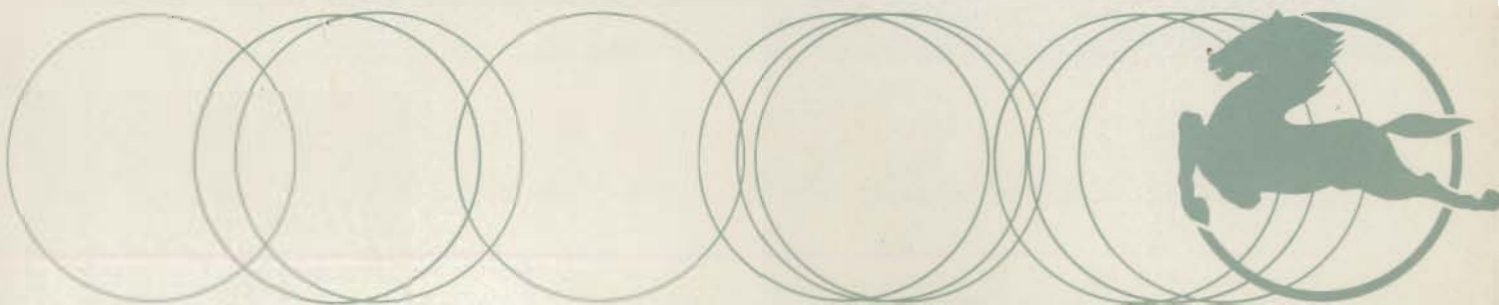




**EMPRESA NACIONAL
DE
AUTOCAMIONES S.A.**

1946 - 1966

**XX
ANOS
DE
SERVICIOS**





Editha ...

*A la Impresa Nacional de Autolaborios en
el XX aniversario de su creación.*

Alfonso 20-1-68

20-11-1975

Con ocasión de cumplirse el XX Aniversario de la promulgación del Decreto de 1 de mayo de 1946, que encomendó al Instituto Nacional de Industria la creación de una empresa mixta para la construcción de autocamiones y motores Diesel, el Consejo de Administración de la Empresa Nacional de Autocamiones, S. A. tomó el acuerdo, en su sesión del día 29 de marzo de 1966, de recoger en una publicación los antecedentes, actuación y planes de futuro de la misma, como homenaje respetuoso al

EXCMO. SR. D. FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE

Jefe del Estado Español

que sancionó, en uso de sus prerrogativas, el referido Decreto y como homenaje también a quienes, en el ejercicio de sus cargos, supieron dar vida a una empresa, cuyo lema fue y ha de ser, fundamentalmente, servir el interés de la Nación.

Madrid, mayo 1966.

A MANERA DE PROLOGO

La Ley de 25 de septiembre de 1941, al crear el Instituto Nacional de Industria, como entidad de Derecho público, le señaló como finalidad la de propulsar y financiar, al servicio de la nación, la creación y resurgimiento de las industrias, muy especialmente aquellas que habrían de perseguir primordialmente, la resolución de los problemas impuestos por las exigencias de la defensa del país, o que se dirigiesen al desenvolvimiento de la independencia económica del mismo, ofreciendo al ahorro español un medio de inversión seguro y atractivo.

Respondiendo al espíritu de dicha Ley, y en acción ya, el Instituto Nacional de Industria para cumplir los objetivos que, en un orden general le fueron asignados, hubo de fijar su atención preferentemente, entre otros sectores industriales, en el de la automoción.

El Instituto, como órgano de ejecución de las directrices que en materia de política industrial le señaló el Gobierno, llevó a cabo trabajos y negociaciones que, iniciados el año 1943, hubieron de ser necesariamente influidos por circunstancias ya históricas de orden exterior que nunca cabrá olvidar, frente a las cuales, conscientes de su responsabilidad, los hombres a quienes se confió la gestión del Organismo, lograron superarlas, en acción paralela y complementaria a la que, por aquel entonces, los propios Or-

ganos del Gobierno y muy especialmente el Ministerio de Industria y Comercio, por ser materia de su competencia, marcaron como línea a seguir y ejecutar.

Como en todo proceso de esta clase, la labor inicial hubo de estar fundamentada en trabajos preparatorios de índole técnica, como base segura a las realizaciones de futuro y que hubieron de cimentarse en la experiencia, que ya en nuestro país existía, a través de empresas de acreditada valía en el campo del automóvil y del motor, hermanándola con la que es obligado recoger de otros países, cuyo adelanto y mayor potencia económica les había permitido avanzar en este sector de la automoción. Todo ello, con objeto de que la misión a cumplimentar por el Instituto descansase sobre realidades, que diesen mayor garantía de acierto en el camino de lograr la instauración en España de una Empresa eficiente con instalaciones modernas de gran capacidad.

Lo que fue Departamento del Automóvil en el Instituto Nacional de Industria para información y estudio de propuestas relacionadas con este tema, fue ampliado en 25 de enero de 1946, mediante la creación del Centro de Estudios Técnicos de Automoción, con la misión específica, partiendo de los estudios ya realizados, de complementar éstos y llevar a cabo el proyecto concreto de un camión pesado

de 7-8 toneladas con motor Diesel, que recogiese los adelantos logrados en autocamiones de este tipo.

Como órgano de asesoramiento dentro del propio Instituto, en relación a los mencionados estudios, fue creado en la propia fecha un Consejo Técnico de Automoción, del que formaron parte, como vocales, las personas más calificadas del país en el ramo.

No se limitó la esfera de acción de uno y otro servicio al estudio relacionado con el proyecto de dicha fabricación, sino que hubieron de ocuparse también del anteproyecto valorado de la factoría necesaria para la construcción de los vehículos y motores, considerada una previsión de necesidades que, para aquel entonces y en orden a las unidades a producir, quedó cifrada en la modesta cantidad de 1.500 camiones civiles y militares al año y de 250 motores Diesel de diversos tipos.

Cuanto se actuó en aquel entonces era consecuente con las comunicaciones de la Presidencia del Gobierno, de 29 de julio de 1943, que dieron lugar a los estudios y trabajos a que antes se hace referencia, entendiéndose además que estas actividades, por sus características y volumen, encajaban plenamente en el marco de las confiadas al Instituto Nacional de Industria por su Ley constituyente.

Tales trabajos y los acuerdos de Gobierno mencionados, son en verdad la génesis del Decreto de 1.º de mayo de 1946, cuyo preámbulo es exponente claro de unas circunstancias de orden general antes aludidas, y declaración expresa de fe en la capacidad y posibilidades económicas nacionales, en trance de recuperación.

La misión confiada no habría de considerar solamente la fabricación directa y propia de autocamiones pesados y medios y motores Diesel para vehículos automotores en general, sino que habría de alcanzar, en su caso, a la utilización de las industrias auxiliares del automóvil, incluso a través de las pertinentes ampliaciones y mejora de las existentes, si es que a ello hubiere lugar.

Nace, pues, la Empresa Nacional de Autocamiones, S. A. bajo un encuadramiento legal, en cumplimiento de disposiciones de esta índole y de acuerdos de Gobierno, que se estimaron necesarios y trascendentes para la vida del país.

En el curso de estas páginas queda constancia de las actuaciones llevadas a cabo por el Instituto, cumpliendo la misión que le fue encomendada, y de cómo la Empresa Nacional de Autocamiones, S. A. ha sido el instrumento capaz de lograr su realización sin desmayo ni vacilaciones.

Al llegar aquí habrá que hacer un alto en la exposición y volver a tiempos muy anteriores a la creación del Instituto Nacional de Industria, rindiendo debido homenaje de justicia a las actividades empresariales privadas que, desde las postrimerías del siglo XIX, iniciaron en España —pudiera decirse que deportivamente— la presencia nacional en el campo de la automoción.

Con ello también quedará constancia de cómo el Instituto, al dar nacimiento a una Empresa mixta para cumplir los fines que le habían sido encomendados, supo recoger el pasado de unas empresas privadas que, en trance de dificultad unas y de inactividad otras, permitió que a través del propio Instituto no se hiciese punto final a una tradición lograda en el sector de la automoción, sino que continuase con proyección hacia el futuro y utilización inmediata de cuantos valores humanos o de tipo material existían, ya que, en definitiva, se trataba de seguir y mejorar cuanto pudiera ser útil al fin primordial de atender necesidades nacionales.

ALGUNOS ANTECEDENTES

Al iniciarse en el mundo la industria de la automoción, su campo de acción propiamente dicho quedaba limitado al del automóvil. Este cuando nace, nace más para fines deportivos que de transporte, y como todo nuevo avance en el orden técnico y en sus consecuentes procesos industriales, hubo de atravesar etapas de experimentación e incertidumbre.

La primera entidad fundada en España, concretamente en Barcelona en 1898, titulada **Compañía General de Coches Automóviles Emilio de la Cuadra, S. en C.**, estaba sólo destinada a la fabricación de automóviles movidos primero por motor eléctrico y más tarde, en el año 1900, por motor de explosión.

Por dificultades financieras, en 1901, el personal y la maquinaria de esta Compañía pasó a integrarse en una nueva sociedad titulada **J. Castro, S. en C., Fábrica Hispano Suiza de Automóviles**, que lanzó su primer coche en 1903 con efectivo éxito, traspasándose, por los propios motivos, toda la empresa a una tercera sociedad, en marzo de 1904, con el nombre de **La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles, S. A.** Esta Sociedad tuvo un brillante desenvolvimiento, logrando productos de tal calidad que su demanda traspasó nuestras fronteras y dio lugar a una cartera de pedidos que constantemente rebasaba sus posibilidades de fabricación.

En el año 1910 el Consejo de La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles, S. A., amplió sus instalaciones con una fábrica-sucursal en las proximidades de París, siendo el capital español exclusivamente quien afrontó su financiamiento.

La buena marcha de la sucursal dio lugar a su ampliación en 1913, construyéndose una nueva factoría en Bois des Colombes. Sin embargo, las incidencias de la I Guerra Mundial dieron lugar al cierre de talleres y al traslado de la dirección a Barcelona. Las necesidades de tipo militar del momento determinaron la fabricación de motores de aviación, que tuvieron gran renombre.

En 1916 el Consejo de Administración de La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles, S. A., a requerimiento de los Poderes Públicos españoles, decidió la construcción de una nueva factoría en Guadalajara, destinada a fabricar automóviles y material de guerra a través de una sociedad que, con cierta autonomía pero muy ligada a la de Barcelona, se denominó La Hispano Suiza de Automóviles y Material de Guerra.

Más tarde, por motivos económicos consecuentes a la guerra anteriormente citada, hubieron de liquidarse los intereses que La Hispano Suiza poseía en Francia.

En paralelo a la fabricación de automóviles, fue iniciada la de autobuses y camiones, con los que fueron atendidos durante una larga etapa importantes servicios públicos.

La alta calidad de los vehículos fabricados por La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles, S. A., quedó sintetizada en una de sus publicaciones de primeros de siglo, que dice así:

«Tres son los objetivos inmediatos a que hemos aspirado desde los comienzos de nuestra fabricación: 1.º Hacer automóviles que en potencia y velocidad nada tengan que envidiar a las marcas más acreditadas y que en nuestro país y otros de parecidas condiciones, ofrezcan grandes y positivas ventajas sobre las mismas. 2.º Procurar que nuestra producción se distinga por la solidez y perfecta construcción, al par que por la sencillez y accesibilidad de su mecanismo, pues así los desarreglos resultan tan difíciles como fácil su reconocimiento y corrección. 3.º Conseguir todas esas cualidades en nuestros automóviles con el menor dispendio para nuestros clientes, ya se mire desde el punto de vista de la adquisición, ya se considere por lo que concierne al entretenimiento.

»Sin embargo, no bastaba esto. Era preciso construir el automóvil para nuestro país, hacer un coche capaz de trepar por sus abundantes pendientes con el menor empleo de fuerza, gasto de bencina y

menoscabo de neumáticos, y en disposición de descender por sus no menos frecuentes bajadas sin un trabajo forzado de frenos que los echase a perder demasiado a menudo, y la solución fue nuestro tipo de carruaje, el de menor peso conocido en igualdad de potencia, cualidad primordial que hemos venido siempre conservando a través de todas las mejoras y modificaciones, y que nos ha valido, en los ómnibus de nuestra fabricación, señalados triunfos en cuantas líneas prestan servicio, como en nuestros coches de gran turismo y en los de las fábricas extranjeras que construyen con nuestros planos y explotan nuestras patentes.

»Nadie duda ya actualmente de que el transporte de mercancías por medio del automóvil lleva en sí positivas ventajas sobre la tracción animal; el aumento del número de viajes por efecto de la mayor velocidad, la supresión de piensos y de las cuadras con sus condiciones antihigiénicas, que hacen a veces necesaria su instalación en lugares apartados del centro de trabajo, la reducción del servicio de mozos; la facilidad de hacer expediciones mayores de una sola vez, saltan a la vista, desde luego.»

