

IN MEMORIAM.

EL GENERAL DON JUAN ANTONIO SUANZES Y FERNÁNDEZ, MARQUÉS DE SUANZES

Emilio ANTÓN MIRANDA
Teniente Coronel de Ingenieros de Armas Navales.
Ex presidente de empresa del INI

Jaime ANTÓN VISCASILLAS
Alférez de navío de la Armada (RV)

Cuando acaba de cumplirse el trigésimo aniversario del fallecimiento, el 6 de diciembre de 1977, del general inspector de Ingenieros Navales de la Armada don Juan Antonio Suanzes y Fernández (1891-1977), primer marqués de Suanzes, resulta a todas luces de justicia honrar su memoria. La magnitud de su obra —el diseño de la política industrial de la posguerra y del INI, que es tanto como decir la industrialización de España, partiendo de unas circunstancias especialmente difíciles, lo que hace su obra todavía más meritoria—, su enorme talento y su extraordinaria talla humana convierten a Suanzes, sin duda alguna, en una de las figuras más importantes de la historia de España de todo el siglo xx.

Su condición de marino e ingeniero naval de la Armada justifica con creces que evoquemos su relevante y señera personalidad desde las páginas de esta nuestra querida REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Tal evocación es al mismo tiempo una deuda de gratitud y, en nuestro caso, viene motivada asimismo por una profunda admiración y un inmenso cariño. Comprendiendo la dificultad que entraña resumir en pocas líneas una trayectoria vital como la suya, tan intensa y extensa en todos los órdenes, y por supuesto sin el menor ánimo de ser exhaustivos —pues para eso ya existen estudios y libros mucho más autorizados que abordan la gestión pública de nuestro protagonista—, sólo pretendemos modestamente, ahora que tanto se habla de «memoria histórica», recordar a este gran patriota español, cuya brillante ejecutoria no merece caer en el olvido sino, todo lo contrario, ha de ser para todos los españoles de bien un ejemplo permanente de entrega y abnegación al servicio de España.

Origen y primera vocación: la Armada

Juan Antonio Suanzes y Fernández había nacido en «El Ferrol» —así denominado entonces— el día 20 de mayo de 1891, en el seno de una estirpe tradicionalmente vinculada a la Armada por ambas ramas familiares. Fueron sus padres

Saturnino Suanzes y Carpegna, y Blanca Fernández Antón, quienes contrajeron matrimonio en 1890, siendo Juan Antonio el mayor de sus seis hijos (1).

Saturnino Suanzes (2), que perteneció al Cuerpo General de la Armada y participó durante casi tres años en la guerra de Cuba, compaginó su carrera con la enseñanza, al crear en Ferrol una academia de preparación militar. En ella se formarían futuras y destacadas personalidades, como el mismo Francisco Franco —año y medio más joven que Juan Antonio y amigo de éste desde la infancia—, quien, debido a la interrupción de las oposiciones a la Escuela Naval (3) por decisión del Gobierno, se vio obligado a escoger otra arma, viendo así truncadas sus aspiraciones de ser marino.

Juan Antonio Suanzes había cursado el bachillerato propio de su época en el conocido Colegio de don Jesús —que se reducía a una escolarización de dos años— y también realizó estudios en la Escuela de Artes y Oficios de Ferrol. La edad de incorporación a la Escuela Naval (4) estaba comprendida entre los catorce y los dieciséis años, aunque podía variar según la convocatoria. Su padre pudo hacer valer su influencia para conseguir la incorporación de su hijo a las oposiciones, a pesar de que tan sólo contaba doce años y de que su baja estatura hacía todavía más patente su corta edad. Sobre esto escribió: «No comprendo cómo se las arregló mi padre». También posibilitó su acceso la ampliación de la convocatoria de 24 a 58 alumnos. Este hecho facilitó el reenganche de candidatos que, habiendo aprobado el ingreso anteriormente, se habían visto excluidos por la limitación de plazas. Algunos incluso estaban cursando otras carreras y contaban ya diecisiete o dieciocho años, dándose el caso de que uno de ellos estaba en el seminario, de donde salió para incorporarse a la Escuela.

Juan Antonio Suanzes fue pues, con mucha diferencia, el más joven de su promoción (5) e ingresó como aspirante el 1 de septiembre de 1903. En seis semestres completó los estudios navales, que comprendían materias básicas

(1) Los cinco hermanos de Juan Antonio Suanzes fueron: Amalia (que murió con tan sólo dos años), José María (capitán de Infantería, que murió en el frente de Villarreal [Álava] durante la Guerra, padre del almirante general Saturnino Suanzes de la Hidalga, antiguo AJEMA), María del Carmen (casada con Juan Cervera y Jiménez-Alfaro, ingeniero naval), Luis (ingeniero de caminos, canales y puertos, soltero) y Blanca (casada con Jesús Fontán Lobé, vicealmirante, que llegó a ser segundo jefe de la Casa Militar del Generalísimo).

(2) Don Saturnino Suanzes y Carpegna alcanzó en activo el empleo de capitán de fragata. Su academia, que adquirió gran prestigio, estaba situada en el mismo lugar que hoy ocupa el Colegio Tirso de Molina, de los padres mercedarios, en Ferrol.

(3) Desde 1907 y hasta 1912 no se convocó oposición alguna de ingreso en la Escuela Naval. La primera promoción de la nueva Escuela Naval Militar de San Fernando (la 315.^a) se incorporó el 1 de enero de 1913.

(4) La Escuela Naval Flotante estaba instalada en la fragata *Asturias*, atracada en la dársena de la Fosa del arsenal ferrolano. Creada por decreto de 10 de septiembre de 1869, la primera promoción se incorporó en 1871.

(5) Promoción 312-A (24 plazas). La real orden de 31 de julio de 1903 amplía las plazas (promoción 312-B). Fueron sus compañeros de promoción, entre otros, Francisco de la Rocha y Riedel (también compañero de promoción del Cuerpo de Ingenieros), Emilio Antón Palacios, Fausto Escrigas Cruz, Francisco Guimerá Bosch, Ramón Díez de Rivera y Casares y Luis Bustamante de la Rocha.

—como física y química— y otras específicas —como instrucción militar y marinera, o manejo de máquinas de vapor—. En la Escuela destacó siempre por su inteligencia y sentido del deber, aunque sin esforzarse demasiado, circunstancia que le censuraba su padre, quien entendía que podía ser el primero de su promoción si quisiese.

Su etapa como alumno se enmarca en un contexto adverso para la Armada, debido a lo reciente de la guerra hispano-norteamericana de 1898, que había producido la casi completa destrucción de la Flota; pero es ésta también una época animada de un intenso debate en pro de la reconstrucción del poder naval perdido, durante el cual se formularon proyectos importantes que se pondrían en marcha años después.

En el verano de 1904 tuvo su primer contacto con la dotación de un buque, el aviso *Giralda*, donde se alojó varios días, mientras la nave permanecía atracada en San Sebastián, invitado por su primo hermano Francisco Moreno (6), entonces alférez de navío. En julio de 1906 fue promovido a guardiamarina, embarcando en el guardacostas *Numancia*, en el que permaneció casi un año realizando diversas navegaciones por España. Pasó destinado al acorazado *Pelayo*, con el que navegó por la Península y el norte de África y en el que permaneció —salvo un intervalo de poco más de un mes a bordo del crucero *Carlos V*— hasta septiembre de 1908, cuando ascendió a alférez de fragata. Con su nuevo empleo embarcó en buques torpederos hasta julio de 1909. El día 31 de ese mes y año realiza los exámenes finales para el empleo de alférez de navío, que aprueba sin dificultad, siendo ascendido por real orden de 1 de septiembre de 1909 con tan sólo dieciocho años. Se sitúa en el escalafón con el número 13 de una promoción de 29 miembros, entre Manuel Garcés de los Fayos y Trinidad Matres García. Desde esa fecha quedó afectado a la comandancia de artillería del apostadero de Ferrol.

El 25 de febrero de 1910 embarca en el recién entregado crucero *Reina Regente*, en el que, como parte de su primera dotación, permanecerá durante dos años. El buque, el 19 de enero de 1912, encontrándose a la altura de Yazanen, en el norte de África, sufrió una seria avería en las máquinas que, provocando una vía de agua, hizo que se inundasen pañoles y calderas. El accidente recordó a la dotación el trágico destino del primer crucero *Reina Regente*, hundido frente a Tánger en marzo de 1895, naufragio en el que perecieron sus más de 390 tripulantes.

