tradicionales Ferias y Fiestas de Octubre, pensando solamente que su hijo, el Comercio, tenga en esas Fiestas unos ingresos que mitiguen, siquiera sea en parte, la horrenda crisis que sufre por aquellos desgajamientos de que fueron objeto nuestros medios de vida.”*



***CABALGATA HISTÓRICA POR EL 550  
ANIVERSARIO "GUADALAJARA CIUDAD"***

**Guadalajara, septiembre de 2010**

El Hispano-514 del Museo Salvador Claret de Sils  
en una carroza

Patronato Municipal de Cultura





## UN AUTOMÓVIL PATRIMONIO DE TODOS

Entre mayo y agosto de 1931 se montaron en los talleres de Guadalajara varios centenares del utilitario Hispano-514, sin que nunca se haya podido precisar el número exacto de vehículos terminados y comercializados. Los especialistas en la materia, Manuel Lage o Emilio Polo, creen que no se superaron las 300 unidades, una cifra muy alejada de las expectativas anunciadas por el ingeniero Vicente Roa en el Salón de Plenos del Ayuntamiento. Tampoco tenemos certeza de cuántos han sobrevivido al rigor del tiempo; quizás, no más de una decena, conservados en colecciones privadas poco conocidas. De hecho, nosotros sólo sabemos del existente en los fondos del Museo Salvador Claret de Sils (Gerona) –matrícula B-47.838–, y de otros en manos particulares en Castellón –matrícula CS-2.431–, Gerona –GE-4.095– y Granada –GR-4.207–, este último en venta. A esta escueta nómina debemos añadir el Hispano-514 matrícula V-13.373 que fue adquirido por el Patronato Municipal de Cultura en septiembre de 2009 a José Luis Martínez de Osaba en la localidad valenciana de Quart de Poblet. Este vehículo obtuvo su permiso de circulación el 11 de abril de 1933, siendo entonces propiedad de Antonio Muñoz, domiciliado en el número 3 de la calle Colón de la capital del Turia.

Esa fecha de matriculación, abril de 1933, y el número de su bastidor, 5400274, nos pueden indicar que nuestro Hispano-514 fuera una de las últimas unidades montadas en Guadalajara, en concreto la número 274. Según la información publicada en el semanario *Flores y Abejas* de 9 de abril de 1933, parte de esta producción final fue adquirida por el Ayuntamiento de Madrid. Así se deduce de las declaraciones realizadas por el concejal Miguel Bargalló en el Pleno del día 3 de ese mes:



*“Se extraña de que quiera echarse al Gobierno de la República la culpa del cierre de ‘La Hispano’, cuando éste ha hecho todo lo posible porque funcionara, accediendo a sus peticiones.*

*Recuerda cómo vivía la fábrica en los últimos tiempos de la Monarquía, amenazando siempre con cerrar, y los comentarios que se hicieron al entregar al Ayuntamiento de Madrid el pedido de automóviles que se consiguió se adjudicara a ella para evitar el cierre.”*

**TRASLADO DEL HISPANO-514 A GUADALAJARA**

**Quart de Poblet, octubre de 2009**

Operarios del Parque Móvil Municipal procediendo a la carga del vehículo

Patronato Municipal de Cultura





Antes de continuar, es necesario señalar que el turismo V-13.373 fue adquirido al señor Martínez de Osaba en proceso de reconstrucción; razón por la que seguidamente el Patronato Municipal de Cultura inició el oportuno expediente para contratar el servicio de su restauración total. Después de analizadas diversas ofertas, el contrato de terminación y puesta en marcha se formalizó con Raúl Casanova Balbás de Maestro Clásico S.L., empresa especializada en el sector con domicilio en Azuqueca de Henares.

El modelo Hispano-514 es un sedan de cuatro puertas; idéntico al Fiat-514, con el que comparte todos los elementos de mecánica, mandos, instrumentación y diseño. Únicamente se diferencian en la coraza del radiador: partida en su eje en la versión alcarreña; y, evidentemente, en el escudo del fabricante que lucen en este frontal. Uno y otro, estéticamente, son deudores de los modelos americanos de la década de los veinte, con diseño muy funcional y reducidas dimensiones – con el suficiente espacio para albergar cómodamente a cuatro pasajeros–.

La influencia americana se detecta igualmente en la mecánica. Los Fiat-Hispano son vehículos con motores de hierro de cuatro cilindros con bancada de tres apoyos, válvulas laterales, y encendido por distribuidor. Cuentan con caja de cambios de cuatro marchas que optimizan el rendimiento de sus 28 caballos de fuerza, logrando una velocidad media de 70 kilómetros por hora.