Considerados tiempo y circunstancias, realmente podrían suscribirse al momento actual muchas de las ideas vertidas en dichos párrafos, y al criterio que exponen no ha renunciado nunca E. N. A. S. A., especialmente en calidad y adaptación de los vehículos a nuestras necesidades.

Hasta 1936 la Sociedad sigue desarrollándose en la misma línea de prestigio en sus fabricaciones, tanto en el sector de la automoción como en el de motores de aviación, marinos y material bélico; prueba de ello fue la obtención por los coches y motores fabricados por dicha firma, de grandes premios en las competiciones internacionales.

En la etapa del 36 al 40 La Hispano Suiza sufrió el vasallaje a que le obligó la contienda, y destruidas las instalaciones de Guadalajara y paralizadas e intervenidas, y también en parte destruidas, las de Barcelona, atravesó una crítica situación que hubo de prolongarse hasta la feliz terminación de las negociaciones con el Instituto Nacional de Industria.

HECHOS Y FECHAS EN LA VIDA DE E. N. A. S. A.

El 12 de abril de 1946, ultimados los estudios y trabajos sobre construcción de camiones y motores, así como de la fábrica donde habrían de producirse, con emplazamiento previsto en las proximidades de Madrid, el Instituto Nacional de Industria elevó a la Presidencia del Gobierno la correspondiente propuesta sobre creación de una Empresa mixta que tomase a su cargo la fabricación proyectada.

Aprobada tal propuesta por el Gobierno, el Instituto Nacional de Industria, por acuerdo de 26 de junio de 1946, creó la Empresa Nacional de Autocamiones, S. A., con un capital de 240 millones de pesetas, otorgándose la correspondiente escritura pública de constitución en Madrid el 23 de octubre de dicho año.

Al propio tiempo, el Instituto Nacional de Industria venía negociando con La Hispano Suiza unas bases que permitiesen la integración de sus instalaciones de Barcelona en la nueva empresa.

Tras laboriosas gestiones llevadas a cabo con amplio espíritu de comprensión por ambas partes, se llegó a un convenio entre el Instituto Nacional de Industria y La Hispano Suiza, Fábrica de Automóvi-

les, S. A., como resultado del cual en 5 de noviembre de 1946 se hizo cargo la Empresa Nacional de Autocamiones, S. A., de las actividades que, dentro de la rama de la automoción, fabricación de motores y secciones especiales de armamento, tuvo hasta entonces aquella Firma.

Por responder a la verdad, ha de hacerse constar que E. N. A. S. A., de la que pasó a ser accionista con una participación importante La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles, S. A., supo recoger el precedente prestigioso de ésta, muy especialmente a través de su personal, como depositario de una técnica y preparación, en la que luego se han cimentado muchos de sus servicios y que fue, además, semillero fecundo de una plantilla de especialistas que siguió nutriendo la Factoría de Barcelona y ha sido ejemplo y guía del equipo de hombres que, en distintos grados de capacitación, están hoy al servicio de E. N. A. S. A. en sus Fábricas.

En la vida de E. N. A. S. A. cabe considerar tres etapas: de 1946 a 1955, de 1956 a 1960 y de 1961 a 1965.

Primera etapa (1946-1955)

Queda constancia en las Memorias de estos años cómo, en todo momento, la Empresa siguió la línea marcada desde su creación para cubrir el vacío «que en el país se dejaba sentir en su sector industrial para abastecer, con su esfuerzo propio de puro contenido nacional, tan predominante necesidad», cual es la del transporte.

Centrada la actividad industrial de la Empresa exclusivamente en la Fábrica de Barcelona, evolucionó progresivamente, no tan sólo con la reforma fundamental de sus instalaciones y organización, sino con la puesta en fabricación de los nuevos tipos a construirse propios de E. N. A. S. A., con utilización de motores Diesel en lugar de gasolina.

La Factoría de Barcelona, pese a la escasez de suministros de materias primas, restricciones eléctricas y otras dificultades que impusieron las circunstancias, permitió atender gran parte de las necesidades

en el ramo del transporte y superar los retrasos que, por las mismas causas, demoraron la construcción de la Fábrica de Madrid.

Desde un principio, y de acuerdo con los estudios e informaciones facilitadas por el Centro de Estudios Técnicos de Automoción del Instituto Nacional de Industria, la Sección de Experiencias de la Fábrica de Barcelona inició las pruebas y ensayos del motor Diesel proyectado por aquél, para los autobastidores de E. N. A. S. A.

En 1949 pudo ponerse en fabricación la primera serie de autobastidores PEGASO-DIESEL con motor de 6 cilindros, 120 CV., y 8 toneladas de carga útil.

Las necesidades de financiamiento que originó la modernización de la Fábrica de Barcelona, aparte la construcción de la de Madrid, llevó a una ampliación de capital, hasta la cifra de 620 millones de pesetas, aprobada por el Consejo de Ministros en 8 de septiembre de 1949.

En el año 1950 debe destacarse la presentación de E. N. A. S. A. en el Salón del Automóvil de París, representando a la industria española del automóvil ausente de aquél desde hacía muchos años. Fueron expuestos diversos autobastidores y modelos del camión PEGASO-DIESEL.

En el propio año se negoció un contrato de colaboración técnica y utilización de licencias con la Casa Robert Bosch, G. m. b. H., de Stuttgart, para la fabricación de bombas de inyección que atendiese no sólo necesidades propias, sino otras ajenas, y que hoy continúa constituyendo una sección independiente en las actividades fabriles de E. N. A. S. A.

En el Salón Internacional del Automóvil de París del año 1951, y con repercusiones tanto en el ámbito nacional como en el internacional, fue exhibido un coche de turismo rápido PEGASO Z-102. La presentación de esta unidad la determinaron más motivos de prestigio nacional que de orden económico, como exponentes de las posibilidades industriales del país y alarde de una técnica propia que en una

etapa corta pero gloriosa, prestó servicios inestimables a intereses fundamentales de aquél. El PEGASO Z-102 en Francia, y más tarde en Inglaterra y Norteamérica, constituyó una sorpresa y una revelación, según reflejan estas palabras de la Memoria del Ejercicio de 1952:

«Sean cual fueren las consecuencias que en el puro aspecto económico ofrezca la fabricación de este vehículo, y en verdad las perspectivas son halagüeñas, es lo cierto que en todos estos países de tradicional ejecutoria automovilística, la técnica y la mano de obra españolas y sus posibilidades industriales han sido tan clara y manifiestamente reconocidas, que no ha habido revista o publicación técnica de la especialidad que no haya recogido los más elogiosos comentarios.»

Como realizaciones industriales también de esta época, pueden señalarse la construcción de trolebuses, de camiones tractores PEGASO-DIESEL para el arrastre de semi-remolques de 14 toneladas y, por encargo del Ministerio del Ejército, la de prototipos de un camión PEGASO III-M3 "todo terreno", con motor de 165 CV., de 3 ejes y 8-10 toneladas de carga útil.

El desarrollo experimentado por la Empresa y la incidencia que en los presupuestos de las obras e instalaciones necesarias en ambas Factorías, tuvieron los aumentos de coste de material y mano de obra obligaron a reconsiderar su financiamiento.

En agosto de 1952 fue autorizada una ampliación de capital por importe de 1.480 millones que, sumados a los inicialmente acordados, totalizaron 2.100 millones de pesetas que constituyen el capital social.

En el ejercicio de 1953 se realizaron, a plena satisfacción, los ensayos del motor para el camión medio a construirse en la Fábrica de Barajas y el prototipo del vehículo en el que habría de montarse.

La expansión que la industria del automóvil adquirió en España, se pone de manifiesto ya en el año 1954 con la existencia de otras industrias de la automoción, de las que el I. N. I. fue iniciativa y ejemplo, con la característica, en el caso de E. N. A. S. A., de disponer de técnica y procedimientos propios que dieron lugar a una efectiva y neta producción nacional.

Se modifica, mejorando su potencia, el motor para los camiones de 8 toneladas de carga útil de Barcelona,

para llegar a 140 CV., realizándose los prototipos del motor horizontal de 170 CV., proyectados por el Centro de Estudios Técnicos de Automoción para utilizaciones previstas en autobuses urbanos, autocares y vehículos automotores para servicios ferroviarios.

En el año 1955 quedaron ultimadas, en su primera fase, las construcciones e instalaciones de la Fábrica de Madrid, iniciándose la fabricación en serie del camión PEGASO-DIESEL tipo Z-207 con motor de 110 CV., para 5 toneladas de carga útil, cuya potencia se eleva más tarde hasta 120 CV. y 6 toneladas de carga.

Dentro de esta etapa, en cumplimiento de los compromisos adquiridos en su día por La Hispano Suiza, Fábrica de Autocamiones, S. A., se mantuvo la continuidad de las fabricaciones de motores de aviación y material de guerra. Ultimados tales compromisos y siguiendo orientaciones del Gobierno a través del Instituto Nacional de Industria, estas fabricaciones fueron traspasadas a empresas especializadas en el ramo o a los organismos correspondientes, centrándose las actividades industriales de E. N. A. S. A. exclusivamente en la producción de camiones y motores.

Segunda etapa (1956-1960)

En la primera época de esta etapa, 1956, aun teniendo a punto las instalaciones de Madrid y Barcelona, hubieron de superarse dificultades de «abastecimiento de materias primas y elementos auxiliares necesarios a la producción prevista» que, consecuentemente, limitaron las fabricaciones, no obstante la capacidad de una y otra factoría.

Paulatinamente, con la mejora de las circunstancias de orden general, fue evolucionando favorablemente el ritmo de las producciones y con ello la ascendente marcha de la Empresa en todo aspecto.

Se entregaron al personal 571 viviendas, correspondientes a la primera fase del poblado "Ciudad Pegaso".

En 1957 se establece con Leyland Motors Limited un convenio que en su fondo entraña unas declaraciones de principio como base de futuras colaboraciones entre ambas Firmas que, felizmente, han sido posteriormente desarrolladas en beneficio mutuo.

Están en trance de ultimación en Barajas las obras de las naves para el Taller de Fundición y servicios complementarios.

En 1958 se incrementan las producciones manteniéndose la fabricación de las dos series fundamentales: la del camión Z-206 de 10 toneladas en Barcelona y la del Z-207 de 6 toneladas en Barajas y se procede al estudio y experimentación de otros tipos de unidades con vistas a satisfacer necesidades del mercado tanto exterior como interior.

El año 1959 fue exponente de la firmeza y vitalidad de la Empresa frente a dos situaciones plenamente diferenciadas: «La del primer semestre caracterizada por una superación de las actividades» y «la del segundo, influida por circunstancias de orden externo, consecuentes al Plan de Estabilización», que hubieron de llevar a la adopción de medidas de reajuste. La facturación, pese a las circunstancias, rebasó por vez primera el capital social.

En 1960 se presta especial atención a los mercados del exterior y a la producción de vehículos destinados a líneas urbanas e interurbanas.

Leyland Motors Limited adquiere la condición de accionista de E. N. A. S. A. y, con su colaboración, se amplían y mejoran las instalaciones de fundición y se estudia la fabricación a gran escala de un tipo de vehículo que, por sus características y precio, cubriese necesidades nacionales y de exportación.

Tercera etapa (1961-1965)

1961. Se superaron las consecuencias transitorias del Plan de Estabilización, iniciándose la producción en Barajas del tipo PEGASO-COMET, unidad adaptada a las circunstancias que ofrecía el mercado y en línea de precios competitivos de orden internacional, con mantenimiento de las características de calidad peculiares de E. N. A. S. A.

1962. Se crea Comercial Pegaso, S. A., que comienza sus actividades en el mercado interior e intensifica la política de expansión en Centro y Sudamérica, llevando ésta además a los países del continente africano y Cercano y Medio Oriente.

Con la fabricación en serie del PEGASO-COMET de 8 toneladas, se amplía la utilización de sus grupos mecánicos, así como los de otros tipos base de 10 y 12 toneladas, para diversificación de las modalidades de vehículos, especialmente en autobuses y autocares con distintas especificaciones.

1963. Encaje de las actividades sociales dentro de las directrices del Plan de Desarrollo Económico y Social.

Las Factorías de E. N. A. S. A. y sus métodos permiten cubrir directamente las cifras de aquél para los años 1964-1967, iniciándose una fuerte demanda del mercado e incrementándose notablemente la exportación.

1964. Se superan tanto las cifras de producción y mercado consideradas por el Plan para el año, como los programas de producción y mercado previstos por la Empresa.

Se procede a la creación de centros comerciales en servicio coordinado ENASA-COMERCIAL PEGASO y se da nueva organización a los servicios de asistencia y garantía, y con ello plena autonomía de funcionamiento a la fábrica de repuestos, en Barcelona.

