

>

E

S

T

U

D

I

O

S



IMPORTANCIA MILITAR DE LOS PROYECTOS DE ENCASO EN ARAGÓN

ANTONIO PIZARRO LOSILLA
INGENIERO TÉCNICO DE MINAS

ANTECEDENTES, SITUACION GLOBAL DEL PAIS

En la etapa autárquica del régimen de Franco el mayor fracaso económico se produjo sin lugar a dudas en el sector industrial, no porque la evolución de la industria hubiera sido peor que en otros sectores, sino porque el Nuevo Estado había situado la industrialización del país como objetivo central de su política económica.

De hecho, los dirigentes franquistas plantearon superar el atraso, fortalecer la independencia y, sobre todo, elevar el potencial militar a través del desarrollo industrial. El periodo de Guerra Civil y la primera década de la posguerra indudablemente significaron una interrupción en el proceso de desarrollo industrial en España; aunque no se causaron daños importantes en las instalaciones fabriles, sí es una realidad que durante la década de los 40 la recuperación del producto industrial español fue lenta e inestable.

La decidida apuesta industrialista del franquismo fue una estrategia de desarrollo que trataba de impulsar un crecimiento sectorialmente desequilibrado y orientado hacia el interior, sin tener en cuenta los costes de oportunidad, y como una activa intervención pública.

Se partía del convencimiento de que la iniciativa privada era incapaz, por sí sola, de impulsar la industrialización, que el sistema de mercado no era adecuado para asignar eficazmente los recursos de acuerdo con las necesidades nacionales y que el Estado era el único agente capaz de promover un proceso de crecimiento económico sostenible.

Los recursos disponibles se canalizaron preferentemente hacia la industria, sobre todo hacia aquellas ramas vinculadas con la defensa. Ante el estallido de la Segunda Guerra Mundial (año 1939), en la que no era improbable la incorporación de España como país beligerante, se da prioridad a las industrias de interés militar, prioridad que se apoyaba en la propia ideología de un régimen forjado en la Guerra Civil y dominado por los militares.

Los responsables de la política económica durante los años 40 plantearon que el objetivo era aumentar la producción industrial y aprovechar los recursos nacionales, sin atender a los criterios de costes, especialización, ventajas comparativas o competitividad.

Se intensificó la sustitución de importaciones bajo un planteamiento autárquico, que pretendía incentivar la producción, poner fin al desequilibrio exterior y asegurar la independencia económica.

No sólo se puso en práctica, como en el sector agrícola, un complejo entramado de controles sobre la producción y la distribución, sino que el Estado participó directamente en la ampliación de la oferta industrial mediante la creación de empresas públicas.

Esta política industrial se apoyó fundamentalmente en tres leyes promulgadas en los primeros años de la dictadura:

- La de Protección de las nuevas industrias de Interés Nacional, de 24 de octubre de 1939, con el objetivo de incentivar la inversión privada en las industrias vinculadas a la defensa y en aquellas dedicadas a la producción de insumos de interés estratégico para el conjunto de la economía o bien a la sustitución de importaciones en general.
- La de Ordenación y Defensa de la Industria, de 24 de noviembre de 1939, que profundizó en la línea marcada por la disposición anterior al concretar algunas medidas de proteccionismo administrativo, clasificación de industrias en distintas categorías en función de su interés militar y su valor para la sustitución de importaciones. Aquí aparecen las restricciones que se imponían a la libertad de iniciativa empresarial, al hacer obligatoria la autorización del Ministerio de Industria para la instalación, traslado o ampliación de las empresas. Se limitaba a un 25% el capital extranjero en las nuevas empresas que se establecieran en España y se prohibían totalmente las inversiones foráneas en industrias de armamento.
- La creación del INI, de 25 de septiembre de 1941, se produce a raíz del escaso progreso conseguido en la recuperación industrial, una vez pasados dos años del final de la guerra, y se concibe como un instrumento clave del Estado para industrializar el país, con la misión de compensar la falta de iniciativa privada en determinados sectores estratégicos, especialmente en los más vinculados a los programas militares. Se hablará más detenidamente de esto en otro apartado.

Los estudiosos de la historia económica contemporánea han igualado el término autarquía al de atraso económico, los veinte años que siguieron a la Guerra Civil española han sido calificados con un sinnúmero de calificativos, tales como: "ellos fueron los únicos capaces de explicar satisfactoriamente el atraso industrial de España; fueron los causantes del ensanchamiento de la brecha que separa la trayectoria de España respecto a la de

otros países europeos y, desde el punto de vista económico, confirmaron una época de fracaso sin paliativos”.

LA FIGURA DE JUAN ANTONIO SUANZES

Antes de entrar en detalle en la creación del INI, hay que hablar de una figura clave en el desarrollo de posteriores acontecimientos, y no es otro que Juan Antonio Suanzes, nombrado ministro de Industria y Comercio en enero de 1938, en plena Guerra Civil. Marino e ingeniero de la Armada, se había formado en la Escuela Naval y en la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada de Ferrol, en 1922 ingresó en la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), haciéndose cargo del Astillero de Cartagena y poco después de toda la factoría.



Franco con el presidente del INI, Juan Antonio Suanzes, a su derecha, en la inauguración del primer alto horno de la Empresa Nacional de Siderurgia (Avilés, 1957). (Foto Jaime Pato)

Permaneció vinculado a la SECN hasta 1934, cuando enfrentamientos con una empresa extranjera que participaba en su accionariado le hizo solicitar la dimisión. Está claro que se marchó de la SCEN con dos ideas grabadas para el futuro: la primera, que en las empresas vinculadas a la defensa nacional, el Estado debía intervenir con decisión para que los intereses nacionales no se vieran puestos en cuestión por la situación económica de la empresa privada o por la voluntad de sus proveedores extranjeros; y segunda, que

en industrias de este tipo la colaboración extranjera sólo era admisible como mal menor, debía tener carácter transitorio, limitarse a los aspectos técnicos y económicos relativos a la puesta en marcha de las actividades, y nunca abarcar la gestión. A continuación se incorporó a la empresa Boetticher y Navarro hasta el inicio de la Guerra Civil.

