

## El nacimiento de la SEAT: autarquía e intervención del INI

● ELENA SAN ROMÁN  
Universidad Complutense

### Introducción\*

La Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT) ha sido durante largo tiempo el adalid del sector automovilístico español, la "empresa modelo" del régimen de Franco y uno de los buques insignia del Instituto Nacional de Industria<sup>1</sup>. A pesar de su importancia, la SEAT ha recibido escasa atención por parte de los historiadores de la economía. En general, son pocas las investigaciones sobre la industria del automóvil en España y menos aún las que han dedicado su atención a los orígenes de esta empresa. Los estudios realizados, históricos, económicos y sociales, han centrado su interés en la aportación cuantitativa de la producción automovilística al crecimiento económico<sup>2</sup>. De este modo, la cuantificación ha originado una historia del automóvil que se inicia en los años cincuenta. El indudable peso específico de la SEAT ha fortalecido la imagen heroica que el régimen de Franco forjó para ella cuando presentó la intervención del Instituto en el sector de automoción como la única vía

\* Quiero expresar mi agradecimiento al director del Registro General del INI, D. Juan Román Martín Díaz Ambrona, a la directora del Centro de Documentación del INI, Dña. Eloísa Gómez Luccna, a Dña. Rosario Lopaz del Archivo de la Secretaría del Consejo, y a D. Ignacio Ruiz Zalacaín y Dña. Luisa Avión del Archivo de la Presidencia del Gobierno. Este trabajo se basa en otro más amplio que fue financiado por la Fundación Empresa Pública. Agradezco a los profesores M. Buesa Blanco, A. Gómez Mendoza y P. Martín Aceña sus comentarios y sugerencias. Mi gratitud también a los asistentes a la reunión del Proyecto de Investigación "La Industria en la España de Franco 1939-59" PB93-0080 (Pamplona, junio 1995), donde tuve la oportunidad de exponer mi investigación.

1. Todavía en 1984, dos años antes de su venta a la Volkswagen, la SEAT continuaba siendo la primera empresa industrial de España por su cifra de negocios. Tamames (1988), p. 325.

2. Entre las historias del automóvil con carácter meramente descriptivo cabe destacar las de Castro (1973) y Ciuró (1970) que recogen una valiosa información acerca de las marcas y fabricantes nacionales que desaparecieron ante la presión del INI. Como estudios sobre la estructura del sector automovilístico en España pueden citarse los de Bueno (1978), Rivilla (1970) o el Banco Urquijo (1970); en cuanto a la SEAT,

posible para establecer la fabricación de vehículos en España<sup>3</sup>. Sin embargo, tras la versión oficial del nacimiento de la SEAT se esconde una historia tan olvidada como apasionante. La apariencia de cooperación amigable entre el INI y el sector privado, la capacidad emprendedora del Instituto y su aportación inestimable a la industria del automóvil han ocultado a un INI que utilizó su autoridad para obstaculizar una iniciativa no estatal y arrogarse la creación de la primera empresa nacional de turismos en serie. En el sector de automoción, el INI no actuó como protector de las empresas nacionales, contra lo estipulado en su ley fundacional, sino como defensor de sus propios proyectos, convirtiendo la autarquía del Estado en autarquía del propio Instituto<sup>4</sup>.

El presente trabajo no pretende discutir la aportación cuantitativa del INI al sector automovilístico, ni su "paternidad" en el nacimiento de la industria de vehículos durante la posguerra. En estas páginas el interés por la contribución del Instituto da paso al interés por la forma en que fue realizada dicha contribución: ¿Hubo perjudicados y beneficiados de la actuación del INI? ¿Existieron otras alternativas a lo que se dibujó como el único camino? Mi objetivo consiste en responder a estas dos cuestiones capaces de matizar la importancia del Instituto en el sector de automoción, y, sobre todo, de restarle el halo heroico que se le ha otorgado. Con este fin, en los apartados primero y segundo se analiza el proceso de constitución de la SEAT, la presunta "vía única" para la creación de una industria del automóvil nacional. El nacimiento de la empresa revela que la intervención mayoritaria del INI en la automoción fue una opción voluntaria de Juan Antonio Suanzes, primer presidente del INI y ministro de Industria y Comercio en el periodo 1945-1951. Existieron otras alternativas; en primer lugar, la industria del automóvil podía haber nacido como fue concebida: fruto de la colaboración entre la iniciativa privada y la tecnología extranjera. En segundo lugar, Suanzes desechó también otras dos vías que se recogen en el apartado tercero. Por una parte, la autárquica en el sentido estricto de la palabra, es decir, la que prescindiendo del extranjero hubiese apoyado iniciativas españolas en la línea de los automóviles EUCORT. Por otra parte, la vía utilizada en el resto de las democracias: el libre mercado que hubiera permitido a las sociedades extranjeras establecer sus fábricas en el país tal como lo intentó la GENERAL MOTORS.

hay dos obras monográficas de corte social, la de Miquélez (1977) y la más reciente de Solé (1994). Además, el INI publicó un trabajo sobre su actividad en el sector de automoción, INI (1966). Referencias a esta empresa pueden encontrarse también en las dos monografías del INI de Schwartz y González (1978), p. 71, y de Martín Aceña y Comín (1991), pp. 225-229, así como en la reciente biografía de Juan Antonio Suanzes, Ballester (1994), pp. 178-188. Otros trabajos sobre el Instituto recogen breves notas o menciones sobre la SEAT. Buesa (1982), p. 320, Myro (1980), pp. 420-430 y 447-457. Para una revisión de la bibliografía existente sobre el sector del automóvil véase San Román (1995), pp. 1-3.

3. Tanto en la prensa como en las publicaciones oficiales del INI se repite el argumento de la necesaria intervención del INI. Véase INI (1966), p. 5.

4. El preámbulo de la ley fundacional del INI definía al Instituto como el Organismo "que estimulando a la industria particular propulse la creación de nuevas fuentes de producción". Ley de 25-IX-1941, BOE 30-IX-1941.

## De SIAT a SEAT: historia de una negociación

El 22 de Junio de 1940 se constituyó en Madrid, por iniciativa del Banco Urquijo, la Sociedad Ibérica de Automóviles de Turismo (SIAT)<sup>5</sup>. El objetivo de la nueva sociedad era instalar una fábrica de automóviles en España. El Urquijo buscó para este proyecto la colaboración de otros bancos –Hispano Americano, Español de Crédito y Aragón–, de la Hispano Suiza, de varias industrias auxiliares como la Fundación Bolueta y la S.A. Echevarría, y de la empresa italiana FIAT<sup>6</sup>.

Un año después, la SIAT presentó al Ministerio de Industria y Comercio su propuesta, solicitando para ella la declaración de industria de interés nacional<sup>7</sup>. SIAT pretendía levantar “en la Provincia de Vascongadas (*sic*) una fábrica de automóviles para producir vehículos de poco consumo y bajo precio”; entre la gama FIAT se escogió el 1.100 porque sus características se ajustaban, según los estudios de la nueva sociedad, a las necesidades españolas<sup>8</sup>. La FIAT se comprometió a realizar el proyecto completo de los talleres de producción siguiendo los mismos conceptos que habían dirigido la construcción de su fábrica en Turín<sup>9</sup>. El presupuesto de las instalaciones se calculó en 125.000.000 de pesetas; el 25% de este capital lo aportarían los italianos y el 75% restante los socios españoles, cumpliendo con la ley sobre participación extranjera en sociedades nacionales<sup>10</sup>. Además, cuando la SIAT iniciara su producción, la FIAT cobraría unos derechos de patente por cada vehículo vendido equivalentes al 3% del precio de venta al público en España.

La Dirección General de Industria tomó en consideración la instancia de SIAT que recibió los informes favorables de los Ministerios de Hacienda, del Ejército y del propio Ministerio de Industria. Este último preparó el proyecto de decreto con-

5. “Proyecto para la creación de una fábrica de automóviles en España” (Madrid, 1941). INI, Expedientes Unicos, 243, exp. 1-2-4.

6. La FIAT mantenía relaciones comerciales con España desde el año 1919, fecha en que se constituyó sociedad FIAT HISPANIA, concesionaria para la venta de vehículos FIAT en nuestro país. Un año después, la FIAT trató, sin éxito, de establecer una fábrica de automóviles en España. En los años treinta, forzada por el incremento de los aranceles impuestos por la Ley Wais a los vehículos de importación, la FIAT instaló unos talleres de montaje en Guadalajara. Solé (1994), p. 16. “La nacionalización de la industria española”, INI, leg. 355 SEAT (1942-1946).

7. “Declaración de interés nacional a favor de la SIAT” (11- 12-1941), INI, leg. 355 SEAT (1942-1946), exp. 3-9.

8. El 1.100 se alejaba de los prototipos “mastodónticos” americanos que “por lo menos desentonan”, así como de las tentativas de “cochecitos muy económicos, con motor de motocicleta”. Sus características eran: cilindrada de algo más de un litro, potencia efectiva de unos 30 caballos, peso limitado a unos 850 kilogramos, consumo de 8 litros por cien kilómetros.

9. La fábrica Mirafiori de Turín se construyó en los primeros años treinta siguiendo el modelo de las fábricas River Rouge y Dagenham de la Ford. El interés por las ideas de la multinacional americana, y la copia de sus modelos y proyectos adaptándolos al tamaño europeo fue una característica de la política de FIAT. Bigazzi (1987), p.86.

