



# Los años olvidados de Bibendum

## La etapa americana de Michelin en Milltown

Diseño, ilustración y publicidad en las compañías del neumático (1900-1930)

Pablo Medrano Bigas

**ADVERTIMENT.** La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX ([www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)) i a través del Dipòsit Digital de la UB ([diposit.ub.edu](http://diposit.ub.edu)) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX ni al Dipòsit Digital de la UB. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX o al Dipòsit Digital de la UB (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

**ADVERTENCIA.** La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR ([www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)) y a través del Repositorio Digital de la UB ([diposit.ub.edu](http://diposit.ub.edu)) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR o al Repositorio Digital de la UB. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR o al Repositorio Digital de la UB (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

**WARNING.** On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX ([www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)) service and by the UB Digital Repository ([diposit.ub.edu](http://diposit.ub.edu)) has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized nor its spreading and availability from a site foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository is not authorized (framing). Those rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

# *Los años olvidados de Bibendum*

**LA ETAPA AMERICANA DE  
MICHELIN EN MILLTOWN**

.....  
Diseño, ilustración y publicidad  
en las compañías del neumático  
(1900-1930)

.....  
Tesis Doctoral presentada por Pablo Medrano Bigas  
Directora: Dra. Anna Calvera Sagué  
Tutor: Dr. Carles Ameller Ferretjans

.....  
Programa de Doctorado: Estudios Avanzados en Producciones Artísticas  
Línea de Investigación: Investigación en Imagen y Diseño  
Bienio 1990-1992

.....  
Departament de Disseny i Imatge  
Facultat de Belles Arts Sant Jordi  
Universitat de Barcelona

.....  
Barcelona, 2015  
.....

## **IMÁGENES Y DERECHOS DE REPRODUCCIÓN.**

Gran parte de las imágenes mostradas en la presente investigación pertenecen a instituciones, organizaciones y coleccionistas particulares que han autorizado su reproducción únicamente en la versión impresa, no estando permitida su utilización ni distribución en versiones digitales. Por tanto, los documentos digitales contienen imágenes que aparecen enmascaradas; para la correcta visualización de las fotografías e ilustraciones debe consultarse la versión impresa sobre papel.

Barcelona, junio de 2015.

# JULES HAUVETTE-MICHELIN, VICEPRESIDENTE

La biografía del vicepresidente y director general de la Michelin Tire Company de Milltown ha estado siempre cubierta por un velo protector, en la línea de celosa salvaguarda de la intimidad que ha caracterizado a los miembros de la familia Michelin. Su infancia y formación académica, sus primeros retos profesionales y la manera en que fue designado para llevar las riendas de la delegación americana, además de otros detalles familiares y de su ejercicio profesional, son esclarecedores para entender su política de actuación y la posición del grupo Michelin respecto al devenir de la aventura americana.

## 1. La tutela de Édouard Michelin

Jules Eugène Hauvette-Michelin nació el 9 de abril de 1881 en Orléans, en el Departamento de Loiret, y capital de la Región Central de Francia. Era el mayor de los seis hermanos –Jacques Maurice Théodore, Gabriel-Henri, Claire Berthe Marie, Antoinette Marguerite y Germaine Marie Juliette– fruto del matrimonio contraído en 1880 por Marie Eugénie Joséphine Michelin, hermana de André y Édouard Michelin, y Maurice Paul Amédé Hauvette, un prominente militar Coronel del 16º Regimiento de Artillería y Caballero de la Legión de Honor del Ejército de Francia.

Parece ser que Jules pasó su infancia en Clermont-Ferrand, primero los veranos y finalmente viviendo en la gran mansión de su abuela materna junto a su madre, sus hermanos y hermanas y su tío Édouard Michelin<sup>1</sup>. Más tarde, sus padres se establecieron durante un tiempo en Versailles para luego trasladarse, en 1903, a la población de Bizerte; Jules permaneció en Clermont-Ferrand tutelado por Édouard y su mujer Marie-Thérèse y viviendo con ellos. En julio de 1897, con dieciséis años, obtuvo su Bachillerato en Retórica, que completó un año más tarde con el de Filosofía. Jules no realizó el servicio militar –a pesar de la vinculación de su padre con el ejército– debido a problemas de salud y una constitución física delicada que ya había provocado que se fracturara el brazo derecho en tres ocasiones<sup>2</sup>.

El 14 de diciembre de 1900, con diecinueve años, Jules entró a trabajar como aprendiz en la fábrica de Clermont-Ferrand bajo la supervisión directa de Édouard. En 1902-1903 se trasladó a París y, compaginando trabajo y estudios, cursó una diplomatura en Ciencias Sociales y Económicas en la École des

Sciences Politiques de la capital. En 1904, Édouard le ofreció un cargo directivo en la empresa con contrato y sueldo y, como un escalón más en su proceso de formación, se le asignó la supervisión de la división alemana de la firma, con sede central establecida en Manheim desde 1902 y trasladada a Frankfurt hacia marzo de 1903<sup>3</sup>. Con la refundación llevada a cabo en diciembre de 1906, la Deutsche Michelin-Pneumatik-Aktiengesellschaft presentaba un equipo de dirección compartida dirigida in situ por Jaques Lutz y, desde Clermont-Ferrand, por Jules Hauvette-Michelin<sup>4</sup>.

La experiencia de la filial germana no debió de ser del todo satisfactoria para Jules pues, hacia finales de 1906 y durante un largo período, estuvo dudando en seguir vinculado a la empresa familiar o abandonarlo para emprender nuevos caminos profesionales. Tanto Édouard –que le reclamó un poco de paciencia en su preparación para el futuro– como su madre –que le hizo saber las intenciones de su hermano Édouard sobre la posibilidad de otorgarle la responsabilidad del negocio algún día– insistieron en que se replanteara sus intenciones.<sup>5</sup>

## 2. Un aire de familia

En una nueva apuesta por la continuidad y crecimiento de Jules dentro del grupo, en abril de 1907 se le ofreció participar como miembro del equipo directivo de la recién formada división americana, la Michelin Tire Company, constituida legalmente un mes antes, el 12 de marzo, y con Édouard Michelin como presidente y A. Fountaine como vicepresidente. La adquisición de las instalaciones productivas de la International Vehicle & Tire Company en Milltown, New Jersey, como base de la nueva factoría conllevó la contratación del hasta entonces gerente John C. Matlack, que fue designado vicepresidente y director general en octubre de ese año. La presencia de Jules Hauvette-Michelin en el equipo directivo aseguraría un control familiar sobre un negocio estratégico para las aspiraciones multinacionales del grupo Michelin, siguiendo la política habitualmente aplicada desde la dirección bicéfala a cargo de André y Édouard Michelin. Un examen detenido del árbol genealógico de las distintas ramas familiares vinculadas a los Michelin –concretamente los Hauvette-Michelin, los Daubrée y los Wolff– es esclarecedor al respecto (ver **GRÁFICO 1**).

Así había sucedido en la primera experiencia de instauración de una fábrica allende las fronteras francesas, la factoría de Michelin en Turín inaugurada en 1905. El ingeniero Alphonse Daubrée, biznieto de Édouard Daubrée, la otra rama fundacional de Barbier et Daubrée –que devino la Michelin et Cie– fue designado por los hermanos Michelin como director de la filial italiana<sup>6</sup>.

La misma solución se aplicó en la filial británica. El 11 de mayo de 1905 se formó la Michelin Tyre Company Ltd. con sede en South Kensington, Londres, para importar y distribuir los neumáticos en el Reino Unido. El presidente era André Michelin, y Joseph Marc Wolff, su cuñado, fue nombrado director gerente. Era uno de los doce hijos de Marguerite Thomas y Auguste Désiré Bernard Wolff, profesor en el Conservatorio de París y director y socio durante treinta años de los fabricantes de pianos e instrumentos musicales Pleyel, Wolff et Cie, además de tutor de piano en la formación artística... de los hermanos Michelin<sup>7</sup>. El contacto entre las dos familias propició que André Michelin se casara en 1881 con la segunda hija de Bernard Wolff, Sophie –tras la muerte de Sophie en 1918, André contrajo matrimonio en segundas nupcias con su hermana Jeanne– y que Édouard hiciera lo propio con otra de las hermanas, Marie Thérèse, en 1894.

### 3. Con M de Matlack... y Michelin

La llegada de Jules Hauvette-Michelin a los Estados Unidos estaba, en un principio, prevista para el 18 de diciembre de 1907 según explicaba una noticia publicada por un diario americano:

“Mr. Jules Hauvette-Michelin, sobrino del director de la Compañía Michelin y miembro del Comité Ejecutivo, llegará aquí el 18 de diciembre, para establecerse indefinidamente. Su misión será actuar como superintendente de los procesos técnicos en la fábrica de Milltown y supervisará que los neumáticos americanos Michelin sean idénticos en todos los aspectos a los fabricados por la casa madre en Francia”.<sup>8</sup>

No fue hasta meses más tarde que Jules, con veintisiete años, aceptó finalmente la propuesta estampando su firma en un contrato con fecha del 1 de marzo de 1908; el 14 de noviembre siguiente partió desde el puerto francés de Le Havre a bordo del transatlántico *La Provence*. En su travesía viajó acompañado de Paul Lacroix<sup>9</sup>, empresario y agente de Michelin que había participado en la transición hacia la implantación de la delegación americana y que conllevó la liquidación de las anteriores agencias importadoras de representación. Tras una semana de viaje, Jules pisó por primera vez tierra americana desembarcando en el puerto de New York el 21 de noviembre de 1908, y se trasladó al Estado de New Jersey fijando su residencia a unos cuatro kilómetros de distancia de la factoría de Milltown, en el número 223 de George Street, en la localidad vecina de New Brunswick<sup>10</sup>. Jules se expresaba perfectamente en inglés, aunque con un marcado acento francés.

Se desconoce cuales fueron exactamente las coincidencias y discrepancias profesionales y personales entre John C. Matlack –50 años– y Jules Hauvette-Michelin –27 años– teniendo en cuenta las responsabilidades de cada uno en una relación profesional que, presumiblemente, no fue sencilla. Por un lado, el experimentado y veterano Matlack había comandado, desde 1902 y hasta entonces, la *International V&A Tire company*; había sido despedido tras la compra de la empresa y de su fábrica por parte de Michelin, y contratado de nuevo como forma de asegurar una línea de continuidad y una adecuación gradual hacia la política de los nuevos propietarios franceses del negocio. Por otro lado, Jules Hauvette-Michelin era el hombre de confianza enviado por Édouard, cuya misión era fiscalizar el trabajo del equipo directivo y rendir cuentas a la dirección de Michelin et Cie., además de adquirir los conocimientos necesarios para convertirse en un miembro activo de la gerencia.