En 1965 se aprobaron los proyectos de reestructuración de las instalaciones y servicios en las Fábricas de Madrid y Barcelona, con visión de su futuro desarrollo para una etapa, en la que son de esperar resultados tan fecundos, al menos, como los alcanzados hasta hoy.

En Madrid las nuevas instalaciones y servicios, en período de ejecución, permitirán lograr producciones que doblen en un plazo inmediato las actuales.

Para Barcelona, y en correlación siempre con Madrid, están previstas instalaciones fundamentales complementarias de las actuales.

El plan de reforma para ambas fábricas es el siguiente:

Mejora y ampliación del taller de estampación y montaje de cabinas, con capacidad para 20.000 unidades.

Instalación de cadenas móviles para montaje de vehículos, motores y grupos mecánicos.

Nuevo sistema de transporte y almacenaje de piezas terminadas.

Reestructuración y renovación de gran parte de la maquinaria y utillaje para mayor rapidez de los procesos de fabricación.

Modernización de las instalaciones para experimentación de proyectos y de equipos en la fábrica de recambios.

La puesta en marcha de las nuevas instalaciones y de los programas de producción, determinarán la creación de más de 2.000 puestos de trabajo en todas las categorías laborales, entre 1966 y 1970.

ALGUNAS CIFRAS

Terrenos y edificaciones

La total superficie disponible de terrenos en Barcelona, en 1946, era de 58.309 m², de ellos edificados 50.112. En la actualidad la edificación alcanza 55.708, habiéndose adquirido terrenos que suman hoy 90.500 m². Como previsión de futuro está solicitada del Consorcio de la Zona Franca una concesión de 342.000 m².

En Madrid, en el año 1946, no se disponía de superficie alguna. En 1949 los terrenos adquiridos en Barajas totalizaban aproximadamente 1.000.000 de metros cuadrados; de ellos fueron edificados en la primera fase para instalaciones fabriles 80.500 que, con las dependencias anejas, sumaban, en 1954, 98.500 m². La actual superficie edificada es de 106.736 m².

Se dispone además de un solar en la calle del General Sanjurjo, esquina a la de Bravo Murillo, de 3.462 m², donde se construye la sede social.

Instalaciones

Las 518 máquinas utilizadas inicialmente en Barcelona procedentes de La Hispano Suiza, han sido sustituidas en su mayoría. Actualmente existen 1.200 máquinas.

La Fábrica de Madrid cuenta con 1.400 máquinas y la totalidad de sus equipos son de reciente y moderna

instalación. Unas y otros serán aumentados considerablemente al tener ejecución los proyectos aprobados.

Personal

La plantilla de personal en 1946 sumaba 2.160 puestos de trabajo. En 1965, entre Madrid y Barcelona, se alcanza la cifra de 8.720. De este personal gran parte ha sido formado en las propias Escuelas de Capacitación y Aprendizaje de ambas Fábricas.

Producción

La total producción de 1946 sólo alcanzó 38 unidades. En 1965 han sido 7.288. Para 1966 están programadas y en realización 10.500. En el quinquenio 1965-70, esta cifra será duplicada.

Viviendas y atenciones sociales

En 1946 no se contaba con viviendas para el personal. La Ciudad Pegaso, cuya construcción se inicia antes que la Fábrica de Barajas, en Madrid, es un modelo en su género. Ocupa una superficie total de 286.444 m². Cuenta con todos los servicios necesarios a un núcleo de su importancia, que totaliza actualmente 1.332 viviendas, que ocupan unas 1.500 familias.

En Barcelona se dispone de un moderno bloque de viviendas para el personal de aquella Factoría.

En Ciudad Pegaso funciona un grupo escolar para 1.500 alumnos. Cuenta con iglesia, mercados, campo deportivo y piscinas.

Se presta especial atención a la asistencia sanitaria, que incluye un servicio de rehabilitación para poliomielíticos.

Los comedores para el personal, en ambas Factorías, han efectuado, en 1965, 1.271.495 servicios.

Funcionan Escuelas de Aprendices en la Fábrica de Madrid y Barcelona, con 182 alumnos.

Servicios comerciales

Comercial Pegaso, S. A., como filial de E. N. A. S. A., funciona en régimen de plena autonomía, coordinando con aquélla sus servicios y la elaboración de los programas anuales de producción.

Los Centros Comerciales propiedad de E. N. A. S. A., que utiliza Comercial Pegaso, S. A., son punto de partida de la relación con los concesionarios y clientes, en los que se presta toda clase de asistencia.

La red de concesionarios de Comercial Pegaso en el territorio nacional, cuenta con talleres y depósitos que garantizan la buena conservación, mantenimiento y repuestos de los vehículos.

E. N. A. S. A. y Comercial Pegaso, S. A., tienen abiertas sus puertas de par en par a las necesidades de la clientela.

ORIENTACIONES

E. N. A. S. A. mantiene como fundamento de la actividad social su plena independencia al construir con técnica y procedimientos propios, basados en unos servicios plenamente capacitados.

E. N. A. S. A., en relación de reciprocidad, cuenta con la colaboración técnica y comercial de Leyland Motors Limited, que es además su asociada como accionista.

E. N. A. S. A. centra su producción en las necesidades del mercado interior y en su expansión al exterior, fundamentalmente hacia países de Centro y Sudamérica.

E. N. A. S. A. tiene como norma esencial en sus productos la calidad de una parte y el mínimo de precios de otra, diversificando, al propio tiempo, las fabricaciones para atender toda demanda.

E. N. A. S. A., cuyo capital se mantiene invariable desde 1952, practica una amplia política de amortización. La mayor parte de las mejoras, renovaciones y ampliaciones son autofinanciadas.

La Empresa, que tiene una sólida estructura financiera, limita la utilización de fondos ajenos a los que normalmente requiere el desarrollo creciente de sus actividades industriales y comerciales.

* * *

Los proyectos y previsiones de 1946 al crearse E. N. A. S. A. fueron lo suficientemente amplios y elásticos para el progreso constante de la Empresa, pese a las circunstancias adversas o difíciles por que hubo de atravesar.

Hoy que el empuje y vitalidad nacionales ofrecen perspectivas y horizontes amplios, no cabe, sin embargo, olvidar la superación constante en que ha de centrarse toda labor de futuro, considerada una competencia que será acicate y noble emulación en el quehacer de E. N. A. S. A., con la vista puesta, como norma invariable de conducta, en el mejor servicio del país.

E. N. A. S. A., por ser de justicia, rinde gratitud hacia los hombres que hace veinte años la crearon, y de ellos quiere tomar ejemplo permanente para la realización de unos planes tan noblemente ambiciosos, como los que han permitido su desarrollo y prosperidad actuales.

DISTINCIONES



FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE

JEFE NACIONAL DEL MOVIMIENTO

POR CUANTO, LA EMPRESA

E. N. A. S. A. • PEGASO

CON SUS VIRTUDES CIUDADANAS Y SU COMPORTAMIENTO PERSONAL DIRIGIDO AL MEJOR SERVICIO DE LA PRODUCCIÓN Y DE ESPAÑA, HA SABIDO HACER VIVA REALIDAD LOS POSTULADOS DE HERMANDAD CON SUS COMPAÑEROS, Y DE SOLIDARIDAD EN LA COMUNIDAD ESPAÑOLA, COOPERANDO AL LOGRO DE UNA NACIÓN MÁS PRÓSPERA, Y A PROPUESTA DE LA ORGANIZACIÓN SINDICAL, VENGO EN OTORGARLE EN SEÑAL DE HONOR, EL TÍTULO DE

EMPRESA EJEMPLAR

CON LOS DERECHOS Y DEBERES INHERENTES AL MISMO

DADO EN MADRID, A 18 DE JULIO DE 1964 * FIESTA DE EXALTACIÓN DEL TRABAJO

DE ORDEN DE SU EXCELENCIA:
EL MINISTRO SECRETARIO GENERAL DEL MOVIMIENTO,



EL INSTITUTO
NACIONAL DE PREVISION

TENIENDO EN CUENTA LOS MERITOS
ACREDITADOS POR LA EMPRESA
"Empresa Nacional de Autocamiones, S.A."

Madrid.

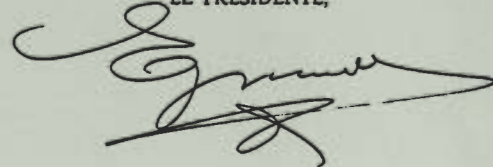
EN EL CONCURSO PUBLICO DE 1.965 CONVOCADO
POR EL INSTITUTO PARA DESTACAR LA LABOR
DESARROLLADA POR LAS EMPRESAS EN BENE
FICIO DE UNA MAYOR SEGURIDAD SOCIAL DE
SUS TRABAJADORES, SE HONRA EN OTORGARLE,
POR ACUERDO DE LA COMISION PERMANENTE
DE 16 DE **Febrero** DE 1.966, EL

TITULO DE EMPRESA MODELO
EN LA SEGURIDAD SOCIAL

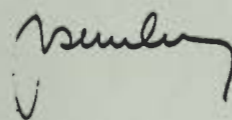
CON LAS DISTINCIONES Y HONORES QUE AL MISMO SE
LE ATRIBUYEN EN EL REGLAMENTO QUE LO REGULA.

DADO EN MADRID A 27 DE FEBRERO DE 1.966 -

EL PRESIDENTE,



EL DELEGADO GENERAL,



EL CAUDILLO DE ESPAÑA

y en su nombre

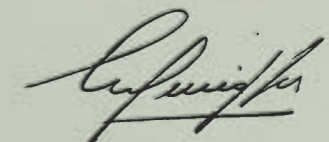
EL DELEGADO NACIONAL DE JUVENTUDES

concede

DIPLOMA DE HONOR

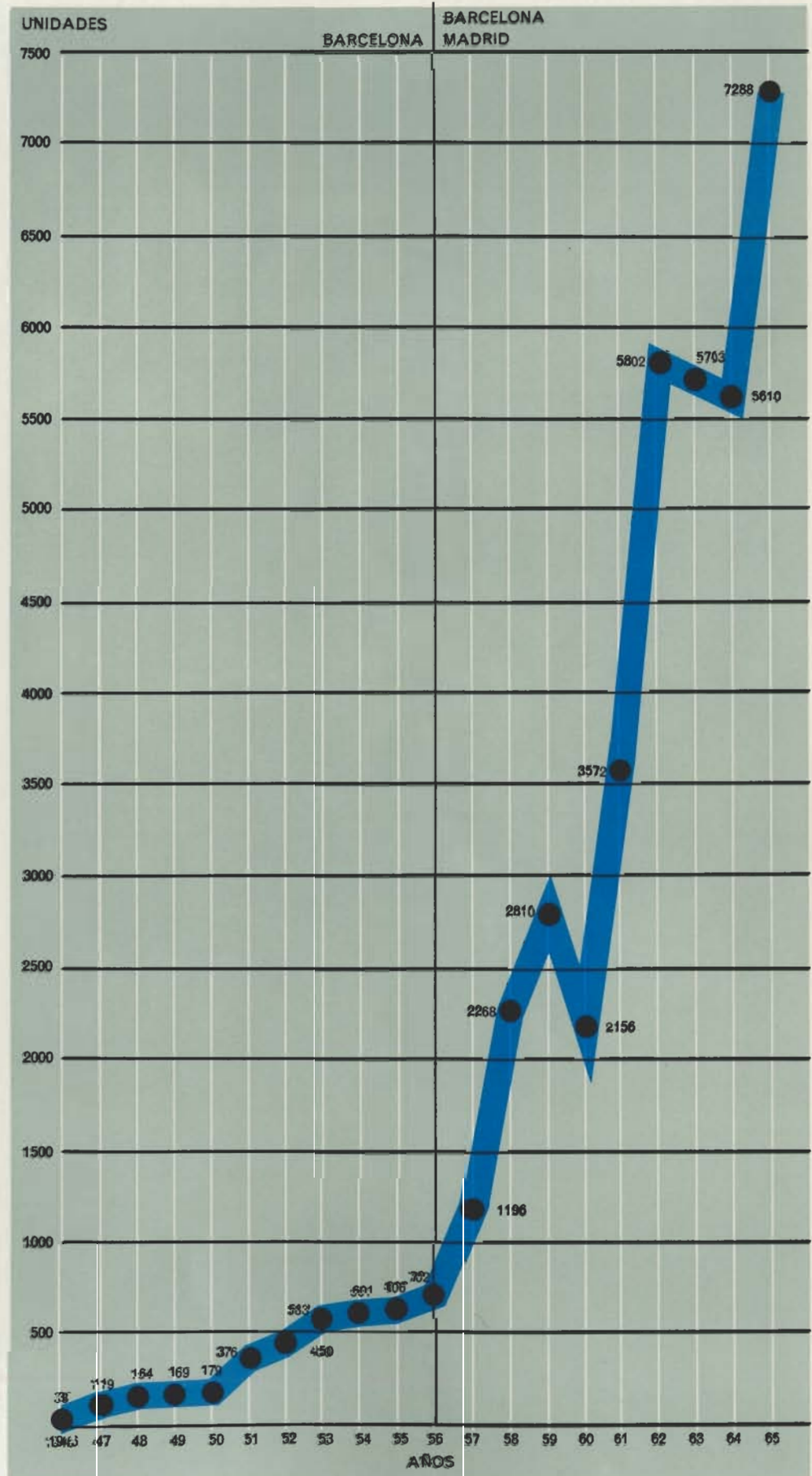
a la *Empresa Nat. de Autocamiones, S.A. de Madrid*
por la singular colaboración y eficaz ayuda
prestada en la organización y desarrollo de los
Concursos Nacionales de Formación Profesional
Industrial y Artesana "Voluntad de Resurgimiento"