Designado ministro de Industria y Comercio, en 1938, es considerado como uno de los dos técnicos del primer gobierno de Franco y ésta parece ser la principal razón para justificar su nombramiento. Estuvo año y medio como ministro, tarea que prácticamente ha pasado inadvertida para los historiadores, ya que eran más importantes los relatos de la Guerra Civil y de la primera posguerra.

El carácter organizativo de la mayoría de normas promulgadas desde este ministerio confirmaron la existencia de un Estado campamental, es decir, un Estado sin ningún tipo de actividad política reseñable. Tres aspectos son los más relevantes de la actuación del Ministerio de Industria y Comercio durante 1938:

- Redacción del Fuero del Trabajo; Suanzes fue uno de los comisionados que participó en su redacción, se consideró como un documento vital en el que se determinaban los principios del Nuevo Estado y constituyó el único marco de referencia y la única norma con que Suanzes contó a la hora de diseñar sus planes para la economía española.

En su redacción se concebía la industria como un instrumento de primera necesidad que había de servir a la independencia nacional y a los fines de guerra y paz que el Estado propugnaba. Bien es cierto que este texto marcó el punto de partida de una de las grandes contradicciones del régimen: la coexistencia de un estado que debía ejercer un control férreo sobre la economía con el supuesto protagonismo que el Fuero otorgaba a la iniciativa privada, a la cual reconocía como fuente fecunda de una vida económica de la nación; al mismo tiempo que asignaba al Estado la capacidad de convertirse en empresario cuando lo exigieran los intereses superiores de la Nación.

- Reorganización del Ministerio de Industria y Comercio. A la llegada de Suanzes al ministerio, la industria española estaba en manos de las Comisiones Militares de Incorporación y Movilización Industrial, de tal forma que se apresuró a disolver las citadas Comisiones y separó las industrias de guerra de las civiles. Las primeras continuaron adscritas al Ministerio de Defensa y las segundas se encomendaron a Industria, donde se crearon para su dirección unas Comisiones de Incorporación Industrial y Mercantil a las que les correspondería la planificación de la economía en paz.

Igualmente se crearon las Comisiones Reguladoras de la Producción, que dependían orgánicamente de los Ministerios de Industria y de Agricultura.

- El programa económico de Suanzes. El acopio de funciones que había emprendido Suanzes no era una improvisación ya que “tenía trazado un programa económico de reconstrucción”. En su mente estaba que España debía convertirse en un estado totalitario como oposición a los estados liberales, y fijaba la independencia y el medio para conseguirlo: “la autarquía”, que consistía para Suanzes en la aspiración para bastarse a sí mismo en cualquiera de los órdenes militares, políticos o econó-

micos en general. Pero no pretendía una autarquía absoluta ajena a todo contacto con el exterior; se requería un periodo intermedio de relaciones comerciales con el extranjero, y esta ayuda exterior, sobre todo a través del trasvase de tecnología, haría posible a largo plazo la autosuficiencia económica e industrial.

Las ideas que había expuesto Suanzes a los agregados comerciales en el extranjero a finales de 1938 habían dejado de ser una simple declaración de intenciones o un programa político para convertirse en las premisas concretas de sus próximas actuaciones.

Al terminar la Guerra Civil Suanzes contaba con una planificación industrial que repetía machaconamente los objetivos anunciados meses atrás y que no eran otros que la nacionalización de las industrias necesarias en caso de movilización industrial y la nivelación de la balanza de pagos, para lo cual fijó un orden de preferencias en la actuación industrial del Nuevo Estado, los llamados sectores prioritarios:

- Industrias específicamente de guerra
- Industrias de construcción y reparación de material ferroviario
- Industrias de construcción naval y sus anejos
- Industrias de transporte por carretera
- Industrias de algodón nacional
- Industrias de la producción de fibras artificiales
- Industrias de los hidrocarburos nacionales
- Industrias del nitrógeno y sus derivados
- Industrias de las herramientas de todas clases
- Industrias eléctricas
- Industrias mineras y de beneficio
- Industrias químicas de todas clases

Bien es cierto que Suanzes no pensaba eliminar la iniciativa privada, pero tampoco confiaba en las empresas particulares para acometer su programa industrializador, sí decía que la industrialización del país debía recaer sobre el Estado y la iniciativa privada debía someterse a sus intereses.

De tal forma que es difícil averiguar en qué momento decidió Suanzes acometer la creación de un organismo como el INI, bien es cierto que en verano de 1939 tenía ya en mente la creación de una entidad paraestatal similar al Instituto per la Reconstruzione Italiana (IRI), aunque de aires más castrenses.

Suanzes fue destituido como ministro de Industria y Comercio en agosto de 1939, a la vez Franco remodeló el resto del gobierno y se rodeó de militares más jóvenes y personas más cercanas a sus ideas; aunque abandonó el Ministerio, Suanzes no renunció a sus ideas y proyectos, estuvo en contacto con el agregado comercial en Italia y pidió el envío de información sobre el IRI.

NACIMIENTO DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (INI)

Es importante destacar como legislación precursora de la creación del INI leyes industriales que se promulgaron en los compases iniciales del nuevo régimen, así tenemos el decreto de 8 de septiembre de 1939 sobre instalación de nuevas industrias y ampliación de las existentes; la ley de 24 de noviembre de 1939 de ordenación y defensa de la industria; el decreto de 10 de febrero de 1940 sobre concesión de auxilios para la implantación y desarrollo de las industrias declaradas de interés nacional y la ley de 3 de mayo de 1940 constituyendo las Comisiones Reguladoras de la Producción.

Desde agosto de 1939 hasta mayo de 1941, se producen acontecimientos, sobre todo, en el terreno económico: hay una inflexión hacia una economía de corte sindicalista, con la Falange como institución preeminente; también, a partir de mayo de 1941, se produce una crisis de gobierno y las luchas internas entre falangistas forzaron un reequilibrio en el ejecutivo y permitieron el ascenso político de personas vinculadas al ejército; y por último, hay un nombramiento trascendental, que no es otro que el de Carrero Blanco como subsecretario de la Presidencia en mayo de 1941. Tres meses después de su llegada comenzaron las discusiones para la creación del INI.

