

NACIMIENTO Y EVOLUCIÓN POSTERIOR DE LA CAMPSA

Por JUAN VELARDE FUERTES

Como economista tengo, forzosamente que regocijarme por este acto. Va a ser esencial, para redactar seriamente, algo que es esencialísimo, para la historia económica del siglo XX. El disponer de este archivo que hoy se entrega a la Comisión Nacional de la Energía es una novedad científica de primer orden. Es muy posible, por ello, que esto que voy a decir ahora, en el futuro, se actualice, puntualice y rectifique, como siempre sucede en el ámbito científico. Soy consciente de ello, pero así es como se trabaja en el terreno de la actividad investigadora. Pero creo, también, que estas personas que indaguen en ese pasado documental, también deben ser orientadas previamente, y eso forma parte de su trabajo. Lo que aquí, por nosotros tres se va a decir, honradamente creo que no debe caer nunca en saco roto. Ya Eugenio d'Ors indicó, jugando con el invento de Pascal de la geometría euclidiana, que el investigador no debe actuar nunca como Robinson en la isla. Paso, pues, a sintetizar, por supuesto mucho, aquello que yo he trabajado sobre el nacimiento y evolución de la CAMPSA.

En este sentido considero que la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (CAMPSA), tiene un triple origen. Por una parte, dentro de una especie de superación del proteccionismo, que nacido con Mon y los moderados, y ampliado con ese viraje de Cánovas del Castillo que tan bien historió el profesor Serrano Sanz, en España se consolida a partir del inicio del Gobierno largo de Maura; o sea, desde el 25 de enero de 1907. Fue aquel un momento en que se había conducido al redil del proteccionismo, y casi del proteccionismo integral, al partido liberal con el Arancel Salvador, debido al ministro de Hacienda Amós Salvador en 1906. A continuación pasó a ser clara la marcha hacia el nacionalismo económico. Éste fue proclamado, como motor de nuestra economía por Cambó, como ministro de Fomento de un Gobierno de concentración de Maura, en su discurso en Gijón el 8

de septiembre de 1918, dentro del sesgo nacionalista general que tenía ese día la conmemoración del duodécimo centenario de la batalla de Covadonga. El flaqueo doctrinal a esta postura vino dada por la Revista Nacional de Economía que en su número inicial, en 1916, lanzaba una especie de fuerte clamor nacionalista económico que va a proseguir de modo continuo. Recuérdese el artículo firmado por su director, Emilio Riu, titulado agresivamente ¿Puede y le conviene a España ser país independiente? Desde luego, esa bandera fue recogida por el partido conservador, y muy especialmente por los que eran los renovadores de sus planteamientos, en la línea de Maura, y entre los cuales se encontraban, por supuesto, Joaquín Sánchez de Toca entre los veteranos y José Calvo Sotelo entre los jóvenes. Y he aquí que todo esto coincide con que se había producido la segunda etapa de la Revolución Industrial a finales del siglo XIX con la triple aparición de las novedades tecnológicas que produjeron la industria química, la derivada de la electricidad a causa del empleo de la corriente alterna, y la automoción, a causa del motor de explosión. Esta última alzaprimó la existencia y el control de los pozos de petróleo. La industria automóvil y la de la aviación, debido en parte nada despreciable a la I Guerra Mundial, experimentaron un auge notable. Y esto en España tuvo consecuencias muy importantes, porque el nacionalismo económico se relacionaba íntimamente con el pensamiento militar. Esto se ha ofrecido con claridad por la investigadora Elena San Román. La raíz se encuentra en la unión, a partir de Cánovas del Castillo, del proteccionismo y de la obligada neutralidad española ante los conflictos europeos. Pero para resistir presiones internacionales era preciso, como había señalado Ganivet, “no depender del granero ajeno”. Eso se vinculó con el proteccionismo y, de modo derivado, con el nacionalismo económico en relación con el petróleo. La primera manifestación, en este sentido, fue el folleto de Sánchez de Toca, publicado en Madrid, en 1917, titulado El petróleo como artículo de primera necesidad para nuestra economía nacional, coincidiendo con las escaseces y las presiones planteadas por la I Guerra Mundial. Creo que estos párrafos de Sánchez de Toca son muy significativos en este sentido –perdón, porque su redacción no es perfecta, quizá por algún problema de aquella edición-: “Tenemos entregada la importación del petróleo a una organización misteriosa de un monopolio de hecho, que la inutiliza para que el

