

## el coche nacional cien por cien

La realidad es que España se encuentra a punto para construir un coche enteramente nacional. Hay centros de investigación oficiales, ingenieros ingeniosos y suficiente experiencia industrial. Sabemos que se realizan estudios, que existen planos; y esto no creo que deba dar celos a ningún fabricante de los que han cedido a España sus patentes. Todo lo que suponga estudio de la técnica para su progreso, debe ser bien acogido por propios y extraños.

Los brotes de un automóvil nacional vienen saliendo desde principios de siglo, y lo que mejor cristalizó fue la coproducción «Hispano-Suizas», de grato recuerdo para los viejos automovilistas. Todavía quedan ejemplares en perfecto estado de marcha. Hace cinco años, Gregorio Prendes y Demetrio del Val, con el «Hispano» de 1909 número 1 de la matrícula de Murcia, recorrieron América, desde Buenos Aires hasta Venezuela.

Hace una docena de años, uno de los ingenieros más entendidos del mundo en aprovechamiento de potencia de motores de explosión, el español don Wifredo Ricart, puso en práctica su madurada idea de fabricar un coche sport.

Salió el Pegaso, venció en carreras, batió records, ganó admiración internacional y... llovieron las críticas nacionales. Críticas que se acentuaron cuando se hizo el balance del costo, porque resultaban demasiado caros los éxitos deportivos.

¿Era un iluso Ricart si pensaba que de su bólide deportivo podía salir algún día el coche nacional cien por cien que España necesitaba? ¿Era más rápido el contacto con fábricas extranjeras y más barato pagar royalties por las patentes que gastar tiempo y dinero en investigación?

Ahora que ha llegado el momento ineludible de programar la construcción de vehículos contando con la exportación, conviene meditar en las dos preguntas anteriores. Con la producción prevista por las fábricas veteranas y la capacidad que para los utilitarios ordena el Ministerio de Industria —antes, 75.000 y ahora 125.000 unidades anuales— es seguro que si no se rompe la política de redil, la absorción interior será insuficiente y la industria española del automóvil morirá de elefantiasis. El antídoto no puede ser otro que el coche nacional, para el que, como es natural, no puede haber otras limitaciones de mercado que las que imponga la competencia de calidades y precios; y alcanzará hasta donde llegue su prestigio.

Wifredo Ricart consiguió algo muy importante en este sentido. No se puede discutir que su corta serie de prototipos deportivos produjo un impacto mundial que aun dura, ya reducido a la élite de los coleccionistas, entre los que el Pegaso es uno de los automóviles históricos de más cotización.

Es evidente que del Pegaso sport no se hubiera obtenido nunca un turismo utilitario; pero su fama era totalmente aprovechable, así como el espíritu de trabajos de los técnicos y obreros. No hace falta poner ejemplos para explicar este fenómeno, porque todos sabemos el valor de la afición deportiva, que ilumina en el pentecostés de los triunfos la frente y el espíritu de trabajo de todos los integrantes de una fábrica.

En la pasión del deporte sujetaron sus primeras raíces las grandes fábricas europeas del automóvil; y también en el deporte —experiencia casera— se ha basado la industria española de la motocicleta en los tipos de total creación nacional, como Lube, Montesa, Sanglas, Derbi, Bultaco y Ossa. Creo que tenemos sobre la conciencia la responsabilidad de no haber permitido dar el segundo paso a don Wifredo Ricart. Cuando el automóvil nacional sea realidad palpable, de alguna manera habrá que recordar a esta figura de nuestra ingeniería.

Con estas palabras no quiero mover a nadie a lamentaciones. Máxime cuando se ha demostrado el acierto de la asociación con firmas extranjeras. Gracias a ello, España ha podido contar mucho antes que por propia generación, con automóviles de indiscutible calidad y buen precio. En la empresa apoyada por el I. N. I. se ha llegado, milagrosamente, a igualar casi el precio que rige para los mismos modelos en el país matriz, a pesar de la menor producción, el pago de royalty, constante mejora de la factoría y reparto a los accionistas de un 15 por 100 libre de impuestos. El capital privado hace lo que está en sus manos por seguir el ejemplo competitivo, de la empresa parastatal.

Los programas se han desarrollado económicamente muy bien hasta ahora. Se han conseguido los objetivos propuestos, calculada la producción sin agotar la demanda, almacenando clientes de un año para otro; trabajando para entregar, no para vender. Las nuevas fábricas y las facilidades previstas, agotarán rápidamente la demanda y no será suficiente el necesario duelo publicitario interior. Nuestro ministro de Industria lo ha dicho: Es preciso exportar.

Y se exportará. Principalmente será una exportación por abastecimiento de piezas a las fábricas asociadas. Y también es probable que se llegue al acuerdo —algunas marcas lo tienen ya concertado— de exportar coches completos.

Pero lo mejor de todo sería que el coche nacional que se estudia, saliera auténticamente bueno. Aunque por intereses comerciales no sea conveniente fabricarlo, por prestigio y por seguridad, a mi modo de ver, creo que es práctico el tenerlo en cartera.

