

## TALLERES CARDE Y ESCORIAZA

La industria Carde y Escoriaza se fundó en 1897, surgió de la unión de los capitales del francés D. Gustavo Carde y del industrial español D. Nicolás Escoriaza. Esta nueva sociedad comenzó su producción en un taller ya existente propiedad del Sr. Escoriaza y como sucursal de la fábrica que el Sr. Carde tenía en Burdeos.



Plantilla de Carde y Escoriaza 1944  
Colección: Fernando Arnedo

Dicho taller estaba **situado en el “Camino de las alcachofas”**, actualmente María Moliner, trasladándose a principios de siglo XX a la **barriada de Cariñena**, entre las estaciones de Campo del Sepulcro (M.Z.A.) y la del ferrocarril de vía estrecha de Cariñena.

La nueva fábrica estaba **dividida en una serie de talleres**: carpintería de armado, carpintería de taller, montaje de tranvías, ebanistería y moldura, que posteriormente se amplió a taller de montaje, desecación, nave de maquinas, depósitos de maderas, fragua y almacenes.

La tipología constructiva responde a las denominadas **fábricas de naves y de dientes de sierra o Shed**, dependiendo de la finalidad del taller. Las características de esta arquitectura, son las naves cubiertas a dos aguas, con grandes ventanales en el muro y construidas casi exclusivamente en madera; material utilizado tanto para los soportes como para los forjados.



Tranvía tipo 214 año 1953 Archivo  
Manuel Ángel Escoriaza

En **1900** comenzó la **fabricación de tranvías de tracción eléctrica** para distintas ciudades españolas y en **1909** la de **coches** para las distintas compañías ferroviarias existentes en España.

También fabricaron la **carpintería** de la **línea del ferrocarril de Madrid- Ariza**, la estación de Medio día de Zaragoza (M.Z.A.), mobiliario para hoteles y palacios, puentes (cabe destacar el puente de entrada al velódromo de los **Campos Elíseos**), los coches de tranvías de Leganés, Irún, San Sebastián y Zaragoza, así como la construcción de coches para el **Metro de Madrid**.

Entre **1914 y 1920** se realizaron actividades relacionadas con el entonces naciente sector **aeronáutico**, construyendo **avionetas e hidroaviones** para el **Ejército**.

En **1920** la familia Escoriaza compra la mayoría de las acciones de la empresa y se constituye con el nombre de **Material Móvil y Construcciones, S. A.**, en esta nueva etapa la compañía apuesta por la **fabricación de material móvil de alta calidad**, ampliando el prestigio y notoriedad que ya tenía la empresa, haciéndose embajadora de la calidad y del buen hacer de las industrias de Zaragoza por toda la nación y por otras muchas ciudades del mundo.

En **1930** se comienzan a fabricar los primeros **automotores diesel y los primeros coches metálicos**.

En **1941**, con la constitución de Renfe, se comienzan a realizar trabajos de **reparación y modernización** del material de las antiguas compañías ferroviarias, inservible tras la Guerra Civil.

En **1954** la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles (**CAF**), **adquiere el control** de la empresa Material Móvil y Construcciones, S.A.



Factoría de Material Móvil y Construcciones  
1960 Archivo CAF

Una de las situaciones más delicadas que tuvo que afrontar la nueva dirección de la empresa, se produjo el **26 de Julio de 1957** al declararse un **incendio** de grandes dimensiones que asoló gran parte de la fábrica, lo que motivó una reforma completa de la misma.

En los **años sesenta** la empresa de Material Móvil disponía de **1.300 trabajadores** en su plantilla, un **capital social de 110 millones** de pesetas y unas instalaciones con una superficie de **100.000 metros cuadrados**, la mitad de esta superficie estaba formada por naves cubiertas provistas de los últimos adelantos y de una instalación de **5.000 metros de vías** de diferentes anchuras.

En **1967** se comienza la construcción de una **nueva factoría**, situada próxima al Polígono Industrial de **Cogullada**, contaba con su propio enlace con el ferrocarril, y estaba próxima a la entonces carretera a Barcelona (N-II).

En **1971**, Material Móvil y Construcciones, S.A. es **absorbida por la Compañía Auxiliar de Ferrocarril**, dando lugar a la actual Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF).

Ese mismo año se termina el **traslado a su nueva factoría en la Avd. Cataluña**.

### **VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y AGRÍCOLAS, S.A. (V.I.A.S.A.)**

En **1959** Material Móvil y Construcciones, S.A., crea **Vehículos Industriales y Agrícolas, S.A.**, ese mismo año se conceden las licencias de importación de maquinaria y componentes, por parte del Ministerio de Comercio.

Las primeras unidades de **Jeep** se ensamblaron con material mecánico procedente de excedentes americanos.

Debido a las exigentes leyes que controlaban la industria del automóvil de aquella época (Plan de Estabilización de la industria española), a partir de la unidad número **200 los vehículos son fabricados con componentes 100% nacionales**.



**Jeep en la entrada a la fabrica(Viasa años 60 Colección Mariano Rodríguez**

En estos primeros años además de los Jeep **CJ3-B** y del español largo o **CJ-6**, **VIASA** produjo los **tractores** de la firma italiana **Fiat**, en concreto los modelos **211-R** y **411-R**.

La producción de los **tractores Fiat** cesaría en **1963**, siendo trasladada a la firma gaditana Construcción Naval de San Fernando. Aquel mismo año, **VIASA lanza al mercado su tercer modelo, la furgoneta SV**, un producto diseñado totalmente en nuestro país y sin equivalente en la gama del fabricante norteamericano Jeep, ni en ninguna de sus filiales, repartidas a lo largo del mundo.

En **1968** se fabrican los primeros **Comando**, bajo licencia estadounidense, pero adaptados a nuestro mercado, con motores de cuatro cilindros de gasolina o diesel Barreiros. Las primeras unidades estuvieron en el mercado en los primeros compases de **1969**.

A principios de **1974 VIASA firma una cuerdo con Motor-Ibérica** en virtud del cual esta última pasa a comercializar los vehículos fabricados por la primera. En ningún caso se trato de una compra o absorción.

**Motor-Ibérica a demás de aportar su red comercial** más extensa que la de VIASA, que en la gran mayoría de los casos no eran concesionarios exclusivos, sino que compartían la venta de los Jeep con otras marcas de vehículos, aporta también su experiencia en ingeniería y calidad.

**Ebro–Motor Ibérica siguió fabricando los Jeep**, hasta la llegada del Nissan Patrol a mitad de los **años 80**.

*Colaboración de: **Pascual Orduna***  
**Asociación Cultural Paso a Nivel**