10. Por el artículo 5 a) de la Ley 24 de Noviembre de 1939, BOE 15-XII-39, núm. 349 de “Protección y Fomento de la Industria Nacional” el capital extranjero sólo podía detentar 1/4 del capital social activo. Este porcentaje podía ser aumentado con la expresa aprobación del Consejo de Ministros.

cediendo la declaración de interés nacional; aceptaba las peticiones de SIAT aunque establecía sobre ella un firme control<sup>11</sup>. Sin embargo, el decreto no llegó a publicarse y, por indicación expresa del ministro de Industria, Demetrio Carceller, se solicitó la intervención del entonces recién creado INI en el proyecto. Carceller temía que la nueva sociedad recibiera excesivas ventajas comerciales y advirtió que no se concedería la autorización si el INI no participaba en el asunto de forma mayoritaria. Según relato de Suanzes, el ministro llegó a comunicarle “que incluso prefería que, al menos en las primeras fases, la intervención del Instituto fuese totalitaria”<sup>12</sup>.

Suanzes transmitió al Consejo de Administración del Instituto el parecer del ministro y se acordó que el INI retendría el 60% de la nueva empresa, cediendo un 25% a FIAT y el 15% restante a las otras entidades interesadas<sup>13</sup>. El Instituto analizó las condiciones establecidas en el proyecto SIAT para renegociar los términos del acuerdo porque le parecían “excesivamente alegres y gravosos”<sup>14</sup>. El presidente del INI trató, ante todo, de reducir o anular el pago en metálico a la FIAT, que empezó a comprobar los perjuicios derivados del cambio de interlocutores<sup>15</sup>. A pesar de ello, los italianos hicieron caso omiso de las pretensiones del INI y remitieron al Instituto un proyecto de contrato que copiaba prácticamente el de la SIAT<sup>16</sup>. La FIAT ofrecía al INI el 51% de las acciones de la sociedad, se reservaba el 25%, y el 24% restante lo consideraba “a distribuir a las industrias auxiliares según acuerdos a tomar entre el INI y la FIAT, con opción para la FIAT de reservarse para sí, todo o parte de tal porcentaje”. No se hicieron esperar las “observaciones” de la Dirección Técnica del INI ante semejante propuesta. La FIAT se equivocaba al creer que el INI se estaba incorporando a una Sociedad ya constituida: “de lo que se trata es de la constitución de una Sociedad *por el INI* para la fabricación del automóvil utilitario, previo un convenio que se celebre entre el INI y la FIAT”. Por otro lado, el 24% de las acciones que la FIAT pretendía reservarse era “ilegal” según las leyes españolas; las compensaciones se consideraban “exageradísimas” y las premisas

11. “Proyecto de decreto por el que se incluye entre las industrias declaradas de interés nacional la proyectada por la SIAT”, INI, Expedientes Unicos, 243, exp. 1-2-6; “Proyecto de Decreto”, INI, leg. 355 SE-AT (1942-46), exp. 3-9.

12. “Causas que originaron la presentación de la dimisión de mi puesto de Presidente del INI” (10-01-44), Archivo de Suanzes (AS). A partir de ahora “Causas que originaron...”.

13. INI, *Actas del Consejo*, 30 de Enero 1942.

14. “Causas que originaron...” (10-01-44), AS.

15. El presidente del INI expuso a los italianos dos tipos de compensaciones: derechos de patente, sobre los que habría que pactar, y canon por vehículo vendido. La retribución por los derechos de patente sería empleada por la FIAT para suscribir hasta un 25% del capital social de la nueva empresa, destinándose la diferencia entre ese 25% y el importe de tales derechos al pago de la maquinaria. Si la aportación de FIAT en maquinaria y por derechos de patente superaba en valor al 25% de las acciones, el exceso podría abonarse en obligaciones con un interés mínimo fijo garantizado y uno suplementario en relación con el que devengasen las acciones. Suanzes dio cuenta de estas conversaciones al Consejo del INI el 27 de Marzo. INI, *Actas del Consejo*, 27-03-42.

16. “Esquema de contrato remitido por la casa FIAT en 13 de Julio de 1942”, AS.

de FIAT sobre la distribución de los vehículos se calificaron como “inaceptables”<sup>17</sup>. Era la sentencia definitiva sobre la pérdida de protagonismo de la FIAT. La empresa italiana no sólo había cambiado de interlocutores, sino que debía adaptarse a las condiciones del INI o desistir.

Durante año y medio se prolongaron las negociaciones hasta lograr un contrato definitivo, decimosegundo de los redactados, que recogió todos los objetivos trazados por Suanzes al inicio de las conversaciones. En primer lugar, se revisaron los gastos del proyecto, tal y como señala el cuadro 1, tras comparar el presupuesto inicial de la SIAT y el que la propia FIAT había enviado al INI. En segundo lugar, se redujo el importe de los derechos de patente, conviniendo que no se efectuarían desembolsos de ningún género en metálico sino en acciones, con lo cual el interés de la FIAT quedaba ligado al éxito de la nueva empresa. Además, los italianos prometieron su apoyo técnico para la selección y adquisición de maquinaria e incluyeron al Instituto en los programas de FIAT para suministros de terceros<sup>18</sup>. Por último, los italianos se responsabilizaron de llevar a cabo la fabricación en el tiempo señalado, “*aún en el caso de no lograr determinadas facilidades para la importación de maquinaria*”<sup>19</sup>.

A la vista de los resultados obtenidos y creyendo haber alcanzado las condiciones óptimas de negociación, Suanzes preparó los comunicados que pensaba dirigir al Partido solicitando la autorización necesaria para formalizar el contrato con la FIAT<sup>20</sup>. Todo apuntaba a una inmediata firma del acuerdo y sin embargo, en pocos días, el presidente del INI vio malogrados sus esfuerzos.

17. Es preciso señalar que el 24% de las acciones que FIAT pretendía para sí no era exactamente ilegal aunque precisaba de un permiso específico del gobierno. Véase nota 10. “Observaciones al esquema de contrato presentado por la casa FIAT al INI en 13-VII-1942”, AS. Redactado por el Director Técnico, M. Ocharán, el 22 de Julio de 1942.

18. “Proyecto de decreto” (Julio de 1943), AS.

19. *Ibidem*. El subrayado es de Suanzes. La importación de maquinaria se refiere a la que la FIAT precisara de otros países por no poseerla en Italia.

20. INI, *Actas del Consejo*, 2-07-1943. Suanzes redactó también un proyecto de decreto que encomendaba al INI la creación de empresas para la fabricación de vehículos. “Proyecto de Decreto” (Julio de 1943), AS.

**CUADRO 1**  
**COMPARACIÓN ENTRE LOS PRESUPUESTOS DE LOS PROYECTOS SIAT, FIAT E INI**

CONCEPTO	SIAT 1940	FIAT 1942	INI 1943
<i>a) Partidas consideradas:</i>			
1. Obras de fábrica	24.000.000	30.240.000	17.500.000
2. Central térmica de calefacción y servicios	2.500.000	3.000.000	3.000.000
3. Central eléctrica	4.500.000	6.840.000	5.000.000
4. Maquinaria	56.132.000	50.268.000	54.600.000
5. Tratamientos térmicos	4.168.000	4.680.000	4.500.000
6. Medios acopio y transporte y mobiliario talleres	8.000.000	13.320.000	13.200.000
7. Instalaciones características de la fábrica	11.000.000	11.118.000	11.200.000
8. Utilillaje, utensilios y calibres genéricos	5.000.000	4.800.000	4.760.000
9. Utilillajes específicos	8.500.000	13.740.000	15.240.000
10. Sala de prueba de motores	1.200.000	1.008.000	1.000.000
SUMA	125.000.000	139.014.000	130.000.000
<i>b) Partidas no consideradas en el proyecto SIAT y sí en el FIAT</i>			
11. Maquinaria para forjas	-	4.040.400	5.000.000
12. Maquinaria para prensas para carrocerías	-	11.584.500	12.000.000
13. Maquinaria para construcción de troqueles	-	5.287.000	5.000.000
SUMA PARCIAL	-	20.911.900	22.000.000
SUMA ACUMULADA	-	159.925.900	152.000.000
<i>c) Partidas no consideradas en SIAT ni en FIAT</i>			
14. Compra de terrenos	-	-	100.000
15. Fundición	-	-	3.500.000
16. Mobiliario oficinas	-	-	2.000.000
17. Pago de patentes	-	-	12.500.000
18. Escuela de aprendices	-	-	5.000.000
19. Formación de personal	-	-	6.600.000
20. Capital circulante para materiales	-	-	12.000.000
20 bis. Capital circulante para pago personal	-	-	7.680.000
21. Varios e imprevistos	-	-	20.000.000
SUMA PARCIAL	-	-	69.380.000
<b>TOTALES</b>	<b>125.000.000</b>	<b>159.925.900</b>	<b>221.380.000</b>

Fuente: "Última conversación con Boldori y Pechimaldi" (8-07-1943), AS.

No le faltó razón a Suanzes al juzgar que el fracaso de su proyecto de fabricación de automóviles era, en buena medida, el resultado de un "ataque" directo del Ministerio de Industria y Comercio al Instituto<sup>21</sup>. Las objeciones de los consejeros del Ministerio en el INI, origen de la negativa del gobierno al proyecto, recogían un largo contencioso entre ambas instituciones por la vinculación orgánica del INI a la presidencia del gobierno. Este vínculo otorgaba al Instituto una autonomía que el Ministerio no estaba dispuesto a aceptar, y con la que tuvo que transigir veintisiete años<sup>22</sup>. Los consejeros de Industria y Comercio, Granell y Arburúa, aprovecharon indiscutibles razones técnicas, como el elevado coste del proyecto por las circunstancias de la guerra mundial, para denunciar la excesiva independencia con que había negociado el Instituto y reivindicar la intervención de su Ministerio<sup>23</sup>. En realidad, Suanzes había informado tanto a Carceller como al propio Franco de las conversaciones con los italianos<sup>24</sup>. Siguiendo su conducta habitual, el presidente del INI había negociado imponiendo sus criterios y notificando a título personal sus avances, sin permitir la intervención del Ministerio en lo que él consideraba un asunto del INI. La repentina decisión de Carceller de vetar sus planes poseía para Suanzes un claro significado político, pues "se trataba de someter la acción del Instituto a la voluntad del ministro, ensayando sucesivamente toda una gama de sistemas, desde los más suaves hasta los impositivos"<sup>25</sup>. A juicio del presidente del INI, sólo la enorme ambición de poder de Carceller justificaba sus actuaciones<sup>26</sup>.