Al margen, reproducimos la Ficha Técnica publicada por Emilio Polo en el número 176 de la revista *Motor Clásico* de septiembre de 2002.

La localización, adquisición y restauración del utilitario V-13.373 ha supuesto un importante esfuerzo para el Patronato Municipal de Cultura, y un objetivo más en su afán de incrementar y documentar el patrimonio mueble de Guadalajara. Detrás de todo ello, además, subyace un importante proyecto: reunir las piezas posibles y necesarias que permitan crear el “Museo de la Ciudad”; un importante espacio donde La Hispano y la industria automovilística y aeronáutica surgida a la sombra de los Ingenieros Militares tendrán un especial protagonismo.



## FICHA TÉCNICA HISPANO-514 (1931)

### MOTOR:

**Tipo:** monobloque de 4 cilindros en línea con culata desmontable, realizado en fundición de hierro. Cigüeñal sobre 3 apoyos. Refrigeración líquida.

**Posición:** delantera longitudinal.

**Diámetro x carrera:** 67 x 102 mm.

**Cilindrada:** 1.438 cc.

**Distribución:** 2 válvulas laterales por cilindro con un solo árbol de levas alojado en el bloque.

**Alimentación:** combustible suministrado por gravedad a un carburador horizontal Solex 26 FHD con silenciador tipo Boldrocchi.

**Encendido:** con batería, bobina y distribuidor Marelli o Delco Remy.

**Engrase:** a presión con bomba de engranajes.

**Potencia efectiva:** 28 CV a 3.400 rpm.

### CARROCERÍA:

**Tipo:** Metálica. Sedan 4 puertas diseñado por la casa Fiat.

**Plaza:** cuatro.

### TRANSMISIÓN:

**Tipo:** a las ruedas traseras.

**Embrague:** monodisco en seco.

**Caja de cambios:** manual, con 4 velocidades y marcha atrás.

**Trasmisión final:** eje trasero rígido tipo banjo con diferencial. Grupo cónico con relación 10/56.

### DIMENSIONES:

**Batalla:** 2,55 metros.

**Vías:** 1,23 metros.

**Largo, ancho, alto:** 3,85 x 1,5 x 1,72 m.

**Peso:** 1.100 kilogramos.

### BASTIDOR:

**Estructura:** chasis de acero estampado con largueros longitudinales de sección en U unidos por puentes transversales.

**Suspensión:** ejes rígidos con ballestas semielípticas y amortiguadores hidráulicos de brazo.

**Frenos:** tambores con zapatas de expansión interna sobre las cuatro ruedas. Mando mecánico.

**Dirección:** por sinfín.

**Ruedas:** discos de chapa estampada tipo América con llantas de 18 pulgadas.

**Neumáticos:** de balón, en medida 4,75/5,25 x 18 pulgadas.

### PRESTACIONES:

**Velocidad máxima:** 85 km/h.

**Consumo aproximado:** 10 l./100 km.



***MOTOR 1400274 DEL HISPANO-514 EN PROCESO  
DE LIMPIEZA***

Azuqueca de Henares, junio de 2010

Patronato Municipal de Cultura

# GUADALAJARA

CIUDAD INDUSTRIAL

*“Lo más grande que se podía lograr para esta población, conseguido está, pues nadie dudará de que en la radical transformación que en el mundo se está operando, las corrientes van por el establecimiento de grandes industrias, que han de ser la vida y el progreso de los pueblos. Aquí no se han percatado todavía de la importancia de esta empresa, y nada más meritorio que hacer campañas en el sentido de que cada arriacense sea un decidido defensor de La Hispano, facilitando todo cuanto sea preciso para su más rápido desenvolvimiento.”*

*(Flores y Abejas, 9 de febrero de 1920)*





Con la llegada de La Hispano, y ante las óptimas perspectivas de crecimiento demográfico que se auguraban, se puso sobre el tapete una importante cuestión: ¿cómo debería afrontarse el desarrollo espacial de la Guadalajara industrial?. Este interrogante y sus posibles opciones tuvieron su eco en las páginas de los semanarios alcarreños, donde se cruzaron distintas opiniones al respecto; a modo de ilustración, traemos la propuesta realizada por el empresario y político Vicente Predomingo:



*“En esto estoy acérrimo partidario, como otros muchos, de que la ampliación se reduzca a la parte alta, nunca a la baja; pero creo que esto no lo hemos de lograr en absoluto, pues el núcleo trabajador ha de descomponerse en dos grupos: pudientes y no pudientes; aquéllos procurarán tener sus viviendas en la capital, donde buscarán las comodidades y refinamientos que les exijan las costumbres por ellos adquiridas en ciudades más populosas; y los otros, los que dependan de un jornal modesto, se acomodarán a la casita humilde que hallen en los alrededores de La Hispano, donde el alquiler será moderado, o en los pueblos limítrofes cuyos moradores atisbarán un negocio y edificarán viviendas pequeñas que les rindan un interés crecido en relación con el gasto escaso de las edificaciones.”*

*(La Crónica, 20 de abril de 1917)*

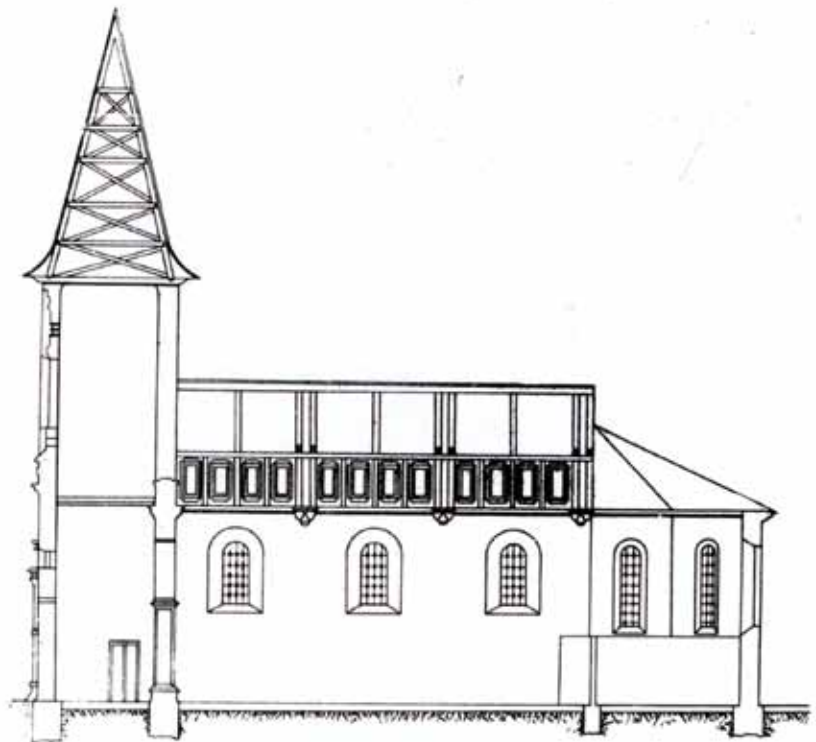
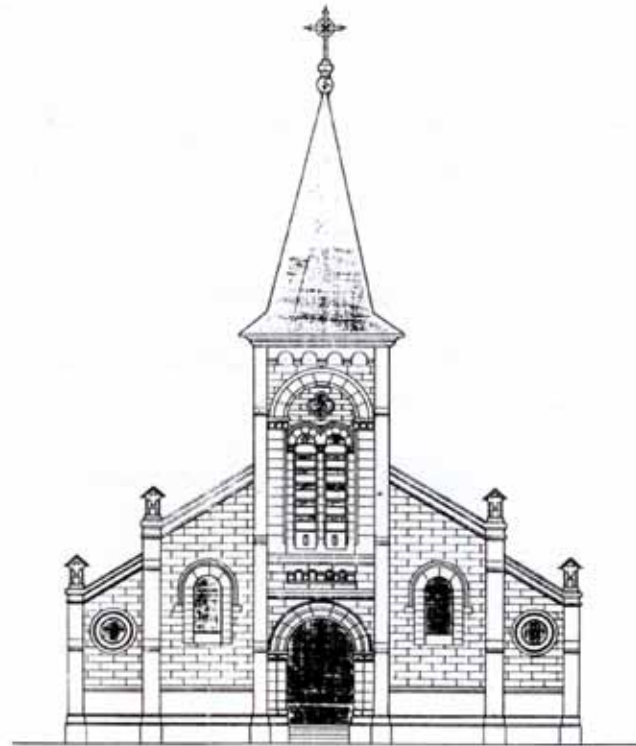