Madrid 1964



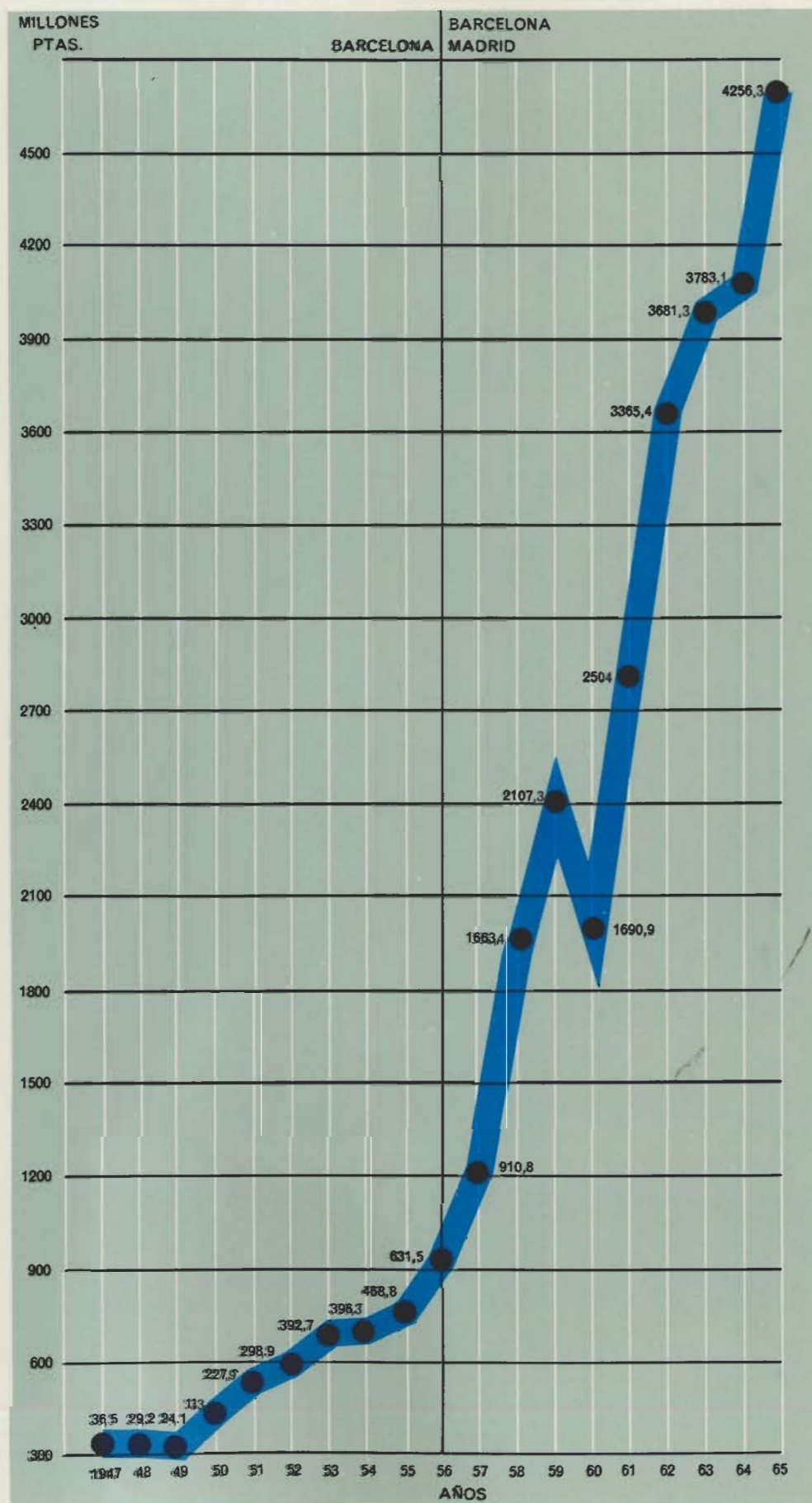
DATOS ESTADISTICOS

Producción de vehículos



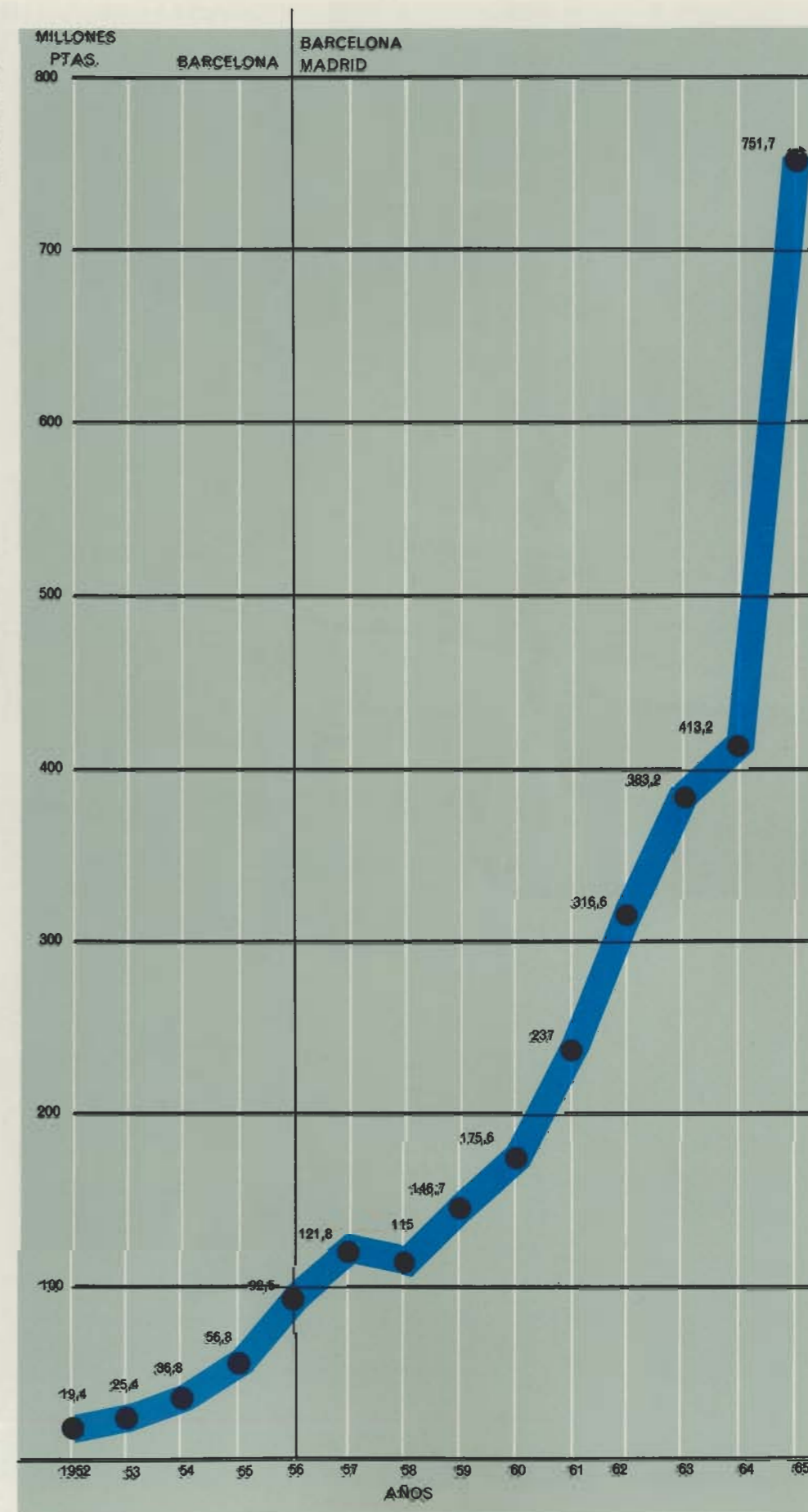
Facturación

Millones de pesetas

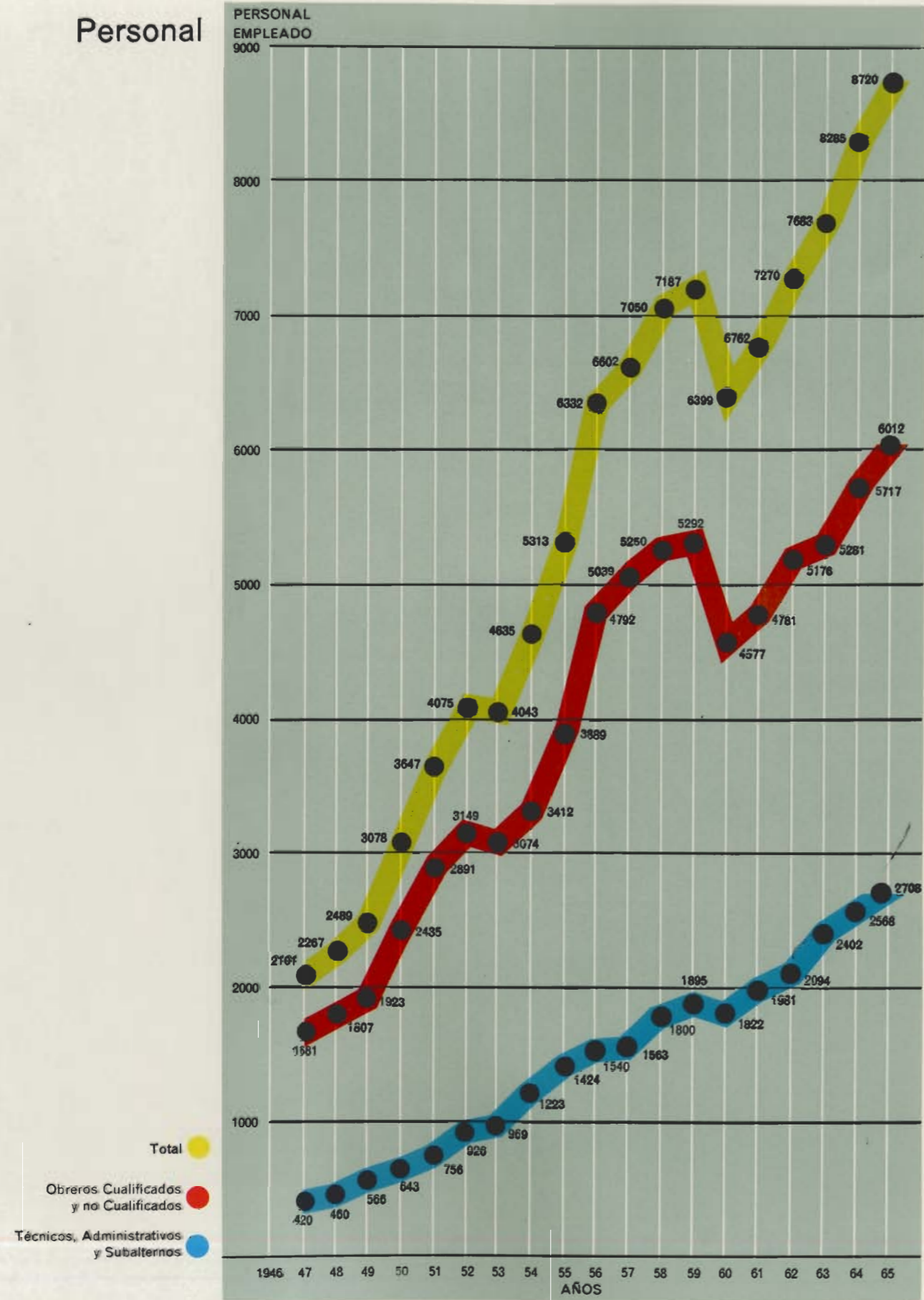


Facturación de repuestos

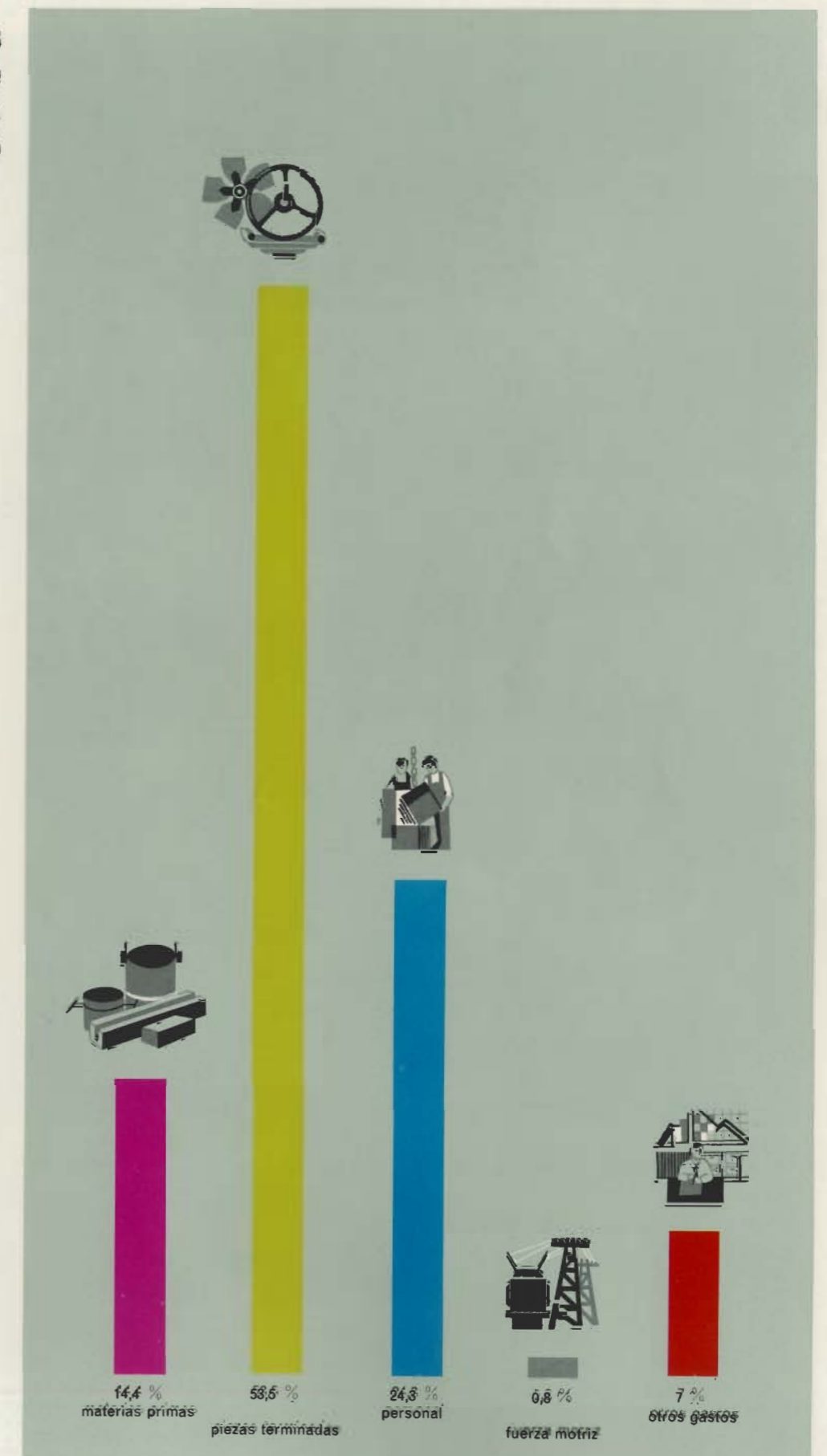
Millones de pesetas



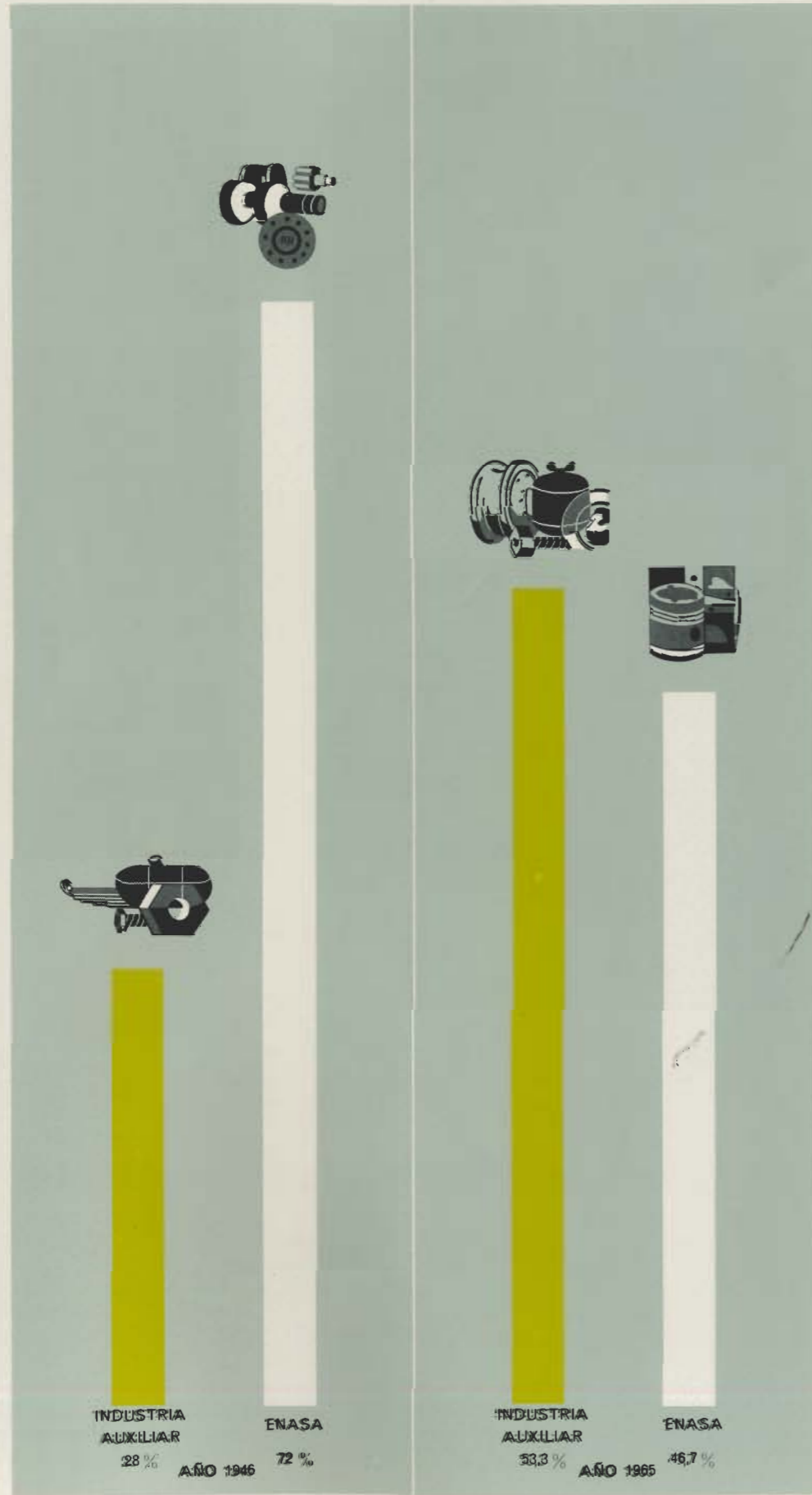
Personal



Costes de producción Año 1965

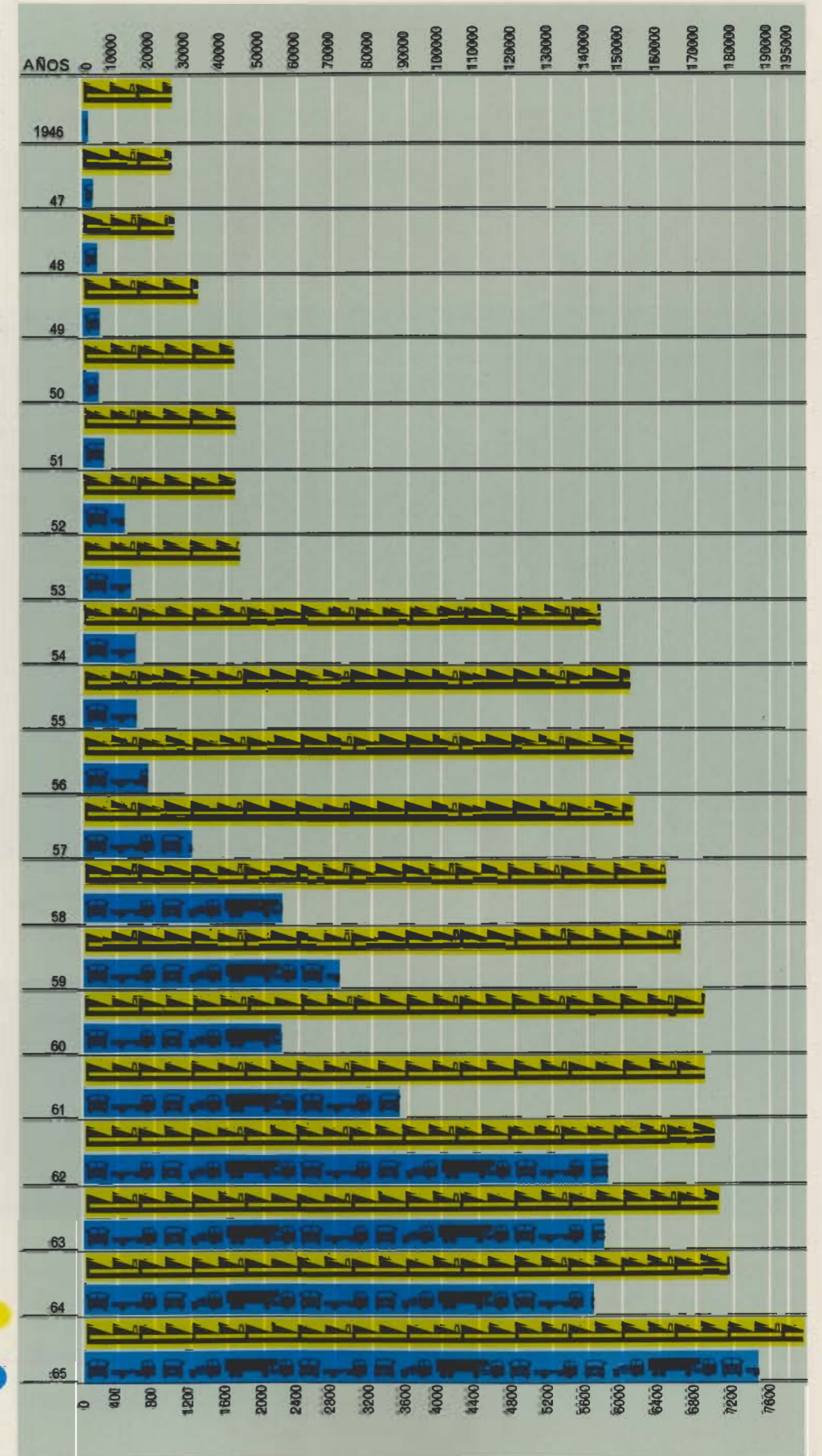


Aportaciones propias y de la industria auxiliar



Superficie edificada y unidades producidas

SUPERFICIE EN M.² ●
UNIDADES ●



PRECIOS POR TM. DE CARGA UTIL
Y CV. DE POTENCIA DE LOS CAMIO-
NES BASICOS MARCA "PEGASO"
DESDE 1958

Modelo	Potencia CV.	Carga útil Tm.	1958		1959		1960		1961		1962		1963		1964		1965	
			Precio Tm.	Precio CV.	Precio Tm.	Precio CV.	Precio Tm.	Precio CV.	Precio Tm.	Precio CV.	Precio Tm.	Precio CV.	Precio Tm.	Precio CV.	Precio Tm.	Precio CV.	Precio Tm.	Precio CV.
Z-207	120	5,5-6,5	113.630	5.208	113.630	5.208	113.630	5.208	86.153	4.666	—	—	—	—	—	—	—	—
Z-206	165	9,5	94.578	5.445	94.578	5.445	86.842	5.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.031	120	8	—	—	—	—	76.250	5.083	76.250	5.083	76.250	5.083	—	—	—	—	—	—
1.090	125	8	—	—	—	—	—	—	—	—	58.125	3.720	58.125	3.720	56.250	3.600	56.250	3.600
1.060	165	12	—	—	—	—	66.250	4.818	66.250	4.818	66.250	4.818	66.250	4.818	—	—	—	—
1.062	165	18	—	—	—	—	—	—	—	—	49.444	5.394	49.444	5.394	—	—	—	—
1.065	170	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59.800	3.517	59.800	3.517
1.061	200	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66.250	3.975	66.250	3.975
1.063	200	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49.444	4.450	49.444	4.450

