

Las innumerables ventajas que todo medio rápido y fácil de transporte de personas y mercancías implica para las necesidades del tráfico y comercio y para las legítimas exigencias de la vida del Sport, que es signo de progreso y cultura, han originado un extraordinario desarrollo de la fabricación de automóviles en Francia, Bélgica, Alemania, Inglaterra, Suiza, Italia, Estados Unidos y otras naciones. Recibidos en España con simpatía y favor esos nuevos carruajes mecánicos, que han alcanzado un grado extremo de sencillez y de perfección, se movió la fecunda iniciativa privada, no muy diligente ni vigorosa, por desgracia, entre nosotros, para ensayar en Barcelona la fabricación de automóviles, buscando el provecho legítimo de la aplicación de los capitales en la implantación de la nueva industria.

Después de vencidas las dificultades de carácter técnico y práctico que ofrecen la instalación y funcionamiento de una industria nueva, resultado de lecciones y experiencias costosas, la sociedad "J. Castro en Comandita", con la denominación de "Constructora Hispano-Suiza de automóviles", ha logrado construir, bajo la inteligente dirección del ingeniero suizo D. Marcos Birkigt, unos coches automóviles, de diez y catorce caballos, que por la solidez y resistencia del mecanismo, por sus marchas rápidas y bien graduadas, por su elegancia y muy particularmente por haber logrado suprimir en ellos la trepidación, convirtiéndolos en los más silenciosos que actualmente se construyen, compiten con los de las más acreditadas marcas extranjeras.

Obtenido este resultado, según puede comprobarse en los varios automóviles construidos por dicha Sociedad que en Barcelona existen, y como enseñanza fructuosa del mismo, la sociedad "J. Castro en Comandita" al aquilatar concienzudamente el aspecto comercial de la industria, ha llegado a la conclusión de que el buen éxito de la empresa había de hallarse, por modo positivo, en una explotación en mayor escala que la que consienten actualmente sus elementos industriales y económicos, a fin de que, sin aumento sensible en los gastos generales del negocio, logre una mayor producción, que, abaratando el coste de los automóviles, facilite el sostenimiento de la competencia extranjera y deje un sobrante líquido remunerador.

Constreñida por este motivo la sociedad "J. Castro en Comandita" a cesar resignadamente en su negocio, con el orgullo legítimo de haber dado, con hermoso ejemplo, vigoroso impulso a la industria española, necesitada de nuevas orientaciones y aplicaciones que la modernicen, la Comisión que suscribe, bien penetrada en los antecedentes y factores atendibles, ha juzgado empresa, además de lucrativa, digna y patriótica, constituir una Sociedad anónima que se dedique resuelta y valientemente, con capitales adecuados, a la fabricación de automóviles, en la seguridad de que los amantes del progreso de este país han de acogerla con entusiasmo.

Asesorada por el experto ingeniero D. Marcos Birkigt, que ha ofrecido resueltamente la cooperación de su inteligencia y dilatada práctica en esta industria, se ha estudiado, para proceder con mesura y prudencia, un proyecto de explotación del negocio bajo las bases: primera, de simplificar y reducir al último límite los gastos de la fabricación, y segunda, de producir a lo menos tres automóviles al mes, aunque dando a los talleres y dependencias de la fábrica las condiciones de holgura bastante para que sin sensibles sacrificios, puedan dedicarse, ya a la construcción de mayor número de carruajes, si, cual es de esperar, la requiere el aumento del consumo, ya a organizar una sección de reparaciones de automóviles, o de construcción de máquinas y aparatos similares.

Para la realización de estas bases, garantía firmísima de un negocio próspero, se ha estimado bastante un capital de 500.000 pesetas, del cual se destinaría, como tipos aproximados, a saber: a) 200.000 pesetas a la adquisición de una superficie de terreno, de 100.000 a 150.000 palmos, en las inmediaciones de esta ciudad o pueblos agregados; b) 50.000 pesetas a la construcción de cuadras para talleres y dependencias, dejando espacio holgado para las futuras exigencias del porvenir y sin perder de vista el seguro aumento del valor de los terrenos; c) 170.000 pesetas a la adquisición de maquinaria y enseres y a la compra de mercancías, y d) las restantes desde 240.000 a 500.000 pesetas como capital flotante para la explotación y buena marcha del negocio, según las necesidades del mismo.

Los rendimientos de esta explotación, basados en la enseñanza y experiencia de la sociedad "J. Castro en Comandita", cuyos elementos técnicos de producción, a saber: máquinas, planos, dibujos, modelos, utillaje, contratos, etc., podrían fácilmente adquirirse y completarse, han de estimarse por demás halagüeños. Lo garantizan así los datos, minuciosos y completos, que la Comisión ha recogido y tiene a disposición de las personas que quieran conocerlos, apreciarlos y aquilatarlos.

A la luz de estos datos, que no son el cálculo apriorístico, a menudo engañoso, del proyectista entusiasta, sino una enseñanza basada en la realidad positiva de los hechos, la Comisión que suscribe ha estudiado la creación de una Sociedad anónima, con arreglo a un Proyecto de Estatutos que, inspirándose en el ejemplo de trabajos similares, se consideran garantía de una buena administración y régimen social y del respeto del derecho de los accionistas.

Deseosa de hacer una obra seria, ha estimado la Comisión que la Sociedad no podía formalizarse hasta tener adherido en firme cuando menos, una mitad del capital social, que auxiliado con el generoso ofrecimiento de terrenos hecho por D. Eusebio Güell, si en definitiva puede aceptarse, permita emprender con buen pie y positivas esperanzas de éxito la industria de que se trata.

Predicando con el ejemplo, la Comisión espera que los amantes del desenvolvimiento y progreso de la industria española se asociarán al proyecto y se reunirá el capital necesario para su realización adecuada y completa, realizándose una empresa útil, productiva y honrosa.

Barcelona, Abril de 1904.

Firmado por: Dr. Salvador Andreu, Francisco Seix, Tomás Recolóns y Lladó, Damián Mateu y Bisa y Martín Trías Doménech.

***Este amplio extracto del estudio de viabilidad de 1904, previo a la creación de La Hispano-Suiza, ha sido extraído del libro 'La Hispano-Suiza, los orígenes de una leyenda 1899-1915', de Emilio Polo**