En el Consejo de Ministros prevaleció la opinión del Ministerio y un acuerdo del gobierno aplazó la fabricación de automóviles<sup>27</sup>. Queda fuera de toda duda que el proyecto de Suanzes merecía, no una, sino múltiples objeciones desde el punto de vista técnico y de la racionalidad económica. De hecho, la mera pretensión de fabricar un automóvil nacional hubiera sido la primera de ellas. Arburúa y Granell poseían una base real al considerar las dificultades internacionales y sus repercusiones sobre los costes del proyecto FIAT. Ahora bien, es igualmente cierto que, durante dos años, la cuestión de los automóviles había estado presidida por la decisión, política y no econó-

21. "Causas que originaron..." (10-01-1944), AS.

22. El INI pasó a depender del Ministerio de Industria por un decreto de 14 de Marzo de 1968, a instancias del entonces ministro, López Bravo. Schwartz y González (1977), p. 42.

23. En esencia, recordaron que el largo tiempo transcurrido durante las negociaciones podía haber modificado "los términos del problema" y, por tanto, "debía haberse sometido la iniciativa actual al Ministerio de Industria y Comercio". INI, *Actas del Consejo*, 9-07-1943.

24. Suanzes había tratado la cuestión de los vehículos con el ministro de Industria y con Franco en sendos despachos los días 12 y 11 de Mayo respectivamente. "Conferencia Ministro de Industria" (12-05-1943); "Despacho con S.E" (11-05-1943), AS.

25. "Causas que originaron..." (10-01-1944), AS.

26. La vinculación personal de Carceller con la banca privada pudo ser otro motivo para detener el proyecto de Suanzes. No hay que olvidar que en 1941, poco antes de acceder a la cartera de Industria y Comercio, Carceller había participado en actividades como el intento de compra de las minas de Riotinto con la colaboración de un grupo bancario. Gómez Mendoza (1994), pp. 106-107.

27. La Presidencia del Gobierno envió su negativa el 29 de Julio de 1943. "Fabricación de coche utilitario. Estudio de Suanzes a Gerencia", INI, Expedientes Unicos, 243, exp. 1-1-3.

mica, de lograr lo más rápidamente posible la autarquía en esta materia y el Ministerio había asentido impasible. De hecho, la intervención del INI en el proyecto SIAT era fruto de una indicación directa del ministro.

El presidente del INI reflejó en sus notas la arbitrariedad con que, en su opinión, estaba actuando el Ministerio. Precisamente en aquellos días, Industria había tratado de forzar “la voluntad del Instituto” para socorrer a una empresa en la que concurrían las mismas circunstancias que vetaron la fabricación de automóviles. En efecto, la sociedad FEFASA, “falta de crédito y fatalmente administrada”, se encontraba al borde de la suspensión de pagos por su incapacidad de “cubrir la extraordinaria elevación de precios sufrida por la maquinaria encargada a Alemania”. ¿Por qué el Ministerio amparaba una producción apoyándose en los mismos principios que le llevaban a postergar otra? Para Suanzes lo sucedido con los automóviles constituía una prueba más de la conspiración que, desde varios ministerios, se alzaba contra el INI; una “temible ofensiva administrativa” encabezada por las carteras de Industria y Hacienda. Tanta animadversión demostraba que el INI era una institución “soportada desde un principio, nada más que por la imposición y apoyo del Generalísimo”<sup>28</sup>.

Sin llegar al término de “conspiración”, ni otorgarle la virulencia que le atribuyó Suanzes, es innegable que desde varios ministerios, incluida la propia subsecretaría del gobierno, existía una animadversión no disimulada hacia el presidente del INI. Los ministros de Industria y de Hacienda nunca aprobaron la autonomía de Suanzes en el INI y tanto ellos como el de Marina e incluso Carrero chocaron antes o después con el difícil carácter del presidente del Instituto<sup>29</sup>.

Viendo el fracaso de un proyecto en el que había comprometido sus mejores esfuerzos, Suanzes optó por presentar su dimisión el 30 de Julio de 1943. No fue la cuestión de los automóviles en sí la que forzó su renuncia, sino el fondo político que latía tras ella<sup>30</sup>. El presidente del INI dimitió al sentir que había perdido el pulso mantenido con Carceller desde la creación del Instituto. Franco no contestó a la solicitud de Suanzes, que reiteró por dos veces su petición acompañando la última, en diciembre de 1943, con la entrega del cargo al vicepresidente del INI Mario Herrán<sup>31</sup>; asimismo dirigió una carta a Carrero en la que le expuso que “el Instituto lo estaban deshaciendo

28. “Causas que originaron...” (10-01-1944), AS.

29. Años más tarde Carrero recogió en sus notas el cúmulo de enemistades que Suanzes había aquilata-do a lo largo de su presencia en la vida pública: “Las críticas contra Suanzes son tremendas y en su mayoría injustas y provocadas por su carácter autoritario y desdén para todo el que no coincida con sus ideas teniendo fama de inutilizar a sus colaboradores por ser demasiado absorbente y no dejarles mover”. Tusell (1993), p. 197-198.

30. La fabricación de vehículos fue la gota que colmó el vaso de una serie de ofensivas al INI desde los distintos Ministerios. La oposición del Ministro de Marina a la creación de una empresa de construcciones navales militares en el INI, la actitud del interventor del Ministerio de Hacienda, y toda una serie de actuaciones de Industria eran manifestaciones de la hostilidad que el Instituto despertó en los distintos organismos del Estado. “Causas que originaron...” (10-01-1944), AS.

31. “Carta de Suanzes a la Presidencia del Gobierno” (20-12-1943), AS. Ballestero (1993), p. 188.

desde el Gobierno”<sup>32</sup>. Poco después de presentar la tercera dimisión, Suanzes fue recibido por el general Franco, que le convenció para que retornara a sus obligaciones<sup>33</sup>. El presidente del INI aceptó la reincorporación aunque expresó al jefe de gobierno su convencimiento de que la situación no estaba solucionada y que continuaba careciendo “de los medios elementales y apoyos indispensables”: “(...) totalmente vencido por tí, pero no convencido”. Esta fue la forma en que, en febrero de 1944, Suanzes tomó de nuevo las riendas del Instituto<sup>34</sup>. En la batalla política se había deshecho el proyecto de automóviles y había que comenzar la tarea desde su inicio.

### Del fracaso al éxito: la diferencia de un ministro

El segundo y definitivo intento del INI por crear una empresa nacional de automóviles de turismo se inició en unas circunstancias bien distintas a las que habían rodeado el fracaso del proyecto SIAT. En el verano de 1945, la coyuntura internacional obligó al General Franco a realizar algunos cambios en el gobierno con el objeto de suavizar su imagen fascista ante los vencedores de la Segunda Guerra Mundial<sup>35</sup>. Desde aquel momento, el Régimen se volcó en favor de una política de recuperación que le procurase el acceso a los fondos del *European Recovery Program*<sup>36</sup>. El aislamiento resultaba insostenible y las posibilidades de granjearse la ayuda americana precisaban una apariencia de liberalización económica<sup>37</sup>. Entre los miembros falangistas que fueron depuestos se hallaba el ministro de Industria y Comercio Carceller. Suanzes reemplazó a su enemigo personal sin abandonar por ello la presidencia del INI<sup>38</sup>. De este modo y durante seis años, prácticamente los mismos que tardó en gestarse la SEAT, simultaneó los dos cargos de máxima entidad desde el punto de vista industrial. En este *inte-*

32. “Carta de Suanzes al Excmo. Sr. Don Luis Carrero Blanco, Subsecretario de la Presidencia” (20-12-1943), AS.

33. “Carta al Excmo. Sr. Don Francisco Franco, Jefe del Estado” (02-02-1944), AS.

34. “Comunicación de vuelta al INI” (02-02-1944), AS.

35. Como sucedió con la promulgación del Fuero de los Españoles, se trató de un “ensayo de cosmética”, para contrarrestar las consecuencias de Postdam y de la Conferencia de San Francisco, que habían excluido a España de la Organización de Naciones Unidas; un año y medio después se intensificó el aislamiento con la retirada de embajadores por parte de las democracias occidentales. Preston (1993), pp. 664- 672; Carr (1992), pp. 685-689. Sobre el período de aislamiento 1945-50 véase Portero (1989).

36. Gómez Mendoza (1994), pp. 202-213.

37. Véase el capítulo que dedica Viñas a la actitud española ante el Plan Marshall. Viñas (1984), pp. 265-287.

38. Tanto Preston como Tusell afirman que Franco nombró ministro a su “amigo de la infancia”. Como refleja la correspondencia personal del Archivo de Suanzes, en realidad el amigo de la infancia de Suanzes no era Francisco Franco, sino Nicolás Franco. Este detalle, aparentemente irrelevante, adquiere notable importancia al considerar cómo inició Suanzes su andadura política. El primer Gobierno de Franco (año 1938) fue un pulso de poder entre Serrano Suñer y Nicolás Franco, del que éste último salió vencido. Probablemente como compensación a su pérdida de protagonismo, el general Franco, a instancias del propio Serrano, incluyó en el gobierno al amigo de la infancia de Nicolás, Juan Antonio Suanzes. Hasta 1938 el trato entre Suanzes y el general Franco había sido mínimo. A partir de este punto entablaron, ahora sí, una estrecha amistad y relación. Tusell (1993), p. 227. Preston (1993), pp. 370 y 671.

rim, el Banco Urquijo, que no había renunciado al negocio del automóvil a pesar del fracaso de la SIAT, le brindó de nuevo al INI la posibilidad de emprender un plan para la fabricación de vehículos.