servicio del interés nacional pueda beneficiar los más trascendentales efectos que se derivan del aprovechamiento económico de tan importante primera materia. Es preciso que se inicie al fin nuestra emancipación de los codiciosos y corruptores acaparamientos que al presente nos inutilizan para el aprovechamiento económico de esa primera materia indispensable a la implantación en España de industrias tan esenciales para el fomento de nuestra economía agraria y demás actividades productoras y hasta para la misma defensa nacional”.

En segundo lugar, estas cuestiones se agudizaban en España como consecuencia de la acción de la Administración del general Primo de Rivera como consecuencia de su impulso a las obras públicas, muy en especial a las vinculadas con los transportes y muy en particular, con los que se efectuaban por carretera. Salvador de Madariaga, en su libro España dice, con lo que se prueba la importancia de esta desarrollo: “En general, los hechos de la Dictadura son más defendibles en cuanto a reformas materiales que en lo concerniente a la vida intelectual y espiritual de la nación. Será aquí la ocasión de cantar el ditirambo de costumbre a la magnífica expansión de las carreteras que llegaron a merecer en la prensa inglesa el honroso título de las mejores del mundo”. Gabriel Maura Gamazo, recoge una orgullosa expresión de Primo de Rivera en 1924, explicativa de su impulso para que cada carretera dejase “de ser cañada de ganados”. Pero el desarrollo de esta circulación, tanto por la vía que administraba el Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales creado por el Real Decreto Ley de 9 de febrero de 1926, como por otras mejoras, hicieron que aumentase la red de Carreteras del Estado en 5.152 kilómetros según Calvo Sotelo y en 5.305 según Ceballos Teresí. Tanto da. Pero existía un freno importante a este desarrollo: El derivado de la carestía del carburante si sobre él existían maniobras monopolísticas por parte de las empresas que lo suministraba en España. En este sentido escribe Calvo Sotelo en Mis servicios al Estado. Seis años de gestión que en España, antes de la creación de la CAMPSA, “el petróleo está monopolizado de hecho. Hasta 1925, los dos grandes trusts internacionales –la Standard y la Shell- se repartían amigablemente el mercado español. En dicho año entró en liza un nuevo distribuidor: la Sociedad española, o mejor dicho, hispanofrancesa, Porto Pi, abastecida de petróleo ruso. Era

seguro que los tres grupos llegarían a un acuerdo: probablemente se habría formalizado en una reunión convocada en París para la fecha misma que la Gaceta publicó el Real Decreto de creación del monopolio (estatal español). Y una vez firmado ese acuerdo, el consumo y el consumidor españoles quedarían a la merced de tres entidades. Sin posible emancipación, maniatados por completo”. Y concluye Calvo Sotelo así: “Si no hubiese creado España el que hoy existe y funciona con éxito creciente, seguiríamos sojuzgados por el monopolio amistoso, pero privado, que, con fabulosos rendimientos, dirigían unas cuantas firmas extranjeras de prestancia y poderío superiores a los de cualquier Monarca”. Por lo tanto quedaría en nada el impulso económico que se podía derivar de la nueva red de carreteras, sin necesidad de echar mano de modelos econométricos como los recientes de Rafael Flores o Carolina Cosculluela, que mejoran el trabajo inicial de Aschauer.

El tercer motivo era el fiscal, el recaudador. El programa que llevó adelante Calvo Sotelo al ocupar el Ministerio de Hacienda fue el siguiente: “Reforma tributaria que perseguirá, como fin económico, la nivelación del Presupuesto, sin perjuicio de ensanchar los límites del actual para que ninguna zona de las necesidades nacionales quede fuera de sus previsiones y consignaciones; y como objetivo social, modificar la actual distribución de la carga tributaria, con mayor gravamen de las rentas altas”. Pero este programa, como es bien sabido, fracasó en el panorama de las directas que venían de la reforma de Mon-Santillán, con la famosa rebelión de los terratenientes y también el intento de un impuesto progresivo sobre la renta de las personas físicas acabó por ser sepultado por el Dictamen de Flores de Lemus. Pero un impuesto indirecto, a través de una administración complementaria y colaboradora con mucha comodidad con la Hacienda Pública, como podía ser un impuesto sobre los carburantes, vinculado a un Monopolio de Petróleos, ubicado en el Ministerio de Hacienda, podía ser un apoyo magnífico para escapar de un desequilibrio presupuestario fuerte, que aparte de las consecuencias económicas sabidas, era impopular, al contemplar los españoles las consecuencias que, por ejemplo, de tal déficit presupuestario se derivaban. Todavía no había venido a España Keynes –lo haría en 1930- ni tampoco se había efectuado el enlace epistolar del grupo de Lluç Beltrán y Sardá también con Keynes, con lo que