Lo cierto es que, el 1 de noviembre de 1909, casi cumplidos doce meses desde la llegada de Jules Hauvette-Michelin a Milltown, Matlack dejó la compañía. Esta decisión se hizo pública unos días más tarde a través de una nota de prensa reproducida en numerosas cabeceras. El periódico *New Brunswick Times* dedicó al tema una extensa noticia en la que, además de alabar la figura de Matlack y su labor al frente de la fábrica, se hacía eco de ciertos rumores que circulaban y que especulaban sobre el desenlace, atribuyéndolo a las desavenencias con la dirección:

“J. C. Matlack, quien probablemente ha hecho más que cualquier otra persona en los últimos siete u ocho años para llevar la prosperidad a Milltown, ha roto su relación con la Michelin Tire Company. (...) Se pueden esgrimir varios motivos para la ruptura, pero ninguno de ellos ha podido ser confirmado pues Mr. Matlack a rehusado hacer declaraciones (...) y ha remitido a nuestro reportero para cualquier explicación a Mr. Libby, director de ventas de la Michelin, que no ha podido ser localizado (...) Se dice que ha habido una gran cantidad de fricciones entre la oficina central de Francia y la que está aquí en la delegación local y que ésta es la principal razón para la retirada de Mr. Matlack.”<sup>11</sup>

En una entrevista personal publicada en el mismo diario, en marzo de 1910, Jules atendía las preguntas del periodista acerca de los rumores sobre la inminente vinculación de Matlack con una compañía rival y su intención de captar empleados de entre sus excompañeros, a lo que respondió con un reproche:

“La relación de Mr Matlack conmigo es muy agradable y, por esta razón, pienso que los periódicos que están publicando historias sobre que él está intentando desmontar nuestra organización induciendo a alguno de nuestros directivos de confianza a marcharse, están diciendo cosas acerca de él que no desearía, pues no son ciertas. Yo comprendo que un periódico deba obtener noticias, pero los chismes de vieja no son noticias, ¿cierto? <sup>12</sup>

#### 4. Un largo camino por recorrer

Transcurridas pocas semanas de la retirada de Matlack, Jules Hauvette-Michelin fue nombrado vicepresidente y director general de la Michelin Tire Company de Milltown. Tras la coyuntural crisis financiera de 1907, que había dejado sus secuelas en el sector del automóvil y sus componentes, y la reestructuración de la propia cúpula directiva, la empresa se enfrentó a un escenario complejo y en unos años difíciles en los que el negocio no respondería a las expectativas generadas.

La emergencia de sus competidores americanos, tanto en número como en capacidad productiva, hizo que la Michelin Tire Company fuera paulatinamente perdiendo empuje y descendiendo puestos en el ránking de las compañías líderes del sector, encabezadas ya por BFGoodrich, Goodyear, Firestone, United States Tires y Fisk. Con el paso de los años no mejoró la tendencia, pese a los esfuerzos e inversiones, y la subsidiaria americana de Michelin se situó en una franja impropia para las aspiraciones multinacionales del grupo.

Si el respeto, el aprecio y la estima mutua eran excelentes a nivel personal, la relación profesional entre Jules y Édouard era correcta, aunque estricta y firme dentro de una gran exigencia. En 1910, Jules manifestaba su malestar debido al excesivo control que, sobre su trabajo, se ejercía desde Clermont-Ferrand, mientras que Édouard exponía que, en parte, los propios desaciertos de Jules en la gestión de la situación incidían en los resultados <sup>13</sup>. La comunicación transatlántica epistolar y cablegráfica se complementaba con, al menos, una visita anual a Clermont (ver **TABLA i**) en la que se rendían cuentas y se marcaban las líneas maestras de actuación futura.

#### 5. Los fallecimientos familiares

Precisamente en 1910 Jules recibió una mala noticia desde Francia: su hermano Gabriel-Henri, el tercero de la saga Hauvette-Michelin, había fallecido en un accidente mientras pilotaba una avioneta en el concurso aeronáutico del Aeródromo de Lyon, la tarde-noche del viernes 13 de mayo. El joven tenía 23 años y participaba en una demostración con su monoplaza modelo Antoinette de 50 hp, un tipo de máquina con la que ya había volado en numerosas ocasiones (figs. 7 y 8). No era una exhibición más, sino en realidad un examen al margen de las pruebas del concurso; el vuelo se realizaría ante supervisores del Aéro-Club de Francia que debían aprobar o no la concesión del título oficial de piloto-aviador que aún no poseía. En un despegue defectuoso, el ala izquierda del aeroplano colisionó con una de las torretas o pilones que marcaban desde tierra los límites de la pista, con la mala fortuna que la estructura señalizadora se derrumbó sobre el piloto (fig. 6) causándole graves heridas de las que ya no pudo recuperarse, muriendo en el hospital Saint Luc de Lyon al cabo de tres horas. <sup>14</sup>

El sepelio tuvo lugar en Lyon dos días más tarde, la mañana del 15 de mayo, ante numerosas personalidades locales, miembros de distintas asociaciones aeronáuticas, deportivas y periodísticas y una representación de la familia, entre la que no se encontraba su padre el Coronel Hauvette, pues se hallaba destinado en Túnez y no llegó a tiempo para estar presente. El cuerpo fue trasladado después a Clermont-Ferrand, donde se ofició el entierro.<sup>15</sup>

Jules Hauvette-Michelin, que con toda probabilidad recibió la noticia por cable el mismo día del accidente, no pudo tampoco estar presente en el entierro –el viaje transatlántico duraba un mínimo de seis o siete días–, celebrado en la basílica de Notre-Dame-du-Port de Clermont-Ferrand, la mañana del 19 de mayo. A la ceremonia asistió el resto de la familia Hauvette-Michelin, incluido su recién regresado padre, los hermanos André y Édouard Michelin, una nutrida representación de las fuerzas públicas y militares de la localidad y los equipos directivos de las plantas de Michelin y de sus competidores clermontinos Bergougnan y Thorillon.<sup>16</sup>

El fallecimiento del joven piloto tuvo una repercusión enorme en la prensa y entre los lectores, sensibilizados acerca de la larga lista de accidentados y muertos que provocaban estos primitivos e inseguros aparatos<sup>17</sup>. Podemos encontrar referencias sobre la noticia –además de, evidentemente, en la prensa francesa– en cabeceras inglesas, alemanas, italianas, españolas, australianas o norteamericanas, estas últimas muy atentas a los progresos aeronáuticos y a las competiciones en las que participaban sus representantes<sup>18</sup>. Conviene recordar el interés que Michelin venía demostrando en la navegación aérea, en los dirigibles y en los aeroplanos, concretado en su presencia en los distintos salones aeronáuticos y en la creación de varias competiciones para promoverla en suelo francés como la Coupe Michelin –primera edición de 1908, con el americano Wilbur Wright como vencedor–, el Prix Michelin du Puy de Dôme (1910-1911) o el Prix de l'Aéro-cible Michelin (1912-1913) y también en suelo británico, con la British Empire Michelin Cup (1909-1913) celebrada anualmente<sup>19</sup>.

Apenas dos años después del deceso de Gabriel-Henri Hauvette-Michelin, concretamente el jueves 6 de junio de 1912, murió Maurice Paul Amédée Hauvette a la edad de 58 años. El padre de Jules había sufrido un accidente al caerse de su montura; aunque en principio el golpe parecía no revestir gravedad y continuó con su actividad diaria habitual, su malestar fue empeorando a lo largo de la jornada hasta sufrir un derrame cerebral<sup>20</sup>. Este estado de salud sumamente delicado se mantuvo durante varios días, lo que permitió que Jules Hauvette-Michelin llegara a Clermont justo antes de su fallecimiento<sup>21</sup>. El 17 de julio, tras acompañar durante un tiempo a su familia, Jules partió del puerto francés de Cherbourg a bordo del buque Olympic, de regreso a los Estados Unidos para continuar asumiendo sus responsabilidades directivas en la filial estadounidense del grupo<sup>22</sup>.

## 6. Ejerciendo sus responsabilidades

El inicio de la Gran Guerra en Europa, los problemas iniciales de la casa madre y la incidencia que todo ello supuso para la Michelin norteamericana y sus trabajadores franceses cualificados marcaron un período de incertidumbre. Jules se trasladó a Francia para recibir consignas ante la excepcionalidad de la situación y hay constancia de su presencia allí en enero –regresó el 15 de febrero– y en septiembre de 1915<sup>23</sup>. Tanto Jules como el equipo directivo y los trabajadores de Michelin estuvieron contribuyendo desde la planta de Milltown con su participación activa en iniciativas propias y en las promovidas por distintas entidades y organizaciones de las comunidades de Milltown y New Brunswick, destinadas a recaudar fondos para el esfuerzo de guerra norteamericano.

Otra de las funciones desempeñadas por Jules era la de ejercer un papel institucional como portavoz de la empresa en declaraciones públicas en las que, con su testimonio, reafirmaba ciertas informaciones. Las crónicas periodísticas que recogían sus declaraciones eran en realidad –y en la mayoría de los casos–, notas de prensa elaboradas desde las oficinas de Milltown con fines propagandísticos, no informativos. También, como embajador y representante de los intereses de la Michelin americana, Jules Hauvette-Michelin acudía a varios de los encuentros deportivos y carreras en las que Michelin participaba de un modo u otro –como las distintas ediciones de la Copa Vanderbilt hasta 1912– y a los más destacados salones y ferias dedicadas al mundo del automóvil y sus componentes que se iban sucediendo durante todo el año a lo largo y ancho del país –como las citas invernales de New York y Chicago–, en los que Michelin disponía de stand propio<sup>24</sup>.

Jules Hauvette-Michelin era miembro de varias organizaciones ligadas a la industria, como la Rubber Association of America a la que estaba afiliada la Michelin Tire Company y que cada año organizaba un multitudinario encuentro en New York en el que, entre otras, se reunían las más destacadas personalidades y figuras directivas de las distintas firmas del sector del neumático<sup>25</sup>. También, como representante de la división americana de Michelin, formaba parte del comité de gobierno de la Franco-American Board of Commerce and Industry. La organización, fundada en diciembre de 1918, aglutinaba a empresas y organizaciones francesas con intereses comerciales en los Estados Unidos y tenía como misión el promover las importaciones francesas aprovechando el hueco dejado por las mercancías que anteriormente suministraba Alemania, interrumpidas por el conflicto bélico<sup>26</sup>.

## 7. El hogar de los Hauvette-Michelin

El 31 de marzo de 1921 Jules Hauvette-Michelin, con 40 años, contrajo matrimonio con Simone Dupray, de 28 años, hija de una familia de artistas y de clase media; la boda tuvo lugar el 2 de abril en la iglesia de Notre-Dame d’Auteuil, en la capital francesa. Cuatro meses más tarde, la pareja atravesó el Atlántico a bordo del buque París y desembarcó el 13 de agosto en el puerto de New York.

Jules abandonó su domicilio de soltero, situado en el 223 de George Street en New Brunswick, y adquirió una gran mansión cercana, situada en el número 185 de College Avenue, que de ahí en adelante sería su hogar. La casa había sido construida por encargo del Dr. John Howard Raven, y había sido la vivienda familiar hasta que se puso a la venta. Se trataba de una gran edificación de tres pisos de altura, de ladrillo importado y techo de tejas, siguiendo el modelo de la arquitectura señorial francesa u holandesa; no existía otra casa de ese tipo en toda la localidad. En la planta baja se situaban amplias estancias distribuidas en forma de dos grandes salas para recibir visitas, una biblioteca, el comedor, la cocina y la despensa y otros espacios; los dos pisos superiores albergaban ocho habitaciones y tres baños. En cuanto al terreno que rodeaba la casa, que contaba con un porche lateral, según una noticia de la época:

“(…) se encuentra en un terreno plantado con gráciles álamos de Lombardía. Hay un maravilloso y pintoresco jardín francés en el lateral de la vivienda y, en la parte trasera, los Michelin debieron gastarse miles de dólares en modelar el paisaje”.<sup>27</sup>

Tras el cierre de la fábrica en 1930, la familia abandonó la casa de New Brunswick y se trasladó a Francia. La mansión seguía formando parte del patrimonio familiar y Jules Hauvette-Michelin invirtió tiempo y esfuerzos en venderla o alquilarla, tarea que no fue nada fácil teniendo en cuenta las grandes dimensiones de la vivienda y el terreno, y el estado del mercado inmobiliario y financiero estadounidense de esos años, devastado por la profunda crisis desatada tras el desplome bursátil de 1929.

