

La Font de Canaletes

Esteban Sala Cañadell, progenitor de Esteban Sala, nació en 1881 en la comarca del Vallès Occidental, concretamente en el municipio de Castellbisbal. Era el cuarto hijo de un vinatero, pero él prefirió aprender el oficio de la confitería en Girona. Al terminar sus estudios y no disponer de dinero para poder montar su propio negocio, decidió mudarse a Barcelona para



Esteban Sala Cañadell. Foto cedida familia Sala.

trabajar en el establecimiento de su tío, que era propietario del café Petit Pelayo, en el número 7 de la Rambla de Canaletes. Su espíritu emprendedor, sin embargo, no le permitió acomodarse demasiado, y en 1901 decidió arriesgarse y alquilar su propio negocio pidiéndole algún dinero a su pariente, después de observar cómo se formaban largas colas alrededor de la popular fuente de Canaletes para recoger agua —una práctica habitual en los puntos de acceso a las aguas públicas que salpicaban la geografía de nuestro país—. Esteban Sala Cañadell decidió entonces abrir su negocio a pocos metros de la fuente, arrendando uno de los quioscos que había instalados en aquellos primeros años del siglo xx, y que en aquellos tiempos eran unos barracones de madera propiedad del ayuntamiento. Sala Cañadell decoró el establecimiento con cierto gusto en la medida de sus posibilidades, y decidió que vendería aguardientes, anises y agua de Canaletes, en la que vertía horchata, anís o azucarillos. Con incesante trabajo y mucha vista comercial hizo despegar el negocio, que fue todo un éxito. El propio Esteban Sala hijo definía así las líneas de actuación de su progenitor en una entrevista para el diario *La Vanguardia*: «Mi padre, inquieto e innovador, no tardó en dar a conocer en el quiosco unas sodas venidas de Norteamérica, que eran unos jarabes que se regaban con sifón».¹

El año siguiente, durante las Festes de la Mercè de 1902, el quiosco de Canaletes recibió también un inesperado impulso consiguiendo el tercer lugar en el concurso que premiaba las calles, fachadas y balcones decorados e iluminados con mayor gusto y originalidad. Esteban Sala prosiguió con su actividad al frente

¹ Permanyer, L. (12 de julio de 1987) *La Vanguardia*, pp. 24-25.



Quiosco de Canaletes, hacia 1925. Foto cedida familia Sala.

del negocio y una vez consolidado, ya en el año 1906, encarga al pintor Antonio Utrillo la decoración del establecimiento, construyendo este una formidable obra modernista en la que el mármol blanco era el signo de distinción. Por todo ello, el pequeño comercio fue adquiriendo popularidad, lo que propició que se abrieran nuevos locales de venta de refrigerios e impulsó la zona de las Ramblas como un área de indudable valor comercial. Gracias a esto, muchas marcas y negocios de muy diversa índole contemplaron el entorno de la Rambla como un buen sitio para promocionar sus productos.

Otro factor que propició la buena acogida del negocio de Sala Cañadell fue que el rotativo madrileño *El Sol* abriera una delegación justo enfrente del quiosco que regentaba. En una época en la que los medios de comunicación, tal y como los conocemos, no existían —todavía no había radio ni televisión— pero en la que ya el fútbol levantaba pasiones, diferentes locales exhibían a la entrada de sus instalaciones los resultados futbolísticos de la jornada. La pizarra de la delegación de *El Sol*, de gran tamaño y colocada en plena calle, servía de punto de reunión para que docenas de aficionados del Barça se



Bar Canaletes, inaugurado en 1916. Foto cedida familia Sala.

encontraran y pudieran seguir de cerca los resultados de los encuentros. El quiosco de Sala empezó entonces a servir de espacio de celebración para muchos corros de aficionados al F.C. Barcelona que manifestaban su alegría al conocer los marcadores futbolísticos, y a los que el establecimiento de Sala Cañadell surtía de bebida y comida cuando lo necesitaban. El ser estos primeros años del siglo XX los del auge del balompié, aseguró que la afluencia de clientela en el quiosco de Canaletes estuviera garantizada. El propio Esteban Sala hijo refiere, en *La Vanguardia*, lo que acontecía aquellos años: «El encargado del bar del

campo del F.C. Barcelona, que entonces estaba en la calle Indústria, era el mismo que el del quiosco, y telefoneaba a media parte para dar cuenta de cómo iba el partido, porque si se preveía un triunfo mandaba preparar muchos bocadillos y bebidas para que los hinchas pudieran celebrar la victoria».

Lejos de acomodarse, y viendo que el negocio cada vez iba mejor, Esteban Sala Cañadell, que era muy imaginativo y emprendedor, decide inaugurar el 24 de julio de 1911 un nuevo local llamado American Soda, en la calle Sant Pau nº 2, casi esquina a la Rambla. Fue el primer bar estilo americano con el que contó la



Granja Royal, en la calle Pelai 58. Foto cedida familia Sala.



Interior de la Granja Royal. Foto cedida familia Sala.

Ciudad Condal y en el que Sala hizo gala de su ingenio poniendo de moda el aperitivo. Contaba con restaurante y fue el primer establecimiento en Barcelona que permanecía abierto día y noche.