***CASAS BARATAS DEL BARRIO DE LA ESTACIÓN***

**Fotógrafo no identificado, diciembre de 1936**

Después del bombardeo de la aviación  
del Ejército Nacional

Biblioteca Nacional de Madrid,  
Archivo de la Guerra Civil, C54-S12-F010



***IGLESIA DEL BARRIO DE LA ESTACIÓN***  
Joaquín M. Fernández Cabello, enero de 1921  
Alzado y sección del proyecto de construcción

Archivo Municipal de Guadalajara



A consecuencia de estas expectativas, y ante la falta de suelo disponible, los propietarios de parcelas y solares elevaron los precios de sus fincas; incluso, en algunos casos, se ofertó a peseta el pie cuadrado, una cifra inadmisible e inaceptable para cualquiera.

La solución técnica disipó pronto todas las dudas pues, en junio de 1917, el Ayuntamiento aprobaba el proyecto de ordenación redactado por el arquitecto municipal Francisco Checa que calificaba como urbanos a los terrenos comprendidos entre el puente sobre el río Henares y la Estación de ferrocarril, permitiéndose aquí la construcción de las necesarias viviendas para albergue de la masa de trabajadores que se esperaba y para la ubicación de otros talleres y fábricas, como fue el caso de la Nueva Harinera de Guadalajara que obtuvo licencia municipal en 1919.

Aquellos terrenos propuestos por el arquitecto municipal para desarrollar el ‘Barrio de la Estación’ coincidían, en su mayor parte, con una huerta propiedad del conde de Romanones. En consecuencia, muy pronto, se constituyó en Guadalajara la Industrial Arriacense, una sociedad de la que formaban parte, además de los Figueroa, las familias más adineradas de la capital –Alvira, Zabía, Velasco, Viejo y Llandera, entre otras– con objeto de construir viviendas en régimen de alquiler y al amparo de la Ley de 12 de junio de 1911 para ‘casas baratas’. Para esta empresa los capitalistas alcarreños contaron con la colaboración de la Cooperativa Nacional de la Habitación Popular, una entidad barcelonesa especializada en el desarrollo de este tipo de promociones, con la que formarían sociedad el 7 de abril de 1918 para hacerse cargo de los terrenos urbanizables y de la construcción de treinta y cuatro casas en las proximidades de la Estación –más allá del arroyo de Cabanillas, entre la carretera Nacional y las vías de ferrocarril– y otras ciento veinticinco, junto a esa misma vía, hasta las inmediaciones del puente sobre el Henares.

Apenas un año después, un redactor de *Flores y Abejas* pudo comprobar el éxito del proyecto y la calidad de las viviendas edificadas por el contratista Pedro Vilata:



*“De la barriada que se está construyendo en la carretera de la estación, están terminados dos grupos de casas, los cuales tuvimos el gusto de visitar pasados días.*

*Son unas viviendas admirables, construidas con arreglo a los últimos adelantos, y todas tienen habitaciones en planta baja y en principal.*

*Para evitar la humedad, se han construido magníficas cámaras de aire y cada vivienda cuenta con un ‘waterclosset’, lavadero y amplio jardín.*

*En el interior no falta ningún detalle: magnífico comedor, gabinete, despacho, cocina y alacena en la planta baja, y cuatro dormitorios y un ropero en la principal.*

*En la cocina hay fuente y fresquera.”*

*(Flores y Abejas, 22 de junio de 1919)*



Además de estas casas, se materializaron otras promociones de menor entidad en las inmediaciones de La Hispano, junto a las carreteras de Marchamalo y de Fontanar. La nueva barriada contaría a finales de 1920 con más de 100 vecinos; es decir, unos 400 residentes.

Francisco Mariño, párroco de Santiago Apóstol, encabezó una carta remitida al alcalde de la ciudad en noviembre de 1920 en la que todo el vecindario requería la dotación de los servicios urbanos para el normal desarrollo de la vida cotidiana; y, en especial, la construcción de un templo y un centro docente.

***BENDICIÓN DEL SOLAR PARA LA IGLESIA DE LA ESTACIÓN***

**Francisco Goñi, mayo de 1924**

Recorte de prensa: *Mundo Gráfico*, mayo de 1924

Colección particular

Entre tanto se materializaban estos proyectos, en febrero de 1921, se inauguró una capilla adscrita a la parroquia de Santiago en uno de los locales interiores de La Hispano; y, en 1923, unas escuelas primarias provisionales en la denominada ‘casa del guarda’.