En efecto, aunque al terminar la Segunda Guerra Mundial el INI había manifestado a la FIAT su intención de reanudar las negociaciones sobre vehículos, la empresa italiana prescindió del Instituto y entabló comunicación con el Banco Urquijo<sup>39</sup>. En el mes de Junio de 1947, ambas entidades concertaron un nuevo convenio para la fabricación de automóviles en España<sup>40</sup>. Con la asistencia técnica de FIAT se propuso, por segunda vez, la construcción de una fábrica ‘‘en la región norte de España’’ para construir 10.000 vehículos anuales del tipo FIAT 1.100.

Como se trataba de una industria nueva, el Urquijo elevó al Ministerio de Industria y Comercio la correspondiente solicitud. El Ministerio denegó el permiso, también por segunda vez, alegando que la clase y número de vehículos que se pretendían fabricar absorberían la capacidad del mercado nacional; la concesión de esta industria a un sector privado, no sujeto a control estatal, representaría un privilegio y un monopolio de fabricación y venta. Por tanto,

*‘‘dada la índole y magnitud de la cuestión, [el Urquijo] debería ponerse en relación con el Instituto Nacional de Industria para aunar la iniciativa privada con la de este Organismo que, ya en el año 1943, había negociado un convenio semejante con la misma casa FIAT’’*<sup>41</sup>.

Conviene anotar la sutileza de estas declaraciones que, haciendo gala de una falta de memoria notable, otorgaban al INI la autoría del proyecto SIAT, a pesar de haber sido el Urquijo el verdadero gestor del convenio. De este modo, parecía que el Banco estaba sustrayendo al Instituto, tres años después, los resultados de largas negociaciones y esfuerzos frustrados tan sólo por la Guerra Mundial. Esta fue la imagen oficial que se difundió, ocultando las disensiones políticas internas que habían conducido al fracaso de SIAT y la retirada forzosa que se había impuesto al Urquijo<sup>42</sup>.

Al conocer la existencia de un contrato entre el Urquijo y la FIAT, los representantes del Instituto mostraron su extrañeza por haber sido excluidos de esta negociación. Los italianos alegaron que el reciente nacimiento de la Empresa Nacional de Autoca-

39. Las conversaciones entre el INI y la FIAT se reanudaron por un encuentro de Planell con Boldori. Este último manifestó que, aunque la casa que representaba había perdido las esperanzas de llegar a un acuerdo con el INI, trataría de reemprender las negociaciones. INI, *Actas del Consejo*, 13-07-1948. Martín Aceña y Comín (1991), pp. 227-229.

40. ‘‘Contrato de asistencia entre el Banco Urquijo y la FIAT’’ (12-06-1947), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 23-1.

41. ‘‘Presidencia del INI eleva a Presidencia del Gobierno para su aprobación convenios firmados entre el INI y el Urquijo y la FIAT para fabricación de utilitarios’’, (4-08-1949), INI, leg. 355 SEAT (1947-1949), exp. 23-15. El subrayado es mío.

42. Esta imagen errónea ha llegado hasta el presente. Todos los autores contemporáneos, a excepción de Ballester, atribuyen al Instituto la autoría del proyecto SIAT olvidando la intervención del Banco Urquijo en 1941. Buesa (1982), p. 320.; Martín Aceña y Comín (1991), p. 228.; Ballester (1993), pp. 178-188.

miones (ENASA) se había interpretado como una capitulación del INI en el terreno de los automóviles<sup>43</sup>. Con esta excusa se reiniciaron las conversaciones entre el Instituto y la FIAT a fin de establecer, otra vez, un contrato de colaboración. Para ello fue preciso erigir sendos convenios, por una parte entre el INI y el Urquijo, y por otra, entre las entidades mencionadas y la FIAT. Estos acuerdos, que se firmaron en el verano de 1948, preveían la futura creación de una empresa mixta; el Instituto poseería el 51% de las acciones y la entidad bancaria, o la FIAT, con las limitaciones impuestas por la legislación vigente, el 49% restante<sup>44</sup>. En su categoría de socio mayoritario y corporación de derecho público, el INI sería el encargado de negociar y firmar las condiciones técnicas con la sociedad italiana. Con ello, el Banco Urquijo quedó de nuevo sentenciado. De nada sirvió el alegato del interventor de Hacienda en el INI que manifestó su oposición a la intromisión del Instituto en un asunto “para el que parece existir ya una iniciativa privada”<sup>45</sup>. Cuando el citado interventor recordó la negativa del Consejo de Ministros a la anterior propuesta, Planell le contestó que el gobierno tenía pleno conocimiento de las gestiones. Otra vez el Ministerio de Industria, pero ahora capitaneado por Suanzes, había indicado la necesidad de que el Instituto interviniera, para “evitar la creación de un monopolio de hecho por la iniciativa privada”.

El Banco Urquijo que, contra su voluntad, se veía relegado a un segundo plano, solicitó al INI una compensación “a la renuncia de emprender por sí una actividad para la que incluso había obtenido un convenio con la casa FIAT”<sup>46</sup>. Es importante resaltar que, en todos sus escritos al INI, el Urquijo empleó el término “compensación” y no el de “negociación”, reflejando con toda claridad cuál era su percepción sobre la actitud del Instituto. A cambio de ceder su participación mayoritaria en el proyecto, el Banco Urquijo reclamó las acciones que por valor de 15.000.000 de pesetas nominales poseía el INI en la Sociedad Ibérica del Nitrógeno (SIN)<sup>47</sup>. Tras solicitar el parecer de su Consejo de Administración y la aprobación del gobierno, el INI limitó la cesión a diez millones de pesetas, que vendió al Urquijo al 200% de su valor nominal. De este modo, al reservarse los cinco millones restantes, el Instituto mantuvo su representación en la citada sociedad, percibiendo, al mismo tiempo, unos ingresos que contribuían a la autofinanciación de sus actividades.

Los convenios entre el INI, el Urquijo y la FIAT recibieron el beneplácito del Consejo de Ministros que abría el camino para la constitución de la nueva empresa de auto-

43. INI, *Actas del Consejo*, 13-07-48.

44. “Proyecto de convenio entre el INI y el Urquijo” (19-07-1948), INI, leg. 355 SEAT (1947-1949), exp. 24-24; “Proyecto de convenio entre el INI, el Urquijo y la FIAT” (19-07-48), INI, leg. 355 SEAT (1947-1949), exp. 24-25.

45. INI, *Actas del Consejo*, 13-07-1948.

46. *Ibidem*.

47. “Presidencia del INI somete a Presidencia del Gobierno para su aprobación propuesta de cesión al Banco Urquijo de acciones por valor de 10.000.000 ptas de SIN, relacionado con la colaboración del banco en la fabricación de vehículos utilitarios” (4-08-1948), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 12-5. Martín Aceña y Comín (1991), p. 229, nota a pie 207.

móviles<sup>48</sup>. Como siguiente objetivo, el INI y la FIAT ultimaron tres gestiones previas a la creación de la nueva empresa: el emplazamiento de la fábrica, el presupuesto de su construcción y puesta en marcha, y el precio de los vehículos fabricados en España.

Respecto a la primera cuestión, el INI decidió ubicar la fábrica en Barcelona por las circunstancias decisivas que confluían en ella: mano de obra especializada, tradición industrial, importantes industrias auxiliares y buenas comunicaciones. Después de considerar las soluciones posibles, el INI eligió unos terrenos de la zona franca del Puerto de Barcelona que, además de contar con las ventajas propias de toda industria situada en este territorio, reunían otras condiciones favorables: se hallaban próximos al puerto aduanero y a la red ferroviaria, podían ser ampliados en el futuro y contaban con un muelle propio para los aprovisionamientos y salidas de los productos<sup>49</sup>.

A pesar de que la Asesoría Jurídica del INI se opuso a este emplazamiento porque legalmente la fábrica proyectada se hallaba excluida de las que podían situarse en aquel lugar, el INI venció las resistencias del Consorcio de la Zona Franca y logró que el Ministerio de Obras Públicas autorizase las obras necesarias<sup>50</sup>. Como señaló el delegado del Estado en el puerto de Barcelona "a ustedes [por el INI] les sobran medios e influencias para obtener de Obras Públicas que ésta les resuelva favorablemente la propuesta de ustedes"<sup>51</sup>.

Con relación al presupuesto para la futura empresa de vehículos, la FIAT estimó en abril del año 1949 una inversión próxima a los doscientos cuarenta millones de pesetas<sup>52</sup>. Esta cifra fue elevada por el INI tras los oportunos estudios, como se indica en el cuadro 2<sup>53</sup>. Dos partidas definieron el incremento de los gastos; en primer lugar el capital de rodamiento, que FIAT calculó sólo para un mes de producción, mientras el Instituto lo aumentó a seis. En segundo lugar, el capital para la maquinaria y el utillaje, partidas en las que se añadieron sesenta millones de pesetas a los cálculos de FIAT. De esta forma, la in-

48. "Presidencia del INI eleva a Presidencia del Gobierno para su aprobación convenios firmados entre el Instituto y el Banco Urquijo para la fabricación de utilitarios" (4-08-1948), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 24-15.; "Subsecretaría de la Presidencia del Gobierno remite orden comunicando aprobados convenios entre la FIAT, el Urquijo y el Instituto para la fabricación de utilitarios" (11-09-1948), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 24-14. Apenas cuatro semanas después, la FIAT y el INI ratificaron el contrato definitivo de asistencia técnica; se trataba del mismo contrato suscrito por el Urquijo y la FIAT en el año 1947, con algunas modificaciones impuestas por el Instituto. "Convenio entre el Instituto Nacional de Industria y la FIAT S. p. A. de Turín" (26-10-1948), INI, leg. 355 SEAT (1947-1949), exp. 23-3. Sobre las condiciones finales del contrato véase San Román (1995), pp. 90-91.