Aparte de su actividad al frente de los negocios que regentaba, Esteban Sala gustaba de viajar y permanecer atento a las novedades comerciales que observaba durante sus desplazamientos al extranjero, para luego poder incorporarlas a sus establecimientos. Fue en Francia donde descubre las patatas *chips*. Un *mâitre* le confesó que obtenía aquella maravilla gracias a una *machine* especial. Cuando al fin Sala le convenció para que se la enseñara, resultó que se trataba de un simple rallador de patata, que él mismo podía adquirir por unos pocos francos en cualquier ferretería. Y así lo hizo. Llegó al American Soda provisto de cuatro de aquellas revolucionarias *machines* y las patatas *chips* tuvieron una acogida espectacular. Tal fue el éxito de esta forma de freír patatas que su local llegó a servir, en una sola jornada, doscientos kilos de estas novedosas patatas fritas.

El éxito fulgurante del local hizo que toda aquella actividad llegara a oídos del Consistorio de Barcelona y las autoridades municipales vieron una buena oportunidad de ingresar dinero en sus arcas. Sacaron la concesión administrativa del quiosco a concurso público y Esteban Sala tuvo



Cervecería Baviera, situada en las Ramblas. Finales de la década de los 60. Foto cedida familia Sala.

que ver con impotencia cómo le arrebataban el fruto de su esfuerzo, y su bonito local pasaba a manos de un nuevo propietario. Aun así, con ánimo de hacerle competencia directa al que había sido su negocio, y a pesar del éxito que tenía el American Soda, Esteban Sala Cañadell invirtió su dinero nuevamente y fundó el Bar Canaletes, que inauguró el 19 de junio de 1916,

justo delante del que fue su quiosco, en el número 135 de la Rambla. Con el tiempo, en su establecimiento se llegaron a distribuir los cupones de los carnets de socio del F.C. Barcelona, y en su salón *dels Sports* se organizaron diversos encuentros de índole deportiva.

Otra curiosidad de la vida de Esteban Sala tiene que ver con un viaje que hizo a Turín para negociar

con la Cinzano, entre otros asuntos. Sala aprovechó para traer la primera cafetera exprés que hubo en España. Funcionaba a vapor, y se le ocurrió aprovechar la descarga periódica de aire hirviendo que provocaba el artilugio colocando un silbato que se hacía oír en toda la Rambla. Al oírlo, la gente comentaba: «És la cafetera del Canaletes!».

Además del Bar Canaletas, del American Soda y del Restaurant Confitería Royal, local este último que solo frecuentaba la alta burguesía y la aristocracia barcelonesa, Esteban Sala inauguró el 10 de octubre de 1919 la Granja Royal, en el número 58 de la calle Pelai, dedicando el establecimiento a la venta de lechería y sus derivados. La Granja Royal introdujo el consumo del yogurt en Barcelona —tan masivamente instalado en nuestras vidas hoy en día—, y el Kefir, una especialidad búlgara que consistía en leche fermentada altamente digestiva. La Granja Royal, al igual que todos los locales de su propiedad, estaba decorado con exquisito gusto, pues Sala Cañadell procuraba dotar de una personalidad única a cada uno de sus negocios, y que todos se beneficiaran de alguna especialidad en concreto que llamara la atención de los barceloneses de la época.

El 14 de abril de 1928 inauguró el Bar Eldorado, en el teatro del mismo nombre que había en la plaza de Catalunya esquina Bergara, porque también había invertido allí como empresario. Cuando se dio la circunstancia del cierre del teatro, Esteban Sala compró a los sucesores de su tío el Petit Pelayo,

que transformó por completo rebautizándolo como Cervecería Baviera; lo inauguró el 12 de octubre de 1929, localizando la cervecería en la planta baja y usando la principal como restaurante. Ese mismo año de 1928 se había inaugurado el Gran Casino de San Sebastián en la playa de Barcelona, del que Esteban Sala era accionista. Se trataba de un restaurante de gran lujo: servía un menú de 12 pesetas, el más caro de la ciudad. Además, extendiendo su influencia y sus inversiones a otras ciudades, Esteban Sala inauguró en 1929, en la madrileña calle de Alcalá, otro Baviera, donde promocionó los *canalons a la catalana* y *botifarra amb seques*. El éxito en Madrid de los canalones fue absoluto, pues en la capital de España todavía no se conocían. Algún tiempo después vino el Café Moka, que se inauguró en 1934 en la Rambla dels Estudis n° 8, en los bajos de Ràdio Associació de Catalunya y delante de los grandes almacenes El Siglo.

Esteban Sala Cañadell era un gran aficionado del Barça, en lo que se conoce como una de sus únicas distracciones: el fútbol. Es de reseñar que llegó a ser el vigésimo presidente del Club Blaugrana durante los años 1934 y 1935, y también que el punto donde toda la andadura de Sala comienza, el quiosco de Canaletes, fue derruido en 1951 por orden del Ayuntamiento de Barcelona, presidido entonces por el alcalde Antonio María Simarro. No obstante, la afición blaugrana no dejaría de acudir a la Font de Canaletes para continuar dando muestras de cariño por el barcelonismo.

Esteban Sala Soler

Esteban Sala Cañadell contrajo matrimonio con María Ana Soler, con la que tuvo cuatro hijos: Esteban, José Miguel, Herminia y María del Carmen. Esteban, el mayor, nació en Barcelona el 23 de marzo de 1909, en el número 135 de la Rambla de Canaletes, en el piso en el que vivían sus padres, y que años más tarde



Esteban Sala Soler, en su despacho. Foto J. Morera Falcó, cedida familia Sala.

se convertiría en el artífice de la creación de Siata Española.