comenzaron a fructificar otros planteamientos. Pero, desde luego, esos aun lejanos cantos de sirena no llegaron a Calvo Sotelo y, por ello, la tolerancia que tenía con el déficit era muy escasa. Y he aquí que se encontraba, a pesar de los fracasos anteriores, con una fuente importante de ingresos.

De ahí que Calvo Sotelo, al sintetizar todo esto, escribiría después que “la perspectiva resultaba halagüeña en grado sumo... Desde el punto de vista fiscal, el monopolio iba a constituir una renta” que en aquellos momentos estimaba en sus cálculos que, dentro de las magnitudes de 1926, iba a suponer nada menos que alrededor de un 6% de incremento de los ingresos públicos, lo que permitiría mejorar notablemente el panorama fiscal.

El resultado lógico fue que en 1926 comenzaron los estudios, que concluirán en 1927, para la creación de la CAMPSA, aunque su culminación no llegaría hasta 1928. Se intentaba, pues, que, para alcanzar estos objetivos de modo pleno era necesario que, con la nueva situación se abordase un proceso de plena nacionalización del sector de los hidrocarburos en España, tanto en la industria del refino, como en el transporte, como en la producción de crudos, bien con el alumbramiento de posibles yacimientos en España, bien con la producción de carburantes sintéticos, o bien adquiriendo yacimientos en el exterior. Todo ello exigía una estatificación de tinte nacionalista bastante considerable del mercado petrolífero español.

Es preciso añadir que el general Primo de Rivera se unió de inmediato a esta idea de creación de la CAMPSA, indicando que, con ella, se cubrían mejor las necesidades de la defensa nacional. Esto se vincula con una postura inicial del nuevo régimen, pues ya el Directorio Militar, con el Real Decreto de 24 de diciembre de 1923, como señalan el Marqués de Casa Ramos y el Conde de la Moraleda en Dos años de Directorio Militar. Manifiestos, disposiciones oficiales, cartas, discursos, órdenes generales al ejército, etc., concedía grandes ventajas a quienes efectuasen prospecciones petrolíferas.

No nació, no, pacíficamente la CAMPSA. Hubo, de inmediato, un intento, por parte de los afectados, de frenar la operación a través de insidias, y de otros argumentos, en una campaña intensa. El que quiera leer las insidias le remito al artículo donde las recoge con regocijo Antonio Ramos Oliveira, titulado Historias del monopolio de petróleos, aparecido en Leviatán, septiembre de 1934. Creo haber probado ya en 1968, en mi trabajo Política económica de la Dictadura el nulo valor científico de este trabajo, basado esencialmente en lo que sucedía en la empresa Sabadell y Henry. Pero hubo muchísimas más protestas. Basta mencionar algunas de las críticas, dentro de una evidente campaña de presa muy coordinada. Francisco Villanueva, en el artículo Política de combustible: el monopolio de petróleo, publicado en Revista Nacional de Economía, julio-agosto de 1927, por ejemplo señalaba que ése era un camino equivocado, “porque en Francia se ha demostrado que el Estado francés perdería al año, con el monopolio, 440 millones de francos”, mientras simultáneamente casi, en Francia, Jacques Grandet escribía en su obra Le monopole de Pétrole en Espagne, que no se debería montar ese monopolio en Francia, por el fracaso del español. Además Villanueva sostiene que se resentiría la libertad de comercio, que no se mejoraría la balanza comercial y que disminuirían los ingresos estatales. Y la revista España Económica y Financiera sostenía el 9 de julio de 1927 que todo monopolio encarece los productos; que era falso que no existiese competencia en el mercado mundial de los combustibles líquidos; que se provocaría la enemiga de poderosas entidades económicas; que carecía de ventajas el tener yacimientos en el exterior, y que obtener petróleo en yacimientos españoles, era ilusorio; que existía un defectuoso montaje financiero en la entidad que se iba a constituir para arrendar el estatal Monopolio de Petróleos que nacía previamente, pero estaba sobrecapitalizada para otorgar especiales beneficios al Estado, y finalmente que era dañino el otorgar la concesión preferente a quienes prometiesen “algún canon por una sola vez –al Estado-, en concepto de comisión por la adjudicación del monopolio”. Y a la semana siguiente, en esta misma revista se publicaba el artículo Sobre la cuestión del petróleo, donde se indicaba que el mantenimiento de elevadas reservas de productos petrolíferos encarecería el proceso, y que se corría el riesgo de que la Compañía que nacía se dedicase a practicar costosísimos trabajos de producción de petróleo sintético. Unos días más