LUIKE

## peldaño a peldaño

EL Torneo de natación de "Las Seis Naciones" disputado en la ciudad galesa de Cardiff ha venido a demostrar cómo, peldaño a peldaño, la natación española ha ido ascendiendo en la jerarquía del deporte continental.

Como se sabe, España terminó la competición con una abrumadora ventaja sobre el segundo equipo clasificado, el de Bélgica, y ello nos lleva a la lógica conclusión de que confrontaciones de este calibre se hallan ya superadas.

En efecto, la natación española exige adversarios de mayor calidad. Posiblemente será a costa de perder laureles y vanidades, pero está visto que la época de los "enanos" ha pasado, y que nuestro equipo necesita rivales de mayor calibre. En definitiva: rivales a nivel de la primerísima fila europea.

No hay optimismo desmesurado en la apreciación. Si hace pocos meses se ganó a Italia —aunque fuera por una puntuación extremadamente apretada—, y si Italia ha ganado, en San Remo, a Francia y Suecia, las deducciones se sacan por sí solas. Ciertamente, no tenemos la pretensión de afirmar que España sea capaz de ganar a Francia, Suecia e Italia, pero sí de medirse no ya dignamente, sino orgullosamente.

Evidentemente, esta exigencia de nuestra natación no puede juzgarse paralelamente a otras disciplinas, todavía "retrasados" en lo que respecta al gran "mercado común europeo" del deporte. Por ejemplo, el atletismo. Ahí tenemos el caso de Ignacio Sala, el magnífico universitario vicentino, que ha pulverizado el record nacional de salto con pértiga. Pero los 5 m. 28 cms. del record mundial quedan todavía lejos. ¿Y cómo comparar los records de Arimendi o Aguilar con los del fabuloso Ron Clarke, el "australiano siempre torreniente" aunque a su regreso de Sidney haya hecho unas declaraciones para levantar ampollas en más de un Comité Olímpico europeo? Ya no queremos hablar de las especialidades de lanzamiento, donde los Connolly, Daneh o Matson nos llevan una delantera que tardará años en colmarse.

Pero en la natación es distinto. El nadador "explota" antes que el atleta, no necesita tan larga formación y sacrificios. Los "niños fenómenos" son cada vez más frecuentes en las piscinas, y los muchachos y muchachas del Swimming Club de Santa Clara, en California, lo demostraron sobradamente en los últimos Juegos de Tokio.

El caso es que España está poniéndose de largo en natación, y valga la frase. Y lo mejor, es que se vislumbra un relevo excelente a los "ases" actuales. Por eso, los federativos de este deporte —que tan bien han trabajado por la causa formativa— deben dar ya un paso al frente. Hay que dejar de lado los encuentros cándidos y lanzarse a la gran competición, aunque esta nos reporte, momentáneamente, menos ventajas y, por supuesto, menos éxitos que hasta ahora. Lo que se pierda en la puntuación se ganará en prestigio, experiencia y, a la larga, en calidad.

Esto nos lleva de la mano a otro problema, que ha comenzado a debatirse y que continuará sobre el tapete. El de la valoración de los "records" nacionales. Como se sabe, la Federación Española admite las plusmarcas establecidas en pilotas de 25 metros. Pero si, hasta ahora, por aquello de procurar satisfacciones y alentar el espíritu de los propios competidores, tal generosidad era factible, estimamos que ha llegado el momento de poner punto final al problema.

Se corre —se está corriendo— el riesgo de falsear el verdadero valor de una marca, y de artificializar el valor de un nadador. Y esto no es justo ni deportivo. Ya saben ustedes el caso de lo ocurrido con el record de los 200 metros libres. En la dura piscina de Montjuich, de 50 metros, Fortuny consiguió 2 m. 03 s. 8/10. Veinticuatro horas después, en la piscina del C. N. Sabadell, Miguel Torres conseguía 2 m. 03 s. 2/10.

Cualquier aficionado sabe la diferencia que existe entre hacer tres y siete virajes, y el valor de una marca en una pilota de 25 metros o de medidas olímpicas. Pues bien, se acepta como record absoluto de España al de Miguel Torres, cuando ello, por supuesto, supone no sólo falsear la realidad, sino el propio esfuerzo del atleta.

Como mal menor, podrían aceptarse las marcas en piscina de 25 metros, pero nunca como records absolutos, sino como secundarios y demostrativos de la progresión de un nadador. Ahora bien: es de imperativo, casi ético, aceptar como plusmarcas nacionales absolutas sólo aquellas conseguidas en piscinas de dimensiones olímpicas.

En la mayoría de edad de nuestra natación, el hacer esta demanda suponemos no va a escandalizar a nadie. Por el contrario, la juzgamos como absolutamente imprescindible, por respeto a la verdad y a esas condiciones casi ideales que la disciplina que comentamos ha logrado alcanzar.

J. J. CASTILLO