Poco después de cursar el bachillerato, el joven Esteban Sala Soler estudió dos años en Inglaterra y otros dos en Lausana, Suiza, donde continuó su formación para aprender todo lo necesario sobre el mundo de la hostelería y poder así suceder a su padre al frente de los negocios familiares. Con tan solo 18 años ya había empezado a ayudar a su progenitor, que no le asignó responsabilidades concretas en ninguno de los locales que poseía, sino que prefirió mantenerlo a su lado para que se familiarizara mejor con el funcionamiento general de sus negocios. Juntos fueron propietarios de otros establecimientos menos importantes de Barcelona, como el bar del Hospital Clínic, el Salón Japonés, el Navarra, el bar de la Avenida de la Luz... entre otros.

En octubre de 1935, Esteban Sala Soler contrae matrimonio con Pilar Camps Regás, en la iglesia de la Mercè, en Barcelona. El banquete tuvo lugar en el Gran Casino Restaurant de San Sebastián, propiedad de la familia Sala. Fue una boda aristocrática celebrada por todo lo alto. El año siguiente nació su hija, Pili Sala Camps. Además de empresario, Esteban Sala Soler fue boxeador profesional, campeón de Catalunya de peso ligero, y político de derechas, falangista y regidor en la ciudad de Barcelona.

Cuando estalló la Guerra Civil, durante la ocupación de Mérida, Sala se encontraba en zona nacional escuchando la radio, y se enteró de que al mando de las tropas estaba el coronel Joaquín Peris de Vargas, vicepresidente del Barça en tiempos de Gamper, que había sido gobernador militar de Tetuán y su padrino de



Esteban Sala junto a su mujer, su hija Pili y sus suegros, a mediados de la década de los 40. Foto Suárez, archivo J. Cabot.

bautizo. Esteban Sala se puso en contacto con Peris de Vargas y le pidió servir junto a él. Pasó toda la guerra como su ayudante personal y se licenció con el grado de capitán al terminar la contienda. Ese mismo año de 1939, su padre, impulsor de todo el negocio familiar de hostelería, fallecía en San Sebastián a los 58 años.

Cuando Esteban Sala Soler pudo regresar a Barcelona se encontró con que sus establecimientos estaban irreconocibles y desvalijados. Tuvo la suerte de que algunas de las autoridades nacionales que fueron destinadas a Barcelona eran conocidos suyos

y no le resultó difícil obtener aquellas primeras materias que entonces escaseaban tanto: era la época del estraperlo. El café se compraba a escondidas y salía de Intendencia. Fue entonces cuando se creó la sociedad Establecimientos Sala, S.A., y sus cuñados fueron colocados como encargados para llevar los establecimientos.

Por otro lado, y para evitar que el F.C. Barcelona cayera en manos de algunos «rojos» que podían no estar fichados por las autoridades o ser catalanistas, algunos miembros del club blaugrana dan forma, en



Restaurante Milán, situado en el número 44 del Paseo de Gràcia de Barcelona. Foto Centelles, cedida familia Sala.



Familia Sala. A la derecha de la imagen Esteban Sala y su mujer. Frente a ellos su hija Pili. Barcelona, 1954. Foto Centelles, cedida familia Sala.

enero de 1940, a un nuevo equipo directivo en el que Esteban Sala ostentó el cargo de tesorero. Este compromiso fue provisional hasta el mes de marzo de 1940, en el que se nombró a los nuevos y definitivos directivos del Barça, entre los que ya no se encontraba Esteban Sala.

A principios de los años cincuenta, Sala decide independizarse y fundar su propia sociedad: Esteban Sala, S.A., quedándose con el Baviera y el recién inaugurado Milán. Este último estaba situado en Paseo de Gràcia 44-46, esquina Consell de Cent, y el inmueble había sido diseñado por el arquitecto García Borbón, y decorado por Carrera. Se inauguró en 1946 y destacaba por ser un local lujoso y de servicio impecable, donde los camareros vestían pantalón negro y chaqueta blanca. A la entrada del establecimiento se encontraba el bar, y el salón de reuniones en la planta noble. Trató de darle la atmósfera de las modernas cafeterías italianas de entonces. Allí introdujo el *panetone*.

Esteban Sala trabajaba desde su despacho en el número 58 de la calle Pelai, en la puerta 1 del principal, justo encima del que había sido uno de los locales de su padre, la Granja Royal, que ahora era de su propiedad. También era dueño, entre otros inmuebles, de un piso detrás del Café Moka. Este piso se lo cedió a Eduardo Baeza Alegría, gobernador de la Ciudad Condal desde 1947, quien había

expresado a Esteban su deseo de poder usar dicho inmueble, al parecer porque deseaba mantener allí sus discretos encuentros con la joven *vedette* Carmen de Lirio, de merecida fama. Sala contaba con información de primera mano sobre la frecuencia de tales citas, al servirles gratis los camareros del Moka cuanto deseaban consumir, pues el Café disponía de una puerta trasera que rendía a la plaza de la Villa de Madrid con Canuda, justo donde radicaba la discreta vivienda. Carmen de Lirio siempre negó tal relación íntima con el gobernador, y solía alegar, cuando alguien preguntaba al respecto, que se conocían simplemente por ser ambos de Zaragoza. Al estallar el escándalo sobre la citada relación, promovido y aireado por los falangistas después de la grave crisis política que desencadenó la huelga de tranvías de 1951, el gobernador telefoneó a su amigo Sala y le acusó: «¡Me has traicionado! ¡Tú te has ido de la lengua! La vas a pagar», dijo. En realidad, el que había hablado más de la cuenta fue un camarero del Café Moka. Pero aun así, y trastornado por las amenazas que sobre él se cernían, el gobernador Eduardo Baeza Alegría destituyó a Sala, que por aquel entonces era concejal del Ayuntamiento de Barcelona.