tarde, el 6 de agosto de 1927, con el título de El monopolio de petróleos, esta publicación carga con otra lanza en este asunto, esta vez señalando que en la CAMPSA existiría tal presencia del Estado que, se probaría con ello, una vez más, que el Estado era alguien incapaz de explotar industrias Véase esta campaña también en la Revista de Economía y Hacienda, que paralelamente el 6 de agosto de 1927, sostenía en el artículo El monopolio de petróleos que la libertad y la concurrencia eran las dos fuerzas impulsoras del desarrollo industrial y económico, y que, por ello, dudaba que con la CAMPSA mejorasen los ingresos del Fisco.

Dígase lo mismo de El Economista, que el 8 de julio de 1927, en el suelto El monopolio de petróleos, señalaba irónicamente que si se cumplían los planes de Calvo Sotelo, “sería el primer caso, de seguro, en que un monopolio abarataba los productos monopolizados”, y en otro artículo del mismo título, una semana después, agregaba que no veía compatibilidad en el aumento de la recaudación estatal y en el mantenimiento de suficientes altos beneficios para los intereses privados que se dedicasen a este negocio. Y a la semana siguiente, y también bajo el mismo epígrafe, afirmarí que la cifra de capital con que iba a funcionar la CAMPSA, carecía de valor financiero real auténtico, por ser 125 millones de pesetas cantidad escuálida para los altos fines que parecía iba a tratar de alcanzar la entidad.

Por su parte El Financiero decía el 22 de julio de 1927, con el artículo Comentario al monopolio de petróleos que el éste surgía en el momento más desfavorable, pues ello sucedía cuando los precios tendían a disminuir, como consecuencia de una dura competencia. También suponía un grave inconveniente para el cambio de la peseta el pago de las expropiaciones a los capitalistas extranjeros, así como la oscuridad en cuanto al suministro futuro de combustibles líquidos y la posibilidad dudosa de que se incrementasen los rendimientos del Fisco.

A todo esto se añadía, esta vez de modo bien visible, la reacción de los intereses vinculados a esta industria, y pronto se observó que ésta era violenta. Basta recordar la visita amenazadora de Sir Henry Deterding, de la Shell, quien se

entrevistó con Primo de Rivera y con Calvo Sotelo. A éste le dijo, al comprobar que le puesta en marcha del Monopolio de Petróleos era un hecho: -“Bien; allá ustedes; el monopolio podrá nacer, vivirá uno o dos años, porque en ellos no han de faltar suministros. Pero después, no habrá quien le abastezca”. Y los Gobiernos extranjeros, relacionados muchos de ellos con grandes empresas petrolíferas comenzaron una actividad notable de presiones y calumnias. En un Consejo de Ministros celebrado en Santander, por ser verano, parece que tras cierta polémica que acalló Primo de Rivera, se aprobó unánimemente la puesta en marcha del Monopolio.