49. "Vicepresidencia del INI cursa a Presidencia escrito justificando las razones que aconsejan el emplazamiento de la fábrica de utilitarios en la Zona Franca del Puerto de Barcelona" (23-05-1949), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 5-17.

50. La instalación de una factoría destinada a abastecer al mercado nacional no encajaba en puridad dentro de las industrias a que hacía referencia la reglamentación de puertos, zonas y depósitos francos. "Asesoría Jurídica informa sobre posible instalación en la Zona Franca del Puerto de Barcelona de una factoría dedicada a fabricación de automóviles" (12-05-49), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 5-18. "Consorcio de la Zona Franca de Barcelona adjunta copia escrito elevado al Ministerio de Obras Públicas y planos en relación con el emplazamiento de la fábrica de automóviles" (1-09-49), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 5-11.

51. "Carta de L. de Galinsoga a J. Planell" (11-07-49), INI, leg. 355 SEAT (1947-1949), exp. 5-12.

52. "Datos sobre capital de la empresa" (4-04-1949), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 5-3.

53. "Capital necesario para la empresa" (28-05-1949), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 11-8.

versión final se cifró en cuatrocientos millones de pesetas, aunque en la primera etapa del proyecto tan sólo serían necesarias las tres cuartas partes de este capital.

En cuanto al precio del futuro vehículo, los representantes de FIAT enviaron al INI información sobre el coste de los distintos factores en Italia –materias primas, mano de obra y gastos generales– y el importe final del turismo, 715.374 liras<sup>54</sup>. Al cambio oficial se convertían en 24.515 pesetas, precio muy bajo en comparación con el posible coste de fabricación en España, que se calculó entre las 50.000 y las 60.000 pesetas. Ahora bien, como el Ministerio de Industria aplicaba a los vehículos de importación cambios especiales, dobles de los oficiales, el turismo importado de Italia elevaría su precio en España a 49.130 pesetas “aproximándose ya el precio italiano a las previsiones que para el precio de venta español hacemos si se tiene en cuenta la importancia de las series a fabricar”<sup>55</sup>. Aunque todos los cálculos del acuerdo se habían realizado sobre el FIAT 1.100, finalmente se concretó la fabricación del modelo 1.400, que había superado las prestaciones del 1.100<sup>56</sup>.

Una vez concretados estos aspectos, el Consejo de Administración del Instituto solicitó a Presidencia del Gobierno la autorización para constituir la nueva empresa<sup>57</sup>. En esta ocasión la respuesta fue inmediata y afirmativa. Un decreto promulgado apenas diez días después de elevar la petición encomendó al INI la creación de una empresa mixta para la fabricación de automóviles, declarada de interés nacional, y en la que el Instituto participaría como accionista mayoritario<sup>58</sup>. Conviene anotar que el citado decreto fue redactado por el propio INI; siguiendo su norma de funcionamiento habitual, sus solicitudes iban acompañadas por las normas que el gobierno debía aprobar y emitir. De este modo el Instituto sentaba las bases de su futura actuación: él mismo fijaba la forma, los términos y los límites de sus actividades. En el caso de los automóviles, Presidencia del Gobierno aceptó el decreto enviado por el INI sin realizar ninguna corrección notable. Tan sólo se transformó levemente el preámbulo, respetando su contenido inicial, y se suprimió la indicación que reconocía al INI el control del Consejo de Administración de la nueva empresa, puesto que al poseer la mayoría de las acciones no cabía otra posibilidad<sup>59</sup>.

54. “Carta de FIAT a Vicepresidencia del INI” (6-05-1949), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 9-11.

55. *Ibidem*.

56. El contrato de asistencia FIAT-INI preveía la posibilidad de ampliar la fabricación a los nuevos modelos de la casa FIAT. “Aprobación del contrato suscrito entre este Instituto y la FIAT SA de Turín para la fabricación del FIAT 1.400, aprobado por la Dirección General de Industria el 4-04-50”, INI, leg. 355 SEAT (1953-56).

57. “Presidencia del INI interesa de Presidencia del Gobierno autorización para constituir una empresa de fabricación de vehículos utilitarios en colaboración con los intereses privados representados por el Urquijo” (28-05-1949), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 11-5.

58. “Decreto de 7-06-1949 sobre la creación de una empresa mixta en Barcelona para la construcción de automóviles utilitarios” (7-06-1949), INI, leg. 355 SEAT (1947-1949), exp. 1-2; BOE 15-09-1949, núm. 258.

59. Compárese la similitud de ambos documentos: “Proyecto de decreto” (28-05-1949), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 11-5; “Decreto de 7 de Junio de 1949”, BOE 15-09-1949, núm. 258.

**CUADRO 2**  
**COMPARACIÓN DE PRESUPUESTOS INI-FIAT PARA LA FÁBRICA**  
**DE AUTOMÓVILES 1949**

CONCEPTO	COSTE EN PESETAS (FIAT)	COSTE EN PESETAS (INI)
Construcción de la fábrica (*)	64.000.000	64.000.000
Maquinaria (comprendida la instalación)	88.096.592	133.000.000
Utillajes	28.016.796	42.000.000
Central térmica	6.868.549	7.000.000
Instalaciones de transformación	5.984.664	6.000.000
Instalaciones generales	2.361.246	2.400.000
Instalaciones específicas	13.369.279	13.400.000
Medios de recogida	11.293.378	11.300.000
Material diverso de primera instalación	3.164.557	3.200.000
Capital de rodamiento	(**) 13.982.277	(***) 84.000.000
Gastos de constitución, colaboración, imprevistos	-	33.700.000
<b>TOTAL</b>	<b>237.123.338</b>	<b>400.000.000</b>

*Fuentes y notas:*

(\*) La superficie de 80.000 m<sup>2</sup> y su coste, 800 ptas por metro, se elevó sin incluir los terrenos por suponerse que la construcción se realizaría en la zona franca.

(\*\*) FIAT calculó capital de rodamiento para seis meses.

(\*\*\*) El INI calculó capital de rodamiento para seis meses: "Por tratarse de una fábrica en serie y por la dificultad actual de aprovisionamientos habrá de verse un capital de rodamiento no inferior al valor de las primeras materias y materiales auxiliares precisos para unos seis meses de fabricación".

Para la columna primera: "Datos sobre capital de la empresa" (4-04-49), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 5-3; para la columna segunda: "Capital necesario para la empresa" (28-05-49), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 11-8.

En el curso de los siguientes meses se elaboraron los estatutos de la futura empresa cuya acta de constitución se firmó el 9 de Mayo de 1950<sup>60</sup>. El INI suscribió un 51% del capital inicial y la FIAT un 7%, quedando el 42% restante dividido a partes iguales entre los seis bancos privados que participaron en la operación: Hispano-Americano, Central, Español de Crédito, Urquijo, Bilbao y Vizcaya. Cada una de las entidades mencionadas, a excepción de la FIAT, desembolsó el 10% de las acciones suscritas.

El Banco Urquijo, que en el año 1940 había buscado la colaboración del Español de Crédito y del Hispano Americano para la SIAT, y que en 1947 había emprendido las negociaciones en solitario, aunque respaldado desde 1944 por su socio, el Hispano, abrió tres años después la participación de la SEAT a los cuatro grandes bancos restantes<sup>61</sup>. La actuación conjunta de la banca privada en un negocio auspiciado por alguna

60. "Proyecto de Estatutos para la Futura Empresa de Construcción de Automóviles Utilitarios" (10-02-50), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 4-2; "Copia simple de la escritura de constitución de la Sociedad Española de Automóviles de Turismo" (9-05-1950), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 23-4.

61. El 15 de Julio de 1944 se firmó el llamado Pacto de las Jarillas, en virtud del cual el Hispano pasó a controlar el 27% del capital del Urquijo y recibió de éste su red de sucursales, excepto siete oficinas, y todo el activo y pasivo de sus tres entidades filiales: el Urquijo Catalán, el Urquijo Vascongado y el del Oeste de España, de Salamanca. Tortella y García Ruiz (1994), pp. 241-42.

de las instituciones estatales se repitió en varias ocasiones durante el llamado período autárquico del franquismo. Tal fue el caso del crédito solicitado al EXIMBANK o la participación en la compra de las minas de Riotinto<sup>62</sup>. Como ha señalado Gómez Mendoza, la banca manifestó con este tipo de actuaciones el deseo de granjearse la confianza del gobierno, contribuyendo en operaciones de bajo coste. De esta forma se otorgó a la creación de la SEAT *“el carácter nacional, carente por completo de los individualismos que Franco quiso combatir”*<sup>63</sup>.

La prensa se encargó de difundir la versión oficial del acontecimiento. Igual que sucedería más tarde con el caso de la Rio Tinto Company, los columnistas se deshicieron en elogios sobre la cooperación entre el sector público y el privado. Los diarios resaltaron que se trataba de

*“un gran empeño industrial que quiere poner al alcance de los españoles, y contruidos en España, los vehículos necesarios para atender al desenvolvimiento de parte de la actividad industrial española”*<sup>64</sup>.

Algún periódico recogió además las palabras de Suanzes *“expresando su plena confianza en que la colaboración estrecha entre el INI y la banca española –tan dignamente representada en la nueva sociedad– y FIAT SA de Turín de mundial prestigio, ha de redundar en beneficio de nuestra patria”*<sup>65</sup>. Todas las noticias sobre el acontecimiento señalaron que la nueva sociedad era una iniciativa del INI en la que *“posteriormente ofrecieron su colaboración otras importantes entidades bancarias cuya participación en la sociedad ha sido desde luego aceptada”*<sup>66</sup>. La imagen magnánima y emprendedora del INI estaba servida; Suanzes añadió la nota final afirmando que el control de la Sociedad pasaría a manos de los intereses privados tan pronto como se consolidara el desenvolvimiento económico e industrial de la nueva empresa<sup>67</sup>.