Pero Sala no era de los que se amilanan ante las dificultades. En su calidad de falangista, fue al encuentro de su amigo Mariano Calviño, jefe histórico local y muy influyente. Este consideró intolerable la reacción del gobernador, alegando que Sala había sido nombrado en representación del tercio corporativo y que el gobernador carecía de autoridad para cometer tal arbitrariedad. Calviño tampoco era de los que se acobardaban y logró que el caso se planteara, nada más y nada menos, en pleno Consejo de Ministros. Franco mantuvo a Sala, pero le «recomendó» que se tomara unas vacaciones que lo alejaran del lugar del conflicto. Esteban Sala marchó entonces a Milán como «exiliado», ciudad donde residió unos ocho meses. Allí, siempre atento a todo lo que se relacionaba con

su profesión, descubrió las bondades de la moderna Gaggia, la cafetera que obtenía el delicioso e incomparable café expreso. Compró una y, gracias a su influencia, le permitieron, ya de regreso a casa, llevarla consigo no solo en el avión, sino algo casi imposible por aquel entonces: pasar «de tapadillo» la aduana. La «torna» del caso de la *vedette* Carmen de Lirio fue una nueva y muchísimo mejor fórmula para hacer café, que gracias a las bondades de las nuevas cafeteras se conseguía más denso, aromático y gustoso, y que llegó a la oscura, gris y triste Barcelona en la embocadura del decenio de los cincuenta.

Aquella primera cafetera exprés se instaló en el Café Moka. Como curiosidad habría que mencionar que sobre ella colocaron un loro al que le enseñaron a repetir: «¡Moka! ¡Moka!». Aquel tipo de café, tan distinto de lo que hasta entonces se conocía, gustó mucho, además de las ventajas que presentaba la nueva cafetera, que gastaba menos café, conseguía un extracto más aromático, permitía vender más caro el producto y la gente lo prefería. Al lado de la cafetera había una tostadora a la vista, que perfumaba el ambiente. Cabe mencionar la divertida anécdota que salió publicada en el diario *La Vanguardia* acerca de aquella nueva cafetera y el loro que la «publicitaba». El loro que anunciaba a gritos «¡Moka!», se enamoró de una cacatúa que habitaba en un bar de enfrente y el animal, pese a que estaba atado con una gruesa argolla, estuvo royéndola durante meses hasta que escapó para ir al encuentro de la novia.²

2 Permanyer, L. (12 de julio de 1987) *La Vanguardia*, pp. 24-25.

Italia



Vista parcial del 36º Salone dell'Automobile di Torino, celebrado en el Palacio de Exposiciones de Turín en 1954. Foto Archivo storico FIAT.

Como se ha reseñado en el capítulo anterior, Esteban Sala viajó a Milán en 1954. Para «exiliarse» eligió esta ciudad, entre otras cosas, por ser un enamorado de Italia. Le gustaba todo: su gente, su idioma, sus coches, su música, su manera de vestir, su gastronomía... sentía una pasión por el país alpino que saltaba a la vista.

Vestía ropa italiana y era sumamente elegante y presumido. Se cuidaba.

Su entusiasmo por el mundo del automóvil le llevó a visitar aquel año el 36º Salone dell'Automobile di Torino. Siempre le había gustado conducir, pero aquella Muestra acentuó su afición todavía más. Se



Prototipo del autoscooter *Siata Mitzi*, 1954. Foto cedida Familia Ambrosini.

enamorado particularmente de los modelos de las marcas Ferrari y Alfa Romeo, y terminó adquiriendo un *Giulietta 1200* de color blanco, para más tarde hacerse con una de las veintiocho unidades producidas del *Ferrari 212 Export Berlinetta Touring* de 1951, con motor V12 de 2.562 centímetros cúbicos y caja de cambios manual de cinco velocidades. Con este automóvil corrió la Vuelta a Cataluña el año siguiente, junto a su amigo José María Perera.

En ese Salón de 1954, la sociedad italiana Siata, como tantas otras marcas, exponía sus novedades: el coupé *Daina* y el *Amica'54*; ambos eran deportivos de alta gama con motorización Fiat. También se presentaba el *autoscooter Mitzi B40*, pues Siata estaba experimentando con pequeños autos y este microcoche parecía tener futuro en el mercado. El año anterior ya había presentado el primer prototipo de este modelo, pero para 1954 se fabricó otro vehículo de pruebas mejorado y de líneas más modernas.

En el stand, Esteban Sala conoció y estableció contacto con Renato y Franco Ambrosini, gerentes de la firma carrocera Siata e hijos del fundador de la marca, Giorgio Ambrosini. Estuvieron conversando y, fascinado por sus modelos, Sala fue invitado a visitar la fábrica Siata en Turín una vez finalizado el Salón. Renato, ingeniero industrial, era el gerente y director técnico de la cadena de fabricación y montaje, y Franco se encargaba de la parte comercial, además de ejercer como piloto de pruebas, ya que una de sus pasiones era conducir. Le apasionaba pilotar aquellos coches y además era un gran automovilista. Esteban Sala y Franco Ambrosini hicieron buenas migas.