Después se celebró el concurso para adjudicar el arrendamiento del estatal Monopolio. Hubo seis proposiciones: una, del Banco Urquijo con treinta adhesiones bancarias adicionales; otra, de la Banca Arnus; también deben señalarse las de Busquets Sala y otros más, así como la del Banco Central, Horacio Echevarrieta y la casa Francisco Novela, sin olvidar la conjunta de la Sociedad Española de Compras y Fletamentos, la Sociedad Petrolífera Española y la Transmediterránea. Se acabó adjudicando a la primera, conformándose con el dictamen del Consejo de Estado y una Junta Técnica informadora. A la triunfante se adhirió Sabadell y Henry, con lo que se ampliaron las habladurías.

La empresa que así nacía, era la, lógicamente, más interesante. Contemplado esto más de ochenta años después, se observa que la opción tomada era la más adecuada. Además, se trataba de una proposición que creaba una entidad radicalmente española, por lo que las acciones serían nominativas. Y nadie podía discutir que poseía una importante fortaleza financiera, porque, señaló Calvo Sotelo, “no podía brotar fuera de la órbita bancaria, dentro de la cual, en cambio se aseguraban recursos y porvenir”, y añadía: “En España, los grandes capitanes de industrias están enraizados con la Banca, de la que dependen y derivan sus medios de lucha”. Además, ese conjunto de Banco entregaría al Estado “completamente liberadas”, 90.000 acciones de 500 pesetas, de las 390.000 que constituían el capital de la nueva empresa. Las 300.000 que restaban “en ningún caso ni por ningún

motivo” podían ir a parar “a manos de propietarios extranjeros”. El nacionalismo económico era claro.

Pero no acabaron ahí los problemas de una CAMPSA recién nacida, que comenzaba a funcionar, de acuerdo con la Real Orden de 27 de diciembre de 1927, el 1 de enero de 1928. La cuestión de los suministros pasó, de inmediato, a constituir la principal preocupación de la nueva empresa. Ante el miedo de una confabulación de los eliminados del mercado, se aceleraron, lo antes posible, los trámites de expropiación en favor del Monopolio de Petróleos estatal. Por supuesto, esto se refería única y exclusivamente a las actividades petrolíferas sitas en la Península y las Islas Baleares, pero no, a causa de sus especiales situaciones fiscales, a las de Canarias, Ceuta, Melilla, y por supuesto, tampoco, a las colonias africanas, y desde luego, era también imposible que afectase al Protectorado de Marruecos.

En este proceso de expropiaciones se sucedieron mil dificultades, acompañadas de multitud de incidencias, como ocurrió con las tres entidades francesas Babel y Nervión, Desmarais Frères y Marca El León, a causa del convenio hispano-francés de 1862, que garantizaba a los súbditos de ambos países que no serían expropiados sin previo pago. El observar las liquidaciones fiscales de estas entidades, en general con fraudes para el Tesoro, resultó ser un buen arma en manos de los negociadores del Estado español. En 1931, sólo quedaban por liquidar las expropiaciones de Petróleos de Porto Pi y de Transmediterránea, que muchos problemas causarían en la época de la II República, y más de una trascendencia hacia la historia futura de España. Sobre esto, sí que es conveniente consultar el artículo citado de Ramos Oliveira.

El gran susto surgió cuando ya se habían asegurado los suministros futuros, a base de petróleo soviético de la empresa Nafta, pues la estatificación de Petróleos de Porto Pi había puesto a la CAMPSA recién nacida, en posesión de un contrato de suministros aportado a Porto Pi por la Banca Arnus, procedente originalmente de la Banca Bauer Marshall, tradicionalmente corresponsal de los

Rothschild. Pero Petr6leos de Porto Pi era hispanofrancesa jur6dicamente, y en cuanto francesa no admit6a con facilidad la expropiaci6n. Cuando ven6an hacia Espa6a los tres primeros petroleros con combustible sovi6tico que iban a garantizar el nuevo funcionamiento de la CAMPSA, al hacer escala en Argel, experimentaron un embargo judicial. La alarma cundi6. Quien resolvi6 la cuesti6n fue Primo de Rivera. Hab6a recibido, en el desfile del 14 de julio de 1926, la alta condecoraci6n francesa de Gran Oficial de la Orden de la Legi6n de Honor. La causa era la colaboraci6n hispanofrancesa para liquidar el conflicto de Marruecos. En 1927, estaba 6ste pr6cticamente concluido, tras Alhucemas, en la parte espa6ola, pero la colaboraci6n de ambos ej6rcitos era esencial para liquidar los focos que restaban en la francesa. La insinuaci6n de que si continuaba el embargo judicial en Argel tal colaboraci6n podr6a sufrir, origin6 que 6ste se levantase. Y a partir de ah6 comenzaron a efectuarse conversaciones y acuerdos con los suministradores sovi6ticos, m6s de una vez con episodios que al releerlos, y que seguro se encuentran en estos archivos, recuerdan de alg6n modo escenas parecidas a las recogidas en la pel6cula Ninotchka. Claro que a partir de 1930 se inici6 la Gran Depresi6n, y al lanzarse por este motivo un exceso de los crudos a los mercados, la situaci6n se resolvi6 sin problemas adicionales para la Arrendataria.