### Las vías alternativas

Al describir el nacimiento de la SEAT se ha mostrado indirectamente una alternativa a la acción del INI: la que podía haber desempeñado la banca privada en colaboración con la FIAT. Es preciso anotar a continuación dos alternativas más: la primera de ellas representa la opción autárquica en el sentido estricto de la palabra. Suanzes no consideró la posibilidad de fomentar una industria nacional del automóvil a partir de los pequeños talleres existentes en el país.

62. Ambas operaciones fueron dirigidas por el Banco de España en 1953 y 1954 respectivamente. Véase Gómez Mendoza (1994), 349-351.

63. *Ibidem*, p. 349.

64. ABC, 10-05-1950, p. 23. También se recogió el mismo ambiente de euforia en revistas especializadas. Véase *“El magnífico esfuerzo de la industria española del automóvil”*, en *Metalurgia y Electricidad* (1951).

65. ARRIBA, 10-05-1950, p.4.

66. ABC, 10-05-1950, p. 22.

67. *Ibidem*, p. 23; ARRIBA, 10-05-50, p.4.

La segunda alternativa para la automoción hubiera enlazado con la política automovilística de la Segunda República española, al permitir a las multinacionales extranjeras desarrollar en España una actividad de indudables externalidades para la industria nacional. Como muestra el ejemplo de la GENERAL MOTORS, ni antes ni durante el curso de la Segunda Guerra Mundial cesaron los ofrecimientos extranjeros para instalar fábricas de automóviles en nuestro país. Las estrictas normas de Suanzes, empeñado en fabricar a toda costa y en el menor plazo posible un automóvil nacional, truncaron estos proyectos. En el caso de la empresa americana se unió, además, la animadversión que despertaron en España las iniciativas de esta procedencia.

### *Los españoles artesanales: el caso EUCORT<sup>68</sup>*

En el mes de Junio de 1945, un hombre de negocios catalán llamado Eusebio Cortés, fundó en Barcelona la empresa EUCORT para la fabricación de utilitarios en serie<sup>69</sup>. Con un capital inicial de seis millones de pesetas, adquirió en traspaso un antiguo taller de carrocerías que contaba con algunas máquinas en funcionamiento y disponía de una plantilla de personal especializado; Cortés instaló en él una oficina técnica al mando de ingenieros españoles que diseñaron un vehículo basado en el D.K.W. alemán<sup>70</sup>. Tras haber construido cuatro prototipos, EUCORT solicitó a la Dirección General de Industria la aprobación para su iniciativa y la declaración de "interés nacional", ya que proyectaba una inversión que le permitiría aumentar su producción hasta cincuenta vehículos diarios.

La Dirección General de Industria alentó los proyectos de Eusebio Cortés y le prometió la resolución favorable de su petición, siempre y cuando el INI no pusiese obstáculos; al mismo tiempo remitió el expediente al Instituto solicitando su parecer<sup>71</sup>. El Jefe del Departamento del Automóvil del INI, Jaime Nadal, estudió el caso EUCORT y emitió un informe negativo. Ya en ocasiones anteriores, Nadal había manifestado su repulsa hacia la fabricación artesanal de vehículos, que no solucionaba el problema de España<sup>72</sup>.

68. Por fabricación artesanal de vehículos entiendo la producción en pequeños talleres incapaces de construir automóviles en serie. La fabricación artesanal fue denominador común en toda Europa hasta la Primera Guerra Mundial. San Román (1995), pp. 8-12.

69. Ciuro (1970), pp. 305-309. En su biografía sobre Suanzes, Ballestero relata el episodio de EUCORT, empresa a la que cita repetidamente con el nombre equivocado de EURCORT. La denominación de la empresa catalana provenía de la contracción del nombre y apellido de su fundador. Ballestero (1993), pp. 240-241.

70. "Departamento del automóvil: solicitud de industria de "interés nacional" por D. Eusebio Cortés, "Automóviles Eucort" (13-03-46), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 14-23.

71. "Declaración de industria de "interés nacional" para la fabricación de automóviles EUCORT" (12-02-46), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 14-24.

72. En una conferencia había expuesto el difundido error de los españoles, al creer que la construcción de un automóvil era similar a la construcción de mil. La equivocación de "quien hace un cesto hace ciento" constituía, en su opinión, un mal endémico que impedía el avance de la verdadera industria en España. Nadal Fernández-Arroyo (1944), p. 253.

Ahora bien, dado que la Dirección General de Industria había prometido a Cortés la aprobación y que se había lanzado una considerable propaganda sobre el nuevo vehículo, un informe desfavorable del INI propagaría *“las críticas de todas aquellas personas no bien conocedoras del asunto, tachando al Instituto de entorpecer iniciativas”*. Por esta causa, Nadal sugirió que se autorizara la industria prestándole el mayor apoyo posible para el adecuado suministro de materias primas. Transcurrido un plazo prudencial se dispondría de elementos suficientes para reanudar el expediente de *“interés nacional”* que, por el momento, se denegaba<sup>73</sup>.

Tras unos meses de trabajo en los talleres EUCORT, los primeros automóviles fueron presentados en la XIV Feria Oficial e Internacional de Muestras de Barcelona. En aquellos momentos de transportes precarios, EUCORT ganó una fama considerable, estimulada, además, por la amistad que unió a Eusebio Cortés con el influyente Serrano Suñer. La prensa especializada dedicó a esta iniciativa sus mejores elogios, afirmando que EUCORT aunaba la técnica precisa, la mano de obra especializada y unos talleres *“dotados de modernos elementos de trabajo y de una perfecta organización mecánica”*<sup>74</sup>.

La apariencia de prosperidad de EUCORT no pudo ocultar las crecientes dificultades económicas que se acentuaron en el verano de 1949. A la vista de las circunstancias, Eusebio Cortés dirigió una súplica a Carrero solicitando ayuda financiera para su negocio<sup>75</sup>. Cortés se dirigió a Presidencia del Gobierno tanto por la amistad que le unía con Serrano Suñer, como por el temor de encaminar sus ruegos al Ministerio de Industria. El vínculo entre este organismo y el INI, y su común proyecto FIAT, recién aprobado, constituían dos buenos motivos para desconfiar de ambas instituciones.

En efecto, Carrero envió los informes de EUCORT al INI, que analizó la posible interferencia de la empresa catalana en sus planes<sup>76</sup>. Es indudable que la organización industrial de EUCORT resultaba deficiente y desproporcionada para sus objetivos, como afirmaron los representantes del Instituto; de hecho Eusebio Cortés había padecido dificultades económicas desde el inicio mismo de su negocio. Ahora bien, el INI recurrió, sobre todo, a la probable competencia de EUCORT para negarle el auxilio:

*“Por la inevitable limitación del mercado español, siempre se ha considerado conveniente concretar la fabricación nacional a un solo tipo de coche a fin de que las series tengan la máxima importancia que requiere una fabricación*

73. “Declaración de industria de *“interés nacional”* para la fabricación de automóviles EUCORT” (12-02-46), INI, leg. 355 SEAT (1947-49), exp. 14-24.

74. “El coche utilitario es ya una realidad española” *Metalurgia y Electricidad*, (1949), XII, 142, pp. 72-74. La misma revista dedicó un artículo a comentar los avances del modelo *“Victoria”* de EUCORT. “La fabricación española de automóviles económicos”, en *Metalurgia y Electricidad*, (1949), XII, 142, pp. 69-70.

75. “Carta de Carrero a la Presidencia del INI” (26-07-1949), INI, leg. 355 SEAT (1947-1949), exp. 14-8.

76. “Carta del Subsecretario de la Presidencia del Gobierno a la Presidencia del INI” (26-07-1949), INI, leg. 355 SEAT (1947-49).

*económica, y en este sentido estimamos también incompatible en un futuro próximo la fabricación del coche Eucort con la del coche Fiat*<sup>77</sup>.

De nada sirvieron los esfuerzos de Serrano Suñer para salvar a EUCORT; el empresario catalán no recibió ayuda alguna del gobierno y tan sólo en unos meses dejó de fabricar vehículos<sup>78</sup>. La misma prensa que había alabado un año antes la iniciativa de Eusebio Cortés arremetió contra él con dureza, aprovechando para desplegar elogios hacia la recién creada SEAT; el *“tesonero esfuerzo”* de EUCORT se trocó en *“ruido-so fracaso”*, y *“los osados a quienes jamás se debió dar beligerancia”* fueron sustituidos por *“un equipo de hombres beneméritos”* capitaneados por Suanzes<sup>79</sup>.

No es preciso insistir en el difícil futuro que, de cualquier modo, le hubiera aguardado a la pequeña empresa catalana. Sin embargo, quizá sea conveniente anotar que los *“artesanos del automóvil”*, con sus ínfimos recursos y a pesar de las críticas del INI, ofrecieron al público un vehículo cuyo precio era tan sólo un 15% superior al del modernísimo FIAT español, que aún tardó tres años en venderse<sup>80</sup>.