SIATA - AUTO TORINO y el autoscootter Mitzi B40

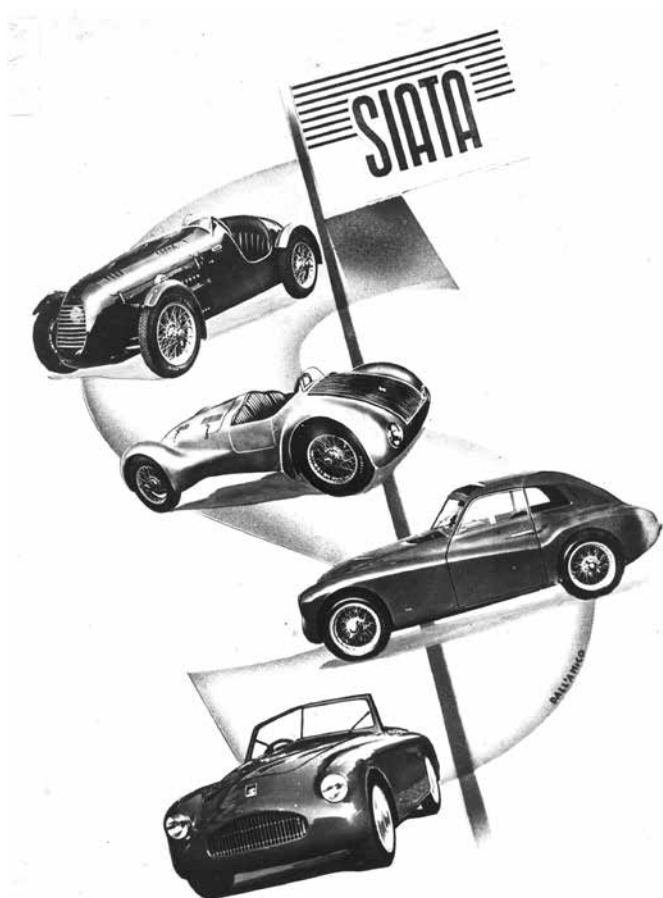


Instalaciones de Siata en Turín. Foto cedida familia Ambrosini.

Giorgio Ambrosini era una persona sin muchos estudios, pero con gran habilidad para la mecánica. Nació en 1890 en Fano, ciudad costera italiana, y a la pronta edad de cuatro años pasó a vivir a Turín. Sería allí, en 1926, donde fundó la Società Italiana Applicazioni Trasformazioni Automobilistiche (SIATA). La empresa, dedicada a carrozar, adaptar y transformar automóviles, pronto alcanzó un gran prestigio internacional no solo por sus carrocerías artesanales, sino también por su calidad a la hora de potenciar motores para grandes firmas como Fiat y Lancia —en su país—, y Chrysler —en los Estados Unidos—, entre otras. Las primeras transformaciones que realizó

Siata consistieron en modificar los motores de los *Fiat* 522, 524, 514 y 508. El montaje principal consistía en unas culatas especiales que mejoraban notablemente el rendimiento de estos motores, sobre los que Siata llegó incluso a instalar compresores. El propio Giorgio Ambrosini pilotó con cierto éxito sus autos en diversas competiciones de la época.

En los años treinta, alcanzaron un gran éxito en Italia las transformaciones de Siata realizadas sobre los *Fiat Balilla* y *Topolino*. El primero alcanzaría los 48 CV en el modelo más elaborado, frente a los 22 CV del modelo de serie, mientras que el *Topolino*, con una culata de válvulas en cabeza, llegaría a superar sin

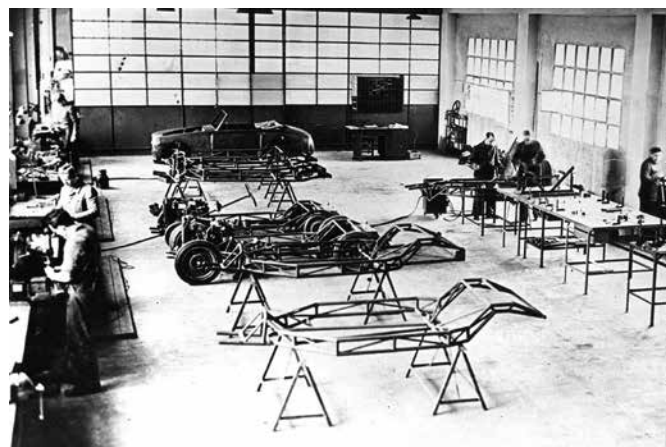


Cartel publicitario años 50. Foto archivo J. Cabot.