Hubo una primera propuesta de creación, tras abandonar Suanzes la cartera de Industria y Comercio, desde la Dirección de Construcciones Navales e Industrias Militares en 1940, cuando se promovió, sin éxito, una gran empresa pública de construcción naval. Por otra parte, fue decisiva la llegada de Carrero Blanco a la Subsecretaría de la Presidencia, pues era conocedor de los planes de Suanzes, desde la Guerra Civil, para organizar una institución industrial del Estado, de ámbito más amplio que el exclusivamente marítimo. Además, Carrero desempeñó una importante tarea de consejero en asuntos económicos.

El cambio de gobierno en 1941 relanzó la nueva idea de creación de una gran empresa pública, que se plasmó en un proyecto de ley para la constitución de un Instituto Nacional de la Autarquía, redactado por Mariano Sebastián, director de estudios del Banco de España, y Jesús Rodríguez Salmones, técnico del Instituto Español de Moneda Extranjera. La ley se publicó el 25 de septiembre de 1941, aunque con un cambio en la denominación del nuevo organismo, que pasó a ser la de Instituto Nacional de Industria.

El INI se configuró como un *holding* de empresas con capital público, no se le incluyó en el organigrama del Ministerio de Industria, sino que, y esto es una muestra de la importancia que se concedía al proyecto, se le hizo depender directamente de la Presidencia del Gobierno.

En la ley fundacional del INI se señalaba como uno de sus principales objetivos el desarrollo de las industrias militares y la realización de una política de autosuficiencia económica, de esta forma se le concedía prioridad al Instituto respecto a los intereses privados y se le otorgaba la capacidad de obtener del gobierno la expropiación de aquellas empresas que fuesen necesarias para la consecución de sus fines.

Junto a la creación de nuevas sociedades con capital totalmente en manos de INI, la ley contemplaba la participación del Instituto público en compañías ya existentes y la posibilidad de que se invirtiesen capitales privados en las empresas del grupo. Para

la financiación del Instituto se establecía una cuota inicial de 50 millones de pesetas, a la que se sumarían las factorías y las participaciones en empresas industriales del Estado que éste le transfiriese, junto a las subvenciones públicas que pudiese recibir y los ingresos generados por la propia actividad de las empresas y por la venta de participaciones del *holding*.

En principio, la presidencia del INI se le ofreció al exministro de Hacienda Larraz, el cual declinó. A partir de entonces se le ofreció a Suanzes, el cual ocupó la presidencia durante 22 años, ejerciendo una fuerte y persistente influencia en la política industrial del primer franquismo, más intensa en 1945 y 1951, cuando compaginó su cargo de presidente del INI con la cartera de Industria y Comercio, que le concedía el control del Instituto Español de Moneda Extranjera.

En diciembre de 1941, Suanzes redactó unas notas sobre las directrices que regirían el INI y enseguida esbozó un listado de los sectores en los que convendría actuar. Esta lista inicial, en la que ocuparon un lugar destacado las industrias relacionadas con la fabricación de material bélico, sufrió pequeños cambios hasta alcanzar su redacción definitiva.

Este Plan de actividades se encuadró en varios grupos. Un grupo primero dedicado a las industrias de producciones básicas, que se proponía actuar sobre: investigaciones mineras, combustibles sólidos, hierro y acero, cobre y metales no férricos, etc. En un segundo grupo se encuadraron las producciones especiales: combustibles líquidos y lubricantes a partir de rocas bituminosas, combustibles líquidos y carburantes a partir de carbones, refinerías, nitrogenados y fertilizantes, pólvoras y explosivos de guerra, etc. En un tercer grupo se encuadraban empresas no militares de carácter fundamental dedicadas a: producción de energía eléctrica, marina mercante, etc. En un cuarto grupo aparecían industrias de transformación de carácter no estrictamente militar: máquinas, herramientas, motores, material eléctrico, etc. Y por último, en un quinto grupo, industrias de transformación de aplicación característicamente militar: corazas y elementos pesados, construcciones navales militares, aeronáuticas, material de artillería, carros de combate, etc.

Como se puede apreciar, estaba previsto que el INI participase en prácticamente todas las ramas industriales. De esta forma, el grupo de empresas del INI creció con rapidez durante los años 40; en 1942 sólo lo componían cuatro sociedades y el capital social suscrito no alcanzaba los 500 millones de pesetas, tres años después ya contaba con 19 empresas y un capital en torno a los 2.000 millones y así fue creciendo. En 1950 ya contaba con 40 sociedades y superaba los 7.000 millones de pesetas de capital.

En este mismo año, 1950, el *holding* público ya controlaba por completo la industria del automóvil, acaparaba más de las tres cuartas partes de la fabricación de fertilizantes nitrogenados, más de la mitad de la fabricación nacional de aluminio, casi un cuarto de todo el refinado de petróleo y un porcentaje elevado en la fabricación de fibras artificiales y en producción de energía eléctrica.

Entre las empresas más importantes que se crearon estaban: ADARO, ENCASO, REPESA, ENDESA y ENHER.

ANTECEDENTES SOBRE EL PROBLEMA DE LOS HIDROCARBUROS

El problema de la falta de combustibles ya durante la Primera Guerra Mundial intensificó la búsqueda de nuevos yacimientos petrolíferos a escala mundial y, sobre todo, el estudio de procesos alternativos para la obtención de carburantes mediante la destilación de rocas bituminosas.

En España, en 1918, comenzó a funcionar una destilería de pizarras bituminosas en la zona de Puertollano (Ciudad Real), la cual pertenecía a una sociedad de capital francés, Sociedad Minero Metalúrgica de Peñarroya. En esa misma época en Alemania se intensificó la investigación sobre los procesos químicos de tratamiento de las pizarras y se produjeron notables avances, de tal manera que a la destilación a baja temperatura de Young se unieron dos procesos nuevos para tratar las rocas bituminosas una vez destiladas y aumentar su rendimiento: el de Fisher-Tropsch en 1923 y la hidrogenación de Bergius, descubierta en 1921.