La ayuda del cañonero *Laya*, y la pericia y serenidad de los mandos del *Regente*, dirigidos por su comandante, el capitán de navío don Augusto Miranda y Godoy (7), permitieron salvar la situación haciendo encallar el

(6) Los hermanos Moreno Fernández, entre ellos los futuros almirantes Francisco y Salvador, eran hijos del vicealmirante Salvador Moreno Eliza y de María Fernández Antón, hermana de Blanca Fernández Antón, la madre de Juan Antonio Suanzes.

(7) El después almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), hoy marino ilustre, sería cinco veces ministro de Marina, consejero de Estado y senador vitalicio del Reino. Su eficaz gestión ministerial influiría notablemente en la futura trayectoria profesional de Suanzes, pues éste se incorporaría como alumno a la Academia de Ingenieros, que creada por aquél en octubre de 1914, se instaló en Ferrol. La primera promoción se incorporó en 1915. Posteriormente, Suanzes dirigiría, como ingeniero de la SECN, gran parte de las construcciones del programa naval de la Ley Miranda (submarinos, destructores y cruceros).

buque en una playa próxima. Por último, el *Reina Regente* pudo ser remolcado hasta Cartagena al día siguiente.

Por su valerosa intervención, y a propuesta de su comandante, el alférez de navío Suanzes, que no tenía más que veinte años, sería recompensado con la Cruz del Mérito Naval y del Mérito Militar con distintivo rojo, la primera de ellas posteriormente declarada pensionada.

En febrero de 1912 pasó destinado al cañonero *Marqués de Molins*, tan sólo por un mes, siendo transferido en el mes de marzo al aviso *Giralda*, entonces yate real y posteriormente buque escuela, donde tuvo ocasión de conocer y tratar personalmente a S.M. Alfonso XIII (8) y en el que permaneció hasta febrero de 1913. A partir de esa fecha quedó asignado a la Comisión Inspectora de Nuevas Construcciones de Ferrol, para luego formar parte de la primera dotación del acorazado *España*, primero de la serie de los tres de la Ley Ferrándiz, de 1908. Su construcción fue llevada a cabo por la Sociedad Española de Construcción Naval (9) (SECN, conocida como «la Naval»), en Ferrol, entre 1909 y 1913. A bordo del *España* participó, en octubre de 1913, en el solemne acto de despedida al presidente de la República Francesa Raymond Poincaré, que embarcaba en el buque *Diderot* al finalizar su visita oficial a España. En octubre de 1914 se le destina de nuevo al crucero *Reina Regente*, donde permanecerá hasta marzo de 1915, fecha en que iniciará una nueva e ilusionante etapa de su intensa vida profesional.

El impulso de la construcción naval que propició la Ley Ferrándiz y, más adelante, la Ley Miranda (de 1915) hizo necesario replantear por completo la formación de los ingenieros de la Armada, que hasta esta última cursaban sus estudios en universidades extranjeras, debido al cierre definitivo de la antigua Escuela Especial en 1896. El ministro de Marina, almirante don Augusto Miranda, ordenó en 1914 la reapertura de la Escuela, incorporándola a la de Máquinas, ya existente en Ferrol y que a partir de entonces pasó a denominarse Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada. A través de varias reales órdenes se desarrolló la normativa y planes de estudio de la nueva Academia, en la que se admitió el ingreso de oficiales del Cuerpo General de la Armada mediante exámenes de geometría descriptiva y mecánica, lo que posibilitaba obtener el título de ingeniero con dos cursos de estudios. También, y debido a la falta de aspirantes, se amplió la convocatoria a oficiales del Arma de Ingenieros del Ejército, los cuales debían también cursar dos años.

(8) Con S.M. Alfonso XIII Suanzes mantendría una relación de gran respeto y afinidad de ideas durante muchos años. La última vez que se entrevistaría con él sería en el exilio del monarca, en Roma, en 1940, pocos meses antes de la muerte de aquél, con ocasión de uno de los viajes oficiales de Suanzes a Italia como director de Construcciones Navales del Ministerio de Marina.

(9) La Naval, constituida en 1908, estaba participada en un 60 por 100 por firmas españolas y en un 40 por 100 por las firmas inglesas Vickers, Armstrong-Whitworth y John Brown. Gestionaría, entre otros centros y factorías, los astilleros de Cartagena y de Ferrol. Las firmas inglesas gozaban además de contratos de asistencia técnica, lo que les otorgaba un gran poder como «casas de garantía».

Así, en febrero de 1915 se accedió a la solicitud de Suanzes para cursar estudios, y con él ingresaron en la Academia otros dos oficiales de Marina, Francisco de la Rocha y Nicolás Franco Bahamonde. Entre los oficiales del Ejército figuraban Augusto Miranda y Maristany (hijo del ministro), Carlos Godino Gil, Áureo Fernández Ávila, Luis Ruiz Jiménez y Jesús Alfaro Fournier, entre otros. En total, 13 alumnos (tres de Marina y diez del Ejército), que en 1917 formaron la primera promoción de ingenieros navales salida de la flamante Academia. Todos ellos tendrían gran proyección posterior en sus carreras profesionales.

Durante su formación en la Academia de Ingenieros, donde también destacó por su carisma, inteligencia y compañerismo, Suanzes se alojó en la residencia oficial de su tío el almirante don Salvador Moreno y Eliza, a la sazón comandante general del arsenal de Ferrol. Con ocasión del relevo de este último por el almirante don Pedro de Mercader y Zufiá, conoció a una de sus hijas, Joaquina (Tina), con quien inició una relación que culminó con su boda en la iglesia castrense de San Francisco el 28 de julio de 1917.

Antes de finalizar sus estudios, obtuvo el título de ingeniero torpedista electricista y, en junio de 1917, el de ingeniero naval. Por varias reales órdenes causa baja en el Cuerpo General y, correlativamente, es dado de alta en el de Ingenieros, donde se le promueve al empleo de capitán con antigüedad de 28 de junio. Quedó escalafonado con el número 2, entre Francisco de la Rocha y Nicolás Franco. Posteriormente realizó prácticas durante cuatro meses en diversos organismos (Inspección de Bilbao, Laboratorio Central de Ingenieros del Ejército e Inspección de Barcelona). Finalizadas las mismas, en diciembre de 1917 pasó destinado a la Escuela Naval de San Fernando (Cádiz), ciudad en la que se establecería el matrimonio Suanzes de Mercader. Como profesor, se encargó de la asignatura de máquinas, y con dicho cometido también embarcó en el acorazado *Alfonso XIII* durante varios meses al año.

El 4 de julio de 1919 ascendió a comandante de Ingenieros, continuando como profesor de la Escuela Naval hasta enero de 1920, en que pasó destinado a la comisión inspectora del arsenal de Cartagena, con objeto de realizar un curso de especialización en submarinos. Y es precisamente en Cartagena donde la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), conociendo su prestigio, le ofrece la dirección del astillero de esta ciudad, ofrecimiento que Suanzes acepta, iniciándose así una intensa relación profesional que duraría catorce años (1920-1934). Al principio su situación, desde el punto de vista jurídico-administrativo, sería un tanto atípica, pues se mantendría en activo como militar —aunque sin mando— y al mismo tiempo trabajaría como directivo de la Naval.

En agosto de 1921, con tan sólo treinta años, ascendió al empleo de teniente coronel. En septiembre de 1922 viajó a Londres, donde disfrutó de un mes de licencia por asuntos propios, y en noviembre de ese año finalmente se accedió a su solicitud de pase a la situación de «supernumerario». Tras diecinueve años en la Armada, no volvería al servicio activo como militar hasta bien avanzada la Guerra.

Ingeniero director de los astilleros de Cartagena y Ferrol, y otras responsabilidades

Entre 1922 y 1926 dirigió la factoría naval de Cartagena, donde desarrolló numerosos proyectos de buques y submarinos en lo que sin duda constituyó uno de los períodos de mayor apogeo de la construcción naval española.