esfuerzo los 100 km/h. Después de la Segunda Guerra Mundial, Siata daría un ambicioso paso y comenzaría a fabricar automóviles de tipo deportivo y también utilitario, así como prácticas camionetas de carga. Uno de sus grandes éxitos de esta época fue el pequeño motor auxiliar *Cucciolo*, destinado a la motorización de bicicletas, cuya patente sería vendida años más tarde a la firma Ducati. En 1948 se presentó el *Besaglieri*, un automóvil deportivo de construcción muy compleja, con motor de 4 cilindros y 750 centímetros cúbicos, culata con doble árbol de levas, chasis tubular y suspensión

independiente. No sería, sin embargo, hasta la década de los cincuenta, cuando Siata alcanzaría su máximo esplendor tras elaborar bellas carrocerías sobre autobastidores Fiat y crear así automóviles de diseño propio, como el *Siata Amica* y el *Daina Sport 1400*. El *Amica* había aparecido en 1949 y era un precioso *cabriolet* de dos plazas que incorporaba el motor de los *Fiat 500 C*, pero incluía un novedoso chasis tubular construido por la propia Siata. Hacia 1950 se presentó el *Daina Sport*, montado sobre el autobastidor del *Fiat 1400*, con una potencia incrementada de 65 CV frente a los 44 CV del modelo de serie. En 1952 apareció el *Siata 208*, un modelo construido sobre la base del *Ford V8*, al cual se le adaptó un cambio de 5 velocidades y una nueva carrocería, que remarcaba así el carácter deportivo del vehículo. El 208 dio paso, al año siguiente, al modelo *300 BC*, un auténtico purasangre descapotable con motor Ford de 8 cilindros y 400 CV de potencia. Además de Ford, Siata montó, en algunas de sus producciones, motores americanos de las marcas Crosley (750 centímetros cúbicos) y Chrysler (V8).

Durante la visita de Esteban Sala a la fábrica Siata de Turín, los Ambrosini le presentaron el proyecto *Mitzi* y su valoración en el mercado. Al finalizar la



Interior factoría Siata en Turín. Años 50. Foto archivo J. Cabot.



Siata Daina coupé y Amica 750 (1950). Foto archivo J. Cabot.



Siata Daina Sport de 1952. Foto archivo J. Cabot.



208 S Gran Turismo, sobre chasis Siata y mecánica Fiat V8. Diseño Bertone, 1952. Foto archivo J. Cabot.



Siata Daina cabriolet, diseño Farina (1950). Foto archivo J. Cabot.

SIATA
TORINO

"Amica '50"

la piccola vettura di gran lusso
derivata dalla FIAT 500

- telaio speciale scudato
- motore a iniezione SIATA di 20 cav.
- comando cambio al volante
- 110 Km. all'ora
- carrozzeria « Benetton »

... per il gusto di guidare l'automobile...
... per gli automobilisti di buon gusto ...

il coupé "Daina"

"Daina", la vettura per il gran turismo veloce
derivata dalla FIAT 1400

- telaio scudato rigidissimo
- motore elastico e molto potente
- cambio a 5 velocità con V. surmultiplicata
- carrozzeria coupé a trasformabile a 3 posti - (costruzione Sublimassi facile)
- 130 Km. all'ora.

la "Daina" trasformabile

SIATA - Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori - TORINO
VIA LEONARDO DA VINCI, 22 - 22 - TELEFONI 290.952 - 290.953 - 290.954 - TELEGRAMMI: SIATA - TORINO
30 aprile 1950 AUG 1 2 1950

Publicidad años 50. Foto cedida.

visita se dirigieron al lugar donde se guardaba el prototipo del *Mitzi*. El *autoscooter* estaba creado íntegramente por Siata. No se elaboró sobre el autobastidor de ningún Fiat, sino que era totalmente de diseño propio. En la fábrica había dos unidades de este microcoche, ambas ocultas bajo una lona, en un rincón del almacén de la nave.

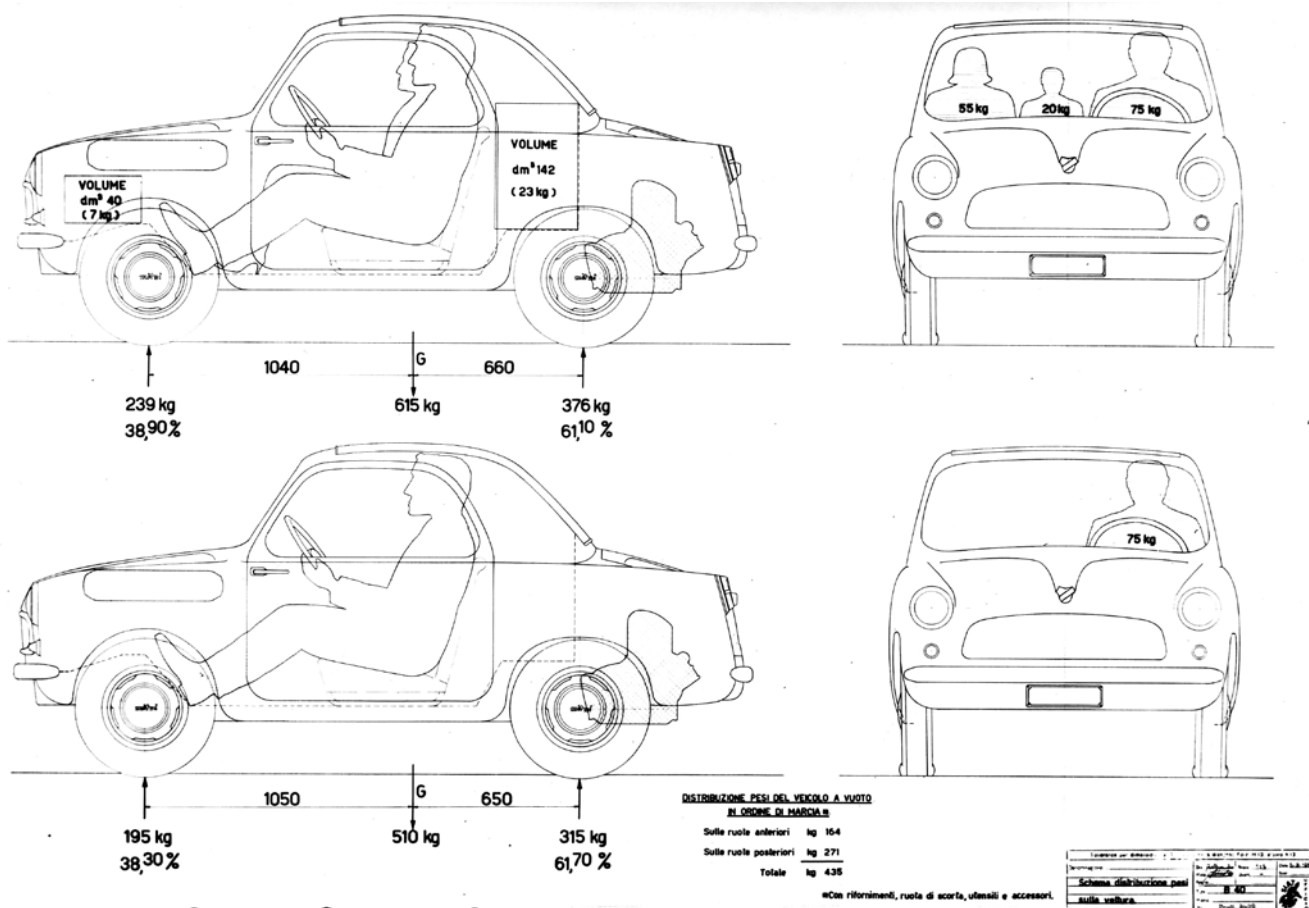
Los Ambrosini crearon el *Mitzi* con la idea de ayudar a motorizar el país produciendo un coche a bajo coste. El proyecto fue iniciado en 1949 y desarrollado a partir de 1953 por Leoni y Farinelli, del departamento técnico de Siata. Después de un primer proyecto se elaboró un prototipo, que al año siguiente sufrió