Mientras se producían estos avances en el exterior, en 1924 se creaba una Comisión de Combustibles adscrita a la sección de Movilización de Industrias Civiles, que nacía con objeto de estudiar sustitutos de los combustibles líquidos; ésta no fue la única muestra de inquietud entre las autoridades del gobierno de Primo de Rivera, unos meses antes se había convocado un concurso con el fin de premiar el mejor proyecto para la instalación de un centro de ensayo industrial de destilación de combustibles, así como para la implantación en España del aprovechamiento de lignitos y carbones minerales pulverizados. A dicho concurso concurrieron varias propuestas de empresas privadas que recibirían ayudas estatales, sobre todo en aquellos proyectos más rentables, pero la intención no llegó a buen puerto.

En 1934 hubo un segundo intento de acelerar la producción de combustibles sintéticos, con la convocatoria de un concurso público entre las sociedades exclusivamente españolas. En esta ocasión el Estado, a través de CAMPSA, compraría hasta 200.000 toneladas de hidrocarburos procedentes de este tratamiento; sin embargo, todas estas actuaciones se vieron truncadas por el comienzo de la Guerra Civil. En este concurso se presentaron varias propuestas de empresas privadas, una en cada una de las cuencas donde se constataba la existencia de reservas de pizarras y lignitos; en el caso de Aragón se presentaron proyectos por medio de la Carbonífera del Ebro en Flix y Mequinzena y por parte de la Sociedad Minas y Ferrocarriles de Utrillas y la Sociedad Aliaga, en la provincia de Teruel.

Por lo tanto, se puede observar que ya en la España republicana existían empresas privadas interesadas en este sector de los hidrocarburos sintéticos, pero las autoridades franquistas prácticamente negaron esa falta de iniciativas y se magnificaron los proyectos que emprendieron.

Toda esta documentación relativa a los concursos organizados por la República llegaron al Instituto en el año 1942. El INI contó, pues, con una información privilegiada sobre las investigaciones y proyectos que diversas entidades privadas habían realizado algunos años atrás.

La Guerra Civil puso de manifiesto que la preocupación de los gobiernos de entreguerras por la producción de hidrocarburos no había sido caprichosa. Suanzes desde el Ministerio de Industria y Comercio indicó que la producción de hidrocarburos de síntesis era una

de las cuestiones más importantes y a la Comisión Nacional de Combustibles de carácter general anteriormente creada le imprimió un giro de 180°. Sus componentes debían trazar un plan integral de fabricación de combustibles líquidos en España, que abarcaría la investigación y explotación de nuevos yacimientos, la destilación de carbones y pizarras, y el establecimiento de refinerías.

Muchas fueron las ideas y buenas intenciones, tan sólo funcionó Peñarroya en síntesis, pero no se acometió ninguna tarea en concreto. De nuevo, ya en 1939, cuando la guerra había concluido, Suanzes volvió a recordar en una alocución pública que España debía crear una serie de nuevas industrias como las de hidrocarburos, nitrogenados, automóviles...

OBTENCION DE HIDROCARBUROS SINTETICOS Y OTROS PRODUCTOS. CREACION DE ENCASO

A comienzos del año 1942, el INI creó el llamado Consejo Técnico de Combustibles Líquidos y Lubricantes, organismo al que se encomendó diseñar las actividades concretas que el INI emprendería en materia de carburantes y, por tanto, la organización y regulación de las empresas dedicadas a la obtención de hidrocarburos sintéticos. Poco después, el INI decidió crear una empresa encargada de la gestión de este proyecto y, de esta forma, el Consejo organizó la Empresa Nacional de Combustibles Líquidos y Lubricantes. Se acordó que la empresa se denominase Empresa Nacional Calvo Sotelo (ENCASO) y quedó constituida como sociedad anónima el 24 de diciembre de 1942 con Joaquín Planell como presidente, que a la vez sería vicepresidente del INI desde 1943.

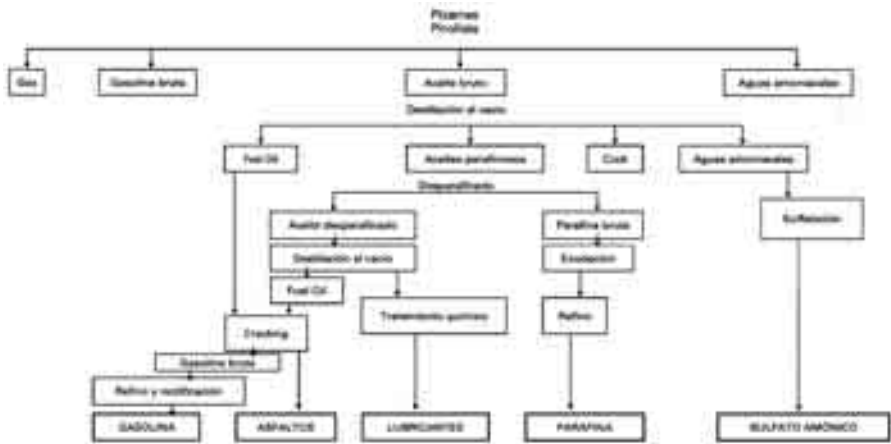
La creación de ENCASO fue, sin duda, la más emblemática del Instituto, tanto por ser la primera empresa en volumen de inversión, con un tercio del total, como porque sus objetivos reflejaban fielmente los ideales de industrialización autárquica.

En un marco de recursos limitados ENCASO fue concebida para fomentar la tarea fundamental de producir combustibles líquidos y lubricantes, con el fin de acabar con la total dependencia española del exterior para abastecimiento de estos productos; por ello centró su labor en la obtención de hidrocarburos a partir de la destilación de pizarras bituminosas y lignito. En esta actividad disfrutó de una posición de monopolio, gracias al poder del INI para impedir la autorización a otras iniciativas y para reservarse las principales fuentes de materia prima, en detrimento de los empresarios privados.