Durante la década de los veinte, tanto en Ferrol como en Cartagena se entregaron gran parte de las unidades fijadas en los dos programas navales de la Ley Miranda, cuyos plazos de construcción debieron ser prorrogados por la Ley Cortina, de 1922, debido a los retrasos que la primera guerra mundial había provocado en el suministro de materiales por parte de la Vickers, una de las firmas propietarias de la Naval. La fuerte influencia de los ingleses, que ostentaban también las garantías técnicas, y sus frecuentes «usos colonialistas», provocarían serias discrepancias por parte de Suanzes. Éste defendía conseguir una mayor independencia de la Vickers, lo que permitiría a la empresa desarrollar proyectos propios más modernos, y reducir las importaciones fomentando la fabricación española y el autoabastecimiento.

Durante su mandato en el astillero de Cartagena se entregaron los siguientes buques: los submarinos B1-B6 tipo Holland, y los destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*. Se inició la construcción de los submarinos C1-C6 (entre 1923 y 1925), que se entregarían entre 1928-1930; y también la segunda serie de destructores de la Ley Miranda, que fueron los tres primeros de la clase Churruca (de los que se construirían 16 unidades).

En 1926 Suanzes fue trasladado a Ferrol como director del astillero de la Naval, en el que permaneció hasta 1932. En esta época pasó a encargarse de otro tipo de buques: los cruceros *Príncipe Alfonso*, *Almirante Cervera* (pertenecientes a la segunda serie de cruceros de la Ley Miranda, entregados en 1927 y 1928, respectivamente) y *Miguel de Cervantes* (construido merced al Plan Cornejo y entregado en 1930). Desarrolló asimismo la construcción de los nuevos cruceros tipo Washington, el *Canarias* y el *Baleares* (también del Plan Cornejo, que se entregarían en 1936), además de otros buques menores.

En Ferrol, Suanzes se hizo una persona muy querida por todos, en especial por los obreros y empleados de niveles modestos, pues demostró una gran sensibilidad por su situación. Esa preocupación social le acompañaría durante toda su vida y se traduciría en la toma de numerosas decisiones al respecto.

La proclamación de la II República, en abril de 1931, con la que Suanzes se mostraría crítico desde el principio, supuso un frenazo en los planes de construcción naval militar. El decreto de 23 de junio de 1931 ofreció a los oficiales de la Armada condiciones ventajosas para pasar a la situación de segunda reserva y retiro, con vistas a reducir lo que se consideraba un exceso de personal. Suanzes, que vivía con preocupación los acontecimientos que se estaban desarrollando, pensó que su vuelta al servicio activo sería imposible, por lo que solicitó su retiro, al igual que casi todos sus compañeros ingenieros de promoción. Pocos años después, los hechos demostrarían lo contrario.

En enero de 1932 fue nombrado inspector general de Construcciones de la SECN, lo que supuso trasladarse a Madrid y asumir la responsabilidad máxima sobre la totalidad de los proyectos de construcción de la empresa en el conjunto de sus factorías.

Durante la etapa de Suanzes en la Naval, el porcentaje de materiales y piezas elaboradas que se importaban —básicamente de la Vickers— pasó del 80 por 100 en 1920 a sólo un 5 por 100 en 1933. Por poner un ejemplo, en los cruceros tipo Baleares la aportación industrial española se elevó al 95 por 100 del total. Todo ello supuso un mayor protagonismo para la industria y profesionales españoles en detrimento de la influencia británica.

La salida de la Naval al mercado internacional en competencia directa con la Vickers, la sensible reducción de los programas navales por decisión gubernamental, y otras causas de gestión empresarial provocaron una seria crisis que culminó con el enfrentamiento de Suanzes con la gerencia inglesa. El 23 de febrero de 1934 abandonó definitivamente y de forma violenta la empresa, dejando bien patentes los motivos que le obligaban a tomar esa decisión. Sin duda fue ésta su experiencia profesional más traumática.

Creó entonces una pequeña empresa de asesoramiento técnico que se llamó EPYR (Estudios, Proyectos y Reparaciones), a la que se incorporó algún otro ingeniero cesante en la Naval; pero lo convulso de esos años no favoreció la iniciativa. En estas circunstancias, recibió la oferta de la empresa Boetticher y Navarro S.A. (BYNSA), fabricante, entre otras cosas, de ascensores, de asumir el cargo de director general.

Desde las funciones ejecutivas que asumió en la empresa, Suanzes puso un gran énfasis en la mejora de la productividad, a través de un complicado sistema de incentivos económicos. Aquí también destacó por su gran capacidad de trabajo, de lo que es expresivo el hecho de que escribiera de su puño y letra largos y complicados informes. Quizá por las circunstancias políticas y sociales del momento, quiso adoptar una actitud de menor notoriedad que en sus responsabilidades anteriores. La sucesión de huelgas y conflictos laborales, acentuadas a partir de febrero de 1936, propició que los propietarios de la empresa (Gómez Navarro y la familia Boetticher, de origen austriaco) decidieran recurrir al cierre patronal en junio siguiente. Tras la denuncia de los sindicatos, Suanzes y otros directivos fueron detenidos e interrogados en la Dirección General de Seguridad.

Al inicio de la Guerra, el Ministerio de Defensa se incautó de BYNSA, que no sería devuelta a sus propietarios hasta finalizada la contienda. En 1943 se realizaría una ampliación de capital para dar entrada al INI, con lo que Suanzes volvió a vincularse con la empresa, esta vez de manera indirecta.

La guerra civil y el nuevo régimen. La Comisión de Salvamento de Buques (1937-1938)

El asesinato de Santiago García de Vinuesa Díez, vecino de la familia Suanzes, el 25 de julio de 1936, les llevó a abandonar su casa de la calle

Tambre, en la colonia de El Viso (pocos días después requisada por la CNT), y a trasladarse a casa de su madre, en la calle Ramón de la Cruz. A los pocos días, un pelotón de milicianos irrumpió en el domicilio donde se había refugiado la familia, llevándose consigo a Suanzes, así como a su hermano Luis y a Francisco Dopico, militar ferrolano casado con una prima de la familia. Al cabo de dos días sin noticias de su paradero, aparecieron sigilosamente por la noche. Habían sido liberados gracias a la gestión del general Masquelet, amigo de Francisco Dopico, que se responsabilizó de los tres detenidos ante el comisario de la *checa* en que estaban recluidos. Años después, como muestra de gratitud, Suanzes gestionaría personalmente la repatriación a España de los restos de Masquelet, muerto en París.

El drama familiar de la guerra se vio acentuado por el hecho de que Tina, esposa de Suanzes, se encontraba en el octavo mes de gestación de su décimo hijo (María Jesús, *Machús*), que nacería el 3 de noviembre de 1936 mientras su padre estaba refugiado en la embajada de Polonia. Perseguido por las terriblemente famosas «brigadas del amanecer» —de las que incluso tuvo que escapar saltando por los tejados—, y tras varios registros en su domicilio, Juan Antonio Suanzes, en compañía de su hermana María del Carmen y del marido de ésta, Juan Cervera, se refugió en la embajada polaca en octubre de 1936. Tras numerosas vicisitudes, el 23 de marzo de 1937 pudieron salir de la legación las personas no movilizadas (niños, mujeres y hombres de cierta edad), entre ellas, Suanzes y su hermana. Como cientos de refugiados en otras embajadas, tras una peripecia con tintes de odisea consiguieron llegar a Valencia y embarcar rumbo a Marsella, donde fueron recibidos por delegados franquistas y conducidos a Irún el 31 de marzo. Desde San Sebastián, Suanzes se trasladó a Salamanca para presentarse ante Franco, con quien le unía una amistad que se remontaba a la infancia. Ese momento marca el inicio de una estrechísima relación personal y de una colaboración política y militar de enorme trascendencia. Pocas personalidades tuvieron con Franco un entendimiento tan perfecto como Suanzes, entendimiento que se mantendría activo durante los veinticinco años siguientes.

En Salamanca, Suanzes pasó a prestar servicios en el Estado Mayor de la Armada, participando activamente en los planes navales que se llevaron a cabo durante esa etapa de la Guerra. Entre otras cosas, informó favorablemente sobre el rearme del crucero *República* (ex *Reina Victoria Eugenia* y futuro *Navarra*), que se encontraba en San Fernando con serios daños.