**VISTA AÉREA DEL BARRIO DE LA ESTACIÓN**

Fotógrafo no identificado, antes de 1936

Colección LATORRE-VEGAS.- 0058

Centro de la Fotografía e Imagen Histórica de Guadalajara

Después de diversas negociaciones, el 18 de mayo de 1924, se procedió a la colocación de la primera piedra del nuevo templo; este solemne y multitudinario acto estuvo presidido por el arzobispo de Toledo, doctor Reig y Casanova, la condesa de Romanones y Francisco Aritio. El proyecto de esta iglesia había sido redactado en 1921 por el arquitecto municipal Joaquín María Fernández Cabello y modificado en 1923 para ajustarlo a una escala menor, la que permitía el presupuesto logrado por la suscripción popular abierta para sufragar dicha construcción. Finalmente el templo fue abierto al culto en 1926 bajo la advocación de La Sagrada Familia y como auxiliar de la parroquia de Santiago Apóstol. Durante la Guerra Civil quedó prácticamente destruido, reconstruyéndose en la década de los cincuenta para convertirse en parroquia de San Pablo.

El 14 de febrero de 1923 se publicó la Real orden del Ministerio de Instrucción Pública por la que se creaba la Escuela Primaria Nacional de Niños y Niñas en la barriada de la Estación; un requisito indispensable que, sin embargo, tardó en tomar forma material pese a la rápida intervención del Ayuntamiento.





En la Sesión del 6 de julio de 1923 se leyó una moción de la Comisión de Obras para que se firmara un convenio con la Cooperativa Nacional de la Habitación Popular con el fin de concertar la adquisición del terreno necesario para la construcción de las Escuelas de Niños y Niñas, atendiendo al proyecto ya redactado y a la partida presupuestaria destinada a tal efecto por las arcas municipales: 100.000 pesetas, pese a que la suma de los materiales y los gastos de ejecución material ascendían hasta las 132.055,56 pesetas. Pero, por alguna razón, el acuerdo no se llevó a efecto, documentándose en el Libro de Actas de Sesiones de 1925 –14 de enero, 7 de febrero, y 18 de marzo– diversas mociones para reactivar la construcción de esas escuelas.

No sería hasta 1927 cuando Baltasar Zabía, representante autorizado de la Cooperativa Nacional de la Habitación Popular, propusiera al Ayuntamiento la venta de los terrenos necesarios –al precio de 0,40 pesetas el pie cuadrado–, para ese ansiado proyecto; y, hasta 1930, cuando se subastara la contrata de las obras.

Por fin, el 20 de marzo de 1931, se procedió a la recepción definitiva de las tres Escuelas de Niños, Niñas y Párvulos ejecutadas por el constructor Joaquín Ortigosa. Más tarde el centro fue bautizado con el nombre de Isidro Almazán, docente y político romanonista; y, en los años sesenta, reformado y ampliado con una planta más. Desde hace décadas estas instalaciones son centro de educación para adultos.

Las dotaciones de la barriada se concluyeron en 1934, después de una larga espera para contar con los servicios de suministro de agua, alcantarillado, pavimentación y alumbrado público. En ese año, el Ayuntamiento adquirió a la Cooperativa 8.888 pies cuadrados de terreno disponible –a 25 céntimos el pie– para levantar un lavadero público por un importe total de 33.722,43 pesetas.

También, durante los años previos a la Guerra Civil, se erigieron otras dotaciones industriales en la calle Francisco Arítio –rotulada así en Sesión de 30 de junio de 1927– y sus inmediaciones: una estación de distribución de CAMPSA y La Pizarrita, fábrica de tubos, chimeneas, canales y depósitos de fibrocemento.

La licencia para la construcción de *“...una instalación subsidiaria en las proximidades de esta Estación de Ferrocarril, con objeto de abastecer y distribuir de mejor forma los productos CAMPSA.”* junto a la Nueva Harinera de Guadalajara fue aprobada en la Sesión de Ayuntamiento del 4 de junio de 1932, según el proyecto firmado por el ingeniero Leviña.

Este mismo trámite fue cumplido el 29 de mayo de 1933 para La Pizarrita a instancias de don Tomás Taberné, presidente de la sociedad “Fibrocementos Castilla”, que pretendía licencia para las obras diseñadas por los arquitectos Flaviano Rey de Viñas y Aurelio Botella Enriquez.