La propiedad se alquiló a distintos arrendatarios hasta que, en 1946, fue requisada por el Gobierno estadounidense con el pretexto de que no se habían satisfecho los impuestos locales acumulados durante la Segunda Guerra Mundial<sup>28</sup>. El edificio, rebautizado como Simeon De Witt House en honor del geógrafo revolucionario graduado en 1776 en el Queens College de New Brunswick<sup>29</sup>, se conserva aún hoy en día, formando parte del campus de la Universidad de Rutgers, junto al río Raritan (figs. 4 y 5).

Este escenario acogería la vida familiar de los Hauvette-Michelin durante casi una década. En 1925 nació Annik y, dos años más tarde, Pascal, el segundo y último hijo del matrimonio (fig. 3). Ambos nacieron en Francia, pues Simone había tenido ciertos problemas de salud antes de dar a luz a Annik, y no confiaba en la asistencia médica dispensada por los hospitales locales. Simone vivió siempre en New Brunswick con su marido y sus hijos aunque, cada verano, todos juntos atravesaban el Atlántico para pasar sus vacaciones en su país natal. Annik llegó a escolarizarse en Milltown, mientras que su hermano Pascal era demasiado pequeño para ello; a su vuelta definitiva a Clermont-Ferrand ambos se expresaban perfectamente en inglés, y hablaban un francés con marcado acento americano.

Jules adquirió en 1931 la mansión “Les Brises” en Chamallières, junto a Clermont-Ferrand, que tras una serie de reformas se convirtió en el nuevo y definitivo hogar familiar. El contrato de Jules Hauvette-Michelin como vicepresidente y director general de la Michelin Tire Co. muestra el 4 de enero de 1931 como fecha de rescisión aunque él siguió vinculado profesionalmente a la gestión de los activos de Michelin en Milltown y su proceso de liquidación. La Michelin Realty Corporation, a cargo de David S. Servis, se constituyó con la finalidad de sacar rédito de las propiedades de la firma a través de su venta o arrendamiento, como fue el caso de las instalaciones de la fábrica y sus dependencias, o de las casas alquiladas a los exempleados de la factoría, muchos de los cuales optaron por adquirirlas.

## 8. El último tren

Jules Hauvette-Michelin viajó a Milltown por última vez en 1931 con la misión –aprovechando su prestigio y sus contactos– de tantear las posibilidades de la implementación en el mercado americano de una de las últimas propuestas generadas en la casa madre clermontina: un tipo de tren ligero propulsado por un motor de explosión y dotado de ruedas con bandas neumáticas, conocido popularmente como “Micheline”. Su tecnología de llantas y ruedas neumáticas que se adaptaban a los raíles del tren, le permitía desplazarse sobre los trazados fijos de la vía férrea.

La firma Michelin había estado trabajando sobre el invento en Francia desde 1929, incorporando mejoras sucesivas a los hasta entonces nueve modelos o prototipos distintos construidos. Más que competir con las locomotoras, estaba encaminado a realizar trayectos de medio recorrido aprovechando la red viaria del ferrocarril ofreciendo una alternativa a las líneas regulares de autobús, de ahí el nombre con el que se conoce este tipo de vehículo en castellano: ferrobús o automotor.

Los primeros ensayos se realizaron adaptando un coche de serie Renault, de 40 hp, con modificaciones en su estructura y calzando unos neumáticos estándar con un aro metálico para encajarlos en los raíles. La presentación oficial del invento se realizó en 1931 con el quinto prototipo –Micheline Type-5–, dotado con un motor Hispano-Suiza y capacidad para diez pasajeros.

La primera gran demostración pública se hizo el 10 de septiembre de 1931 sobre el recorrido París-Deauville. La carrocería y el chasis inicial se inspiraba en el de ciertos autobuses de gran capacidad de pasaje, reconvertido en un tren con motor de cuatro cilindros y ruedas neumáticas con una llanta de

acero que actuaba como perfil de encaje con los raíles de la vía férrea existente. Las ventajas de este nuevo transporte revertían tanto en la probada confortabilidad de circular sobre neumáticos y la reducción drástica de los ruidos generados, como en los costes de fabricación de estos vehículos ligeros frente a las grandes locomotoras y convoyes. Se precisaba solo de un conductor y un mecánico para manejar una Michelin, frente a los cuatro operarios necesarios para conducir un tren convencional. Un sistema de seguridad permitía, si se sufría un reventón, reducir progresivamente la velocidad hasta detenerse, para cambiar en menos de cinco minutos el neumático averiado, como un automóvil.<sup>30</sup>

La Michelin Type-9, puesta a punto a finales de 1931 y probada en Francia –el primer modelo que circuló de manera regular y el primero en ser exportado<sup>31</sup>–, fue la elegida para presentar esta tecnología en los mercados británico y estadounidense (figs. 9-13 y 14-15). Este modelo concreto, de un peso aproximado de 4.370 kg vacío y que aceptaba una carga de más de dos toneladas entre pasaje y equipaje –ligero en comparación al tonelaje habitual de los trenes–, podía alcanzar los 100 km/h aunque se desplazaba a una velocidad media de 80 km/h, proporcionando una confortabilidad mayor de la que podían ofrecer los trenes regulares. Estaba compuesta de dos partes unidas y articuladas, una locomotora frontal albergando la cabina de conducción con un motor Panhard-Levassor de 20 hp y cuatro velocidades, y un compartimento trasero con capacidad para veinticuatro pasajeros; la transmisión de los cinco pares de ruedas necesarios –tres en la cabina frontal y dos en la parte trasera– era reversible<sup>32</sup>.

Entre enero y finales de la primavera de 1932 se realizaron varias pruebas con una Michelin Type-9 para la introducción de estos automotores en el mercado británico y, posteriormente, con otro de aspecto muy similar pero evolucionado, la Michelin Type-11<sup>33</sup>. La primera Michelin fue enviada desde Francia y desembarcada a principios de enero de 1932 en el puerto de Hull, en la costa noreste de Inglaterra, desde donde se desplazó por sus propios medios y a través de la red de carreteras hasta la factoría inglesa de Michelin en Stoke-on-Trent, situada a más de 150 km de distancia en línea recta. Las primeras pruebas se realizaron sobre la propia red de ferrocarril del complejo industrial<sup>34</sup>.

Entre enero y febrero, la Michelin Type-9 recorrió las líneas férreas de la red del London Midland & Scottish Railway (LMSR), en primer lugar mediante un test preliminar en el trayecto entre las estaciones de Derby y Londres para luego someterse a diversas pruebas en el tramo comprendido entre Bletchley y Oxford (fig. 9)<sup>35</sup>. El 10 de abril de 1932 se distribuyeron panfletos publicitarios anunciando el retorno de la Michelin a Stoke-on-Trent y su disponibilidad para estar expuesta al público desde las 14:30 hasta las 18:00 horas en el paso a nivel de Michelin, en Campbell Road. Una campaña publicitaria similar se realizó en Oxford, esta vez anunciando la llegada de la Michelin a las 14:25 horas del 24 de abril a la estación de la población, perteneciente a la red del Great Western Railway (GWR), deteniéndose durante un cuarto de hora para su exhibición pública y para repartir 24 billetes para disfrutar de un trayecto gratuito como pasajero de la Michelin hasta la estación de Reading<sup>36</sup>. Entre finales de abril y principios de mayo la Michelin se trasladó a la red del Southern Railway, probándose en los tramos entre Ascot, Aldershot, Alton y Basingstoke, antes de regresar a Francia<sup>37</sup>.

Las condiciones técnicas de los automotores y el resultado de las numerosas pruebas no convencieron a los comités examinadores que, finalmente, desestimaron su adquisición, valorada por Michelin en aproximadamente £1.500 por cada vehículo completo<sup>38</sup>.

El 9 de diciembre de 1931 Jules desembarcó en New York y anunció la pronta llegada a puerto de uno de esos vehículos procedente de Francia, que realizaba la travesía transatlántica cargado en el buque De Grasse<sup>39</sup>. La razón de la presencia de la Michelin Type-9 era realizar in situ y durante seis meses

una serie de demostraciones y pruebas técnicas en territorio estadounidense, supervisadas especialmente por la Edward G. Budd Manufacturing Company, asociada a Michelin desde hacía una década en el desarrollo, fabricación y comercialización de las ruedas de disco de acero para automóviles y camiones para el mercado americano; de hecho, Jules Hauvette-Michelin formaba parte del consejo directivo de la Budd Wheel Company<sup>40</sup>.

La Edward G. Budd Mfg. Co. se hizo con los derechos y licencias para desarrollar el invento, aprovechando la apuesta y experiencia adquirida en su reorientación hacia la producción de carrocerías y chasis de locomotoras y trenes, en un contrato firmado con Jules Hauvette-Michelin en septiembre de 1931 y que fue hecho público en enero de 1932<sup>41</sup>. Budd pronto creó su propia versión de la Micheline francesa, un primer prototipo fabricado en su planta de Philadelphia y rebautizado como Budd-Micheline, pero conocido popularmente como “Green Goose”<sup>42</sup> (fig. 15-16). La estructura era de un solo cuerpo, de acero inoxidable y aspecto similar a un tranvía, con un peso de cinco toneladas repartido sobre seis pares de ruedas y capacidad para 40 pasajeros; alcanzaba una velocidad de entre 70 y 90 km/h y estaba equipado con un motor diésel Junker de 85 hp, aunque estaba diseñado para trabajar también con un motor de gasolina, o combinándolo con la energía eléctrica disponible a través de los tendidos eléctricos elevados propios de la red de tranvías. El prototipo hizo su primera demostración pública el 19 de febrero de 1932, en un recorrido de 45 km a lo largo de la vía que sigue el cauce del río Schuylkill, entre North Philadelphia y Norristown, Pennsylvania<sup>43</sup>. La compañía americana Goodyear había adquirido la licencia sobre la tecnología de los neumáticos empleados en la Micheline para fabricarlos y equipar las nuevas máquinas que Budd comenzaría ya a producir ese mismo año<sup>44</sup>.

Un segundo prototipo, de aspecto más parecido a las Micheline originales francesas –con dos cuerpos: cabina motriz y vagón de pasajeros–, recibió su bautizo en mayo de 1932 en Washington y la demostración contó con la presencia de Jules Hauvette-Michelin y de varias autoridades como el embajador francés Paul Claudel (figs. 17 y 18).

Las pruebas iniciales en las que se utilizó la Micheline original enviada desde Francia se llevaron a cabo durante las dos primeras semanas de abril de 1932, en las que se realizaron distintos recorridos –hasta tres viajes diarios y de forma regular– sobre las vías del ramal del Raritan River Railroad que tenía una longitud de 14,5 km y se iniciaba en New Brunswick. Tan pronto hubo terminado el test, la Micheline fue enviada rumbo al Estado de Ohio, donde continuaron sus demostraciones en localidades como Youngstown, Cleveland... y Akron, la capital del neumático<sup>45</sup> (fig. 14). En esta ciudad, un equipo directivo de Goodyear, encabezado por Clifton C. Slusser, vicepresidente y director de producción, pudo examinar el resultado de los primeros neumáticos Goodyear calzados en las ruedas de la Micheline francesa. Después de concluir con todos sus compromisos, el vehículo fue desmantelado para evitar los elevados costes de repatriación. Jules Hauvette-Michelin estuvo presente en las distintas demostraciones, reforzando el compromiso de Michelin et Cie. con esta tecnología y con los acuerdos de licencias alcanzados en tierras americanas. Tras finalizar las gestiones, Jules regresó a Francia.