Entretanto, y afortunadamente, después de numerosas gestiones Suanzes consiguió que su esposa e hijos (once en total) obtuviesen los pasaportes necesarios para salir de Madrid y, desde Valencia, embarcar en el destructor británico *Haddock*, que les conduciría a Marsella. Finalmente, llegaron el 27 de agosto de 1937 a San Sebastián, donde con gran emoción se reencontraron con el cabeza de familia y se trasladaron a Puentedeume (La Coruña), lugar de veraneo de los Suanzes.

El 31 de octubre de 1937 Suanzes fue «habilitado» de coronel de Ingenieros de la Armada, y casi un año después, confirmado en ese empleo,

situándose de nuevo en el escalafón entre Francisco de la Rocha y Nicolás Franco. Durante el verano de 1937 formó parte del círculo de personas próximas al Generalísimo que recibieron el encargo de reflexionar sobre la estructura del Estado que había de surgir de la victoria en la Guerra. Suanzes tuvo un papel decisivo, redactando informes sobre los más variados temas: Administración, trabajo, industria, justicia, familia y hogar, enseñanza, religión... En cuanto a la Administración, por ejemplo, defendió una reorganización a fondo, un sistema cerrado de función pública, el fomento de la moral en el trabajo y la necesidad del «cumplimiento del deber con firmeza, pureza, disciplina, urbanidad y alegría». Más extenso e importante fue el capítulo dedicado a la industria, pues en este campo Suanzes accedería después a las más altas funciones. En él ya dejaba patente, entre otras muchas consideraciones, su ideario respecto a la necesidad de nacionalizar, por motivos estratégicos, las industrias militares, la energía y las comunicaciones.

El 30 de octubre de 1937 el Generalísimo ordenó, a través del jefe de Estado Mayor de la Armada, vicealmirante don Juan Cervera Valderrama, el salvamento del destructor *Císcar*, que bajo mando republicano se había hundido unos días antes en Gijón —el 21 de octubre— al ser bombardeado por la Legión Cóndor durante la toma de la ciudad por las tropas nacionales. En el mismo escrito se nombró en comisión a Suanzes director de los trabajos, proveyéndole de todos los medios necesarios, personales y materiales, para llevar a cabo la operación. El eventual rescate del *Císcar* se consideró valiosísimo —debido a sus características de buque de guerra moderno entre los de su clase—, dada la penuria de unidades de la flota nacional. Al frente de una comisión técnica, formada por un equipo de trabajo altamente cualificado y seleccionado personalmente por Suanzes, se emprendió una labor titánica para verificar la operación. La técnica utilizada y el entusiasmo que infundió en todos sus colaboradores hicieron posible que, a pesar de la enorme dificultad que entrañaba, el salvamento del destructor fuese un éxito, hasta el punto de considerarse un hito de la tecnología naval.

Después de tres meses de intenso trabajo, y cuando ya quedaban sólo unos días para efectuar la definitiva maniobra de reflotamiento, el 30 de enero de 1938 Juan Antonio Suanzes fue nombrado ministro de Industria y Comercio en el que sería el primer gobierno de Franco. Sustituido al frente de la comisión de salvamento por el también ingeniero naval Luis Santomé, Suanzes asistió —en compañía de numerosas autoridades— a la segunda y solemne fase de la maniobra, el 1 de marzo, con ocasión de la cual pronunciaría su célebre y memorable invocación: «Por la Virgen del Carmen, ¡levántate, *Císcar!*».

El éxito del salvamento del *Císcar* animó a la comisión a proseguir sus actividades de reflotamiento de buques y submarinos en otras zonas del litoral español, a medida que iban siendo conquistadas por los ejércitos nacionales, sumando más de cien, a finales de 1940, las unidades recuperadas.

Dos veces ministro de Industria y Comercio (1938-1939, 1945-1951)

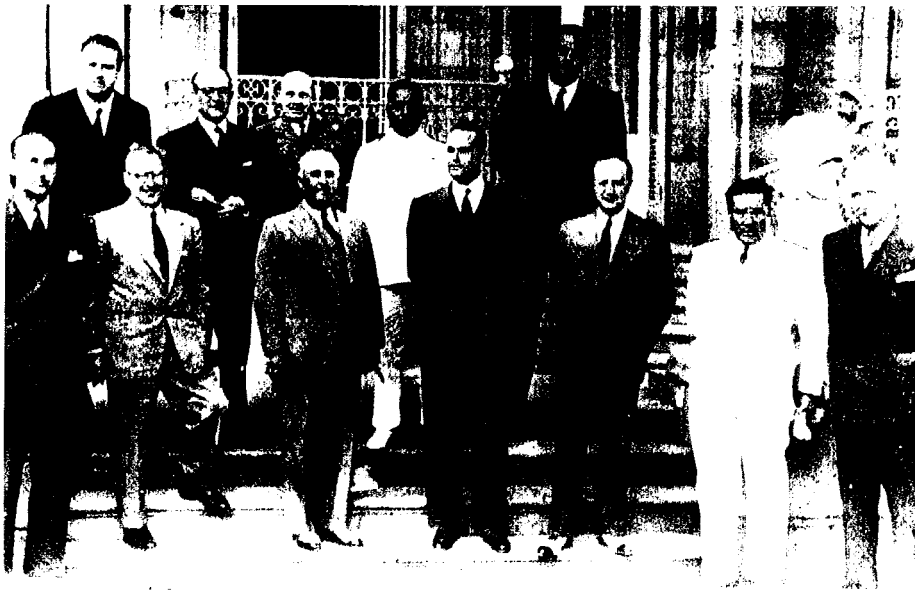
Todavía en plena guerra, Franco decidió la constitución de su primer gobierno, que sustituyó a la Junta de Defensa Nacional en aplicación de la Ley de Organización Administrativa del Estado, promulgada precisamente por dicho órgano el 30 de enero de 1938.

La composición del Consejo de Ministros fue estudiada cuidadosamente por Franco, para acoger en su seno a los diferentes sectores de oposición al Frente Popular (tradicionalismo, Falange, Renovación Española, simpatizantes de la CEDA, Bloque Nacional, militares y técnicos). Para Franco, la tarea de reconstrucción nacional debía comenzar de inmediato, y por ello la cartera de Industria y Comercio resultó decisiva en el nuevo gobierno. A la admiración que profesaba a Suanzes por su talento e inteligencia, se unió la confianza existente entre ambos —que echaba raíces en la infancia— para encomendarle tan eminente tarea ministerial.

En esta primera etapa como ministro de Industria y Comercio (de 30 de enero de 1938 a 10 de agosto de 1939), Suanzes se fijó como tarea prioritaria la recuperación de las industrias en los territorios que iban incorporándose a la zona nacional. Instaló la sede del ministerio en Bilbao (Palacio de la Diputación), sin duda por mor de la tradición industrial de la capital vizcaína. Su departamento asumió los servicios de industria, comercio y política arancelaria, minas y combustibles, tarifas de transporte, comunicaciones marítimas, pesca, y finalmente incorporó también el Servicio de Abastecimiento y Transportes, asuntos estos últimos clave y que inicialmente dependieron de Vicepresidencia del Gobierno.

Se rodeó de un notable equipo de colaboradores (José María de Areilza, Agustín Marín, Jesús Alfaro o el marqués de Valterra), que realizó una labor ingente. Desde el primer momento, Suanzes se guió en su política por el principio de que el Estado tenía que asumir un papel protagonista en la industria, tanto en tiempo de guerra como de paz. En el primer caso, serviría para defender la independencia nacional, y en el segundo, aseguraría una óptima situación de la balanza comercial. Defendía, pues, una autarquía parcial, sobre todo en lo relativo a las industrias militares y a aquellos sectores con mayor peso en las importaciones. No una autarquía más amplia pues era consciente de la necesidad de otras importaciones que hacían imposible una independencia total. Durante este primer mandato preparó las leyes básicas en materia de protección a la industria nacional, legislación que se ejecutaría una vez que abandonó el cargo, en agosto de 1939. En definitiva, su «ideología autárquica» estaba motivada por el contexto general de la guerra civil, la coyuntura internacional y los antecedentes históricos próximos, entroncando directamente con un regeneracionismo que hundía sus raíces en la Restauración.