La paz en el terreno del petr6leo se ampli6 con la constituci6n de CEPSA. 6sta, aparte de su 6mbito compartido en Canarias donde pas6 a construir la refiner6a de Santa Cruz de Tenerife, result6 ser fundamental en los diversos 6mbitos de la que se podr6a denominar, aspectos jur6dicos aparte, el 6frica espa6ola.

Los primeros pasos de la CAMPSA pusieron, de inmediato a prueba la cl6usula 3^a del contrato con el Estado, que determinaba un fort6simo grado de intervenci6n a trav6s de los siguientes instrumentos: 1) Gracias a los consejeros proporcionales al capital estatal; 2) Con el funcionamiento de un Comit6 del Estado y los consumidores, vigilante de las tarifas de los productos petrol6feros; 3) Con la existencia de un Delegado del Gobierno, con poderes especiales –incluso voto suspensivo- y ampl6simas facultades investigadoras; 4) Con la reserva al ministro de Hacienda de la sanci6n de cuestiones importante, como por ejemplo, los contratos

de suministros; y 5) Con la reserva al Consejo de Ministros de la aprobación de la compra de yacimientos.

La verdad, al contemplar aquel panorama de la empresa que comenzaba a vivir, pasa a ser evidente, quizás a causa de tantos mecanismos interventores, que los dueños mayoritarios de la CAMPSA, se lanzaron casi exclusivamente a administrar, eso sí, muy bien, un simple monopolio de ventas. En relación con la creación de una flota propia de la empresa hubo igualmente muchas tensiones. Incluso se llegó a pensar en la creación de una filial independiente que llevase su gerencia. Se abandonó la posibilidad de crear refinerías, reduciéndose todo a contratos con CEPESA. Y no debe dejar de anotarse que, por ese abandono de las ideas básicas fundacionales, incluso llegó a pensar su creador, Calvo Sotelo, en la posibilidad de una rescisión estatal del contrato “por incumplimiento de obligaciones”.

José M^a Benítez Toledo, en su libro Una política española del petróleo, publicado en 1936, muestra cómo, al par de crecer los beneficios de la empresa, y a pesar de lo que la depresión internacional no nos ahorró su impacto, también originó un claro aumento de los beneficios del Estado, que confirmaron las hipótesis de Calvo Sotelo, mientras que, respecto a los precios de productos petrolíferos de 1927, de inmediato se observó un descenso, y todo ello sin perjuicio de una notable capitalización en forma de almacenes y mecanismos de distribución que mucho mejoraron, con una importante flota petrolera, que pronto dejó muy atrás las escasas iniciales 27.000 toneladas que existían en 1928. La Arrendataria recibiría, naturalmente, unas compensaciones interesantes por su labor como recaudadora del impuesto sobre el consumo de productos petrolíferos.

En la etapa de la II República, debe destacarse toda la polémica organizada, y en la que tuvo un papel muy destacado Ceballos Teresí, el director de El Financiero, sobre el contrato de la CAMPSA con la Nafta, a través de las negociaciones de Indalecio Prieto, como ministro de Hacienda, con Ostrowsky, representante de la empresa soviética en París. Parece que Andrés Amado había