## 9. Una década de decesos

André Michelin había fallecido el 4 de abril de 1931 y la presidencia del grupo pasó a recaer únicamente en un septuagenario Édouard mientras que la dirección estaba gestionada por el consejo directivo de la compañía. Jules Hauvette-Michelin entró a formar parte de ese consejo directivo –el llamado Conseil de Surveillance, parece ser que formado por el propio Édouard, Marcel y Pierre Michelin, Jacques

Hauvette-Michelin (hermano de Jules), Jean Cailles y Pierre Boulanger<sup>46</sup>–, además de incorporarse como uno de los Jefes de Servicio en la fábrica de Clermont-Ferrand.

La cúpula familiar de Michelin se vio profundamente debilitada en un corto período de tiempo en el que a la desaparición de André se le sumaron, sucesivamente, los trágicos accidentes de los dos únicos hijos varones de Édouard destinados a sucederle: Etienne Michelin (1898-1932), fallecido al estrellarse el avión que pilotaba, y Pierre Michelin (1903-1937), muerto en la carretera mientras conducía al chocar frontalmente con otro automóvil.

A esta lista de desapariciones prematuras se añadió el nombre de Jules Hauvette-Michelin, fallecido en su hogar el domingo 2 de diciembre de 1937 a los 56 años de edad y cuyo funeral fue oficiado al día siguiente, a las 9:30 h en la iglesia de Chamalières. La prensa estadounidense, por supuesto, se hizo eco de su defunción recordando los más de veinte años de presencia en la escena pública americana como vicepresidente de la Michelin Tire Company de Milltown<sup>47</sup>. El diario *The New York Times* le dedicó una amplia y respetuosa reseña, en la que se detallaban algunos de los hechos y logros que vertebraron su política al mando de la filial local del grupo industrial francés. Curiosamente, incluía en la noticia un último párrafo dedicado a uno de los más fieles escuderos de Jules en su aventura americana:

“El símbolo publicitario de la compañía Michelin –un pequeño y rechoncho hombre con anteojos cuyo cuerpo está enteramente compuesto por anillos horizontales de neumáticos– es muy conocido por la gente de este país y del Continente”.<sup>48</sup>

## Notas

1. Correspondencia personal de Jules Hauvette-Michelin, archivo familiar. Cartas de su padre, 1891 y 1893.
2. Correspondencia personal de Jules Hauvette-Michelin, archivo familiar. Carta de su padre, octubre de 1902.
3. “Germany”, *The India Rubber World*, 1 de abril de 1903, pág. 228.
4. El *staff* de la Michelin alemana lo completaba un consejo directivo formado por Emile Fontaine, de Clermont-Ferrand, como gerente; Paul Goute, de Neuilly-sur-Seine, como tesorero; y Henri Dumontaud, de Chamalières. *Michelin, 75 Jahre in Deutschland*.
5. Correspondencia personal de Jules Hauvette-Michelin, archivo familiar. Cartas de sus padres y de Édouard al respecto.
6. Jemain (1982), pág. 61.
7. Niblett y Reynolds (2005), pág. 16.
8. “Automobile notes”, *The New York Times*, 9 de diciembre de 1907, pág. 8.
9. Su nombre, junto al de Jules Hauvette-Michelin, figura entre la lista de pasajeros en los registros del viaje conservados en los archivos de The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation.
10. Esta es la dirección que consta en distintos documentos anteriores a 1921, así como en los propios registros de desembarco de pasajeros de The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation.
11. “Michelin loses vice-president”, *New Brunswick Times*, 3 de noviembre de 1909.
12. “J. Hauvette-Michelin pays no attention to old women’s gossip”, *New Brunswick Times*, 9 de marzo de 1910.
13. Correspondencia personal de Jules Hauvette-Michelin, archivo familiar. Diversas cartas entre 1905 y 1937 con numerosas muestras de afecto de Édouard a Jules, y de respeto de Jules a Édouard.
14. “L’aviateur Michelin s’est tué a Lyon”, *Le Matin*, 14 de mayo de 1910; “Hauvette-Michelin se fracture le crane”, *Le Petit Parisien*, 14 de mayo de 1910; “Mort de l’aviateur Hauvette”, *Journal des Débats du Dimanche*, 15 de mayo de 1910; “Mort de Hauvette-Michelin”, *L’Aérôphile*, 1 de junio de 1910, págs. 245-246; “A young aviator killed. His last flight”, *The Advertiser* (Adelaida, Australia), 29 de junio de 1910.
15. “Les obsèques de Hauvette-Michelin”, *Le Temps*, 16 de mayo de 1910; “Le corps d’Hauvette-Michelin transféré à Clermont-Ferrand”, *Le Petit Parisien*, 16 de mayo de 1910; *Le Matin*, 15 de mayo de 1910.
16. “Les obsèques de l’aviateur Hauvette-Michelin”, *Le Petit Parisien*, 20 de mayo de 1910.
17. Entre 1908 y 1909 se produjeron cinco accidentes mortales con avionetas –gran parte de ellos participando en distintas competiciones y mítines deportivos–, mientras que tan solo entre los meses de enero y julio de 1910 ya habían fallecido once pilotos, una cantidad que se elevaría a casi la treintena al acabar el año. Numerosos periódicos americanos, desarrollando una noticia distribuida por la agencia Associated Press, publicaron una lista cronológica/necrológica en la que detallaban las catástrofes sucedidas, entre las que se hallaba la de Gabriel-Henri Hauvette-Michelin. “Death’s harvest from the air”, *The Washington Post*, 1 de enero de 1911; “Saddest of recent deaths in air”, *Oakland Tribune*, 20 de agosto de 1910; *Colorado Springs Gazette*, 8 de octubre de 1911. En la crónica “Death list now 47” publicada por *The New York Times* el 22 de mayo de 1911, quizás la más detallada, se explicaba que el número de víctimas desde 1908 era de 47, 16 de las cuales eran pilotos franceses.
18. “Aviator killed in race”, *The Washington Post*, 14 de mayo de 1910; “French aviator killed, lost control of Machine”, *Syracuse Post Standard*, 14 de mayo de 1910.
19. Tal como enumera y detalla Champeaux (2003). Michelin desplazó el foco de atención de la bicicleta al automóvil, y de éste al aeroplano; no en vano otras compañías rivales como Continental o Hutchinson aventajaban a Michelin en ese campo, dedicando especial atención a la elaboración de napas engomadas y estancas para dirigibles o para cubrir el fuselaje de los aviones, además de las bandas macizas o neumáticas necesarias para equipar los trenes de aterrizaje de estos vehículos aéreos.
20. Reseña en *Le Temps*, 7 de junio de 1912.
21. “Col. Michelin dies in France”, *New Brunswick Times*, 7 de junio de 1912.
22. Tal como indican los registros de inmigración de Ellis Island.
23. Correspondencia personal de Jules Hauvette-Michelin, archivo familiar. En 1915 sendas cartas de guerra fueron enviadas a Clermont-Ferrand a nombre de Jules Hauvette-Michelin, por su hermano Jacques y, desde Milltown, por Stéphane Bridier, empleado de la Michelin americana.

24. Por ejemplo, “Michelin Co. heads are show visitors”, *Chicago Examiner*, 26 de enero de 1916.
25. “The Rubber Association of America”, *The India Rubber World*, 1 de febrero de 1922, págs. 329-333.
26. “To promote french trade”, *The New York Times*, 27 de diciembre de 1918.
27. “Michelin residence leased by Rutgers University for Dr. Clothier, New President”. Recorte de noticia del archivo familiar de Catherine Leroy-Jay, extraído de un periódico local sin identificar, probablemente publicada hacia 1933.
28. Según me explica Catherine Leroy-Jay en un correo electrónico fechado el 21 de noviembre de 2011.
29. El Queens College, renombrado como Rutgers College en 1825, fue la base fundacional de la presente Universidad de Rutgers, en New Brunswick.
30. “Michelin pneumatic tired railway coach”, *The India Rubber World*, 1 de noviembre de 1931, pág. 67.
31. Según explican los textos que acompañaban a la exposición del Automotor Michelin, en el Museo Vasco del Ferrocarril, febrero de 1999. Además, en el artículo de Olaizola –director del museo entonces–, reseñado en la bibliografía, se explica que las Micheline fueron ofrecidas también al Estado español: “Michelin propuso sus automotores a diversas compañías de vía ancha y métrica, entre las que cabe citar el Ferrocarril de Lutzana a Mungía y el de Bilbao a Lezama, pero la situación generalizada de crisis, primero, y el estallido de la guerra civil, más tarde, impidieron la materialización de algún pedido”.
32. Ibid y “French railroads adopt pneumatic-tired wheels for economy and comfort”, *Automotive Industries*, 22 de agosto de 1931, pág. 287; “Rubber tires for rail cars”, *Automobile Trade Journal*, octubre de 1931, pág. 45. “Rubber-tired railways offer speed and comfort”, *Popular Mechanics Magazine*, julio de 1932, págs. 1-3; “Rail cars with pneumatic tyres”, *The Railway Magazine* (UK), diciembre de 1931, págs. 437-438.
33. La prestigiosa agencia Getty Images ofrece en su catálogo de fotografías de prensa una imagen que muestra una Micheline Type-11 retratada durante una operación de mantenimiento en la estación de ferrocarril de Harwich, y fechada el 24 de junio de 1932. Editorial image reference: 3089606. Getty Images, Hulton Archive, [www.gettyimages.co.uk](http://www.gettyimages.co.uk) (acceso junio 2012).
34. Hollick (1974), pág. 148.
35. “Company notes”, *The India Rubber World*, 1 de abril de 1932, pág. 76; “The why and the wherefore: Michelin railcar tests”, *The Railway Magazine* (UK), junio de 1976, pág. 327.
36. También se tiene constancia gráfica de su presencia en la estación de Widney Manor, entre Banbury y Wolverhampton, perteneciente a la red del Great Western Railway, tal como se explica y certifica con una fotografía allí tomada, en el sitio web Warwickshire Railways.com, a cargo de Mike Musson. [www.warwickshirerailways.com/gwr/gwrwm421.htm](http://www.warwickshirerailways.com/gwr/gwrwm421.htm) (acceso junio 2012).
37. Hollick (1974), pág. 148.
38. “Michelin railcar tests”, *The Railway Magazine* (UK), septiembre de 1976, pág. 480. Cartas de los lectores con puntualizaciones e información adicional al artículo publicado en junio.
39. “Rubber-tired train to be shown here”, *The New York Times*, 10 de diciembre de 1931; “‘Micheline’ arrives in U. S.”, *Automotive Industries*, 2 de enero de 1932, pág. 30.
40. Una noticia de 1932 informaba que en la junta de accionistas de la Budd Wheel Company celebrada el 16 de febrero, se había reelegido al equipo directivo formado por W. R. Basset, R. D. Campbell, William B. Read, Frank E. Smith y Jules Hauvette Michelin para los tres próximos años, además de aprobar la gestión llevada a cabo durante 1931. “Budd Wheel elect”, *Automotive Industries*, 20 de febrero de 1932, pág. 270.
41. Ibid y “Pneumatic-tire cars on railways planned”, *The New York Times*, 6 de enero de 1932; “Gets railcar rights”, *Automotive Industries*, 9 de enero de 1932; “Budd-Micheline car delivered to the Reading”, *Railway Age*, 12 de noviembre de 1932.
42. Zimmerman (2004), págs. 19-20.
43. “Budd-Micheline rail car”, *The India Rubber World*, 1 de marzo de 1932, pág. 74.
44. “Goodyear is making pneumatic rail tire”, *Daily Boston Globe*, 22 de mayo de 1932. “Goodyear activities”, *The India Rubber World*, 1 de mayo de 1932, pág. 67.
45. Dos reseñas breves distintas en *The South Amboy Citizen*, 22 de abril de 1932.