Por otra parte, debido a las insuficiencias de la iniciativa privada, Suanzes pensó en disponer de un instrumento idóneo para canalizar con eficacia y financiar la tarea de la reconstrucción nacional. En este sentido, recabó información sobre los estatutos del Istituto per la Ricostruzione Industriale



El sexto gobierno de Francisco Franco reunido en el palacio de Ayete (San Sebastián) en 1945. De izquierda a derecha, 1.ª fila: Rein, Suanzes, Franco, Pérez, Fernández-Cuesta, González Gallarza y Fernández-Ladreda; 2.ª fila: Martín Artajo, Ibáñez Martín, Dávila, Regalado y Girón.

(IRI, de Italia) y de la Banca Nazionale del Lavoro. Pensó que el Banco de Crédito Industrial (BCI, creado en 1917), bajo tutela del Ministerio de Hacienda, podía ser esa vía. Pero la idea no prosperó, posiblemente por el rechazo de Hacienda a ceder su control, por lo que se planteó crear un nuevo organismo, que sería el futuro Instituto Nacional de Industria (INI). Su cese en el ministerio impidió que lo llevara a cabo en ese momento.

Pero en esta época Suanzes no se limitó a su función técnica, sino que fue uno de los ministros más activos políticamente. Entre otros asuntos, participó en la elaboración del Fuero del Trabajo, en su calidad de presidente de la comisión especial que se ocupó de su redacción, cuerpo legal que fue aprobado el 9 de marzo de 1938. También formó parte de la ponencia que estudiaría la Ley de Bases de la Organización Nacional-Sindicalista.

Por diversas y complejas circunstancias, en agosto de 1939 Franco decidió remodelar a fondo su gobierno, de cuyos miembros sólo mantuvo a dos en el siguiente gabinete. Suanzes, que habría de mantener intacta su amistad con el Generalísimo, recibía no sólo un merecido reconocimiento a su gestión, sino también la seguridad de que habrían de corresponderle en el futuro «nuevas tareas de inmensa importancia». No en vano, Franco ya tenía previsto que Suanzes se hiciese cargo de las construcciones navales militares, que se encontraban en situación crítica, asumiendo la que sería la nueva Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares en el seno del Ministerio de Marina, reestablecido en agosto de 1939.



La botadura del crucero *Canarias*. Ferrol, mayo de 1931.

Con rango de director general y dependencia directa del ministro de Marina —que era su primo hermano Salvador Moreno—, Suanzes ejerció el cargo desde el 23 de septiembre de 1939 hasta el 1 de julio de 1941, en que dimitió por discrepancias con el ministro y otros altos cargos. Las funciones fundamentales de la Dirección de Construcciones eran: desarrollar proyectos de construcción, planear el desenvolvimiento de las factorías y someter planes de ejecución de buques. Antes incluso de tomar posesión de su cargo, Suanzes consideró imprescindible nacionalizar la industria naval militar, lo que implicaba la rescisión del contrato con la SECN, que seguía gestionando los astilleros de Ferrol, Cartagena y San Fernando, y liquidar así el régimen anormal imperante en la Naval durante la guerra. Se constituyó el Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares, cuyo primer presidente fue Suanzes, formando su consejo diversos vocales designados por los Ministerios de Marina, Hacienda e Industria y Comercio. No obstante, la Naval, por cuenta del Estado, continuó gestionando los astilleros en régimen transitorio hasta el 28 de febrero de 1940 (en San Fernando, hasta octubre de 1941).

En septiembre de 1941 Franco, recogiendo las ideas de Suanzes sobre crear un organismo similar al IRI italiano pero con características propias, decidió instituir el INI. Suanzes será su primer presidente (1941-1963) y, al



Visita al Instituto Nacional de Industria del emperador de Irán, Reza Pahlevi, en 1947.

propio tiempo, volverá a asumir la cartera de Industria y Comercio en el sexto gobierno del Generalísimo, desde el 20 de julio de 1945 hasta el 19 de julio de 1951.

Desde su nombramiento como presidente del INI (10), Suanzes se acogió a la situación de «disponible forzoso», que permitía a los altos cargos de libre designación provenientes del estamento militar disfrutar de reserva de plaza, abono de tiempo servido y progreso en los escalafones. Tal situación administrativa ni siquiera era obstáculo para optar a otros cargos. Así, Suanzes ganó por concurso las plazas de ingeniero inspector de Buques Mercantes de Vizcaya y Santander (1943), y después, mediante concurso de traslado, las de Barcelona, Tarragona y Gerona (1944), pero no ocuparía ninguna de ellas por obtener excedencia.

Su ambicionado ascenso a general subinspector (GB) del Cuerpo de Ingenieros lo obtuvo el 31 de mayo de 1944. En su despacho oficial del INI se organizó un acto de homenaje, siendo el general Dávila (antiguo ministro de Defensa Nacional y compañero de Suanzes en el primer gobierno de Franco) quien procedió a imponerle la faja.

Por decreto de 10 de noviembre de 1950 —y siendo Ministro—, Suanzes ascendió al empleo de general inspector (GD) del Cuerpo de Ingenieros Nava-

(10) El de presidente del INI era considerado, además de alto cargo, puesto de interés militar, por cuanto su titular era el máximo responsable de las industrias militares.

les de la Armada. Pasaría a la reserva por cumplir la edad reglamentaria (sesenta y ocho años) el 20 de mayo de 1959, después de permanecer quince en el generalato.

Su gran obra y legado: el INI y la industrialización de España

El Instituto Nacional de Industria, el INI, fue creado por ley de 25 de septiembre de 1941 como «entidad de Derecho Público, que tiene por finalidad propulsar y financiar, en servicio de la Nación, la creación y resurgimiento de nuestras industrias, en especial (...) la defensa del país, o que se dirijan al desenvolvimiento de nuestra autarquía económica, ofreciendo al ahorro español una inversión segura y activa» (art. 1).

Se creó, pues, por decisión personalísima de Franco —animado por el entusiasmo y las ideas de Suanzes— a través de una ley de la Jefatura del Estado, dictada directamente por su titular, pues su promulgación fue anterior a la creación de las Cortes Españolas. El preámbulo de este texto legal hacía referencia a «la necesidad de un organismo que, dotado de capacidad económica y personalidad jurídica, pueda dar forma y realización a los grandes programas de resurgimiento industrial de nuestra Nación, (...) que permitirá que el Estado recoja y canalice el ahorro, convirtiéndolo en un auxilio vivo de la economía del país».

La depresión económica que había padecido España durante la II República (1931-1936), unida a la devastación dejada por la guerra civil (1936-1939) y a la pérdida de las reservas de oro del Banco de España (entregadas a la URSS y no devueltas por ésta), justificaron la política intervencionista del Estado en la actividad industrial sobre bases autárquicas. En cualquier caso, la segunda guerra mundial (1939-1945), la posguerra y el subsiguiente aislamiento internacional de España no dejaron otra opción.

El INI se convirtió en el principal instrumento de intervención en la economía española, con el objetivo de crear una industria fuerte y autosuficiente —meta que se consiguió— en aquellos sectores que se consideraron estratégicos. Era un «ente de gestión» que aseguraba un criterio unitario en la administración de sus participaciones en diversas empresas. Sin duda alguna, el INI transformó la vida económica y técnica de España. Por iniciativa suya se crearon monopolios estatales como Campsa, Renfe, Endesa o Tabacalera, y productos genuinamente españoles como la fábrica de automóviles Pegaso, partiendo de la extinta Hispano-Suiza.

El INI español se diferenciaba sustancialmente del IRI italiano, porque no sólo preveía medios para financiar las inversiones privadas a largo plazo y en condiciones ventajosas, sino que además empleó el poder del Estado para crear directamente empresas estratégicas.

A menudo se criticó que el INI entrara en competencia con los empresarios privados, pero lo cierto —y ésa fue su filosofía— es que este ente público sólo actuaba en caso de que los particulares se inhibiesen. Por ejemplo, cuando se creó Ensidesa (Empresa Nacional de Siderurgia), el INI propuso a todas las compañías siderúrgicas participar en el proyecto. Éstas no sólo no secun-

daron la idea sino que se opusieron, pues preferían vivir tranquilamente sabiendo que toda su producción se iba a vender en un mercado subabastecido. El INI tuvo que llevar adelante su proyecto por sí solo. Como afirmó un catedrático universitario, «si Suanzes no hubiera creado ENSIDESA, España sería hoy un país de zulúes».