### *Las propuestas extranjeras: el ejemplo GENERAL MOTORS*

En el año 1939, a pocos meses de concluir la guerra civil, el director gerente de la GENERAL MOTORS presentó una propuesta para la implantación de una industria del automóvil en España<sup>81</sup>. La citada propuesta ofrecía la importación inmediata de mil unidades, entre automóviles y camiones, y la instalación de dos talleres de reparaciones en Madrid y Barcelona, a los que seguiría la construcción de una *“gran fábrica”* de vehículos. La empresa americana pretendía importar el grupo motor y fabricar en España el grupo de carga. A cambio de los beneficios que le reportara este proyecto, la multinacional accedía a la progresiva nacionalización de todos los productos de la fábrica, siempre que pudieran competir en calidad y precio con los importados<sup>82</sup>. Se comprometía, además, a entregar al Estado las divisas obtenidas de la exportación de automóviles fabricados en España así como a instalar la fábrica nada más concluir las

77. “Carta de la Presidencia del INI (firmada P.O. Planell) a la Presidencia del Gobierno” (12-09-1949), INI, leg. 242.4 Automóviles Eucort (1946-59), exp. 1-18.

78. En las estadísticas del Instituto Nacional de Estadística se recogió el descenso de vehículos de fabricación nacional del año 1950 que *“se debe al cese de fabricación de automóviles EUCORT”*. INE (1952), p. 16.

79. Compárese los dos artículos referidos a los que separan doce meses: *“El coche utilitario es ya una realidad española”*, en *Metalurgia y Electricidad* (1949), XII, 142, pp. 72-74. *“Un gran paso industrial: España contará pronto con la fabricación en serie de automóviles”*, *Metalurgia y Electricidad* (1950), XIV, 153, p. 71.

80. El precio del EUCORT osciló entre las 65.000 y las 69.500 pesetas de 1948 según el tipo de vehículo. Los cálculos del INI sobre el precio del primer SEAT apuntaban a las 50.000-60.000 pesetas en 1949.

81. La propuesta fue presentada el 23 de mayo de 1939 en el curso de una entrevista; desconozco quiénes fueron los interlocutores por parte española, pero el resultado de tal conversación se encuentra recogido en *“Entrevista celebrada el 23-05-1939 con el sr. Mac-Gurk, director gerente de la General Motors”*, INI, Legajos Originales, 243 primer legajo, exp. 2-1; en el mes de agosto GENERAL MOTORS publicó en un lujoso libro los términos de su propuesta. General Motors (1939).

82. General Motors (1939), p. 57.

mínimas gestiones precisas. Por último, GENERAL MOTORS se responsabilizaba del personal americano y de cualquier ayuda precisa para la selección y adiestramiento del personal español que, poco a poco, reemplazaría al extranjero. La compañía americana aceptaba estas cuatro condiciones siempre y cuando el Estado español protegiera su iniciativa de acuerdo con la legislación vigente y cediera las divisas necesarias para hacer frente al pago del material y de los dividendos que pudieran corresponder al capital extranjero<sup>83</sup>.

Las autoridades españolas hicieron varias objeciones al proyecto americano y la imposibilidad de llegar a un acuerdo sobre ellas hizo fracasar la tentativa de GENERAL MOTORS. El control de la nueva empresa fue uno de los puntos de discordia. La compañía americana lo exigía *“para poder responder del nombre de la firma”* y los representantes españoles no estaban dispuestos a transigir. En su opinión, se planteaba la creación de un monopolio, *“un tipo de sociedad paraestatal”*; las ventajas de orden militar y civil superaban los inconvenientes y se inclinaban a favor del monopolio, pero la dirección del mismo debía ser encomendada *“a persona que disfrute de la plena confianza del Estado”*<sup>84</sup>.

La importación del grupo motor que proponía GENERAL MOTORS constituyó otro tema de fricción. Las autoridades españolas fueron taxativas al respecto y dejaron bien claro que se trataba de una cuestión de independencia industrial. El coste económico de esta decisión era tan secundario que, una vez en marcha la fabricación completa del vehículo, podría considerarse la posibilidad de reducir o incluso parar determinadas secciones y proceder a la importación de los elementos que construyesen. De este modo, ante una *“eventualidad”*, el Estado tendría la capacidad de reestablecer la actividad de esas secciones y fabricar el vehículo completo.

Por último, cuando el gerente de GENERAL MOTORS hizo alusión al capital español con el que estaba en contacto, el de J. March, pensando sin duda que tal referencia sería un aval para su propuesta, se encontró con la animadversión que a partir de este momento hallaría todo capital privado español que tratara de alzarse con el monopolio de vehículos:

*“(...) se le expuso de una manera general que en este tipo de sociedades el capital había de tener un carácter eminentemente nacional y orgánico, razón por la cual no parecía conveniente referirse a ningún capital especial, lo que más bien podía constituir un obstáculo si se seguía el rumbo previsto”*<sup>85</sup>.

83. Ibidem, p. 59.

84. “Entrevista celebrada el 23-05-1939 con el sr. Mac-Gurk, director gerente de la General Motors”, INI, Legajos Originales, 243 primer legajo, exp. 2-1.

85. Ibidem.

86. La entrevista con las autoridades americanas se llevó a cabo siendo el Ministro de Industria y Comercio. Por otra parte, el documento que recoge la entrevista, a pesar de ser del año 39, se encuentra custodiado en el INI. Véase nota 84.

Tras estas objeciones se hallaba el parecer de Suanzes<sup>86</sup>; latía, en definitiva, su convicción de que era impensable reproducir modelos americanos por dos razones. Primero, porque las posibilidades europeas se alejaban de las grandes masas de producción americanas mecanizadas al límite. Segundo, porque *“en cualquier circunstancia, y menos en las actuales, no habríamos de encontrar la voluntad precisa”*<sup>87</sup>. Es cierto que las economías de escala de la producción americana eran difícilmente trasladables a Europa, pero también es cierto que GENERAL MOTORS se había adaptado con éxito a las necesidades europeas; la compañía no se había conformado con la importación de vehículos de tamaño menor, sino que había promovido en sus filiales del continente la fabricación de series reducidas, pero económicamente viables. Respecto a la supuesta falta de voluntad, era evidente que la propuesta de GENERAL MOTORS, como el resto de las propuestas americanas, trataba de establecer una cadena de montaje. Ahora bien, desde su posición intransigente, Suanzes no valoró las externalidades que esta política de la GENERAL MOTORS había tenido en otros países y las que podría haber reportado para España. En todo caso, los efectos de arrastre de la empresa americana sobre la industria española durante diez años habrían sido más eficaces que los diez años de inactividad que se vivieron. Cuando menos, se habría atendido a una demanda cada vez mayor.

Lo sucedido con la GENERAL MOTORS no fue un acontecimiento aislado, sino la línea general de actuación respecto a todas las multinacionales extranjeras sin excepción de nacionalidad: se trataba de buscar una marca o un país dispuestos a colaborar al precio señalado por Suanzes<sup>88</sup>. A este respecto es interesante recordar que también fueron rechazados varios proyectos alemanes para la instalación de una industria de autocamiones en España porque no se ajustaban al plan inmediato de actuaciones del presidente del INI<sup>89</sup>.

La actitud de Suanzes demuestra que la actuación del Instituto no respondió tanto a la situación internacional como a los planes trazados de antemano por el presidente de la legendaria institución franquista. Tales planes pretendían la nacionalización de la industria del automóvil en el menor plazo posible. Con este fin, Suanzes rechazó cuantas propuestas no le satisficieron, al margen de su nacionalidad. De este modo, la opción FIAT fue el resultado de una selección por exclusión: los italianos resultaron los únicos capaces de adaptarse a las exigencias de la vía industrializadora ideada por el presidente del INI.

87. “Proyecto de decreto” (julio 1943), AS.

88. La Ford corrió igual suerte que la General Motors; sus objeciones a las ideas del INI fueron muy similares a las que planteó General Motors y se repitió la imposibilidad de lograr un acuerdo. La opinión de Suanzes acerca de la Ford no pudo ser más explícita: “En cuanto al intento de Ford, es evidente que se trata simplemente de un proceso de construcción de partes y montaje (...) procurando obtener el mayor beneficio posible de la legalidad existente, sin el menor propósito de satisfacer formalmente nuestras lógicas aspiraciones”. “Proyecto de decreto” (julio de 1943), AS.

89. Véase San Román (1995), pp. 119-120.

## Conclusiones

¿Hubo perjudicados y beneficiados de la actuación del INI? ¿Existieron otras alternativas a lo que Suanzes dibujó como el único camino? Creo que ambas cuestiones han recibido amplia respuesta en estas páginas. Por el lado de los beneficios, el INI acaparó cuanto se podía esperar de la acción del Estado y la FIAT tuvo la fortuna de poseer todos los ingredientes para ser aceptada por Suanzes. Ninguna de las restantes empresas autorizadas para fabricar automóviles en el decenio de los cincuenta, españolas o extranjeras, gozaron de las prerrogativas que disfrutaron SEAT y FIAT<sup>90</sup>.

En el capítulo de los perjuicios hay que destacar el realizado a la iniciativa privada española, que se convirtió en la gran alternativa extorsionada por la ambición del Instituto. La extorsión a la banca privada no fue la única que realizó el INI. Bajo la presunta "vía única" se ocultó la existencia de otras alternativas que fueron igualmente obstaculizadas. La primera de ellas, plenamente autárquica, fue rechazada tanto por consideraciones económicas como por el miedo que suscitó la posible competencia al INI. La otra alternativa se desestimó, igual que la del Banco Urquijo, por razones de exclusivo orden político. Suanzes rehusó todas las propuestas extranjeras que no se ajustaron a sus planes, permaneciendo como única posibilidad la negociación con la italiana FIAT.