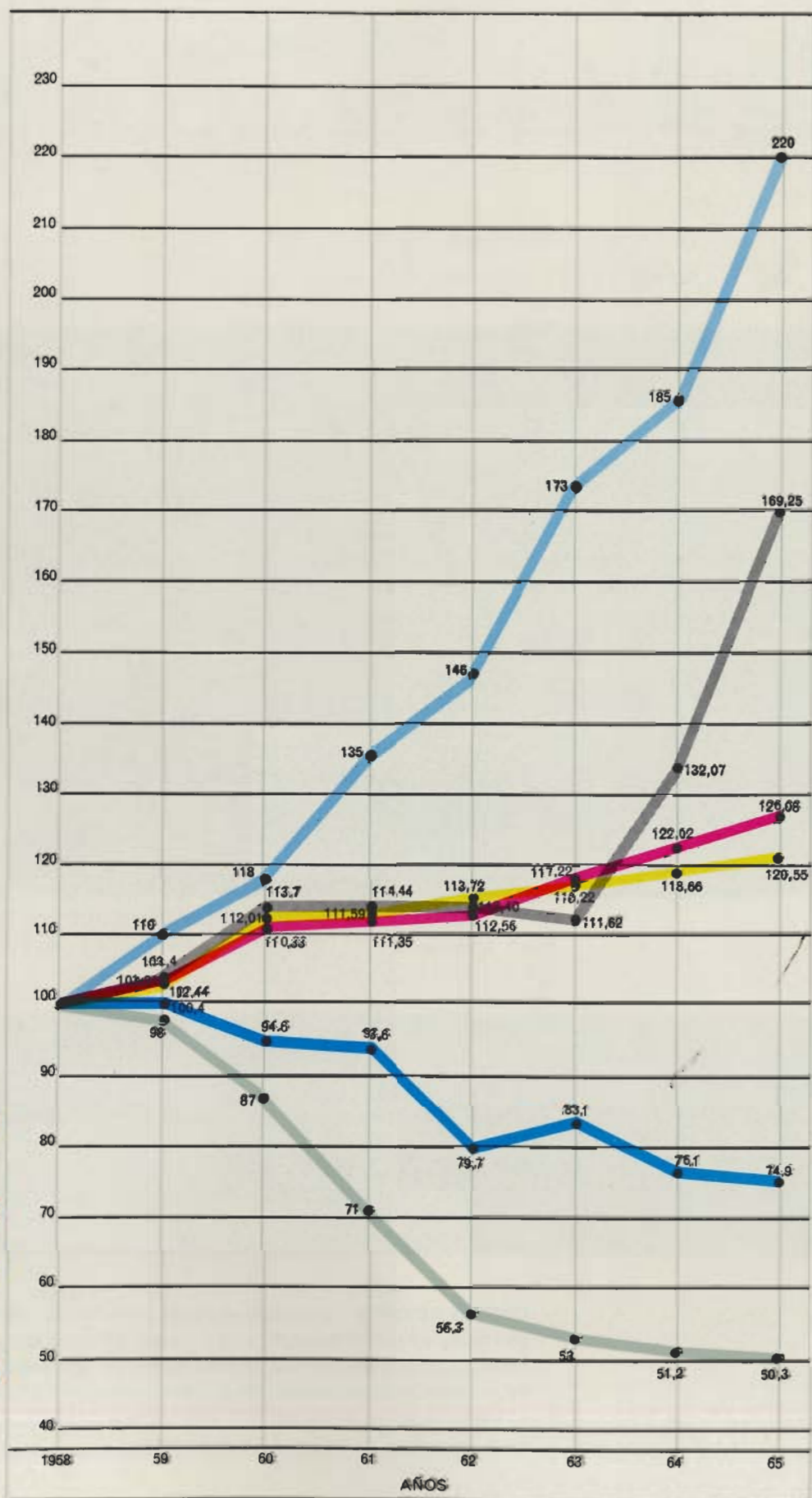
PRECIOS MEDIOS PONDERADOS E
INDICES DE PRECIOS DE LA TM. DE
CARGA UTIL Y CV. DE POTENCIA
DE LOS CAMIONES "PEGASO"
DESDE 1958

BASE: 1958 = 100

Concepto	1958		1959		1960		1961		1962		1963		1964		1965	
	Precio	Indice	Precio	Indice	Precio	Indice	Precio	Indice	Precio	Indice	Precio	Indice	Precio	Indice	Precio	Indice
Tm. útil	107.308	100	105.305	98	93.819	87	76.112	71	60.500	56,3	56.888	53	54.975	51,2	50.056	50,3
CV.	5.275	100	5.298	100,4	4.998	94,6	4.937	93,6	4.204	79,7	4.348	83,1	4.015	76,1	3.952	74,9

OBSERVACIONES. Se puede observar que en el año 1963 el índice de precios correspondiente a los CV. aumenta en 3,4 puntos con relación a 1962; esto es debido a que habiéndose iniciado en 1962 la fabricación de camiones de gran carga, la demanda del mercado sufre un desplazamiento muy considerable hacia estos vehículos, que lógicamente tienen un coste por CV. más elevado que los restantes, dado el mayor coste de la estructura resistente de sus bastidores.

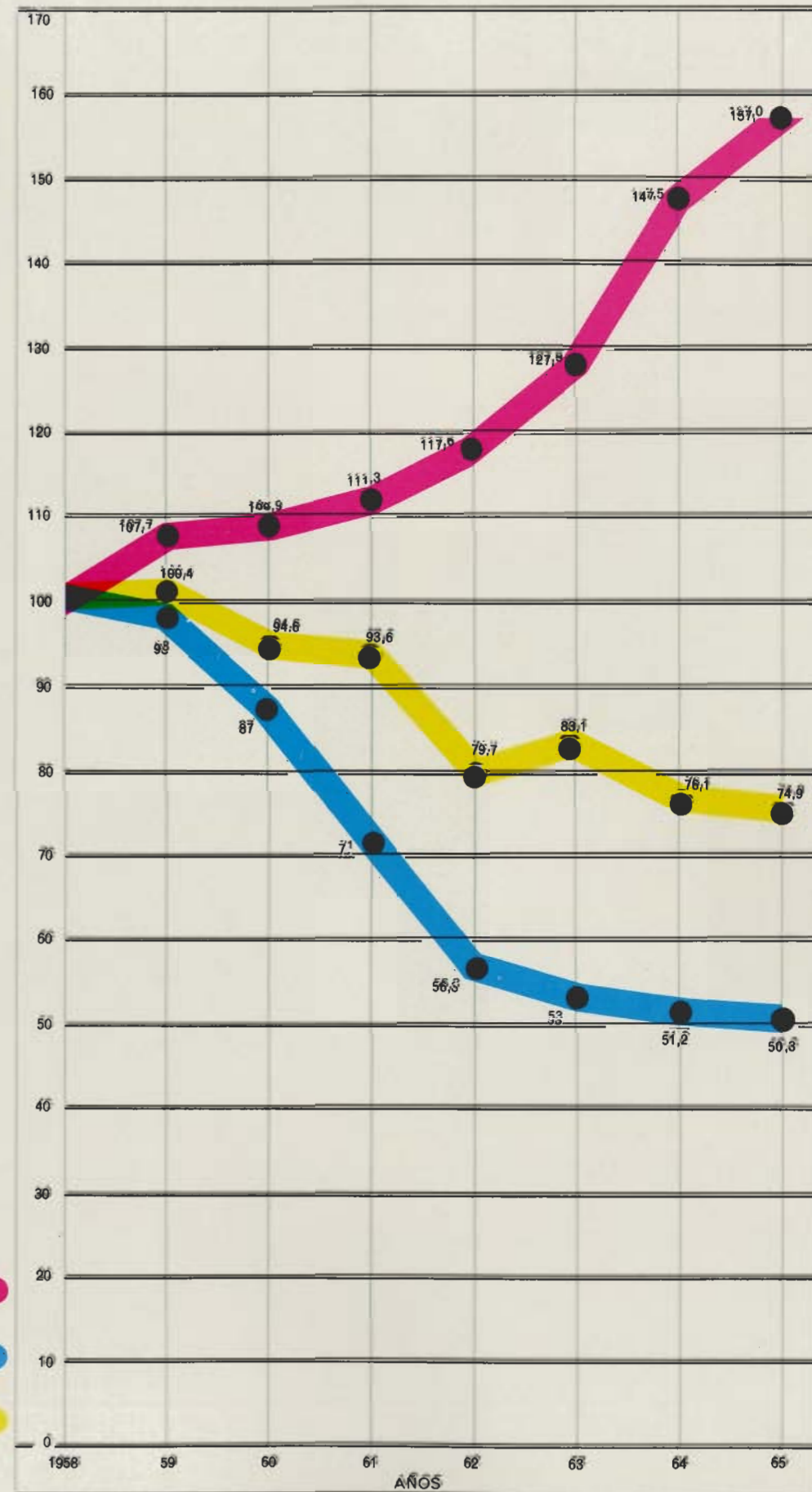
Comparación entre la evolución de los índices de precios de los principales componentes del coste y los índices de precios por Tm. y CV. de los camiones PEGASO



- Índice de mano de obra pagada por E. N. A. S. A.
- Índice de precios de los metales
- Índice de precios de los productos metálicos
- Índice de precios de los combustibles, lubricantes y energía eléctrica
- Índice de precios por Tm. de carga útil
- Índice de precios por CV. de potencia

NOTA: Los índices de precios del año 1965 corresponden al 31 de Octubre

Comparación entre la evolución de los índices de coste de vida y los índices de precios por Tm. y CV. de los camiones PEGASO



- Variación del índice general del coste de vida
- Variación del índice de precios por Tm. de carga útil
- Variación del índice de precios por CV. de potencia

NOTA: El índice del coste de vida del año 1965 es el correspondiente al 31 de Octubre