Don Juan Antonio Suanzes fue el fundador del INI, cuya presidencia ocupó desde el 17 de octubre de 1941 hasta el 30 de octubre de 1963, es decir, nada menos que veintidós años de ejercicio ininterrumpido del cargo.

Fue con Suanzes cuando se estructuró el armazón industrial y empresarial del grupo, y el de su presidencia es el período en que el INI alcanzó mayor protagonismo en la economía española. El hecho de haber compaginado durante seis años la cartera de Industria y Comercio (en su segundo mandato, 1945-1951), que le otorgaba también la presidencia del Instituto Español de Moneda Extranjera, con el cargo de presidente del INI, le convirtió en una de las personalidades más influyentes de la política económica e industrial española, en uno de los períodos más trascendentales de la historia de España del siglo xx.

La dependencia orgánica del INI de Presidencia del Gobierno —que se mantuvo desde su creación, en 1941, hasta 1968, en que pasó a depender del Ministerio de Industria— procuraba a Suanzes acceso directo al presidente del gobierno (que era el propio jefe del Estado, generalísimo Franco), y en los períodos en que no fue titular de Industria, contó con la adhesión a su política industrial de dicho ministerio, a cuyo frente se halló, entre 1951 y 1962, don Joaquín Planell (11), alto cargo del INI.

La dependencia directa del INI de Presidencia del Gobierno era, además, un modo de garantizar su autonomía y de propiciar la necesaria coordinación entre sus diversos sectores, vinculados a diferentes departamentos ministeriales.

Con Suanzes, la organización interna del INI estaba, en los primeros años, muy centralizada, por lo que todos los asuntos importantes llegaban a Presidencia. Las decisiones las tomaba el presidente, siendo los órganos de dirección un mero apoyo a la toma de decisiones. A pesar del aumento de departamentos, a lo largo de los años se mantuvo lo esencial de esta estructura organizativa, si bien la responsabilidad de la gestión se repartía entre el Consejo de Administración y el resto de los órganos de dirección (Comité de Dirección, de Gerencia, Comisión Ejecutiva). Suanzes condujo el INI con estilo personalista e independiente, y buscó siempre para ocupar los altos cargos del instituto profesionales acreditados de su entera confianza, elegidos en función de sus capacidades y no de sus tendencias políticas.

Durante el largo mandato de Suanzes se crearon las principales empresas del INI, algunas de las cuales han quedado como referentes del desarrollo español: Seat (fabricación de vehículos de turismo), ENDESA y ENHER (electricidad), ENSIDESA (siderurgia), ENCASO (después REPSOL, refino de petró-

(11) Don Joaquín Planell Riera fue gerente del INI (1946-1947), vicepresidente de éste (1945-1951), ministro de Industria (1951-1962), presidente de ENCASO (1944-1956), consejero de ENHER (1951-1967) y presidente de Bioquímica Española (1951-1956).

leo), ENASA (fabricante de los camiones Pegaso), ENCE (celulosas), Iberia y Aviaco (líneas aéreas), ENFERSA (fertilizantes), ENTURSA (turismo, promotora del Hostal de los Reyes Católicos, en Santiago, y del de San Marcos, en León, entre otros), CASA (aeronáutica), EN Bazán (construcciones navales militares), Santa Bárbara (armamento), Elcano (marina mercante), Extebank (Banco Exterior de España), por citar sólo algunas de las más importantes.

Durante décadas, el INI fue el máximo exponente del desarrollo económico e industrial de España, el artífice que sentó las bases del llamado «milagro económico español», que elevó al país, en los años sesenta, al rango de novena potencia industrial del mundo. El enorme prestigio del INI hizo que la sede de su Presidencia, en la madrileña plaza del Marqués de Salamanca, fuese durante muchos años escala obligada en las visitas oficiales de jefes de Estado extranjeros.

A partir de 1958, el nuevo rumbo fijado a la política económica del gobierno conllevó que el INI dejara de nutrirse de los Presupuestos Generales del Estado y que debiera recurrir a la financiación privada, lo que menoscabó su autonomía. El ministro de Hacienda Mariano Navarro Rubió puso coto a la financiación pública del INI, por considerarla un factor inflacionista. Llevó a cabo una serie de medidas que se derivaban de una interpretación personal de las recomendaciones del informe del Banco Mundial. El Plan de Estabilización y el I Plan de Desarrollo fueron la concreción de esta nueva tendencia. El problema empeoró a partir de 1962, con el nombramiento de Gregorio López Bravo como ministro de Industria. López Bravo apoyó a grupos privados que tenían contactos políticos en el gobierno. Suanzes, que desde el principio no se entendió con él, no pudo resistir que el ministro hiciese concesiones de refino a grupos privados en colaboración con petroleras extranjeras, y por eso presentó su dimisión irrevocable. Además, López Bravo perjudicó a Ensidesa frente a la privada Uninsa.

Una vez que Suanzes abandonó el INI, en octubre de 1963, el Instituto comenzó a perder independencia. En los años siguientes, se dedicaría en algunos casos a administrar curas a empresas enfermas pues, según el principio de subsidiariedad, el ente debía contener la hemorragia en pérdidas de las empresas deficitarias, y al par mostrarse generoso privatizando sus grandes beneficios. Como ejemplos de misiones de salvamento ruinosas se pueden citar dos casos: la entrada en Uninsa (Siderurgia Asturiana), en 1966, y la creación de Hunosa, en 1967, para evitar el cierre de las minas de carbón asturianas más importantes.

Tras más de cincuenta años de actividad, el Instituto Nacional de Industria (12) se suprimió por el real-decreto ley 5/1995, que también puso término al

(12) Se pueden distinguir tres etapas históricas en la actividad del INI desde el punto de vista de la política industrial del país, de la coyuntura económica e internacional y de la mayor o menor influencia de sus presidentes:

- 1941-1963: *constitución y crecimiento*. Creación de grandes empresas industriales, estrategia autárquica, primacía de los aspectos técnicos sobre los económicos, estabilidad de los cuadros directivos.
- 1963-1976: *ampliación y reorganización*. Liberalización de la economía y de las inversiones, mayor protagonismo del sector privado, sometimiento a la aplicación de los Planes de Desarrollo, reordenación de participaciones accionariales.

Instituto Nacional de Hidrocarburos (INH), creado en 1981 para gestionar las actividades empresariales públicas en materia de hidrocarburos, integradas hasta ese momento en el INI.

La entrada de España en la Comunidad Europea en 1986 supuso la adaptación del sector público al derecho comunitario. En 1992 se crea TENEO (participaciones industriales del INI en sociedades en régimen de libre competencia) y se mantiene el INI con las empresas sujetas a planes de reestructuración o reconversión. En 1995 se suprime el INI y se crean la Agencia Industrial del Estado (AIE) y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI). Posteriormente la SEPI agrupó a Teneo y a otras participaciones del Estado en Repsol, Enagás y Gas Natural (INH). En 1997 se suprime la AIE, transfiriéndose a la SEPI todos sus activos.

Otros cargos, títulos y honores

Pocas personalidades han desempeñado tantas y tan importantes responsabilidades como Suanzes, cuya vida pública fue intensa y fructífera donde las haya. Pero lo que todavía resulta más singular y extraordinario es la unanimidad existente —al menos en vida sí la concitó— en reconocerle su contribución al bien común. Sin duda, Suanzes figura entre los pocos elegidos que han concitado tal unanimidad.

Además de los relevantes y numerosos cargos hasta aquí referenciados, Suanzes desempeñó a lo largo de su vida otras responsabilidades públicas de no menor enjundia. Fue consejero nacional y procurador en Cortes por designación directa del jefe del Estado, durante muchos años y desde su creación, en 1943; presidente de su Comisión de Industria; vocal (desde 1940) y presidente del Patronato Juan de la Cierva de Investigaciones Técnicas (1942-1963) del CSIC, y vocal del propio Consejo Superior de Investigaciones Científicas; primer presidente del Comité Nacional Español de la Conferencia Mundial de la Energía (cargo que, de forma ejecutiva, ostentó entre 1956-1963, y nominalmente, hasta su muerte en 1977, pues delegó en el vicepresidente); consejero de Economía Nacional; fundador y primer presidente de la Escuela de Organización Industrial (EOI, 1957-1963). En el ejercicio de todas estas responsabilidades desarrolló también una magnífica labor, destacando particularmente en el logro de conseguir fondos del Presupuesto General del Estado con destino a la investigación técnica y científica.