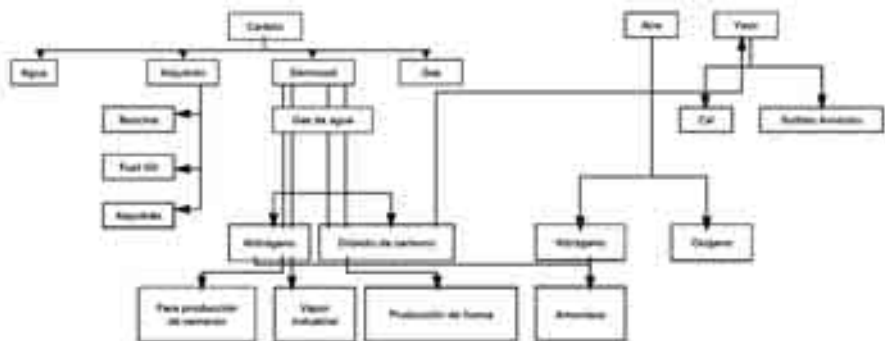
Por lo tanto, la empresa centró sus actividades tanto en el tratamiento de ambos minerales, como en el refinado de crudos. Según se puede observar en los cuadros, tanto en el tratamiento de las pizarras por el método de pirólisis, como en la destilación de los lignitos se obtienen los hidrocarburos sintéticos: gasolina, fuel-oil, alquitranes, asfaltos, etc. y otros subproductos, como amoniaco, sulfato amónico y nitrogenados.

OBTENCION DE HIDROCARBUROS SINTETICOS Y FABRICACION DE NITROGENADOS. CONEXIONES

Como hemos podido ver en el anterior apartado, a la vez que se obtenían los hidrocarburos que con tanto ímpetu se buscaban, se obtenían una serie de productos de máxima importancia para la marcha de la economía en general del país.



Proceso a seguir para la obtención de combustibles sintéticos mediante pirólisis (Sanromán, Elena, *Ejército e Industria. El nacimiento del INI*).



Cuadro en el que se reflejan los productos obtenidos mediante destilación (Sanromán, Elena, *Ejército e Industria. El nacimiento del INI*).

No será una labor muy difícil reflejar aquí la importancia de los fertilizantes nitrogenados para la agricultura, se puede asegurar que un quintal de abono con un contenido en nitrógeno del 20% permite aumentar el trigo cosechado en 334 kilogramos, el arroz en 500 kilogramos, la remolacha azucarera en 1,74 toneladas y la patata en 1,8 toneladas. Hasta 1935 las necesidades en fertilizantes nitrogenados habían sido cubiertas en un 95% por importaciones, lo que no encajaba con la obsesión de las nuevas autoridades de restablecer la balanza comercial con el exterior. En 1939, una vez finalizada la Guerra Civil, el consumo de este tipo de abono era ínfimo, sólo 6,7 kg de nitrógeno por hectárea cultivada, un consumo muy rezagado dentro del contexto internacional, con un consumo de

14,6 kg por hectárea en países con una agricultura similar a la nuestra. Es importante destacar que a partir de esa fecha se acentuó bastante la preponderancia de los nitrogenados amoniacales (sulfato amónico) sobre los nítricos.

Por otra parte, es evidente la conexión con la industria de explosivos, pues la base de fabricación de muchos tipos de explosivos y pólvoras es el nitrato amónico y la escasa capacidad de las fábricas españolas para producir ácido nítrico creó serios problemas a los ejércitos durante la Guerra Civil. A su término, las autoridades industriales, animadas por los militares, se emplearon a fondo para establecer los cimientos de un Plan del Nitrógeno, que perseguía una sustitución rápida de las importaciones para, por un lado, elevar los rendimientos agrícolas y, por otro, favorecer la industria de explosivos, sin olvidar la tarea fundamental de la obtención de combustibles sintéticos.

Las autoridades del Nuevo Estado identificaron las industrias sobre las que había que intervenir dentro de los planes de industrialización y estaba muy claro para ellos que había que actuar sobre los nitrogenados y fertilizantes, así como sobre pólvoras y explosivos de guerra, de tal forma que se trazaron planes urgentes para la fabricación de compuestos nitrogenados por vía sintética.

A comienzos de 1939, Suanzes albergaba la idea de dar solución conjunta al problema de hidrocarburos y del nitrógeno; esa solución enlazaba, a su vez, con una perseguida autosuficiencia en pólvoras y otras materias explosivas, aspecto que otorgaba un cariz castrense al problema del nitrógeno al unirlo con cuestiones vinculadas a la defensa nacional. De esta manera el nitrógeno se elevó a una posición preeminente en el panorama español de la posguerra desde una triple óptica: agrícola, militar y comercial. Por un lado, el nitrógeno era indispensable para mejorar los rendimientos de los terrenos de cultivo; por otro, constituía un elemento imprescindible para fabricar munición y explosivos, necesidad exacerbada durante la guerra, (estos dos factores se enlazaban entre sí, pues las continuas levas obligaban a compensar la falta de brazos en los campos mediante un mayor abonado de los suelos) y en el aspecto comercial, tanto fabricantes como gobernantes culpaban a la política arancelaria vigente anterior de permitir que los fertilizantes nitrogenados venidos del extranjero –naturales y sintéticos– se apoderasen prácticamente del mercado español.

Muy parecida a la situación de los hidrocarburos fue el caso de los nitrogenados sintéticos. En el periodo entre guerras los fabricantes españoles estaban en una situación difícil, una empresa privada (SIN) suspendió la producción de nitrato amónico en 1932 y otra empresa privada (EIA) bajó a niveles ridículos su producción; no fueron, sin embargo, sólo estas dos empresas las únicas que intentaron desarrollar en España una industria del nitrógeno sintético, aunque sí las más intensivas en capital.

Este último rango merece ser destacado, pues contradecía la cantinela de los gestores del INI, que justificaban a menudo su intervención en la industria española con el pretexto de compensar la apatía y pasividad del capital privado y, en cambio, se constata que en este ramo del nitrógeno por síntesis con anterioridad a 1939 existían varias instalaciones privadas en las que estaban comprometidos importantes capitales.