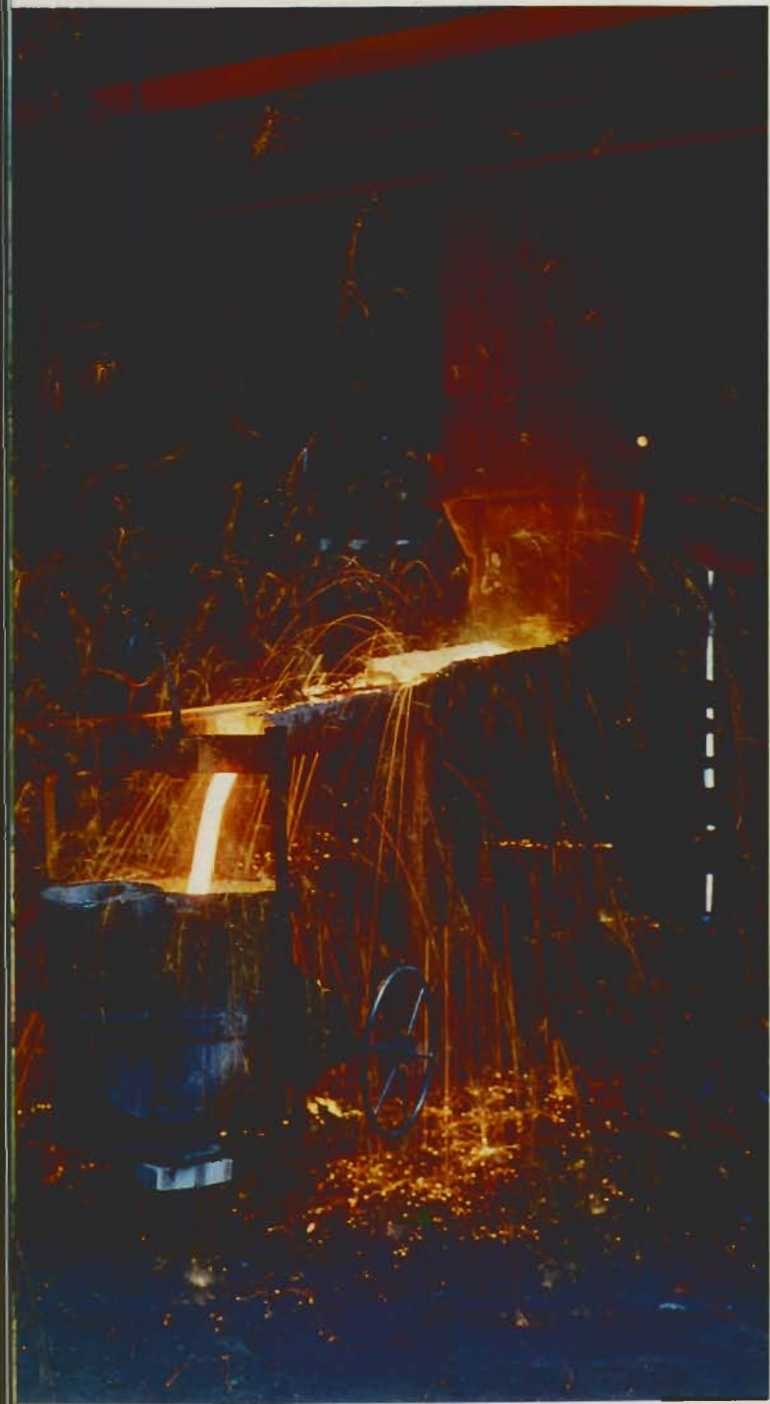
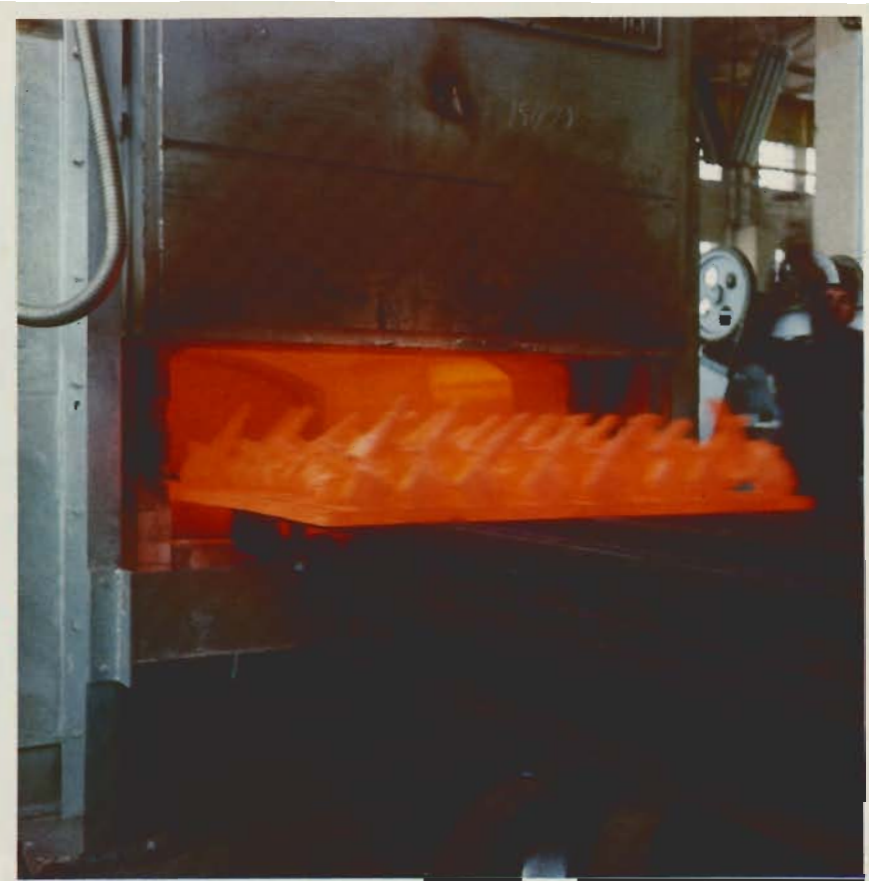
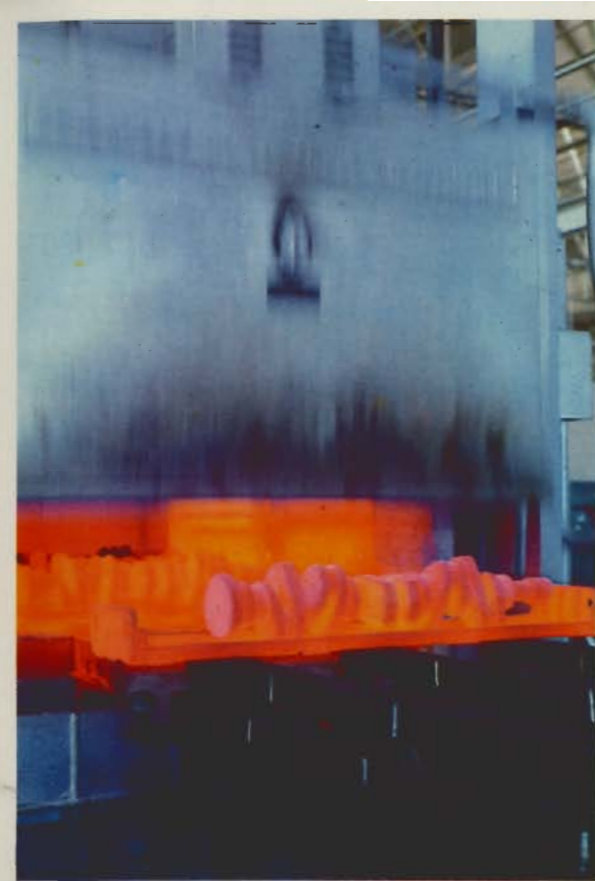
INSTALACIONES