Pero si impresionante es su trayectoria profesional pública, no lo es menos el capítulo de títulos, honores, condecoraciones y distinciones recibidas, tanto nacionales como extranjeras, cuyo número supera el centenar.

— 1976-1995: crisis económica y reconversión industrial. Incorporación de empresas en dificultades, búsqueda de la competitividad, segregación de la división petroquímica, privatización de empresas, creación de subgrupos industriales.

El más importante de dichos honores fue sin duda el título nobiliario de marqués de Suanzes (13), que le fue otorgado por decreto de 1 de octubre de 1960 y con el que Franco quiso manifestar público reconocimiento a su figura y labor. En el preámbulo de dicho decreto, el Caudillo describía a Suanzes como «propulsor de la ingente obra de industrialización de la nación desde los altos cargos que desde hace veinte años viene desempeñando, y que con clara visión, inteligencia, hondo sentido social y tenaz esfuerzo ha contribuido al resurgimiento y prosperidad nacionales, le hacen acreedor del reconocimiento de la patria, y que su nombre sea honrado y enaltecido». Este honor conmovió a Suanzes en lo más hondo.

Fue, asimismo, gentilhomme de cámara, con ejercicio, de S.M. Alfonso XIII, título honorífico de la Real Casa.

Por su enorme prestigio intelectual y técnico, Suanzes accedió a la condición de miembro numerario de la Real Academia de Ciencias de España, y fue nombrado doctor ingeniero industrial *honoris causa* por la Universidad de Madrid.

Consejero de honor del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, socio honorífico del Instituto de Ingenieros Civiles de España, miembro de la Association technique maritime et aeronautique de París, y premio Juan March 1961 de Ingeniería de Aplicaciones Técnicas e Industriales.

Recibió el título de hijo predilecto de Ferrol, su ciudad natal (12 de mayo de 1952), y de hijo adoptivo de diversas ciudades de España, en las cuales el INI desarrolló importantes proyectos.

Por lo que se refiere a las condecoraciones, nacionales y extranjeras, cabe destacar entre ellas las siguientes:

- diecisiete medallas de oro de ciudades y provincias de España (Madrid, Barcelona, Sevilla, Cádiz, Málaga, Huelva, Lugo, Lérida, Baleares, Tarragona, Pont de Suert, Avilés, Motril, Santiago de Compostela, Ponferrada, Ferrol y Puertollano);
- trece grandes cruces de órdenes y al mérito, nacionales y extranjeras, y entre las primeras, las más altas condecoraciones españolas (Carlos III, Isabel la Católica, Mérito Agrícola, Alfonso X el Sabio, Cisneros, Mérito Militar, Mérito Naval, Mérito Aeronáutico, San Hermenegildo, Orden al Mérito de la República Italiana, Orden del Águila Alemana, Mérito Agrícola e Industrial de Portugal, Orden del Cruzeiro del Sur de Brasil);
- Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo;
- Medalla de Oro de *Lettres, Arts-Sciences*;
- Medalla de Oro del Instituto Nacional de Industria (INI);
- Medalla de Oro del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC);
- comendador de la Orden de la Legión de Honor, de Francia.

(13) Título del Reino, con la denominación de marqués de Suanzes, «a favor de Don Juan Antonio Suanzes y Fernández, para sí, sus hijos y sus sucesores legítimos, con carácter perpetuo y por el orden regular de sucesión» (art. 1.º del decreto de 1 de octubre de 1960).

IN MEMORIAM. *EL GENERAL DON JUAN ANTONIO SUANZES Y FERNÁNDEZ...*



El general don Juan Antonio Suanzes y Fernández, ministro de Industria y Comercio, y presidente del Instituto Nacional de Industria (1944).



Juan Antonio Suanzes recibe la felicitación de S.M. el Rey tras ser investido doctor *honoris causa* en Ingeniería Industrial por la Universidad de Madrid (febrero de 1976).

Llevan su nombre plazas, calles y avenidas de diversas ciudades españolas, que afortunadamente todavía se conservan en el nomenclátor urbano. En Madrid existe el parque público Marqués de Suanzes, y un instituto de educación secundaria y un colegio público también llevan por nombre su título nobiliario. En Ferrol, la antigua Escuela de Maestría Industrial —hoy Instituto de Enseñanza Técnica— se denomina asimismo «Marqués de Suanzes» desde 1965, y con ocasión del descubrimiento de la placa conmemorativa, se le rindió un homenaje presidido por el ministro de Educación y Ciencia don Manuel Lora Tamayo. Y en Avilés (Asturias), otro instituto de enseñanza secundaria lleva el nombre de «Juan Antonio Suanzes».

Adscrita a la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) de la Universidad Politécnica de Madrid, se creó en 1979 la Fundación Marqués de Suanzes. Se trata de una institución benéfico-docente cuyos fines son promover el desarrollo de la tecnología española en el ámbito naval, así como contribuir al perfeccionamiento científico y técnico de los ingenieros navales.

Desde su dimisión como presidente del INI —presentada por motivos de disconformidad con la política económica e industrial del gobierno y aceptada finalmente por Franco—, Suanzes se apartó completamente de la vida pública, y ni siquiera volvió a reunirse o entrevistarse con quien había sido su gran amigo y valedor de tantos años. En una emotiva carta de contestación/aceptación de la renuncia de Suanzes, que contenía evidentes muestras de cariño, Franco, sin embargo, discrepaba sobre las razones que le hacían presentar su dimisión, pero

entendía sus argumentos. Y llegaba incluso a decirle: «Yo hubiese querido que nos hubiéramos caído de viejos en esta trascendente colaboración de tantos años».

Coherente con su ideario sobre lo honesto y moralmente correcto, Suanzes se negó en rotundo a aceptar nuevos cargos públicos y rechazó todo tipo de ofrecimientos de colaborar con empresas nacionales y extranjeras, que no faltaron en los años siguientes. Cumplidos los setenta y dos años, se dedicaría en lo sucesivo exclusivamente a su mujer, a la que adoraba, y a la gran familia que habían creado, con 11 hijos y más de 50 nietos. Muchas personas dudaron de que esta decisión de alejarse de toda responsabilidad oficial fuera a ser definitiva, pero lo cierto fue que se mantuvo firme en ella.

El único acto público al que acudió desde entonces, ya anciano, se celebró el 13 de febrero de 1976. Se trató de su solemne investidura como doctor ingeniero industrial *honoris causa* por la Universidad de Madrid, ceremonia que presidió S.M. el Rey. La iniciativa se remontaba a un año antes, y en principio el acto estaba previsto para octubre de 1975. Suanzes aceptó el honor, pero se negó a asistir a la ceremonia, argumentando que Franco podría malinterpretar el hecho de que, repentinamente, decidiera asistir a un acto oficial después de tantos años de ausencia de la vida pública. La enfermedad y muerte de Franco motivaron un aplazamiento. Posteriormente, Suanzes fue convocado a una audiencia privada por el recién proclamado rey don Juan Carlos I, quien aprovechó la ocasión para persuadir a Suanzes de que aceptara la investidura.

Su padrino en la ceremonia, el ingeniero Alejandro Hidalgo de Caviedes, en su discurso laudatorio atribuyó a Suanzes el mérito de «abrir en el horizonte industrial de España la nueva perspectiva de la macroindustria, y ello con absoluto desinterés personal y mirando tan sólo a la prosperidad nacional». En su turno de intervención, Suanzes solicitó la venia del rey para que su discurso fuera leído por su hijo Salvador (*Pilé*), sacerdote y doctor ingeniero industrial, porque su visión era muy deficiente y le embargaba la emoción. En dicho discurso señaló que «al participar en este acto —después de estar doce años apartado de la vida activa— viene a mi memoria el recuerdo de tantos ingenieros industriales, que fueron mis colaboradores, bajo la guía y estímulo del Generalísimo Franco, en el empeño común de hacer una España mejor, con una industria que conocimos endeble y raquítica, y que hoy es pujante, madura y más que prometedor». Con estas palabras, Suanzes quiso dejar patente para la historia su lealtad a la figura y la obra de Franco, y su servicio a España a través de la industrialización del país.

Poco tiempo después, el 6 de diciembre de 1977, rodeado de todos sus seres queridos y a los ochenta y seis años de edad, don Juan Antonio Suanzes fallecía en Madrid.