mejoras en cuanto a mecánica y diseño. Ya en 1954, el departamento técnico elaboró dos nuevos prototipos y ambos montaban idénticos motores traseros de 2 cilindros a cuatro tiempos de 434 centímetros cúbicos, con refrigeración forzada por aire y con una potencia de 12 CV a 4.100 rpm, alcanzando una velocidad máxima de 85 km/h., bajo consumo, suspensión independiente a las cuatro ruedas, dirección de cremallera, carrocería con capacidad para 2-3 personas y techo abrible. Su construcción, en caso de poderse llevar a cabo bajo fabricación en serie, era muy simple, lo que permitiría que el vehículo fuera muy asequible al público gracias a su módico precio. Era un proyecto sumamente interesante, hasta el punto en que un alto directivo de Fiat propuso: «*Perché invece di studiare una nuova macchina, non compriamo il progetto Siata?*».³

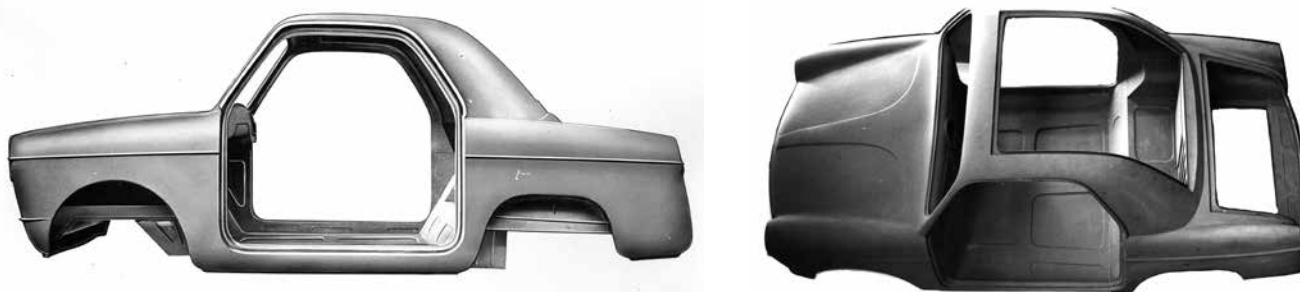
Ese año, en 1954, se presentó el *Mitzi* en el Salone dell'Auto di Torino, y junto al stand de Siata estaban los carroceros Moretti, Nardi & C. y Zagato. El *Mitzi* tuvo buena acogida como novedad, pero algo no funcionó. Renato observó cómo la directiva de Fiat lo miró con recelo, pues el *Mitzi* iba a ser una dura competencia para el nuevo proyecto que ya estaba en camino: el *Nuova 500*. Fiat lanzó al mercado el *Nuova 500* tres años más tarde, en 1957, pero en 1954 el proyecto se encontraba en una fase muy avanzada, y se acababa de construir un prototipo en escayola del futuro modelo. El programa estaba dirigido por el ingeniero Dante Giacosa.

Siata no podía hacerle la competencia a Fiat, pues además de la amistad entre Giorgio Ambrosini y el director de la propia Fiat, Vittorio Valletta, la afamada compañía italiana era la madre de Siata; era quien le suministraba los chasis, recambios, motores y autobastidores. Por todo ello Renato tuvo claro que el

3 ¿Por qué en lugar de estudiar el desarrollo de un nuevo coche (refiriéndose al *Nuova 500*) no compramos el proyecto de Siata? (Nota del A.).



Distribución de pesos en el Mitzi. Foto cedida familia Ambrosini.