46. En un artículo del periódico sindicalista *Le Cri du Peuple* publicado a finales de 1930 y firmado por “la Cellule Communiste Michelin”, se atacaba virulentamente la persona y las decisiones tomadas por Pierre-Jules Boulanger (1885-1950), en aquel momento embarcado en la implantación de una cierta taylorización en los sistemas productivos de la fábrica, ante la evidente oposición de los obreros. Pierre Boulanger contaba con esa legitimación a pesar de no pertenecer a la familia Michelin, cosa ciertamente excepcional. Pero ese punto lo ponían en duda los sindicatos, aseverando –sin pruebas que fundamentasen esa afirmación– que Boulanger era en realidad... hijo natural de André Michelin. Pierre Boulanger había viajado a los Estados Unidos tras el fin de la Primera Guerra Mundial, y permanecido durante un tiempo en Milltown estudiando los métodos de fabricación de la factoría de Michelin. En el texto del artículo se explicaba que el despliegue de su política en las fábricas francesas había encontrado la resistencia de los ingenieros y de los Jefes de Sección, y de forma destacada “con la de Jules Hauvette, excomulgado a raíz de su fracaso en la fábrica americana”. Según concluía el texto, ante las numerosas divergencias, Édouard apoyó a Boulanger acordando, en una conferencia secreta presuntamente celebrada el 2 de julio de 1929, confiarle plenos poderes en la política de la empresa. “L’activité ruineuse d’un maître-chanteur conduit Michelin à la débâcle”, *Le Cri du Peuple*, 2 de diciembre de 1930.
47. “J. Hauvette Michelin dies; former Milltown plant owner”, *Home News Tribune* (East Brunswick), 3 de diciembre de 1937.
48. “Jules H. Michelin, tiremaker, was 56”, *The New York Times*, 4 de diciembre de 1937.

---

**Nota:** El desarrollo de este capítulo ha sido posible, en gran medida, gracias a la amable y desinteresada colaboración prestada por Catherine Leroy-Jay Fredet. Catherine, casada con Jean-Gabriel Fredet, es la hija del primer matrimonio de Annik Hauvette con Patrice Leroy-Jay y, por tanto, nieta de Jules Hauvette-Michelin y Simone. Me ha facilitado numerosa información biográfica, parte de la cual está basada en documentos del archivo familiar y, especialmente, en la correspondencia personal que conservan de Jules Hauvette-Michelin. También me ha proporcionado algunos documentos gráficos interesantes, que he incorporado al capítulo. Asimismo, hemos mantenido una fluida comunicación vía correo electrónico y una extensa conversación telefónica que ha ayudado a hacerles comprender la naturaleza de mi investigación y la necesidad de encontrar respuestas a una serie de interrogantes, tarea que, en otro contexto, hubiera sido imposible resolver. Hago extensivo el agradecimiento al resto de familiares que, a través de Catherine, han mostrado su atenta disposición y han dedicado su valioso tiempo a ayudarme.

## Bibliografía

- Bathiat, Bernard. *Les Michelinés*. Saint Avertin, Francia, Éditions Alan Sutton, 2012.
- Champeaux, Antoine. “Bibendum et les débuts de l’aviation (1908-1914)”, *Guerres Mondiales et Conflits Contemporains*, n° 209, enero de 2003, págs. 25-43.
- Hollick, J. R. “A trial Michelin railcar”, *Historical Model Railway Society*, octubre-diciembre de 1974, págs. 148-150.
- Jemain, Alain. *Michelin. Un siècle de secrets*. París, éditions Calmann-Lévy, 1982.
- Niblett, Paul y Reynolds, John. *Michelin Centenary 1905-2005*. Warford, Hertfordshire, Michelin Travel Publications, 2005.
- Olaizola Elordi, Juanjo. «Un automotor Michelin en el Museo Vasco del Ferrocarril», *Asvafer*, n° 46, enero-marzo de 1999. Boletín de la Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril, Valladolid.
- Perlacia, Noelia. “El tren mas raro del mundo”, publicado el 3 marzo 1999. STOL (Spanish Trains On Line), accesible en [www.cuerpo8.es/STOL/reportajes/STOLRVasco.html](http://www.cuerpo8.es/STOL/reportajes/STOLRVasco.html)
- Zimmerman, Karl R. *Burlington Zephyrs*. St. Paul, Minnesota, MBI Publishing Co., 2004, págs. 18-23.

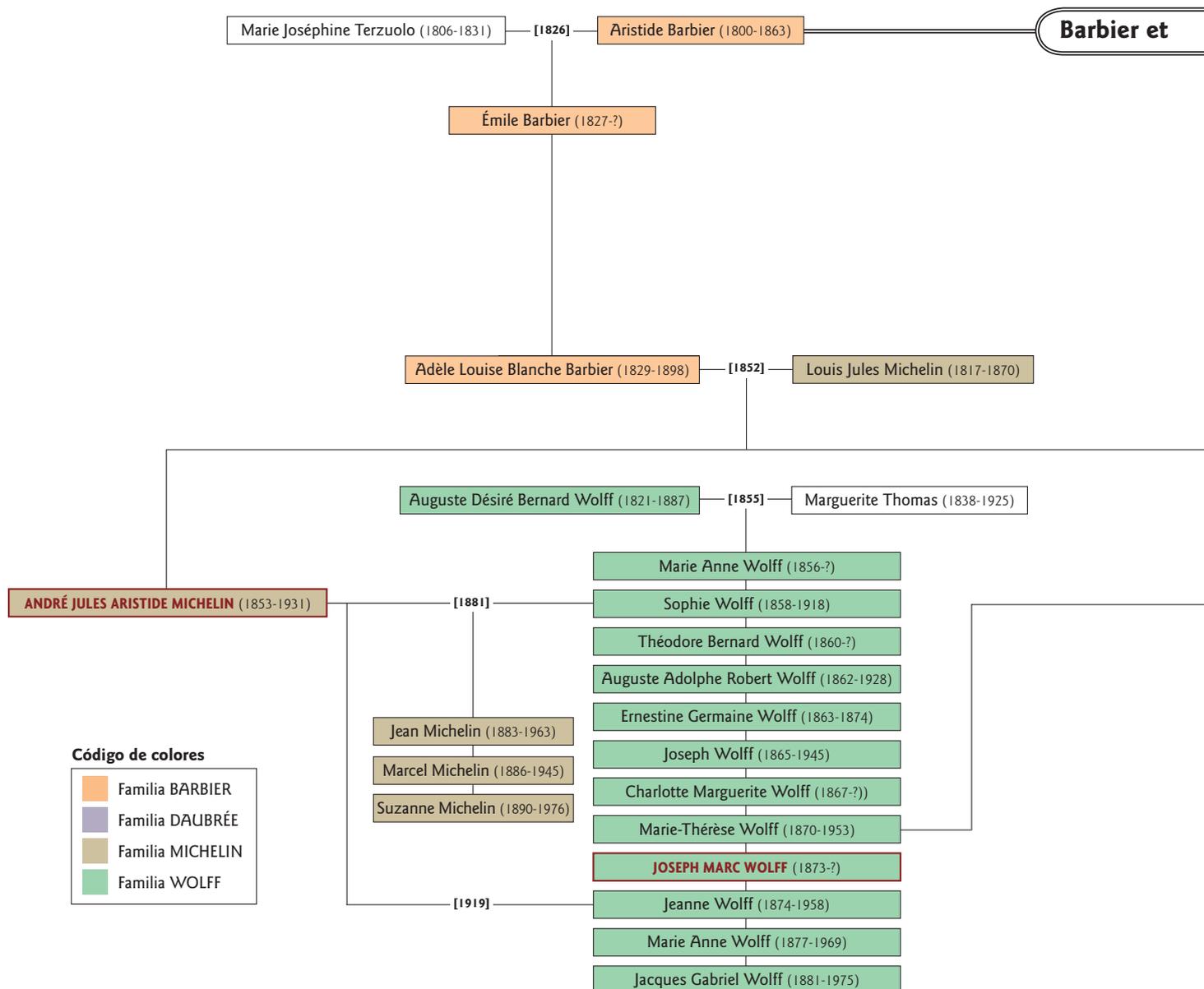
- *La Michelin*. Folleto promocional editado por Michelin et Cie, julio de 1932.
- “Rail-cars on rubber tyres. Modern methods that seek to overcome the noise problem”. EngRailHistory-Engineering, Railway, Aviation and Shipping History until the 1930s, accesible en [www.engrailhistory.info/r146.html](http://www.engrailhistory.info/r146.html) (julio 2012).
- *Michelin, 75 jahre in Deutschland*. Publicación corporativa, editada por Michelin Deutschland, 1981.
- *Michelin in Deutschland, 100 jahre in bewegung*. Karlsruhe, Michelin Reifenwerke AG&Co., 2006.
- “El Automotor Michelin”. Material utilizado en la exposición puntual celebrada en el Museo Vasco del Ferrocarril, Azpeitia, febrero de 1999. Michelin España Portugal.

#### Noticias en prensa:

- “Germany”, *The India Rubber World*, 1 de abril de 1903.
- “Automobile notes”, *The New York Times*, 9 de diciembre de 1907.
- “Michelin loses vice-president”, *New Brunswick Times*, 3 de noviembre de 1909.
- “J. Hauvette-Michelin pays no attention to old women’s gossip”, *New Brunswick Times*, 9 de marzo de 1910.
- “L’aviateur Michelin s’est tué a Lyon”, *Le Matin*, 14 de mayo de 1910.
- “Hauvette-Michelin se fracture le crane”, *Le Petit Parisien*, 14 de mayo de 1910.
- “Mort de l’aviateur Hauvette”, *Journal des Débats du Dimanche*, 15 de mayo de 1910.
- “Mort de Hauvette-Michelin”, *L’Aérôphile*, 1 de junio de 1910.
- “A young aviator killed. His last flight”, *The Advertiser* (Adelaida, Australia), 29 de junio de 1910.
- “Les obsèques de Hauvette-Michelin”, *Le Temps*, 16 de mayo de 1910.
- “Le corps d’Hauvette-Michelin transféré à Clermont-Ferrand”, *Le Petit Parisien*, 16 de mayo de 1910.
- *Le Matin*, 15 de mayo de 1910.
- “Les obsèques de l’aviateur Hauvette-Michelin”, *Le Petit Parisien*, 20 de mayo de 1910.
- “Death’s harvest from the air”, *The Washington Post*, 1 de enero de 1911.
- “Saddest of recent deaths in air”, *Oakland Tribune*, 20 de agosto de 1910.
- *Colorado Springs Gazette*, 8 de octubre de 1911.
- “Aviator killed in race”, *The Washington Post*, 14 de mayo de 1910.
- “French aviator killed, lost control of Machine”, *Syracuse Post Standard*, 14 de mayo de 1910.
- *Le Temps*, 7 de junio de 1912.
- “Col. Michelin dies in France”, *New Brunswick Times*, 7 de junio de 1912.
- “Michelin Co. heads are show visitors”, *Chicago Examiner*, 26 de enero de 1916.
- “The Rubber Association of America”, *The India Rubber World*, 1 de febrero de 1922.
- “To promote french trade”, *The New York Times*, 27 de diciembre de 1918.
- “Rubber-tired train to be shown here”, *The New York Times*, 10 de diciembre de 1931.