Una personalidad extraordinaria

Si apasionante fue la vida de don Juan Antonio Suanzes, ello sin duda obedeció a su extraordinaria y singular personalidad. Su biografía debería

abordarse desde perspectivas diversas; pero éstas, en esencia —como no podía ser de otro modo—, se reducen al plano privado, íntimo, delimitado por el círculo de sus familiares y amigos, y a su faceta pública.

Por cualquiera de sus facetas —y, por supuesto, por su monumental obra— es evidente que Suanzes fue un hombre excepcional y que su vida no fue una de tantas. Como resumen de los retratos que de él se han hecho, se puede afirmar que, ante todo, fue un hombre de fuerte personalidad y profundas convicciones.

Hombre de unas preclaras dotes de mando, en sus responsabilidades públicas se mostró poco condescendiente con los errores o la incompetencia. Fue persona comprensiva, pero al mismo tiempo temperamental, lo cual le habría de ocasionar en algunas ocasiones enfrentamientos con altos cargos y otras personalidades de la vida pública.

Su pericia y competencia profesional eran sin duda reflejo de su portentosa inteligencia y de una gran clarividencia a la hora de buscar solución a los problemas. Su inteligencia e intuición constituían la base de sus decisiones. Escuchaba y se informaba cumplidamente antes de decidir, y participaba abiertamente en los debates, por más que no fuese partidario de las decisiones colegiadas.

Trabajador infatigable, no ahorra esfuerzos cuando de ocuparse de cuestiones que él consideraba trascendentes o importantes se trataba. Su personalista estilo de trabajo le llevaba incluso a tener una atípica jornada laboral. No destacaba como madrugador, pero era frecuente encontrarle en su despacho a altas horas de la madrugada. A pesar de ello, jamás eludiría los rigores de los innumerables viajes que realizó.

Como gran hombre de acción, le gustaba estar en el lugar oportuno y en el momento preciso, de manera que no dudaba en desplazarse allí donde su presencia fuese necesaria. Comunicador y extrovertido, era un líder carismático en toda regla. Su capacidad de persuasión hacia los demás respecto de sus ideas y teorías era notable. Su potencial como político fue, pues, extraordinario.

Entusiasta y optimista sin límites, creyó en el resurgimiento industrial de España en un momento de profundo pesimismo económico, por los terribles acontecimientos históricos que precedieron la puesta en marcha del INI. Con frecuencia se le criticaba por diseñar y poner en marcha planes industriales que, aparte de ambiciosos, se consideraban desproporcionadamente onerosos. Y es que, para él, la valoración de lo que los economistas llaman «coste de oportunidad» no era prioritaria. Pensaba más en el fin último y en los efectos a largo plazo.

Quizá las cualidades más singulares de su espíritu fueron la honradez y la honestidad, sin duda fruto de sus profundas convicciones religiosas. En su mente, los conceptos de Dios, patria y familia irían siempre indisolublemente unidos. Aunque no se le puede calificar de «beato», sí fue un devoto creyente, que llegó a fomentar entre sus colaboradores la práctica de retiros espirituales. Apasionado por España, anteponía siempre los intereses nacionales a cualquier otra consideración, hasta el punto de mostrarse muy crítico con aquellas perso-

nas que, en su opinión, se comportaban con dudosa rectitud. Como señala Alfonso Ballester, biógrafo de Suanzes: «En muchos casos se asocia la permanencia en el poder con el enriquecimiento personal. En el caso de Suanzes, después de una trayectoria como la suya, y sin que se le pudiera apreciar nunca un afán de dispendio que hubiera entrado en conflicto con sus principios básicos, transmitió a sus herederos un modestísimo patrimonio. En cambio transmitió a toda España una obra gigantesca e irrepetible».

Pero el sentimiento más profundo de Suanzes era su inmenso patriotismo. Ello le llevaba al convencimiento de que su destino era la realización de una labor sobremanera trascendental: la industrialización de España y la mejora del nivel de vida de los españoles. Su acusada preocupación social derivaba de ahí, y su sincera lealtad a Franco era consecuencia de la identificación plena de ambos con ese eminente objetivo. Su sueño fue siempre el de una España mejor.

En el plano personal y familiar, Suanzes fue un hombre afectuoso. El gran amor de su vida fue su mujer, Tina, con la que compartió más de cincuenta años de convivencia y cuya muerte —el 6 de septiembre de 1973— le afectó de veras. Sus 11 hijos, más sus hijos políticos, nietos y bisnietos, es decir, toda su familia, fueron también su devoción, y a ellos se entregó con gran generosidad durante toda su existencia. Para quienes constituimos su familia y lo quisimos en vida, su memoria será imborrable.

De amigos duraderos, era un conversador ameno y persuasivo. Gran aficionado a los deportes (tenis, natación), los practicó hasta edad avanzada y supo transmitir a sus hijos y nietos la afición a los mismos. Le gustaba también la caza y le apasionaba el *bridge*.

La lectura era otra de sus pasiones. Fue un lector rápido e infatigable, tanto de textos clásicos como modernos. Como escritor destacó por su estilo fluido, redactando durante su dilatada vida profesional cientos de discursos, proyectos, informes y tratados técnicos, e incluso textos legislativos (órdenes, decretos y proyectos de ley) de su ámbito de actuación. Fue autor, entre otras obras, de *La industrialización en España*, publicada en 1949.

Militar vocacional, por su formación y trayectoria, su mentalidad y su carácter eran muy castrenses. Amó profundamente a la Armada, y sin perjuicio de ostentar durante muchos años cargos políticos, vestía con frecuencia el uniforme, máxime en actos oficiales. Una de las mayores alegrías de su vida fue precisamente alcanzar el generalato.

El Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando acoge en su seno, además de los sepulcros con los restos de los marinos que dieron gloria a nuestra Patria, también lápidas conmemorativas en honor de otros insignes miembros de la Armada que destacaron en el servicio a España en otros campos. Sin duda, por sus méritos extraordinarios, el nombre del marqués de Suanzes merece estar entre ellos.

Por ello, y desde la expresión de nuestro respeto a las autoridades del Ministerio de Defensa, queremos desde estas páginas formular al AJEMA la propuesta de que la Armada, como institución, rinda homenaje a la figura de

su ilustre general don Juan Antonio Suanzes y Fernández mediante la colocación de una placa conmemorativa en el Panteón de Marinos Ilustres, para ejemplo de las generaciones futuras.

Por último, y para concluir esta semblanza sobre don Juan Antonio Suanzes, a quien en ocasión memorable Franco llamó «nuestro Julio Verne», y al que en resumen podemos calificar como el ministro de Industria más eficaz que ha tenido España en toda su historia, el siguiente párrafo de la obra de Schwartz-González se perfila meridianamente elocuente en relación con su figura:

«Un historiador podrá criticar este o aquel aspecto del ideario industrializador de Suanzes. No hay duda sin embargo de que los hechos parecieron darle la razón a él más que a los pesimistas: en veinte años, de 1940 a 1960, el producto industrial iba a crecer un 150 por 100.

»Quizá sea así como haya que recordar la obra de Suanzes: como el reflejo de una fe sin límites en las posibilidades de España».

Fuentes documentales

- Archivos personales de los autores.
- Archivo personal del Excmo. Sr. Marqués de Suanzes.
Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, hoja de servicios del Excmo. Sr. D. Juan Antonio Suanzes y Fernández, expedientes AGMAB 3409/19 y AGMAB 3408/66.

Bibliografía

- BALLESTERO, Alfonso: *Juan Antonio Suanzes (1891-1977). La política industrial de la posguerra*. LID Editorial Empresarial (Historia Empresarial), 1993.
- DAHL, Carlos, y FERNÁNDEZ, Pedro: *Promociones de alféreces de navío nombrados durante el siglo XX*. Centro de Ayudas a la Enseñanza de la Armada, abril 2004 (1.ª ed.)
- ESTADO GENERAL DE LA ARMADA, varios números.
- LARUELO RUEDA, Elena: *Los fondos históricos del INI. Fuentes para el estudio de la Empresa Pública Industrial*. Centro de Documentación, Archivo y Registro General de la SEPI, Madrid, 2005.
- SCHWARTZ, P., y GONZÁLEZ, J.M.: *Una historia del INI, 1941-1976*. Tecnos, 1978.