En 1938 el gobierno de la Dictadura creó una Comisión Mixta del Nitrógeno con el objeto de implantar, conservar y desarrollar la industria de fijación del nitrógeno con vistas a

alcanzar una independencia en materia de defensa militar y de fertilizantes, con este fin se enviaron dos técnicos a Alemania para estudiar in situ la fabricación de nitrogenados sintéticos a partir del lignito. Por los muchos puntos de encuentro, hay razones para pensar que las opiniones esgrimidas por Suanzes sobre la fabricación del nitrógeno sintético después de acceder a la presidencia del INI se nutrieron de las experiencias de estos dos comisionados. Éstas fueron las razones más importantes:

- Decantación sin ambages por un procedimiento basado en el aprovechamiento de lignitos y otros carbones de baja calidad.
- Ensalzaron la riqueza de los yacimientos españoles de lignitos, ya que los cálculos cifraban la extracción factible de 4.500.000 toneladas con una esperanza de vida de doscientos años. De esta forma, opinaban que las enormes reservas de carbón, en lugar de ser un lastre para la economía del país, se podían traducir en fuente de riqueza y generadoras de industrias auxiliares.
- Abogaron por la consecución de acuerdos en materia tecnológica con la I. G. FARBEN, no ocultaron su admiración sin límites por la técnica alemana.

En fin, se trataba de abordar una vía industrial inédita susceptible de producir unos réditos superiores a los que cabía esperar de una mera intensificación o movilización de los recursos existentes.

En definitiva, estos elementos —a los que se mostraría especialmente sensible Suanzes— hacían ver una solución conjunta al problema del nitrógeno y de los carburantes sintéticos en busca de autosuficiencia, nivelación de la balanza comercial, dualidad entre industria civil y defensa, colaboración técnica con Alemania, y sacar a la luz riqueza mineral aún oculta.

A estas alturas se tenía conocimiento de tres vías para producir abonos nitrogenados: empleo de gases de las coquerías, destilación de lignitos y otros carbones de baja calidad, y el sistema electrolítico. Para solucionar el problema del nitrógeno, el Ministerio de Industria y Comercio esbozó en 1941 un Plan que, concediendo prioridad al primer procedimiento, invitaba igualmente a aprovechar los yacimientos de lignito. Aparecieron, pues, una serie de propuestas e iniciativas por parte de las empresas del sector, así como comentarios que dedicó el estamento militar a estas cuestiones, que crearon un estado de opinión, favorable a la destilación de lignitos para la obtención de nitrógeno, en el que habían de beber los futuros gestores militares del INI. Así, el vínculo que se estableció entre el ejército y la industria del nitrógeno se convirtió en un pieza clave de la actuación del Instituto a partir de 1942.

Alentadas por el Plan del nitrógeno, diversas empresas enviaron las propuestas de instalación de fábricas de amoniaco sintético. Fueron proyectos de siete sociedades químicas que se acomodaron en tres grandes grupos, uno por cada procedimiento técnico; algunas fueron desestimadas y otras autorizadas, si bien hay que citar que a finales de 1939 la Dirección General de Industria fue partidaria de aplicar con carácter inmediato un plan que se basó en: declarar industria de interés nacional a la fabricación del nitrógeno sintético, convocar un concurso público para implantar nuevas industrias y ampliación de algunas fábricas existentes.

A caballo entre la convocatoria del concurso en los meses finales de 1939 y su resolución en 1942, fue creado –como se ha comentado anteriormente– el INI en septiembre de 1941. Ya en las famosas notas de Suanzes que distribuyó a los miembros del Consejo de Administración, en su reunión celebrada en diciembre, colocó en sexto lugar a las industrias importantes de carácter autárquico en las que circunstancias especiales de aspecto nacional aconsejaban diferentes soluciones; a este grupo pertenecían las industrias del nitrógeno en las que era aconsejable, según opinión de su primer presidente, la intervención del INI.

Entre las primeras actuaciones a emprender por el Instituto, Suanzes destacó la participación en empresas de carácter “importante y autárquico” creadas con anterioridad al mes de septiembre de 1941, entre ellas figuraban todas las vinculadas a la fabricación de nitrogenados; en definitiva, cuatro empresas: S. E. de Fabricaciones Nitrogenadas, SIN, NICASA e HIDRO NITRO ESPAÑOLA.

Para ejecutar el plan, por un lado, Suanzes utilizó sus prerrogativas ante el Ministerio para excluir a las empresas que, en razón de sus actividades futuras, podían inmiscuirse en sus planes y, por otro, se aprestó a participar en el capital social de SIN.

Sin embargo, hacia otras empresas hubo un gran hostigamiento, ya que se alejaban de la doctrina del INI: “las iniciativas particulares sobre asuntos relacionados con la explotación de estos lignitos son varias pero orientadas todas con el pie forzado de determinadas minas o ferrocarriles y hacia la obtención de sulfato amónico sin destilación previa [...] siendo necesario detener estas iniciativas absolutamente dependientes de una autorización y protección del Estado y que afectan a otros intereses, para estudiar y resolver de una manera unitaria y racional, como lo está intentando el Instituto, el problema de obtención de carburantes, abonos y electricidad”.

En aplicación de esa doctrina, el Instituto combatió varias propuestas, sobre todo a la Sociedad Ibérica del AZOE, con diferentes argumentos e incluso con la idea de reclamar del gobierno la expropiación, y el pecado original de esta empresa no fue otro que, en respuesta a la convocatoria ministerial de 1939, realizar una doble propuesta que entró en colisión con los planes de futuro de una empresa aún no constituida, ENCASO, que no vio la luz hasta año y medio más tarde.

Al cerrar el paso a un aprovechamiento de las pizarras por la iniciativa privada, el INI de Suanzes se inmiscuyó en el problema del nitrógeno, que era dos años más joven que el propio Instituto. Así, al lanzarse en esa dirección, fueron inevitables otras actuaciones complementarias que giraron en torno a dos grupos de medidas: alcanzar la exclusividad en lo referente al aprovechamiento de lignitos y carbones de baja calidad y entrar, como socio minoritario, en sociedades de compuestos nitrogenados que utilizaran el gas de coquería.