- “Pneumatic-tire cars on railways planned”, *The New York Times*, 6 de enero de 1932.
- “Budd-Micheline car delivered to the Reading”, *Railway Age*, 12 de noviembre de 1932.
- “Goodyear is making pneumatic rail tire”, *Daily Boston Globe*, 22 de mayo de 1932.
- *The South Amboy Citizen*, 22 de abril de 1932.
- “L’activité ruineuse d’un maître-chanteur conduit Michelin à la débâcle”,  
*Le Cri du Peuple*, 2 de diciembre de 1930.
- “J. Hauvette Michelin dies; former Milltown plant owner”,  
*Home News Tribune* (East Brunswick), 3 de diciembre de 1937.
- “Jules H. Michelin, tiremaker, was 56”, *The New York Times*, 4 de diciembre de 1937.
- “Gets railcar rights”, *Automotive Industries*, 9 de enero de 1932.
- “French railroads adopt pneumatic-tired wheels for economy and comfort”,  
*Automotive Industries*, 22 de agosto de 1931.
- “‘Micheline’ arrives in U. S.”, *Automotive Industries*, 2 de enero de 1932.
- “Rubber tires for rail cars”, *Automobile Trade Journal*, octubre de 1931.
- “Rubber-tired railways offer speed and comfort”, *Popular Mechanics Magazine*, julio de 1932.

## GRÁFICO I: ARBOL GENEALÓGICO Y CONEXIONES FAMILIARES ENTRE LOS CARGOS



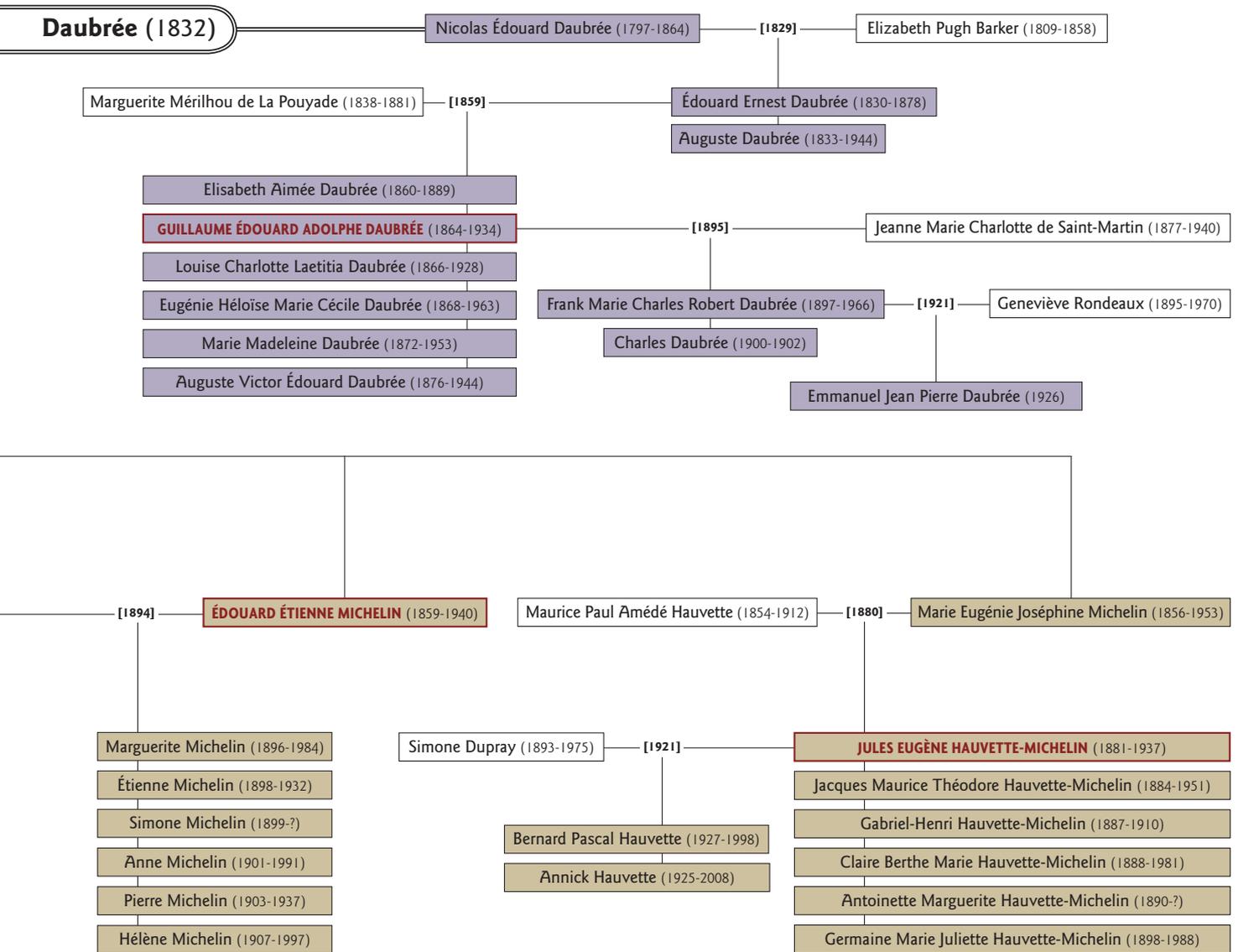
### Conexiones familiares

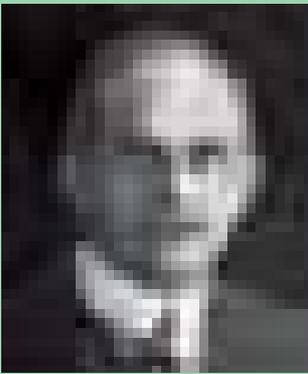
En 1886 André Michelin se hizo cargo de la empresa familiar Barbier et Daubrée, fundada hacía más de medio siglo por Aristide Barbier (su abuelo materno) y su primo y amigo Édouard Daubrée. Tres años más tarde, André Michelin –desde las oficinas comerciales de París– y su hermano Édouard –desde la fábrica de Clermont-Ferrand–, llevaban las riendas de una renombrada “Michelin et Cie.”. A partir de 1904 la compañía inició un proceso de expansión en los mercados extranjeros; de las primeras agencias de representación se pasó a constituir compañías propias, encargadas de la importación y distribución o de la fabricación de sus propios productos. Con el fin de preservar el control familiar, André y Édouard eligieron estratégicamente a varios miembros de las ramas familiares Michelin y Daubrée para, bajo su supervisión, ocupar la dirección de las distintas filiales en el extranjero.

- **Joseph Marc Wolff**, cuñado de los hermanos Michelin, fue enviado a Londres y designado en 1905 director gerente de la Michelin Tyre Company Ltd. británica creada ese mismo año y con sede en la capital.
- **Alphonse Daubrée**, nieto de Édouard Daubrée, estuvo al frente de la Società per la Fabricazione dei Prodotti Michelin (con fábrica en la ciudad de Turín) desde su constitución en 1906. En 1930 se refunda como Società Anonima Michelin Italiana–S. A. M. I., al fusionarse con la Agenzia Italiana Pneumatici Michelin (de carácter comercial y con sede en Milán).
- **Jules Hauvette-Michelin**, sobrino de los hermanos Michelin, viajó a los Estados Unidos para ocupar, en 1910, el cargo de vicepresidente y dirigir la Michelin Tyre Company desde las dependencias de su fábrica ubicada en Milltown, en el Estado de New Jersey.



DIRECTIVOS DE LAS DISTINTAS FILIALES DE MICHELIN EN EL EXTRANJERO



			
Édouard Michelin	Joseph Marc Wolff	Adolphe Daubrée	Jules Hauvette-Michelin
MICHELIN ET CIE. (FRANCIA)	MICHELIN TYRE CO. LTD. (UK)	SOCIETÀ MICHELIN ITALIANA (ITALIA)	MICHELIN TIRE CO. (EE. UU.)

**TABLA 1: VIAJES DE LA FAMILIA HAUVETTE-MICHELIN  
ENTRE FRANCIA Y LOS ESTADOS UNIDOS, 1908-1929.**

<p><b>1908</b></p> <p>Transatlántico La Provence. 14 de noviembre (Le Havre). 21 de noviembre (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin. Paul Lacroix.</p>	<p><b>1916</b></p> <p>Transatlántico Espagne. 29 de octubre (Bordeaux). 9 de noviembre (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin.</p>	<p><b>1924</b></p> <p>Transatlántico France. 6 de septiembre (Le Havre). 12 de septiembre (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin. Simone Hauvette-Michelin.</p>
<p><b>1910</b></p> <p>Transatlántico La Lorraine. 24 de diciembre (Le Havre). 31 de diciembre (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin.</p>	<p><b>1919</b></p> <p>Transatlántico La Savoie. 29 de abril (Le Havre). 5 de mayo (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin.</p>	<p><b>1925</b></p> <p>Transatlántico Berengaria. (Cherbourg). 24 de octubre (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin.</p>
<p><b>1911</b></p> <p>Transatlántico Olympic. 29 de nov. (Southampton, UK). 7 de diciembre (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin.</p>	<p><b>1920</b></p> <p>Transatlántico France. 20 de noviembre (Le Havre). 27 de noviembre (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin.</p>	<p><b>1926</b></p> <p>Transatlántico Paris. (Le Havre). 7 de septiembre (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin.</p>
<p><b>1912</b></p> <p>Transatlántico Olympic. 17 de julio (Cherbourg). 24 de julio (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin.</p>	<p><b>1921</b></p> <p>Transatlántico Paris. 6 de agosto (Le Havre). 13 de agosto (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin. Simone Hauvette Michelin.</p>	<p><b>1928</b></p> <p>Transatlántico Ille de France. (Le Havre). 25 de septiembre (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin.</p>
<p><b>1913</b></p> <p>Transatlántico France. 6 de diciembre (Le Havre). 12 de diciembre (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin.</p>	<p><b>1922</b></p> <p>Transatlántico Aquitania. 14 de octubre (Cherbourg). 20 de octubre (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin. Simone Hauvette Michelin.</p>	<p><b>1929</b></p> <p>Transatlántico Paris. (Le Havre). 12 de marzo (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin.</p>
<p><b>1915</b></p> <p>Transatlántico Rochambeau. (Le Havre). 15 de febrero (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin.</p>	<p><b>1923</b></p> <p>Transatlántico Paris. 3 de noviembre (Le Havre). 9 de noviembre (New York).</p> <p>Jules Eugene Hauvette-Michelin. Simone Hauvette Michelin.</p>	<p>Transatlántico Ille de France. (Le Havre). 24 de septiembre (New York).</p> <p>Jules Hauvette-Michelin. Simone Hauvette-Michelin. Annik Hauvette-Michelin. Pascal Hauvette-Michelin.</p>

Datos compilados básicamente a partir de los registros de desembarque de pasajeros en los archivos de The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation, Inc. en [www.ellisland.org](http://www.ellisland.org) (acceso junio 2012). La lista es incompleta, debido en parte a que la transcripción de los registros manuscritos puede conllevar errores y dificultar la búsqueda de los nombres y apellidos correctos; en algunos casos se ha podido superar ese escollo. Los viajes en sentido inverso (de New York a Francia) no están aquí incluidos.

