

Una historia apasionante: Wifredo Ricart y una carta de José Antonio a Eugenio Coselschi

written by Eduardo Nuñez | 18/02/2021

Wifredo Ricart Medina (1897-1974) fue un ingeniero industrial con reconocimiento mundial y un falangista catalán, gran amigo de Julio Ruiz de Alda. Y un adelantado a su tiempo.

Nació en Barcelona el 15 de mayo de 1897, siendo hijo del director de la Escuela Náutica, y desde pronto estuvo muy interesado en temas de aviación. **En 1918 se graduó en Ingeniería Industrial con menos de 20 años.** Y mientras aún era estudiante tuvo su primer trabajo en un concesionario de **Hispano-Suiza.**

Como ingeniero había estudiado en la Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona (UPC). Fue conocido por sus desarrollos y estudios de la automoción y la aeronáutica, y por su aportación en el diseño y fabricación de motores de aviación, automóviles, camiones, **el Alfa Romeo 512**, el Pegaso Barajas, y el mítico Pegaso Z 102/103, conocido como "**el Ferrari español**", del que hablaremos más adelante.

Inició en Barcelona su actividad profesional, siendo director de talleres de la compañía Vallet y Fiol, en la que fabricaban motores para bombas de agua y eran distribuidores de los coches Hispano-Suiza. En Vallet y Fiol inventó el carburool, un carburante para los Hispano-Suiza que vendía esta compañía, para los cuales no disponían de combustible.

En 1920 formó su propia marca de coches, **la Sociedad Anónima de Motores Ricart-Pérez** junto con Francisco Pérez de Olaguer, orientada a la fabricación de motores para usos industriales.

Durante 1929, Ricart ya se había establecido como consultor y proyectista independiente, llegando a proyectar interesantes motores que construyó Hispano-Suiza. Sin dejar sus funciones de asesor, **contactó con importantes marcas tales como Saurer, Mercedes-Benz, Alfa Romeo o Lancia**, para comprar autobuses para la empresa de transportes urbanos de Valencia, donde comenzó a trabajar en 1935 en la gerencia de la empresa de autobuses de Valencia, y donde tuvo ocasión de contactar también con numerosas empresas extranjeras. Su contacto más importante fue con **Ugo Gobbato, director general de Alfa Romeo**. La empresa había sido nacionalizada en 1933, y bajo el control del Gobierno de Mussolini se enfocó en aeronáutica y transporte.

En su oficina de Barcelona se vuelca en tratar de encontrar soluciones a los problemas planteados por la firma milanesa, cosa que logra, por lo que pasa a recibir cada vez más consultas, lo que exige desplazamientos muy frecuentes a Italia, a la sede de Alfa Romeo, con cuyos responsables técnicos iba teniendo cada vez más y mejores relaciones profesionales y personales. Wifredo residía en Barcelona, pero se pasaba mucho tiempo en Milán, casi más tiempo que en Barcelona. **Así que el presidente de Alfa Romeo de aquel entonces, Hugo Gobatto, le comentó que podría mudarse a Italia** dado que se pasaba más tiempo allí que en su lugar de residencia. El ingeniero español aceptó y primero se mudó él, para luego, meses después, hacerlo su familia.

Llegados a este punto, hay que comentar un hecho interesante. **José Antonio Primo de Rivera**, se encontraba en ese momento desde marzo de 1936 preso en la cárcel Modelo de Madrid. Y desde allí, con fecha 8 de mayo de 1936, José Antonio escribió una carta escrita en francés a su amigo Eugenio Coselschi (1888-1969), presidente de los CAUR (Comitati d'Azione per l'Universalità di Roma), la Internacional Fascista con sede en Roma, de la que José Antonio era miembro fundador de su sección española, que fue reproducida dos años después, en

“José Antonio: Presente!”, en la revista “L’idea di Roma” nº 5 (noviembre de 1938), que era un suplemento mensual teórico al semanario de información de los CAUR, dirigido por el mismo Eugenio Coselschi, al que José Antonio dirige esta carta, y que actualmente está incluida en la última edición de las Obras Completas de José Antonio (edición de 2003). La carta escrita y rubricada por José Antonio es textualmente ésta:

“Cárcel de Madrid, 8 de Mayo de 1936

Eugenio Coselschi.

Mi querido amigo:

Le presento a mi camarada Wifredo Ricart, que se va a Italia y que desea muy vivamente ponerse en contacto con nuestros amigos italianos. Le ruego le considere como un falangista de primera hora y le agradezco a usted por adelantado las gentilezas que a buen seguro encontrará en su casa.