Una vez eliminado cualquier viso de colisión entre la iniciativa privada y unos planes aún por trazar, los gestores del INI desplegaron su política de nitrogenados con un doble horizonte temporal. En lo más inmediato, tomó posiciones en la industria del nitrógeno mediante la suscripción de un paquete accionario en SIN, que era la empresa privada que le ofreció las mejores perspectivas de desarrollo.

En un plazo más dilatado, que nos sitúa en el segundo lustro de las 50, el INI acometió la construcción de sus propias factorías de nitrogenados, que para ese entonces adquirieron la categoría de actividad residual de otras producciones prioritarias: hidrocarburos sintéticos a partir de pizarras bituminosas o de lignitos, refinado de petróleos y acerías.

PROYECTOS DE ENCASO EN ARAGON

En principio existió una propuesta del INI de instalar una gran fábrica de nitrogenados que se viese alimentada por los lignitos extraídos en la zona Fayón-Mequinzena, se ensalzó mucho el emplazamiento elegido por ser cercano a regiones agrícolas de fuerte consumo en abonos. Esta instalación obligaba, no obstante, a impedir la instalación de las plantas que Carbonífera del Ebro y Productos del Nitrógeno tenían proyectadas.

Con los lignitos, Suanzes intentó repetir la misma fórmula que siguió con las pizarras, esto es, decretar la exclusividad del INI en el aprovechamiento de los yacimientos turo-lenses. Con este fin aparecen:

- Decreto de 7 de noviembre de 1942 por el que se reservan a favor del Estado los lignitos de una zona de las provincias de Teruel, Tarragona y Castellón. Básicamente se sustentaba en el interés del INI en desarrollar importantes planes, cuyos estudios tenía avanzados, para la explotación de lignitos y combustibles líquidos de ellos derivados, cuya base han de ser los existentes en la cuenca carbonífera de Teruel, que, según los trabajos del Instituto Geológico y Minero de España, ofrecía una gran cantidad de reservas. Por este Decreto se suspendía temporalmente el derecho de registros mineros de lignito en una amplia zona de las tres provincias marcadas, para facilitar la ejecución de los planes del INI y para que pudieran efectuarse evitando en lo posible los entorpecimientos a que pudieran dar lugar los derechos mineros sobre lignitos en la zona donde aquellos habían de desarrollarse.
- Decreto de 7 de noviembre de 1942 sobre reserva a favor del Estado de los yesos en una zona de las provincias de Zaragoza y Teruel. El desarrollo completo de los planes del INI de explotación de lignitos y productos derivados de ellos exigía el consumo de importantes cantidades de yeso que debían obtenerse en las mejores condiciones posibles técnicas y económicas, de tal forma que se excluía temporalmente la posibilidad de obtención por los particulares nuevas concesiones mineras de yeso que entorpecerían la puesta en marcha de aquellos planes.

En otoño de 1943, Joaquín Planell, a la sazón presidente de ENCASO, culminó ya un informe sobre los proyectos más inmediatos de la empresa, que se plasmaron en el “Plan para la Fabricación Nacional de Combustibles Líquidos, Lubricantes e Industrias Conexas” promulgado en forma de Ley en 1944, y que —como se ha comentado anteriormente— tiene una conexión importante con el “Plan Nacional del Nitrógeno” trazado en 1942. Se distinguían cuatro vertientes de actuación, a grandes rasgos:

- Proyecto Puertollano:
 - Instalaciones de beneficio y destilación de pizarras
 - Fábrica para obtención de combustibles

- Fábrica para obtención de abonos
- Central Termoeléctrica de 50 MW y servicios auxiliares
- Proyecto Puentes de García Rodríguez:
 - Fábrica piloto de destilación de lignitos
 - Central termoeléctrica de 25 MW
 - Fábrica de lubricantes
 - Instalaciones mineras para obtener 100.000 t/año
- Proyecto Teruel:
 - Fábrica piloto para tratamiento de combustibles sólidos
 - Central Termoeléctrica de 100 MW
 - Ferrocarril minero Andorra-Escatrón



Instantánea de la Central de Escatrón en los años setenta, única instalación fabril que sobrevivió a los planes iniciales de ENCASO.

- Explotación de lignitos en la cuenca de Teruel para obtener 500.000 t/año en primera fase, pasando a 1.000.000 t/año
 - Fábrica para la obtención de abonos nitrogenados
 - Fábrica para la obtención de combustibles líquidos
- Proyecto Cartagena:
 - Refinería para tratamiento de crudos importados o nacionales

Hay que indicar la parsimonia con la que el INI abordó la búsqueda de una solución propia al problema del nitrógeno; sin embargo, Planell anunció: “el INI tiene, entre sus más trascendentales cometidos, el de contribuir a la nacionalización urgente de la producción de abonos nitrogenados y, como secuela, la de producir ácido nítrico concentrado y nitrato amónico en cantidad suficientes para asegurar en todo tiempo la plena producción de nuestras fábricas de pólvora y explosivos”.

También hay que recordar que la producción de abonos nitrogenados no constituía un fin en sí misma, sino que era un subproducto de la fabricación de carburantes y lubricantes. En el fondo, los nitrogenados sirvieron para compensar lo antieconómico de utilizar unos carbones de ínfima calidad por tener una naturaleza emborascada y un elevado porcentaje de cenizas (33%). En circunstancias normales, aseguraba Planell “la colocación de estos carbones en el mercado es difícil”; reconocía que si no fuera por autarquía económica, aquellos carbones carecían por completo de interés.

Con más detenimiento, el proyecto Teruel consistía en la obtención de gasolina como elemento principal, pero además proyectaba la instalación de una fábrica de carburantes sintéticos por hidrogenación, una de sulfato amónico (aprovechando la existencia de abundantes reservas de yeso en las comarcas ribereñas del Ebro), el hidrógeno necesario también se obtendría del lignito, a través de un proceso de gasificación, y por último una central eléctrica para el abastecimiento de las fábricas.