En el caso SEAT, la propaganda del régimen franquista ocultó una realidad llena de tensiones internas, mucho más compleja y capaz de explicar el largo período de esterilidad automovilística que las razones alegadas en una versión oficial que ha trascendido hasta la actualidad. En efecto, prácticamente todas las referencias actuales al nacimiento de la SEAT ofrecen la imagen tópica que dibujó el franquismo<sup>91</sup>. Schwartz y González, por ejemplo, afirman en su monografía del INI que el Instituto actuó en el sector de automoción como "*acicate de la industria privada*"<sup>92</sup>. Por su parte, Buesa atribuye también la iniciativa de la industria automovilística al INI<sup>93</sup>. En la misma línea se encuentra el libro de Martín Aceña y Comín que otorga a Suanzes el protagonismo de las primeras gestiones sobre fabricación de automóviles<sup>94</sup>. Esta publicación permi-

90. En el decenio de los cincuenta otras cuatro iniciativas fueron declaradas de interés nacional; S.A. de Vehículos Eléctricos Autarquía, Sucesores de Buenaventura Brutau S.A., J. Febres y Campo, y David S.A. De las ocho prerrogativas previstas por la ley sólo recibieron una: la de suministro preferente de materias primas. SEAT, sin embargo, tuvo la potestad de expropiación forzosa de terreno, la exención de hasta un 50% de los impuestos y el beneficio de rebaja de los derechos arancelarios. Respecto a empresas extranjeras, Fasa-Renault y Citroën Hispania recibieron sendas aprobaciones en 1951 y 1956. Operaron en el mismo mercado protegido que la SEAT pero tampoco alcanzaron su grado de favor estatal. Buesa (1982), p. 317.

91. Hay que señalar como excepciones los trabajos de Clavera et al. (1973), p. 266. Ballesterio (1993), pp. 178-188.

92. Schwartz y González (1978), p. 71.

93. Señala que, "ante la falta de respuesta empresarial a la oferta de ayudas estatales para la construcción de empresas automovilísticas, [el INI] inició en 1943 contactos con la sociedad italiana FIAT (...)" Buesa (1982), p. 320.

94. Textualmente se lee lo siguiente: "En febrero de 1942, Suanzes planteó al Consejo la conveniencia de crear una empresa denominada Sociedad Ibérica de Automóviles de Turismo (SIAT)". Martín Aceña y Comín (1991), p. 228.

te, sin embargo, atisbar parte de lo sucedido al reconocer que el proyecto final de la SEAT respondió a una iniciativa del Banco Urquijo vetada por el Ministerio de Industria; a pesar de ello, en su escueta mención al sector no se percibe el alcance de la extorsión que el INI realizó sobre el Urquijo.

La imagen creada en torno a la SEAT es el lógico resultado del retrato dibujado acerca del propio INI. Son numerosos los trabajos que presentan al INI como instrumento indispensable de la industrialización española y colaborador eficaz de la iniciativa privada<sup>95</sup>. Harrison, en su *Historia Económica de la España Contemporánea*, afirma que el INI se aventuró allí donde la falta de incentivos desanimaba a la inversión no estatal<sup>96</sup>. Otros estudios aseguran incluso que “*la gran banca privada resultó la fracción de capital más beneficiada por la acción interventora del Estado a través del Instituto*”<sup>97</sup>. A mi parecer, todos ellos se han dejado arrastrar por las realizaciones innegables de un organismo protegido dentro de un Estado no democrático. Que el INI fuera el protagonista de la industrialización no significa que su actuación constituyera el único medio de crecimiento, ni el mejor, ni tan siquiera el deseable, sólo significa que fue el escogido por el régimen del general Franco. Quizá durante demasiado tiempo, la historia económica se ha fijado en el “haber” del INI menospreciando un “debe” que, sin duda, contribuirá a revisar su historia.

95. Existen múltiples trabajos sobre aspectos puntuales del Instituto; como han señalado Martín Aceña y Comín, una gran mayoría coincide en una valoración positiva del INI. Boyer (1975), Braña y Buesa (1981), Cuervo (1983), Chanco Neve (1969), Esteban Coca (1973), García Hermoso (1989), Martínez Gallur (1977), Myro (1985), Suárez (1971) y Vela Sastre (1979).

96. Harrison (1978), p. 161.

97. Braña, Buesa y Molero (1984), p. 175.

## BIBLIOGRAFÍA

- BALLESTERO, A. (1993), *Juan Antonio Suanzes 1891-1977. La política industrial de la posguerra*, León.
- BANCO URQUIJO (1970), *Evolución a largo plazo de la industria del automóvil en España*, Madrid.
- BIGAZZI, D. (1987), "Management Strategies in the Italian Car Industry 1906-1945: FIAT and Alfa Romeo", en TOLLIDAY, S. (ed.), pp. 76-96.
- BOYER (1975), "La empresa pública en la estrategia industrial española: el INI", *Información Comercial Española*, 500.
- BRAÑA, J. BUESA, M. (1981), "La intervención directa del Estado en la producción: algunos aspectos de la actuación del INI en el período 1941-1962", *Presupuesto y Gasto Público*, 10.
- BRAÑA, J., BUESA, M., MOLERO, J. (1984), *El Estado y el cambio tecnológico en la industrialización tardía*, Madrid.
- BUENO LASTRA, J. (1978), *La industria de automóviles de Turismo*, Madrid.
- BUESA, M. (1982), *El Estado en el proceso de industrialización*, Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid.
- CARR, R. (1992), *España, 1808-1975*, Barcelona.
- CASTRO, M. (1973), *Historia del Automóvil*, en *Enciclopedia CEAC del Motor y el automóvil*, vol. 9, Barcelona.
- CIURÒ, J. (1970), *Historia del Automóvil en España*, Barcelona.
- CLAVERA, J. et al. (1973), *Capitalismo español: de la autarquía a la estabilización: 1939-1959*, Madrid.
- CUERVO, A. (1983), "La empresa pública en España", *Boletín del Círculo de empresarios*, 18.
- CHANCO NEVE, J.L. (1969), "El INI: financiación y control", *Economía financiera española*, 31-32.
- ESCUELA DE AUTOMOVILISMO DEL EJÉRCITO (ed.) (1994), *El motor en la guerra*, Madrid.
- ESTEBAN COCA (1973), "La financiación de las inversiones del INI", en *La empresa pública industrial en España: el INI*, Madrid.
- GARCÍA HERMOSO (1989), "El INI como grupo de negocios: presente y futuro", *Papeles de Economía española*, 38.
- GENERAL MOTORS (1939), *Memoria sobre la implantación de una industria nacional del automóvil en España*, Nueva York.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1994), *El Gibraltar económico. Franco y Río Tinto (1936-1954)*, Madrid.
- HARRISON, J. (1978), *An Economic History of Modern Spain*, Manchester.
- HERNÁNDEZ ANDREU, J. y GARCÍA RUIZ, J.L. (comps.) (1994), *Lecturas de historia empresarial*, Madrid.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (1952), *Estado de vehículos automóviles matriculados de propiedad particular*, Madrid.

- MARTÍN ACEÑA, P. y COMÍN, F. (1991), *INI, 50 años de industrialización en España*, Madrid.
- MARTÍNEZ GALLUR, C. (1977), "Actividad financiera del Instituto Nacional de Industria", *Panorama Bursátil*, II, 4.
- MIQUÉLEZ LOBO, F. (1977), *SEAT. La empresa modelo del régimen*.
- MYRO, R. (1980), *El INI en la industria española: especialización sectorial, eficiencia económica y rentabilidad*, Madrid.
- (1985), "Productividad y rentabilidad en las industrias del INI: una comparación sectorial con empresas privadas", *Economía industrial*, 241.
- NADAL FERNÁNDEZ-ARROYO, J. (1944), "La industria nacional y la motorización", en ESCUELA DE AUTOMOVILISMO DEL EJÉRCITO (ed.), pp. 251-272.
- PORTERO, F. (1989), *Franco aislado. La cuestión española, 1945-1950*, Madrid.
- PRESTON, P. (1993), *Franco. A Biography*, London.
- RIVILLA, I. et al. (1970), *El presente y el futuro de la industria del automóvil en España*, Madrid.
- SANROMÁN, E. (1995), *La industria del automóvil en España: el nacimiento de la SEAT*, Fundación Empresa Pública, Documento de Trabajo nº 9503.
- SCHWARTZ, P. y GONZÁLEZ, M.J. (1977), *Una historia del Instituto Nacional de Industria, 1941-1976*, Madrid.
- Seat: un cuarto de siglo* (1974), Madrid.
- SOLÉ, E. (1994) *Seat. (1950-1993)*, Barcelona.
- SUÁREZ (1971), "El INI, treinta años de experiencia industrial", *Economía Industrial*, VIII, 95.
- TAMAMES, R. (1988), *La política de industrialización*, Madrid.
- TOLLIDAY, S. (ed.) (1987), *The automobile industry and its workers: between Fordism and Flexibility*, Nueva York.
- TORTELLA, G. y GARCÍA RUIZ, J.L. (1994), "Trayectorias divergentes, paralelas y convergentes: la historia del Banco Hispanoamericano y del Banco Central, 1901-1965", en HERNÁNDEZ ANDREU, J. y GARCÍA RUIZ, J.L. (comps.), pp. 401-428.
- TUSELL, J. (1993), *Carrero. La eminencia gris del régimen de Franco*, Madrid.
- VELA SASTRE, E. (1979), "La financiación del INI, 1941-1978", *Economía industrial*, nº 182.
- VIÑAS, A. (1984), *Guerra, dinero y dictadura*, Barcelona.



### *The Origins of SEAT: Autarky and INI's Intervention.*

#### ABSTRACT

*The Spanish Society of Touring Cars (SEAT) was for a long time considered the prototype of the paradigmatic company of Franco's regime. Franco's economic authorities presented the government's interventionism in car manufacture as the only possible alternative for the production of cars in Spain. The inability of private enterprises was the main argument used to entrust this industry to the National Institute of Industry (INI). This paper reconsiders the official account of the origins of SEAT. The INI used its power to block private initiative and assume as its own the creation of the first national mass production car company. Within the car industry the INI did not protect national companies (against what had been agreed in its constitutive act), but on the contrary defended its own projects.*