## Las Fiestas de la Hispano

En una entrevista realizada a don Álvaro de Figueroa en febrero de 1920, con ocasión de la visita del rey Alfonso XIII a La Hispano, mostraba cierto desencanto por la frialdad con que se había acogido este importante proyecto industrial, y animaba a todos los alcarreños a convertirse en defensores de esta industria:

*“Lo más grande que se podía lograr para esta población, conseguido está, pues nadie dudará de que en la radical transformación que en el mundo se está operando, las corrientes van por el establecimiento de grandes industrias, que han de ser la vida y el progreso de los pueblos. Aquí no se han percatado todavía de la importancia de esta empresa, y nada más meritorio que hacer campañas en el sentido de que cada arriacense sea un decidido defensor de La Hispano, facilitando todo cuanto sea preciso para su más rápido desenvolvimiento.”*

*(Flores y Abejas, 9 de febrero de 1920)*

Ya, con anterioridad, el pintor y droguero Regino Pradillo Moratilla, siguiendo el espíritu demandado por el de Romanones, había registrado y lanzado al mercado varios productos con la marca ‘Hispano’: lejía líquida y en polvo, y asperones para uso doméstico que elaboraba en su establecimiento de la calle Horno de San Gil número 4.



Pero, además de esta estrategia de un avezado industrial, el maridaje entre La Hispano y sus trabajadores –llegados de diferentes puntos de España y Europa– con la sociedad arriacense se irá concretando en el día a día; pero, también y con mayor efectividad, en los ambientes que propician las jornadas festivas.

La primera noticia que hemos localizado sobre las Fiestas de La Hispano se remonta a 1921, año en que sus trabajadores organizaron un festival taurino para el mes de junio en el coso del paseo de las Cruces. Ya en esa convocatoria se observan las bases de un programa festivo que se repetirá durante años: elección de presidentas de honor entre las operarias más hermosas; formación con los trabajadores más valientes de cuadrillas de matadores con numerosos banderilleros; realización de la surte de Don Tancredo; y, finalizada la lidia, celebración de juegos y pruebas de destreza. Estos divertimentos se verán incrementados en ediciones sucesivas con representaciones teatrales, carruseles de ciclistas y patinadores, todo a cargo de los trabajadores de la factoría, y verbenas de pública concurrencia en la plaza de toros. Una muestra viva de cómo eran estas fiesta podemos seguirla en el documental realizado por Tomás Camarillo para su revista cinematográfica de 1927.

#### **LA PIZARRITA**

##### **Fotógrafo no identificado, hacia 1934**

Fabrica de piezas de cemento y amianto propiedad de Fibrocementos Castilla, S.A.

Colección particular





**FÁBRICA DE LEJÍAS Y ASPERÓN "HISPANO"**

Anuncio publicitario: *Flores y Abejas*, 1924

Colección particular

Por las crónicas publicadas en el semanario *Flores y Abejas* correspondientes a los días 31 de julio y 7 de agosto de ese año sabemos que la obra teatral a representar el viernes día 5 en el Teatro-Casino fue "No te ofendas, Beatriz" de Carlos Arniches y Joaquín Abati. Como protagonista figuró Isabel Irueste, completándose el reparto con las señoritas Milagros Ortego, María Irueste, Concepción Gradiaga y Dora Pérez García; además de los caballeros Arsenio Relano, Salvador Zamora, Julián y José Blas, Pascual Marqués, Enrique Rodrigo y José Segovia, quien también hacía las labores de director. La mayoría de ellos eran componentes habituales del cuadro artístico de La Hispano que contaba en su repertorio con las siguientes obras: "El Señor Feudal" de Joaquín Dicenta; "Los asistentes" de Perellada; "El rayo" de Muñoz Seca y López Núñez; "La alsaciana" zarzuela de Ramos Martín y Jacinto Guerrero; y "El arcediano de San Gil" de Pedro Marquina, entre otras.

También podemos comentar que al día siguiente, el sábado 6 de agosto, se celebró en la plaza de toros –adecuadamente engalanada con guirnaldas, gallardetes y farolillos de colores–, una gran verbena amenizada por la banda que dirigía Patricio Vacas. En otras ediciones, el escenario elegido fue el Teatro Principal y, en otras, el sexteto de Rafael de la Rosa.

Para el domingo día 7 se programó el gran acontecimiento taurino, presidio esta vez por las señoritas María Justel, Águeda Veguillas, Petra Rodríguez y María Aragonés, en el que se daría muerte a cuatro becerros de una acreditada ganadería de Cobaleda propiedad de Diego Zaballos.