denunciado el convenio con la Nafta, y da la impresión, que convendría mejorar gracias a este archivo, a través de la revisión de los periódicos de entonces -con manifiestas intervenciones en favor de Flores de Lemus de El Debate- que este economista tuvo, por ello, discrepancia con Amado. La Nafta bonificaba con un 13%, e incluso podía llegar al 18%, sobre los precios del Golfo de México, a la CAMPSA, y se abría la posibilidad de que si se entablaban relaciones comerciales con la Unión Soviética –no debe olvidarse que también existía en ésta el agobio de la Gran Depresión en esta primera etapa de su planificación quinquenal- “una parte prudencial del importe de los petróleos soviéticos se aplicará a la compra de productos españoles”. En esa etapa, en la consolidación de la CAMPSA, el papel de Flores de Lemus fue considerable. Fue nombrado, sucesor en esta empresa de Mariano Marfil nada más iniciarse la II República. Espero que gracias a este archivo quede más claro cuál fue el papel de este economista en la CAMPSA, con un puesto cuyo nombre exacto varió diversas veces. Presentó la dimisión de este puesto en noviembre de 1934 pero no parece que se le admitiese entonces, porque el 16 de marzo de 1936, el Gobierno del Frente Popular acepta su dimisión. Todo esto último procede de investigaciones de César Albiñana en su Introducción a la Memoria de la Dirección General de Contribuciones (1913), publicada en Revista de Economía Política, septiembre-diciembre 1957, que da la impresión de necesitar puntualizaciones, que prueban el interés central que entonces ocupaba en nuestra economía la CAMPSA. También en esta etapa, dentro de la filosofía del logro de la autarquía que presidía, en parte como herencia, y en parte como consecuencia de la Gran Depresión –esto es, lo que atinó a contemplar perfectamente en 1935 Perpiñá Grau-, con la Ley de Bases de 26 de octubre de 1935, se fijaron normas para la producción de combustibles líquidos a partir de carbones fósiles y pizarras bituminosas.

Vendrá después la Guerra Civil y la división de esta empresa en la CAMPSA Gentibus en la zona republicana, mientras que con el nombre original continuaba en la Nacional, en donde pasó a ser esencial el contrato con la Texas, que suministró crudos, contra créditos, a la refinería de CEPESA, en un momento en el que pasaron ya a liquidarse las tensiones entre ambas empresas. Y, de pronto, el

sector público decide alterar todo su trayectoria, una vez concluido el conflicto español, con la creación, aun en una etapa de economía de guerra, a causa del conflicto internacional y de los problemas enormes para lograr suministros petrolíferos, y por decreto de 22 de enero de 1942, de la Empresa Nacional Calvo Sotelo, con un capital que en un 100% pasó a ser suscrito por el INI. Todo esto va a crear dualidades que, como en el caso de CEPSA, y sus propios yacimientos adquiridos a Falcon Oil en Venezuela, y con la creación en 1965, por el grupo Fierro de Hispanoil, van a dar lugar a un panorama nuevo, en el que, da la impresión que, recordando sus orígenes, la CAMPSA, decide orientarse, en algún grado, como consecuencia de las exigencias del mercado, en algo más que en la distribución. Participa así, con el 50% -el otro 50% es de CEPSA- en el capital de ASES; y su refinería de Tarragona para la producción de asfalto; con el 30% en la empresa radicada en Vizcaya, Petronor, que también pasa a tener una de las refinerías más importantes, pero no hubo mucho más. También participó en la explotación del minúsculo yacimiento burgalés de Ayoluengo. Pero el gran cambio vendrá con la adaptación del Monopolio en 1985 a las exigencias del Mercado Común Europeo. También a la agrupación de los intereses públicos dispersos que en parte se habían reunido entonces en Repsol. Todo culminaría en 1991 con la liquidación de CAMPSA, heredada en cuanto a lo que fue su mecanismo esencial distribuidor, por la Compañía Logística de Hidrocarburos, CLH. Pero la historia de todo eso pertenece al ámbito de mis importantes acompañantes aquí.

Y termino como concluye en sus últimos párrafos esa gran novela que es Resurrección de Tolstoi, sustituyendo a Nejiudov por la economía española del petróleo, porque, efectivamente, al desaparecer definitivamente la CAMPSA “comenzó para nuestra economía petrolífera una nueva vida... porque todo aquello que le había ocurrido, tenía para ella una significación completamente distinta a la de su pasado” y añade Tolstoi: “¿Cómo terminará esta nueva vida? El porvenir lo dirá”.