Yo estoy encarcelado, como usted sabe, y tres mil de los mejores camaradas conmigo. Ocupamos las prisiones de toda España. El entusiasmo por nuestro movimiento aumenta día a día.

Con la esperanza de verle pronto queda, como siempre, su amigo sincero,

José Antonio Primo de Rivera

[rubricado]”

De esta carta podemos extraer varias cosas interesantes:

1.- Es una carta escrita por el Jefe Nacional de la Falange al presidente de la Internacional Fascista italiana, al que trata de sincero amigo puesto que ya se conocían personalmente, pues habían coincidido en el 2º Congreso fascista de los CAUR en Montreux (Suiza) en 1935, y escrita en 1936, es decir, el

último año de vida de José Antonio, quien, como vemos, seguía en contacto con el presidente de los CAUR.

2.- Le presenta a **Wifredo Ricart** como “un falangista de primera hora”, porque se va a Italia y quiere contactar “con nuestros amigos italianos”. Con esta expresión dirigida al presidente de la Internacional Fascista, es evidente que José Antonio considera a los fascistas italianos como “nuestros amigos”.

3.- José Antonio aprovecha la carta para informarle al presidente de la Internacional Fascista italiana cual es su situación personal y la de la Falange en ese momento (mayo de 1936). Por cierto, que ese mismo mes, mayo de 1936, varios testimonios indican que fue cuando Ramiro Ledesma fue a visitar a José Antonio a la cárcel Modelo de Madrid donde se encontraba preso.

Y así, Wifredo Ricart se fue a Italia. **En julio de 1936, Ricart estaba en Roma cuando comenzó la guerra civil en España. Desde allí se puso a disposición de los nacionales como asesor aeronáutico, si bien su familia se trasladó a Roma y fue fichado por Alfa Romeo.** Por primera vez en su vida Wifredo pudo desplegar todo su talento, apoyado en grandes medios materiales y personal muy cualificado. **Así, poco después de empezar la guerra civil española, la colaboración de Italia con el bando nacional llevó a Ricart a entablar relaciones con altas personalidades de dicho bando, al ser él un enlace idóneo por su nacionalidad y conocimientos específicos en un tema importante como era el de la aviación, lo que prueba una vez más, que era la aviación la actividad principal de Alfa Romeo.**

Empezó trabajando en motores diésel, comenzando a trabajar en Alfa Romeo, en Milán, y donde conoció a su presidente, Ugo Gobbato, empezando a trabajar en labores relacionadas con la parte aeronáutica de Alfa Romeo llegando a ser Jefe de productos y de proyectos especiales, entre los que estaban los

coches de carreras, pues la filosofía de trabajo de ambos era muy similar. Mussolini fue uno de los mandatarios que apoyó con hombres y material al ejército de Franco, lo que aumentó las exigencias productivas por ejemplo de Alfa Romeo, que también fabricaba motores de aviación.

La II Guerra Mundial le sorprendió en Italia, siendo nombrado en 1940 director de los Servicios de Proyectos y Experiencias y responsable de competición de dicha compañía, colaborando con **Enzo Ferrari**. Wifredo estuvo en Alfa Romeo un total de nueve años. Lamentablemente, cuando Italia entró en la guerra en 1940, **casi todos estos coches que aparecieron en torno a 1940-41, en plena guerra, no tenían ya carreras donde correr** y quedaron inéditos pero, a pesar de ello, se les cita en numerosos libros y estudios dado lo avanzado de sus diseños.

En 1945 retornó a España tras escapar de Italia monte a través, viviendo momentos muy complicados en aquellos días, huyendo de una posible muerte, pues varios ingenieros de Alfa Romeo, entre ellos el mismo Ugo Gobatto, fueron asesinados acusados de colaboracionistas. **Ricart estuvo varios meses en paradero desconocido, ni siquiera su familia sabía nada de él.**

A finales de 1945, cuando volvió a España, preparó su marcha a los EEUU, tentado por una buena oferta de la importante firma norteamericana Studebaker, pero el ingeniero **Juan Antonio Suanzes** le convenció para quedarse en España y reconstruir la estropeada industria automovilística española con apoyo del Estado a través del recién creado INI, y constituir el Centro de Estudios Técnicos de Automoción (CETA), con sede en Madrid, incorporando a dos docenas de ingenieros de Alfa Romeo (que estaban desempleados), empezando a trabajar para el INI. Participó en la creación de ENASA para crear una industria automotriz autóctona, en las antiguas instalaciones de Hispano-Suiza en el barrio de La Sagrera, en el área metropolitana de Barcelona, y trabajó en el diseño y fabricación de sus míticos automóviles deportivos Pegaso, desde 1951 hasta 1957. Su presencia como consejero de la

entidad duró hasta 1958. Ricart obtuvo resultados de mucho interés en el CETA, gracias a las investigaciones en torno a nuevos tipos de motores y sistemas de frenado.