El cartel se conformó con los siguientes diestros y cuadrillas. Matadores: Pedro Pérez, Guillermo Díaz, Valentín Miguel y Nicolás Sebastián. Banderilleros: Francisco Sanz, Eugenio Serrano, Francisco Lezcano, Antonio Mosules, Mariano



**FIESTAS DE LA HISPANO**

Fotógrafo no identificado, agosto de 1926

Festival taurino. Paseillo de cuadrillas y ciclistas

Colección particular



**FIESTAS DE LA HISPANO. SALIDA DE LA FÁBRICA**

Tomás Camarillo, agosto de 1927

Fotogramas cinematográficos de la Revista Camarillo

Colección TOMÁS CAMARILLO

Centro de la Fotografía e Imagen Histórica de Guadalajara

Cubero, Félix Algar, Pedro Aparicio, Francisco Sardina, Julio Barriopedro, Vicente Pastor, Aurelio Simón, Manuel Ruiz, Pablo Santiago, Rafael Crespo, Cesáreo Lage y Federico Torres. Sobresalientes: Daniel García, Amalio Asenjo, Federico Mínguez y Agustín Lázaro. Puntilleros: Rafael Fernández, Alejo Rojo, Joaquín Carrasco y Luis Castelló. Caballista: Gregorio Garcés. En otros años, repitieron cartel Valentín Miguel, Federico Mínguez y Pablo Santiago, entre algunos.

Las crónicas de las Fiestas de 1927 no nos identifican al figurante de Don Tancredo; un personaje cómico que en otras ediciones fue sustituido por Charlot, Llapisera y su Botones, recreados por los trabajadores Roche, López y Pérez respectivamente.

Por último, correspondió el protagonismo al 'Carroussel Ciclista' integrado por Bautista Hernández, Emilio Sigüenza, Félix Lozano, Manuel Rodrigo, Andrés Gil, Eloy Toquero, Manuel Moreno, Bernardino Bravo, Enrique Sánchez, Félix Alejandro, Cecilio Hernández y Pedro María.

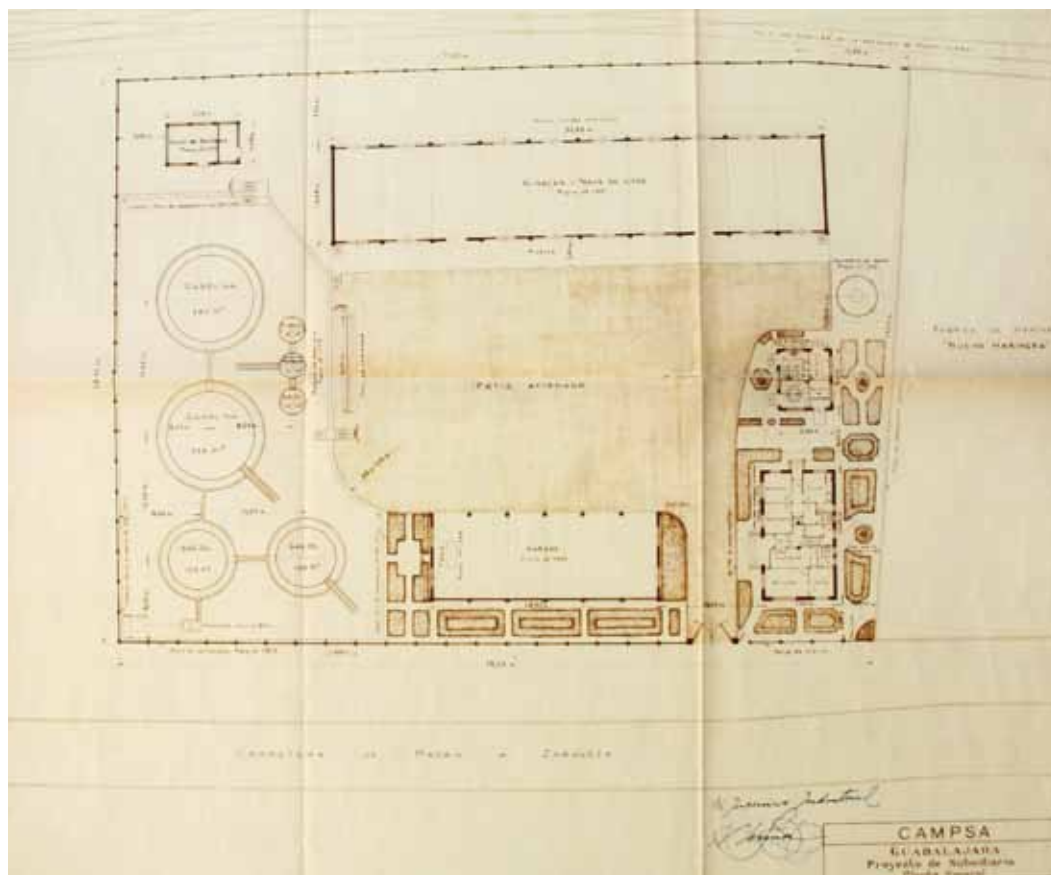
El redactor anónimo de estas crónicas iniciaba una de ellas con este párrafo:

*“Comenzaron anteayer los atrayentes festejos organizados por el simpatiquísimo personal de esta importante Fábrica y, a juzgar por las muestras, bien se puede asegurar que este año dejarán tamañitos a los celebrados anteriormente.”*



Ese afán de superación que animó a la Comisión de fiestas de La Hispano estaba condicionado, como todos podemos imaginar, a la situación laboral y financiera de la empresa; de tal modo lo fue así, que el programa de actos era fiel reflejo de las situaciones de bonanza o crisis. Por esta razón, no nos ha de extrañar que en los primeros años de la década de los treinta, cuando fracasara la aventura de Fiat Hispania, las Fiestas de La Hispano quedaran en suspenso.

Con esta crónica festiva damos por concluido el relato que nos ha servido para articular la exposición “Hispano-514. El automóvil y la industria en Guadalajara, 1917-1936”, en la esperanza de haber podido acercar a nuestros vecinos un capítulo importante de la historia reciente de esta capital y en la confianza de despertar nuevas inquietudes hacia la conservación y divulgación de nuestra memoria y patrimonio.



**INSTALACIÓN SUBSIDIARIA DE CAMPSA**

**V. Leviña, mayo de 1932**

Plano de planta del proyecto de construcción

Archivo Municipal de Guadalajara



## FIESTA ARISTOCRÁTICA EN SEVILLA La becerrada de los obreros de la "Hispano", en Guadalajara

Es los pintorescos jardines de la finca "Santa Eufemia", propiedad de la ilustre dama D.<sup>a</sup> Emilia Osborne, viuda de D. Tomás de Ibarra y González, celebrase hace pocos días una fiesta deliciosa, á la que asistieron las familias más distinguidas de la alta sociedad sevillana. "Santa Eufemia" y sus jardines tienen para la aristocracia de Sevilla recuerdos felicitimos de otras fiestas análogas con que los duenos de aquella hermosa posesión obsequiaban frecuentemente á sus numerosas amistades, que han estado suspendidas durante mucho tiempo por el luto de la familia, y que al reanudarse han ofrecido el esplendor que siempre tuvieron. Luisita Ibarra y



Un grupo de bañerías formado por las más distinguidas señoritas de la aristocracia sevillana, en la fiesta organizada por las Sres. De Ibarra, en su finca "Santa Eufemia"

Osborne, la hija menor de la señora viuda de Ibarra, hizo su aparición en esta pintoresca fiesta, que fué amenizada por selecta música á cargo del sexteto Castillo.

Se bailó hasta la una, y después de la cena con que fueron obsequiados los invitados continuó el baile hasta el amanecer.

El adorno y la iluminación del jardín de la hermosa finca realzaron la belleza de las señoritas que asistieron á la fiesta, muchas de ellas airoosamente engalanadas con el manto bordado de vivos colores, que daba una brillante nota de alegría al conjunto. Puede decirse que toda la buena sociedad de Sevilla asistió al festival que tan grato recuerdo ha dejado entre los invitados.



Concurrentes á la aristocrática fiesta celebrada en los jardines de la hermosa finca "Santa Eufemia", que posee en Sevilla la señora viuda de Ibarra

FOT. SERRANO



Guadalajara.--Aspecto de la meseta del toril, abarrotada con las cintas bordadas por las operarias de la "Hispano", durante la becerrada que celebraron los operarios de dicha fábrica en aquella Plaza de Toros

Los operarios de la "Hispano" que tomaron parte como cuadrilleros en la becerrada que se celebró en la Plaza de Toros de Guadalajara, en el momento de hacer el paseo las cuadrillas

### LA BECERRADA DE LOS OBREROS DE LA "HISPANO", EN GUADALAJARA

Francisco Goñi, 1921

Recorte de prensa: *Mundo Gráfico*, julio de 1921

Colección particular