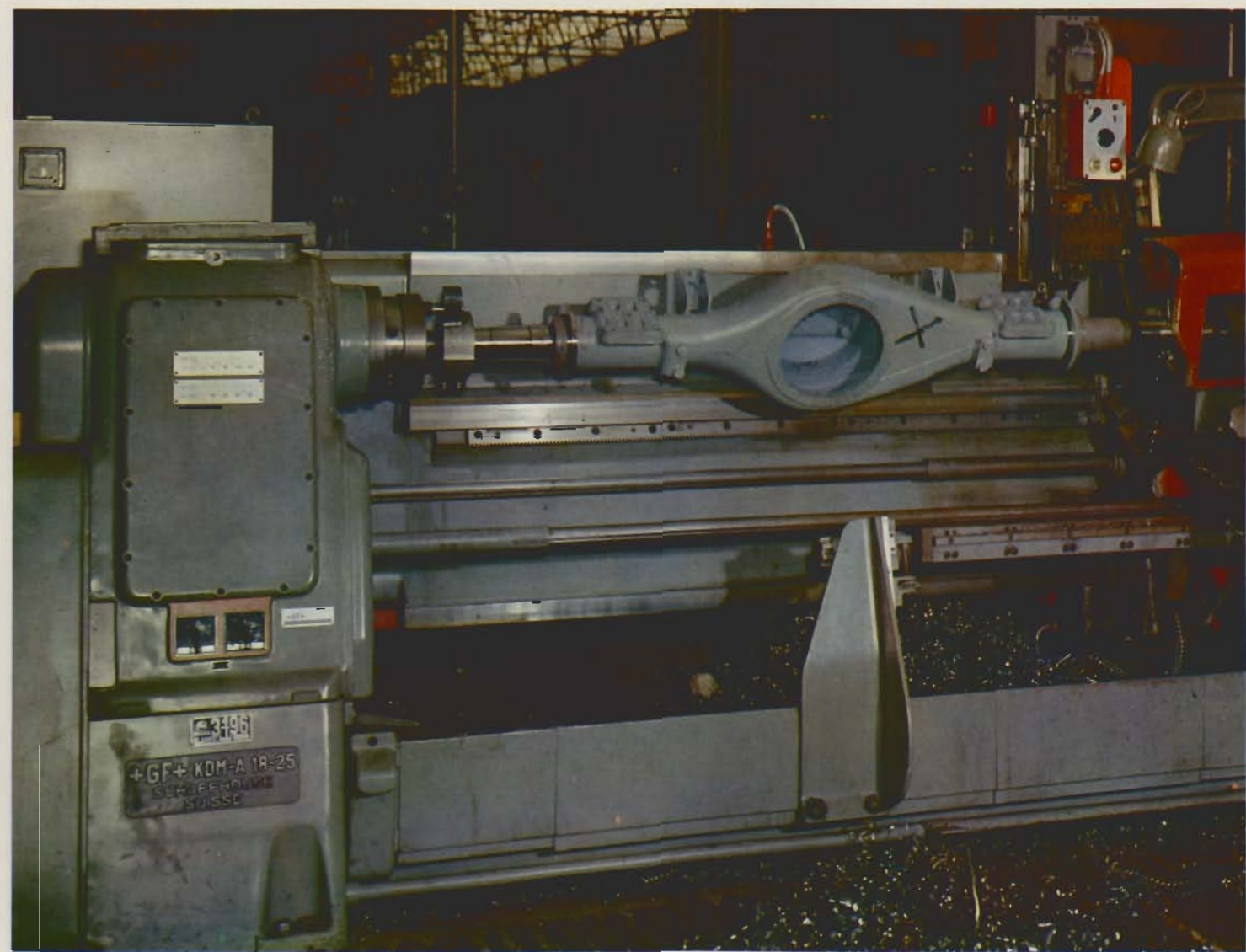
BARCELONA

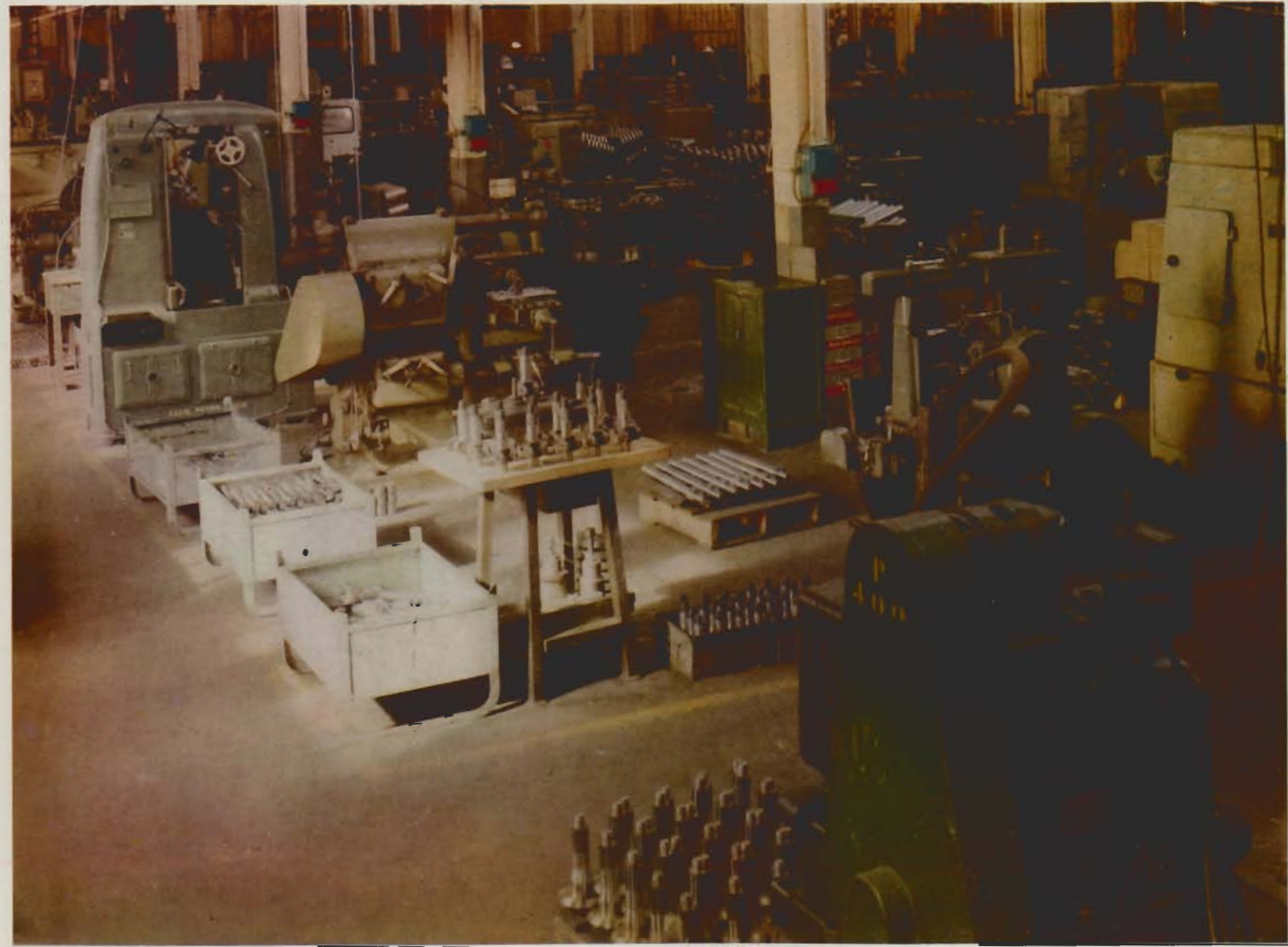
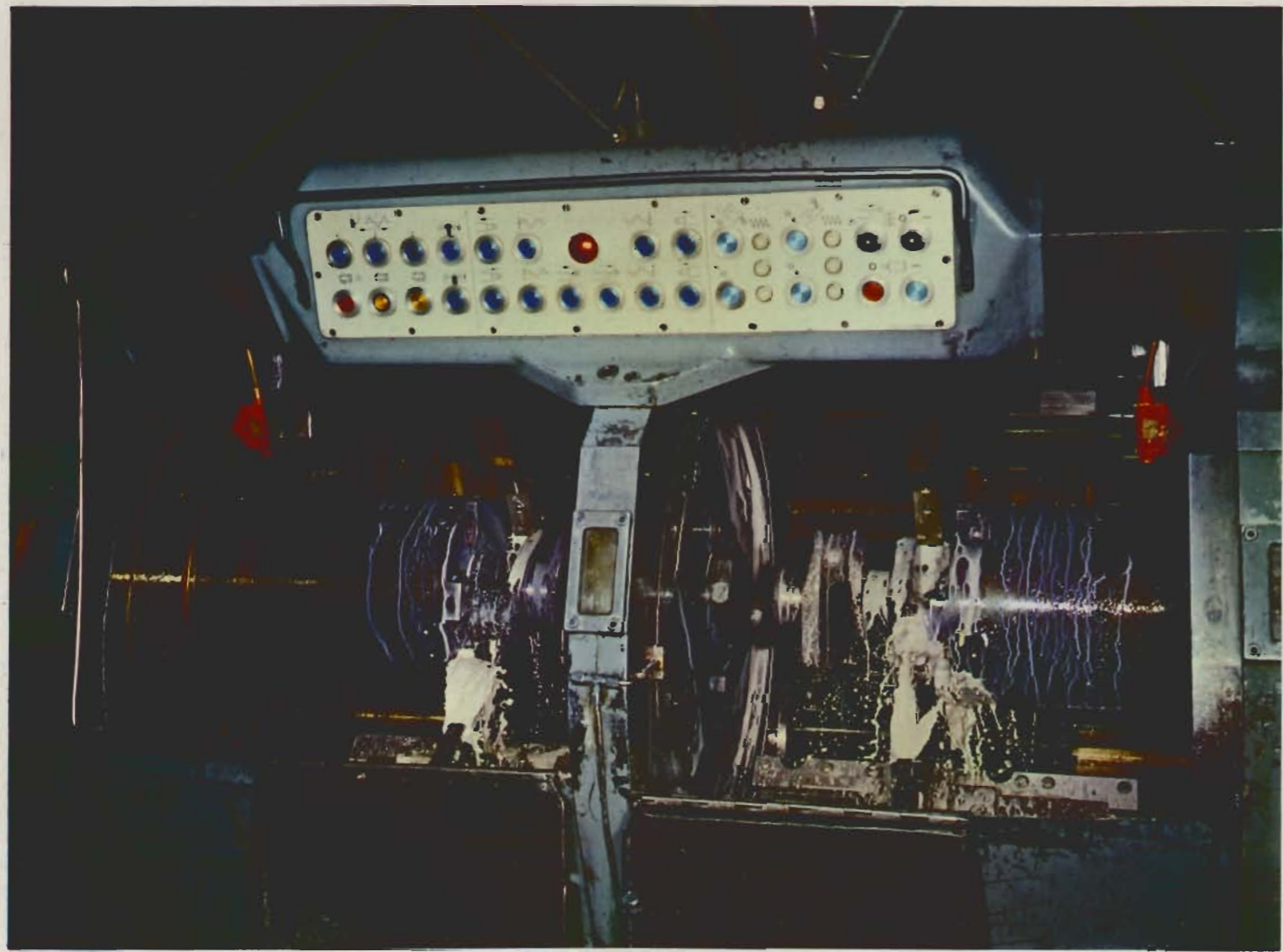
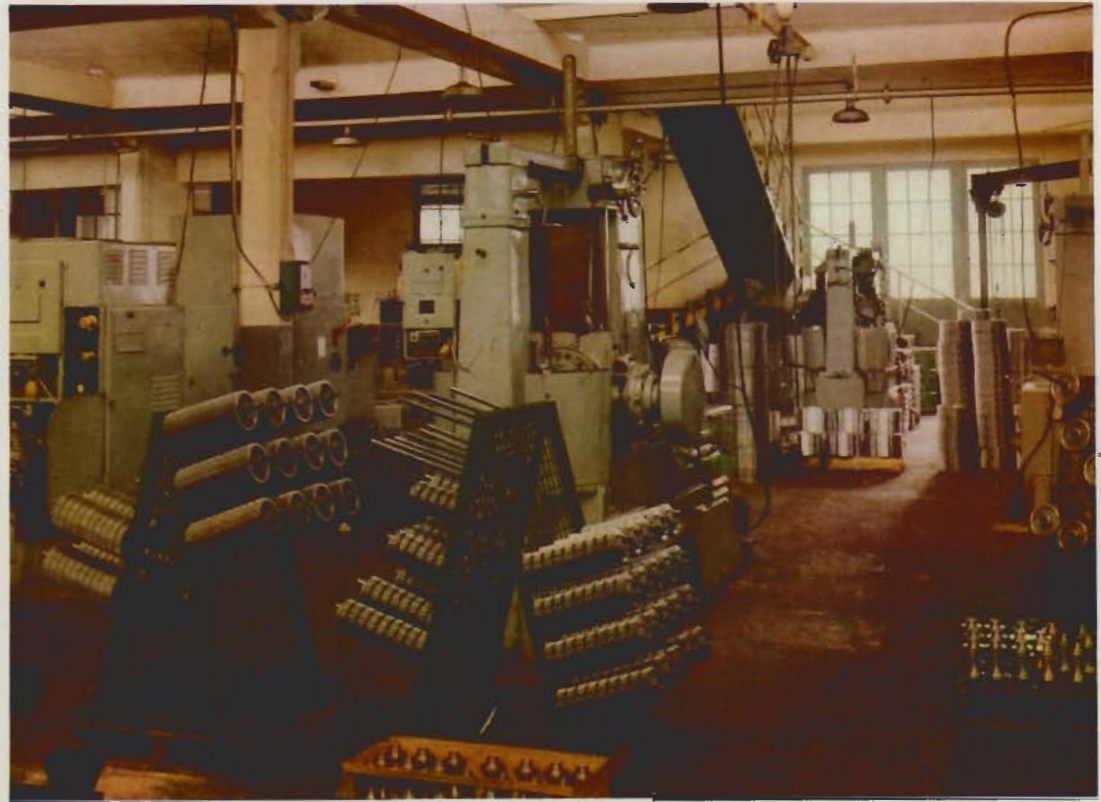


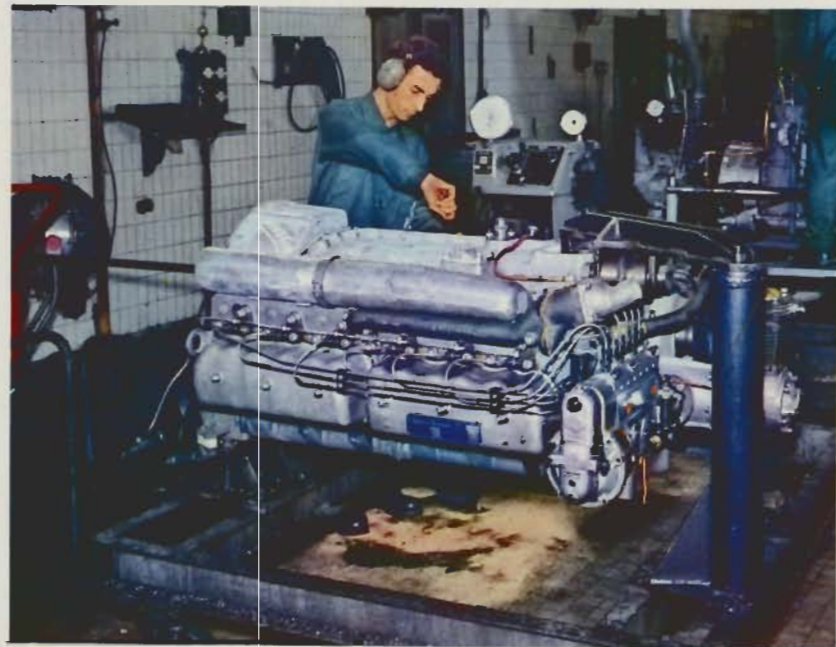
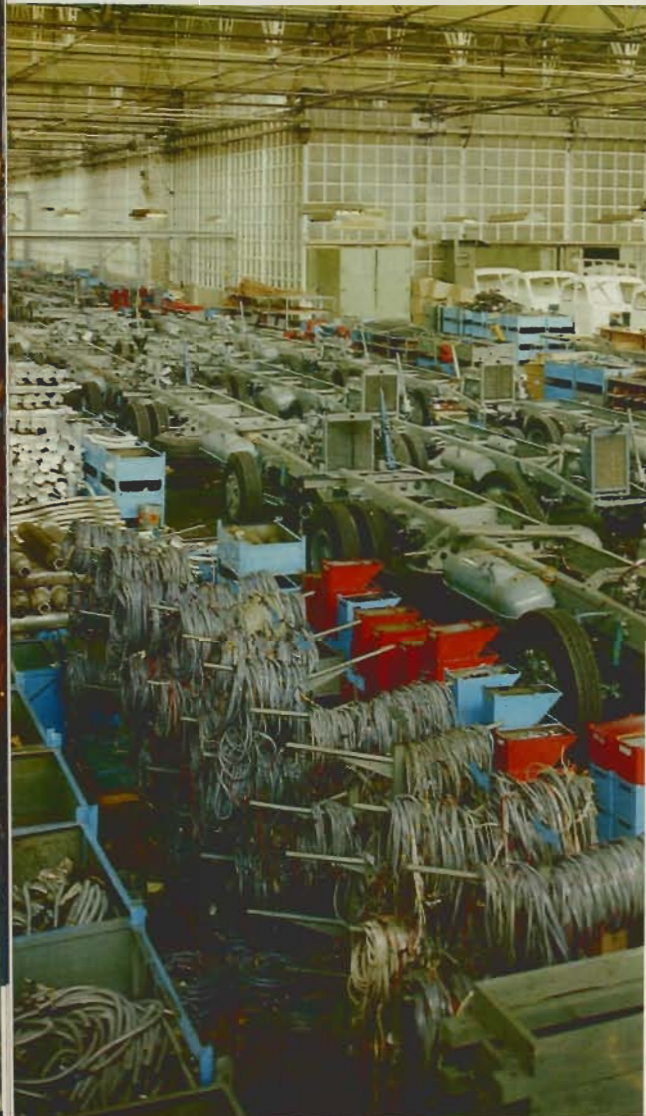
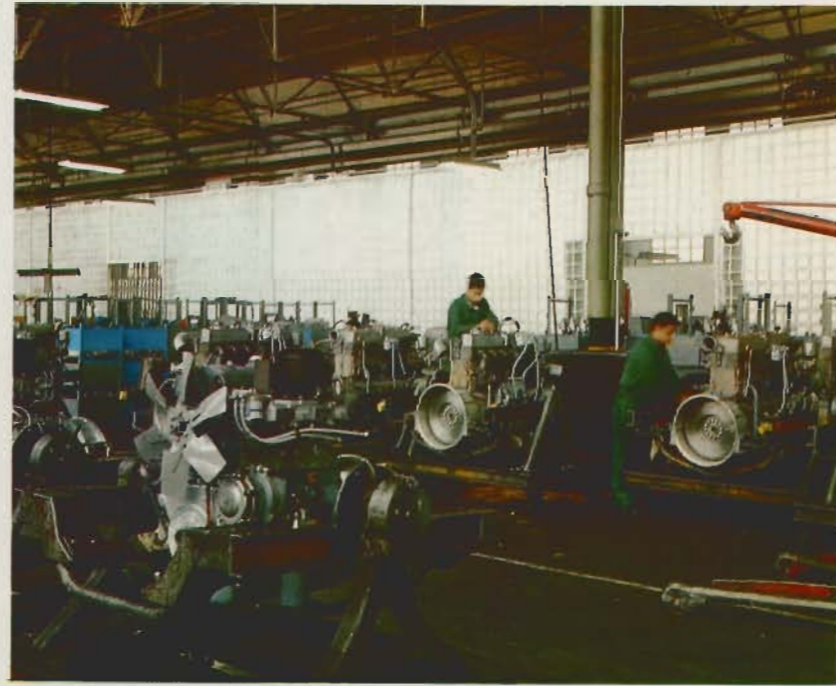
MADRID











REALIZACIONES







ATENCIONES SOCIALES





TROFEOS







IMPRESA INDUSTRIAL S. A.

BILBAO

Depósito Legal BI-611 - 1966