Para quien le guste la historia de los vehículos y la «memoria histórica», si la industria automovilística ha tenido algo que ver con nuestro país ha sido por el empeño de un puñado de emprendedores, entre los que destacan, entre otros: Eduardo Barreiros, Elizalde, Pedro Serra, Eusebio Cortés (Automóviles Eucort), y por supuesto, **Wifredo Ricart**.

Les gustará conocer la historia del Pegaso, el “Ferrari español”, que se fabricó entre 1951 y 1958, en el período de la postguerra y en los años de la autarquía, cuando ya se había acabado el aislamiento internacional del franquismo, porque esto también es “memoria histórica”. España entonces todavía estaba en precario por falta de financiación, pero tenía una buena cosa aquella España, **y era la soberanía económica, de la que un ejemplo fueron los astilleros**. Cabe señalar que entonces, la parte del capital extranjero en las empresas del INI (Instituto Nacional de Industria) no podía superar el 24%. Del INI surgieron a finales de los años 40, SEAT, ENDESA, ENSIDESA y Repsol, entre muchas otras, y entre ellas, la empresa pública ENASA también.

Desde su puesto de presidente, el ingeniero **Juan Antonio Suanzes Fernández** (1891-1977), encargó a Wifredo Ricart la creación de ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones), empresa pública cuna de la marca de camiones y automóviles Pegaso.

Y así, a Ferrari le salió un competidor, cuyo productor era mejor: el Pegaso Z-102 y Z-103, fabricado por la empresa pública. ¿Quién dijo que en una «empresa pública» todo se relaja y nunca se es capaz de alumbrar proyectos geniales? Lo dicen los mentirosos, esto es, los neo-liberales. (Mirad el vídeo y luego juzgáis).

Para la realización de su proyecto del Pegaso Z-102, se dieron

los siguientes pasos:

En febrero de 1940: publicación en el BOE del Plan Nacional de Motorización de España, en el que se especificaba y programaba la fabricación de vehículos pesados, furgones y automóviles, encaminado a corregir las grandes carencias en España después de la guerra.

En septiembre de 1941: se creó el Instituto Nacional de Industria (INI) en el que su primer presidente fue el ya citado **Juan Antonio Suanzes**.

En enero de 1946: se fundó por parte de Wifredo Ricart, el Centro de Estudios Técnicos de Automoción (CETA), del que Ricart era el director general. La sede central se instaló en Madrid, y Ricart incorporó un equipo de ingenieros y técnicos que habían colaborado en el equipo de Alfa Romeo.

En octubre de 1946: el INI creó la Empresa Nacional de Autocamiones, S.A. (ENASA), en la cual Ricart fue nombrado consejero delegado. Al mismo tiempo el INI forzaba la venta de la Hispano-Suiza, instalada en Barcelona en el sitio que ocupa el parque de la Pegaso, porque lo consideraba imprescindible para el desarrollo del Plan de Industrialización.

Y finalmente, en 1951: presentación del Pegaso Z-102 en el Salón del Automóvil de París, y obtención de la mención de honor.

La salida de Wifredo Ricart de ENASA supuso una de las más oscuras historias relacionadas con Pegaso. En ese momento se comenzó con una destrucción sin precedentes de todo lo que tenía que ver con los deportivos creados por Ricart, sin hacer excepciones: bloques de cilindros, llantas, volantes, planos, moldes... tras esto, se firmó un acuerdo con Leyland, que ya propuso un intercambio a Ricart tiempo antes. De este acuerdo nació el Pegaso Comet, mientras en 1959 Wifredo Ricart se posicionaba como presidente de Lockheed. Ahí trabajó como consultor hasta 1965, cuando cumplió 67 años.

Dos años antes de su muerte, Wifredo Ricart se sinceró sobre tu trayectoria vital: **“Siempre he cumplido con mi deber. Estoy satisfecho, porque dediqué la vida a trabajar en algo que me gustaba mucho. Sí, he trabajado, pero he llevado una vida fantástica. Me lo he pasado muy bien con mi trabajo”**.

Wifredo Ricart murió en Barcelona, después una prolífica vida, el 19 de agosto de 1974, dejando en sus trabajos la habilidad de su curiosidad y las intenciones de mejorarlos, y dejando

atrás una vida llena de proyectos, ideas y empujes para adelantar la industria tanto del automóvil como aeroespacial. **Un hombre que sentó las bases de muchos de los elementos que el mundo del automóvil tomó como esenciales a lo largo de las décadas siguientes.**