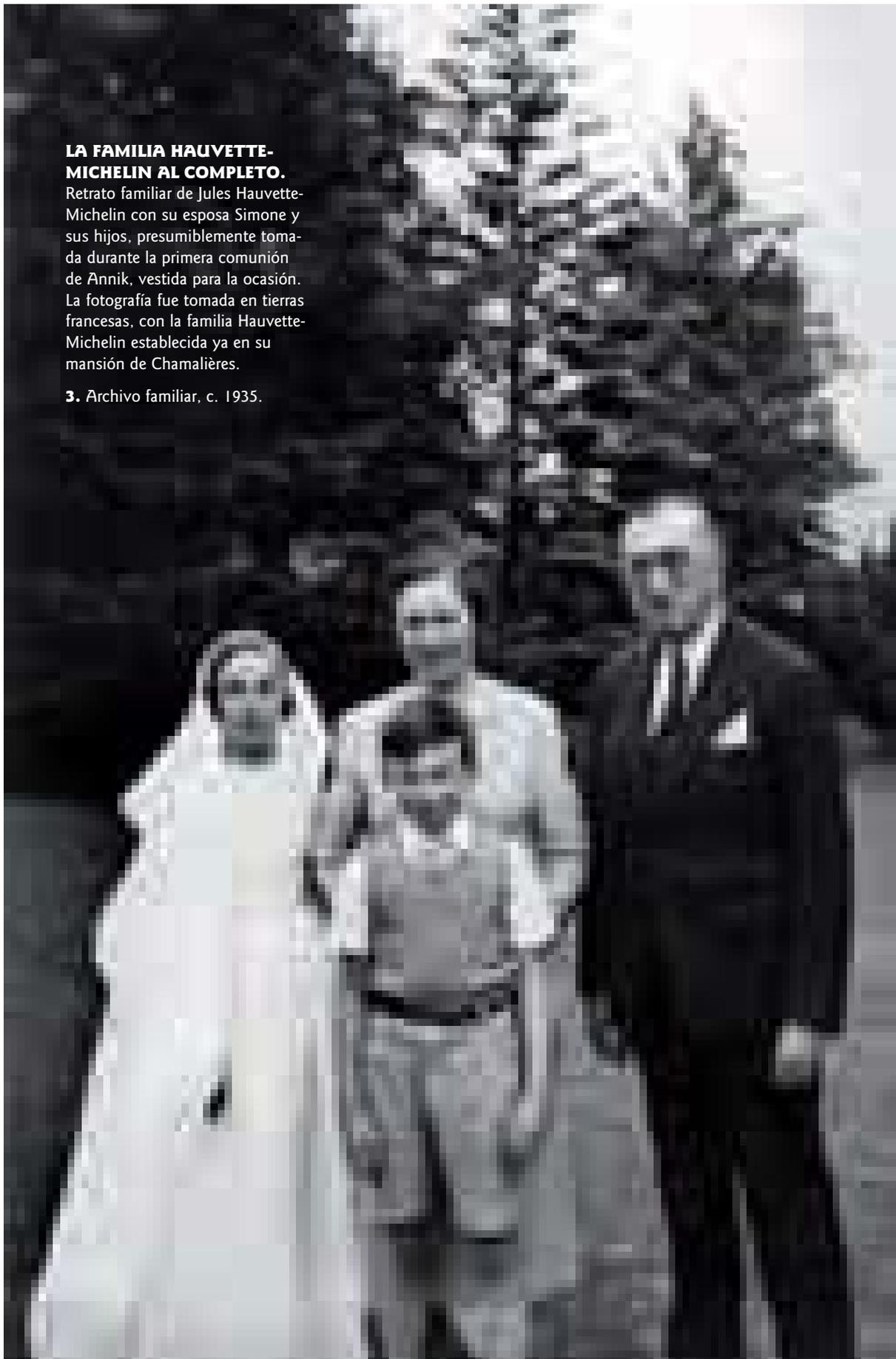


- 1.** Documento de identificación de inmigrantes, emitido a nombre de Jules Hauvette-Michelin por el Labor Department de la Administración de Los Estados Unidos, 1929.
- 2.** Fotografía retrato de Jules Hauvette-Michelin, probablemente tomada durante su estancia de trabajo en los Estados Unidos para gestionar la concesión de licencias y las demostraciones de los trenes "Micheline" calzados con bandas neumáticas, c. 1932.

**LA FAMILIA HAUVETTE-MICHELIN AL COMPLETO.**

Retrato familiar de Jules Hauvette-Michelin con su esposa Simone y sus hijos, presumiblemente tomada durante la primera comunión de Annik, vestida para la ocasión. La fotografía fue tomada en tierras francesas, con la familia Hauvette-Michelin establecida ya en su mansión de Chamalières.

3. Archivo familiar, c. 1935.





**EL HOGAR DE NEW BRUNSWICK.**

Bajo estas líneas, una fotografía relativamente reciente del estado de la fachada del edificio Simeon De Witt, situado en el campus de la Universidad de New Brunswick.

No difiere mucho del aspecto que mostraba cuando lo habitaba la familia Hauvette-Michelin, entre los años 1921 y 1930.

Junto a estas líneas, un recorte de periódico en el que se anuncia el acuerdo de arrendamiento de la propiedad a la Universidad de Rutgers.

La casa está situada en una porción de terreno rodeada actualmente por varios edificios.

En uno de los lados por la sede de la School of Communication and Information (entrada por el número 7 de Huntington Street); por la parte trasera, el gran edificio central de la Alexander Library y por el otro lateral, el edificio anexo del Special Collections and University Archives (en el número 169 de College Avenue).

**4.** Noticia en un periódico local sin identificar, publicada hacia 1935.

**5.** Fotografía del edificio De Witt, tomada en 2007. © Jacob Waldman







**EL VUELO DE HAUVETTE-MICHELIN.**

En la página de la izquierda, así fue como vio el accidente de Gabriel-Henri Hauvette-Michelin –retratado en la fotografía junto a estas líneas–, la publicación italiana *La Settimana Illustrata*.

En la ilustración firmada por Fritz (?), la avioneta colisiona con uno de los pilones señalizadores resultando el piloto gravemente herido.

Sobre estas líneas, la fotografía de la postal muestra el hangar del aeródromo de Lyon adjudicado a Hauvette-Michelin y a su aeroplano monoplaza Antoinette, de 450 kg de peso y motor de 50 hp.

**6.** (página contigua)

Contraportada del semanario italiano *La Settimana Illustrata*, 22-29 de mayo de 1910.

**7.** Postal francesa de la colección de aviadores participantes en el mítin de Lyon, marzo de 1910.

**8.** Retrato del piloto Hauvette-Michelin en Lyon, publicado en *L'Instantané*, el suplemento ilustrado de cada sábado de la cabecera parisina *La Revue Hebdomadaire*, 28 de mayo de 1910.

### **EXAMEN DE GRADUACIÓN EN OXFORD.**

Una de las Micheline Type 9, de cabina articulada, fue enviada a tierras británicas para ser examinada y sometida a una serie de pruebas sobre la línea férrea entre Bletchley y Oxford, un tramo de la red de The London Midland and Scottish Railway (LMS); los test se sucedieron entre enero y abril de 1932. En la imagen, un instante de la inspección del vehículo llevada a cabo por representantes y técnicos del LMS.

9. Fotografía de la Micheline Type 9 en Gran Bretaña, febrero de 1932.





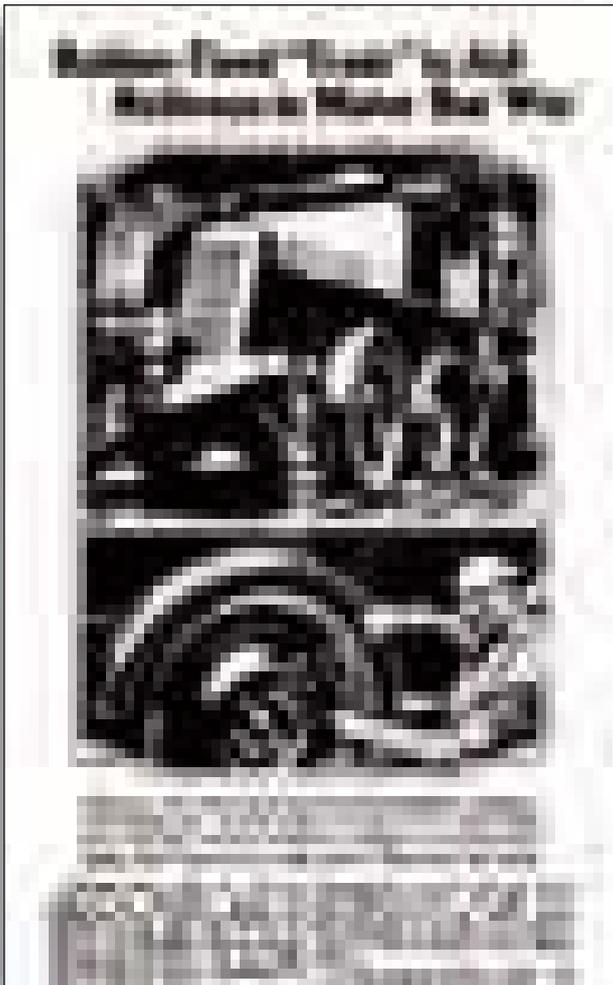


**MICHELINES CON ACENTO INGLÉS.**

Sobre estas líneas, el modelo de Michelin Type-9 que la firma francesa estuvo probando en Gran Bretaña, en la línea de tren London Midland & Scottish Railway, entre Bletchley y Oxford. Se trataba del mismo modelo que, tras un viaje transatlántico, protagonizó varias pruebas deslizándose sobre las catenarias de los ferrocarriles estadounidenses y que tuvieron su repercusión en la prensa del país..

**10.** Postal promocional francesa, 1932.

**11.** Portadilla del reportaje publicado en *Popular Mechanics Magazine*, julio de 1932.



**MICHELIN Y MICHELINE.**

Sobre estas líneas, Jules Hauvette-Michelin muestra las características de la Michelin a un grupo de personas, probablemente durante las jornadas de demostraciones llevadas a cabo en la ciudad de Akron. La novedad del vehículo con motor de explosión que se desplazaba por la vía del tren sobre ruedas neumáticas atrajo poderosamente la atención de la prensa americana, que le dedicó numerosas reseñas y artículos. Junto a estas líneas, e incluyendo un retrato de Jules Hauvette-Michelin, una de las columnas publicadas al respecto ilustrada con fotografías tomadas en Akron, Ohio.