Carrocería del Mitzi. Foto cedida familia Ambrosini.



Maniquí *Siata Mitzi*. Foto archivo J. Cabot.

modelo no se podía comercializar en Italia y renunció rotundamente a la producción en serie para su país.

Renato Ambrosini y Esteban Sala siguieron teniendo contacto y encuentros frecuentes. Esteban estaba muy interesado en el microcoche *Mitzi*, y no tardaron en mencionar la posibilidad de producir el coche en España. Además de su fabricación y venta en la península ibérica, también se podría vender parte de esa producción a Argentina, entonces presidida por el político y militar Juan Domingo Perón, amigo personal de Francisco Franco, que entonces dirigía los

destinos de España, y con el que Esteban Sala tenía cierta relación.

Cuando Sala volvió a Barcelona, de su larga estancia en Italia se trajo, además de la cafetera Gaggia para su establecimiento, la intención de crear una nueva fábrica de automóviles para producir microcoches y venderlos en nuestro país, para además, si todo salía bien, extender su negocio a Argentina. Al poco tiempo de regresar, y pensando en sus negocios de hostelería, cerró el trato con la firma de cafeteras Gaggia, de Milán, y se hizo con la licencia de fabricación

para España, creando junto a su cuñado, Carlos de Villalonga Taltavull, casado con su hermana pequeña, María del Carmen Sala, la sociedad Gaggia Española, S.A.

Mientras todo esto ocurre, Jawa, fábrica checoslovaca de motocicletas, muestra interés en el *Mitzi* y propone a Siata la producción en serie. Tras un rápido acuerdo, Renato y Franco Ambrosini viajaron a Praga con un prototipo del *Mitzi*, que fue presentado a la dirección general de Jawa. Finalmente el asunto no prosperó.

En 1955, gracias al interés mostrado por Piero Dusio, de Cisitalia, Siata firmó un contrato con una sociedad argentina financiada por el gobierno presidido por Juan Domingo Perón, gran apasionado del automóvil. El acuerdo fue que Siata fabricase un primer lote de 5.000 unidades y las enviase a Argentina. El montaje se llevaría a cabo en una de las plantas de la fábrica Ryrsa (Rosati y Cristofaro Industrias Metalúrgicas, S.A.) establecida en Buenos Aires.

La empresa Ryrsa se dedicaba a la fabricación de maquinaria industrial y agrícola y construcciones metálicas en general. Las plantas estaban situadas en el barrio de San Nicolás, de Buenos Aires, y en las ciudades de Arrecifes y Quilmes. Coincidente con el plan de industrialización del país establecido por Perón durante la década de los cincuenta, la dirección de Ryrsa decidió incursionar en el mercado automotriz bajo la dirección técnica del ingeniero turinés Giovanni Rossi, dando el puntapié inicial con una versión nacional y licenciada del *Mitzi*.

A mediados de 1955 los primeros prototipos son presentados en el *hall* central del edificio YPF en la avenida Diagonal Norte. Allí se muestran al público el *autoscooter Mitzi B40* junto al sedán dos puertas *Gilda S500* (nombre de la esposa de Rosati), y la *pick-up Gauchito*, basada en el modelo anterior. Por su parte el *Gilda* era un proyecto íntegramente desarrollado

en Argentina, desde su mecánica hasta la carrocería y el chasis. El motor era de cuatro cilindros en V a 90° de 1.792 centímetros cúbicos y 55 HP. Había sido diseñado y fabricado por la empresa Canteri, S.A. bajo la supervisión del ingeniero Rossi. La *pick-up Gauchito* presentaba características similares al *Gilda*, pero con un motor de 50 HP.

El objetivo era montar las unidades del *Mitzi* venidas desde Italia, y más tarde la fábrica argentina iría alcanzando gradualmente la autonomía constructiva y realizaría los pagos por los derechos a Siata. Un primer lote de 200 unidades fue enviado a Argentina a mediados de septiembre de 1955, mientras el país sufría un golpe de estado y Perón era derrocado. A consecuencia de esto, el crédito bancario se cancela por orden del nuevo gobierno y todo el ambicioso proyecto se desvanece, provocando a Siata pérdidas cercanas a los 200 millones de liras. Ante esta situación, y después de un nuevo acuerdo entre Renato Ambrosini y Esteban Sala, y con un inmediato apretón de manos, surge de nuevo la intención de la fabricación del *Mitzi* en España. Esteban Sala Soler registra SIATA ESPAÑOLA, S.A. en Barcelona, el 21 de octubre de 1955, y aparece publicado en el Boletín Oficial de la Propiedad Industrial con el número 299076, donde además de la producción de automóviles se solicita la fabricación de motocicletas, velomotores, triciclos, motocarros y bicicletas.

A pesar de eso, Renato Ambrosini jamás vio con claridad a España como un país avanzado tecnológicamente, y no se terminaba de hacer la idea de traer el *Mitzi* a la península ibérica para iniciar su producción aquí. Al poco tiempo, Esteban Sala propone a Franco Ambrosini presentar el *autoscooter* en Barcelona, lo que provoca discusiones entre los hermanos Renato y Franco. Finalmente este último es quien se sale con la suya y viaja a Barcelona con una unidad del *Siata Mitzi*, y el *autoscooter* es presentado y expuesto



Presentación del *Mitzi* en Argentina en 1955. Salón de Exposición YPF. Foto agradecimiento Gustavo Feder.