La materia prima más indicada para la planta de hidrogenación provenía de la subcuenca lignitífera de Ariño, Andorra y Alloza. El problema radicaba en que las zonas citadas eran beneficiadas por explotadores privados que se oponían firmemente a que el Instituto se apropiara de los lignitos. Temía Planell que los mineros de la zona aprovecharan la libertad de precios del lignito para exigir a ENCASO un precio exagerado, por lo tanto, exigió al consejo del INI la promulgación de un decreto que otorgase a ENCASO exclusividad en el uso de los lignitos, lo cual no logró pero sí indicaba en su informe la necesidad imperiosa de expropiar las concesiones como “único procedimiento eficaz para resolver con rapidez esta importante cuestión”.

La ubicación de todo este complejo estaría en Escatrón (Zaragoza), a orillas del Ebro, y para hacer llegar el lignito, extraído a 45 km de allí, se requería la construcción de una línea ferroviaria que lo uniera con la cuenca minera.

La previsión de gastos de instalación del proyecto Teruel doblaba en cuantía al previsto en Puertollano, aunque en ningún caso se podía comparar la fiabilidad de ambos estu-

dios, pues la estimación de Teruel se había hecho a grandes rasgos y quedaban multitud de estudios posteriores.

En buena medida, las demoras que se arrastraban para poner en marcha el proyecto respondieron a la falta de acuerdo entre el INI y los concesionarios de minas en el Val de Ariño; pero más significativo es que unos meses después de lograr la posesión de todas las concesiones mineras, se puso de manifiesto la excesiva ambición y escasa rentabilidad de ENCASO. Si volvemos al famoso informe de Planell de otoño de 1943, ya habían pasado más de 18 meses del comienzo de la búsqueda de soluciones por parte del INI y además el país vivía un situación de neutralidad beligerante en cuanto a política exterior, en él se reconocía que tenía un carácter meramente orientativo, sin otro objeto que el de facilitar a sus superiores una elección sobre el tratamiento a seguir para destilar pizarras.

Fruto de esa indecisión, sólo el proyecto de Cartagena había entrado en fase de obras en 1943, los demás no habían traspasado aún el umbral de reconocimientos, experimentos semi-industriales y solicitud de licencias, y eso que en el apartado legislativo se dictaron por parte del Estado toda una serie de decretos para que ENCASO gozase de unos privilegios absolutos, prueba de ello es el Decreto de 8 de noviembre de 1943 por el que se especificaba la cuantía de las exenciones arancelarias para la maquinaria a importar por ENCASO, industria declarada de interés nacional. Ya en su artículo primero decía: “ENCASO, creada por el INI, gozará de la exención total de los derechos arancelarios para



Estación de ferrocarril construida en Andorra, de donde se transportaba el lignito extraído en la cuenca hasta Escatrón.

la importación de la maquinaria necesaria para las finalidades de dicha empresa y que no pueda ser fabricada en España”.

El famoso Plan para la Fabricación Nacional de Combustibles Líquidos y Lubricantes fue reformado y el Proyecto Teruel se postergó. Hay que recordar que todo el proyecto fabril inicial se iba a realizar en varias fases, pero a los problemas existentes hubo que añadir los que aparecieron en cuanto a la compra de maquinaria en el extranjero, pues los alemanes poco más o menos cerraron las puertas, y hubo que esperar a los acuerdos que se firmaron con los americanos, aunque ya en los años 50; de tal forma que el proyecto que nos ocupa quedó reducido a la construcción termoelectrica y todas las demás fábricas se descartaron, nada de fábrica de obtención de combustibles sintéticos ni de nitrogenados. El tren minero sí se construyó para transportar el lignito a la central.

El programa original del nitrógeno encomendado a ENCASO y que fue diseñado con mimo por Planell, ya en 1952 sufría tales alteraciones que quedó irreconocible y de aquí la amputación que sufrió el proyecto Teruel.

CONCLUSION

La producción sintética de hidrocarburos, y por extensión de nitrogenados, no constituyó en el decenio de los 40 una aspiración sólo española. Tanto Estados Unidos como Alemania desarrollaron su propia política de combustibles líquidos.

Nunca se obtuvieron hidrocarburos sintéticos a precios competitivos en EE.UU. y la falta de continuidad en las investigaciones explica el fracaso. Todos los estudios americanos subestimaron los costes de los proyectos, que se fueron encareciendo a medida que se llevaban a cabo, en España no fue distinto. Aunque también se pueden apreciar unas disimilitudes, mientras que en EE.UU. la destilación de pizarras y lignitos se consideró una tecnología experimental, en España las actividades de ENCASO se trataron como comerciales.

Es importante reseñar que la política española no obedeció a criterios económicos sino militares, sobre todo, de movilización industrial. Ello explica que Suanzes considerase los hidrocarburos como una actividad estratégica en la que no debía intervenir el capital privado. Explica también que su puesta en marcha se considerase independiente de lo que sucedía en el mercado internacional y explica, por último, que se mantuviera más allá de lo que hubiera aconsejado la evolución de los precios. Casi al tiempo en que se clausuraron las plantas de destilación americanas se sacaron al mercado español los primeros aceites sintéticos obtenidos en Puertollano.

En una España que acababa de suprimir la cartilla de racionamiento no parece exagerado afirmar que el sueño autárquico adquirió tintes de pesadilla.

BIBLIOGRAFIA

San Román López, Elena. *Ejército e Industria: el nacimiento del INI*. Barcelona, Editorial Crítica S.L., 1999.

Ministerio de la Presidencia del Gobierno de España. *Gazeta* (Histórico del BOE).

Gómez de Mendoza, Antonio. *El plan del nitrógeno (1939-1941)*. Documentos de trabajo de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad Complutense de Madrid. 1997.

Miranda Encarnación, José Antonio. *El fracaso de la industrialización autárquica*. Departamento de Análisis Económico Aplicado. Universidad de Alicante.

Sudriá, Carles. *La economía española bajo el primer franquismo: La energía*. Universidad de Barcelona. Ponencia del VII Congreso de la Asociación de Historia Económica. Zaragoza, 2001.

Gómez Mendoza, Antonio. "La economía española y la Segunda Guerra Mundial: un estado de la cuestión", en *Espacio, tiempo y forma*, serie V. 1994.