**12.** Fotografía de Jules Hauvette-Michelin con un grupo de trabajo, c. 1932.

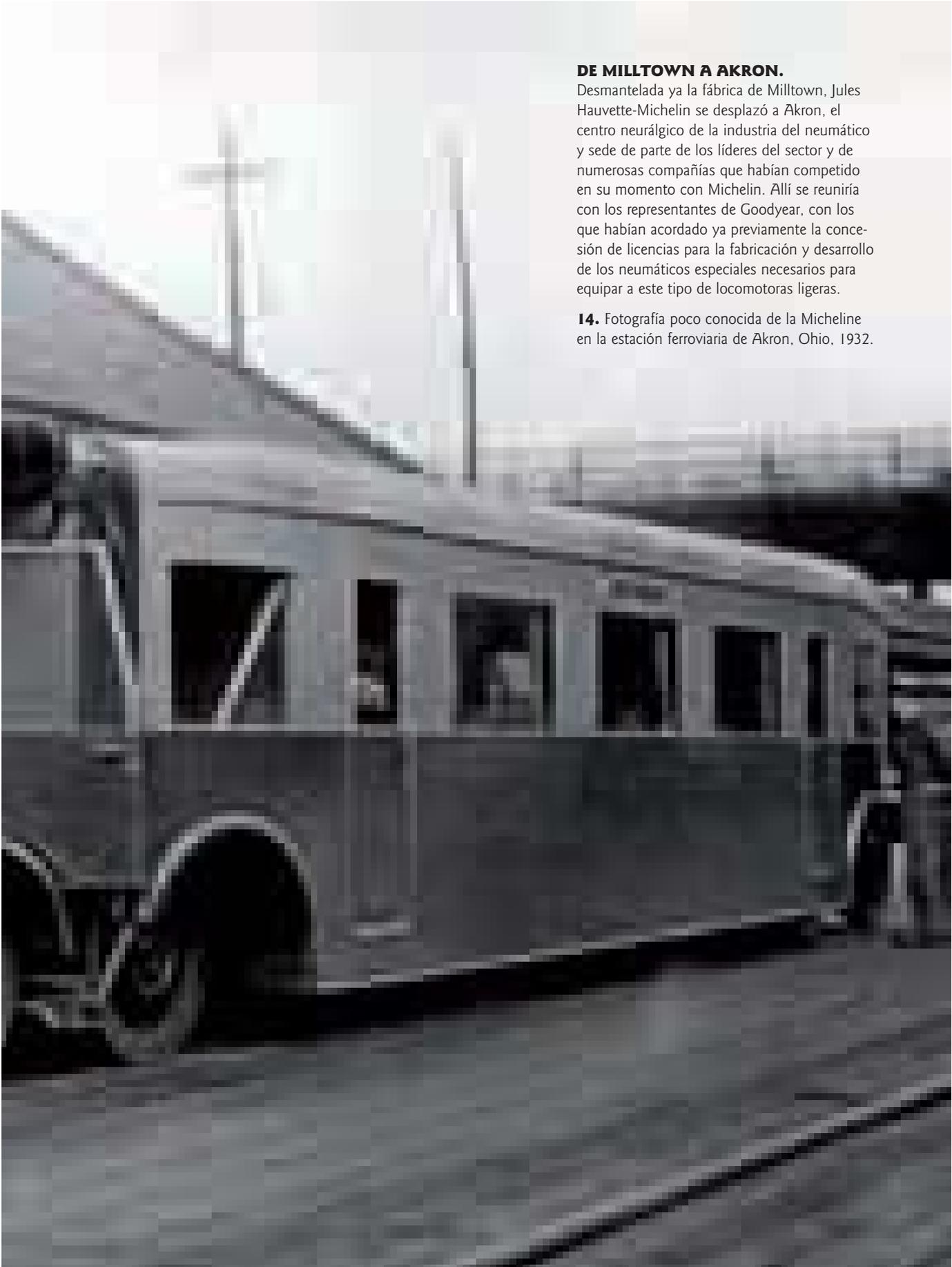
**13.** Noticia publicada en el periódico local de Lowell, Massachusetts, *The Lowell Sun*, sábado 30 de abril de 1932.

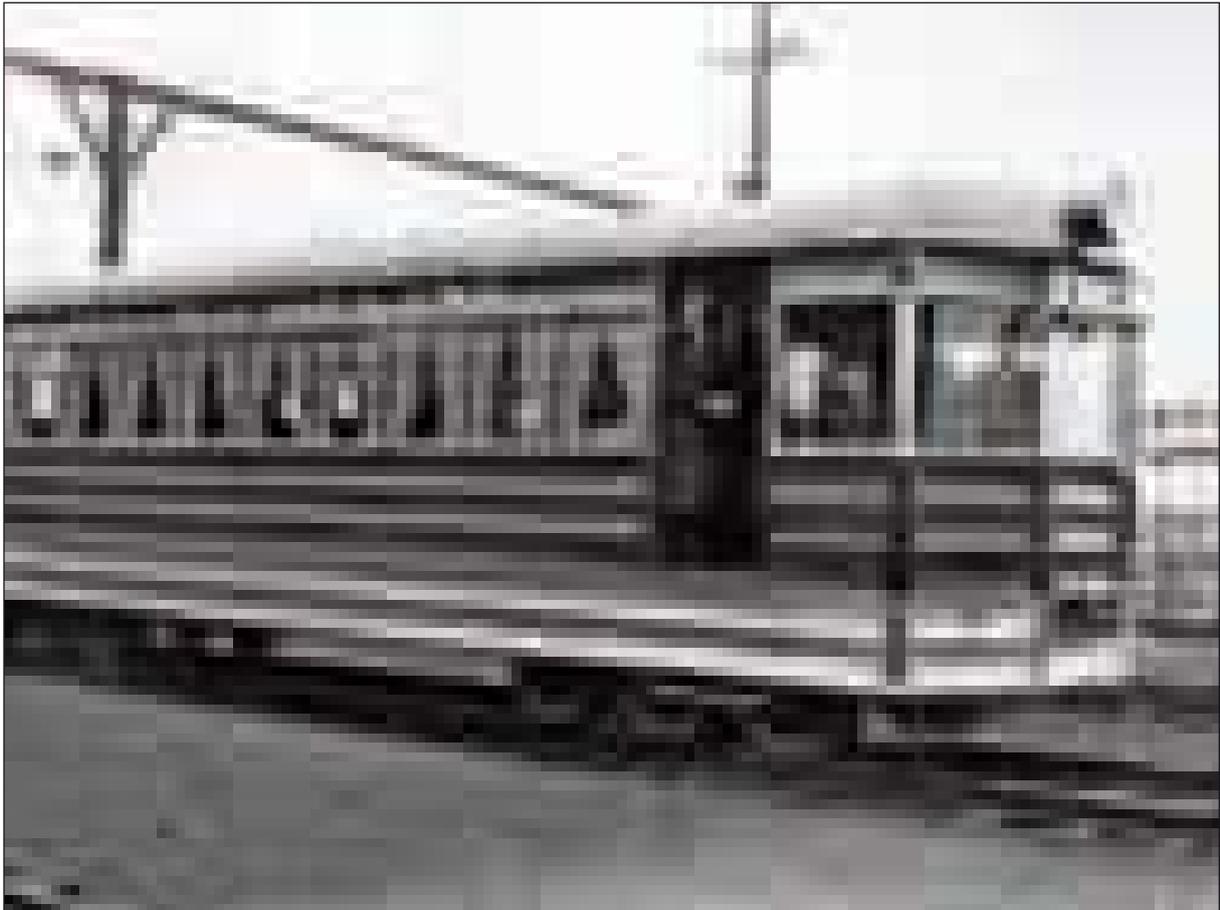


#### **DE MILLTOWN A AKRON.**

Desmantelada ya la fábrica de Milltown, Jules Hauvette-Michelin se desplazó a Akron, el centro neurálgico de la industria del neumático y sede de parte de los líderes del sector y de numerosas compañías que habían competido en su momento con Michelin. Allí se reuniría con los representantes de Goodyear, con los que habían acordado ya previamente la concesión de licencias para la fabricación y desarrollo de los neumáticos especiales necesarios para equipar a este tipo de locomotoras ligeras.

**14.** Fotografía poco conocida de la Micheline en la estación ferroviaria de Akron, Ohio, 1932.





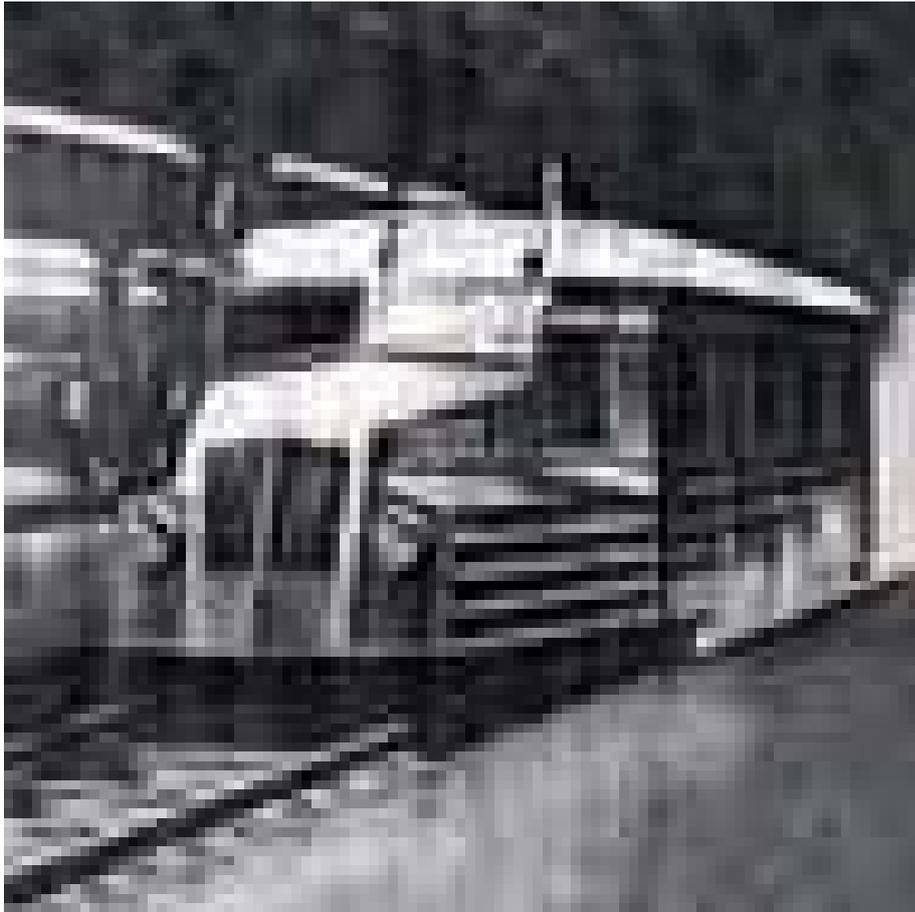
**EL PROTOTIPO.**

Sobre estas líneas, el prototipo de tren Budd-Michelin construido por la compañía Budd según los principios tecnológicos de las Micheline francesas y calzado con bandas neumáticas de Goodyear. Junto a la puerta puede reconocerse a Jules Hauvette-Michelin..

**15.** Fotografía del tren Budd-Michelin. Fechada sobre la imagen, 16 de enero de 1932.

**16.** Diagramas y plano del prototipo, en la descripción gráfica del documento de concesión de la patente.





**LA SEGUNDA UNIDAD**

Bajo estas líneas, el embajador francés en los Estados Unidos, Paul Claudel, felicitando a Jules Hauvette-Michelin en la demostración en Washington de un segundo modelo americano de Micheline, en mayo de 1932.

**17 y 18.** Fotografías del tren Budd-Michelin en una de sus pruebas en Washington. Imágenes del folleto promocional editado por Michelin et Cie, *La Micheline*, julio de 1932, pág. 14.



