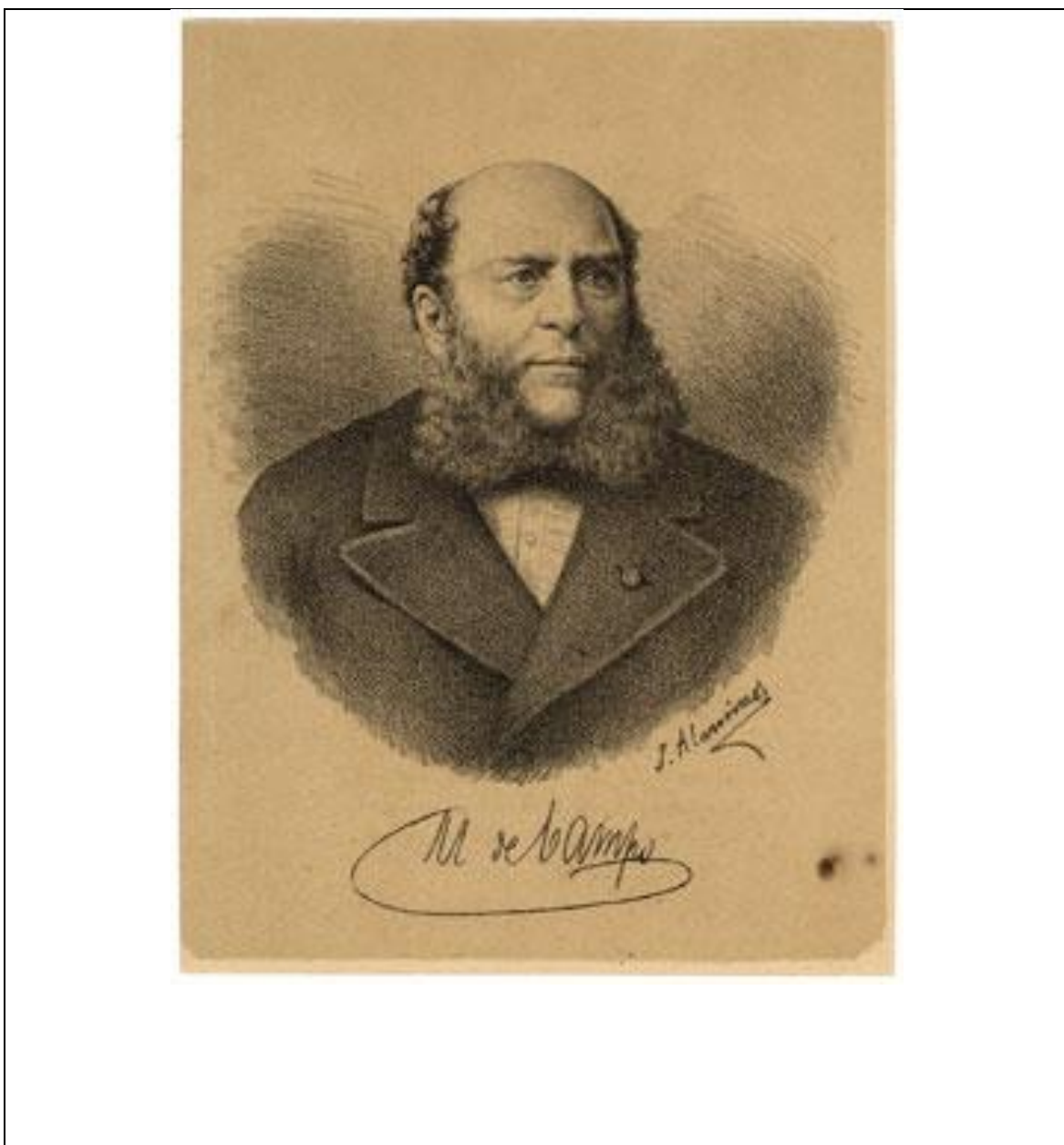


José Campo Pérez, marqués de Campo
(Valencia, 1814- Madrid, 1889)



Telesforo Hernández
Universidad de Valencia

José Campo Pérez, natural de Valencia (24/05/1814), pertenece a una generación de banqueros capitalistas, precursora de la burguesía financiera española. Inicialmente, comenzó la carrera empresarial formando parte de la firma *Gabriel Campo e Hijo* (1839) como socio industrial de un negocio familiar, especializado desde los años del Trienio Liberal en la importación y distribución de géneros coloniales en el mercado interior. Tras hacerse cargo de la gestión cotidiana, paso a paso, y desde una perspectiva más prometedora desde el punto de vista profesional, encaminó los horizontes económicos de la razón social a “toda clase de operaciones mercantiles de giro y banca”.

A continuación, tras el pronunciamiento contra Espartero, y afín al partido moderado, fue elegido Alcalde de Valencia (1843-1847). En el consistorio puso toda la voluntad en lograr la dotación de servicios urbanos, indispensables para el desarrollo modernizador de la ciudad. Así, pese a la menguada Hacienda municipal, promovió la instalación del alumbrado de gas y la traída de las aguas potables, acometiendo también las obras del empedrado de las principales calles del centro histórico. Para asegurar las mejoras materiales, consiguió la aprobación de arbitrios especiales sin menoscabo del empleo de fórmulas inéditas –combinaciones financieras- en el mercado de capitales valenciano, con la finalidad de obtener ingresos paralelos. En tal sentido, dio participación a los capitales privados a través de la creación de sociedades anónimas, destacando la *Sociedad Valenciana de Aguas potables* (1846). Pero en aquellos tiempos se desconocía el manejo de valores fiduciarios, sufriendo estos el rechazo de los inversores, al no proporcionar una garantía sólida de dividendos y amortización del capital. Además, la incertidumbre política y el atraso económico actuaban de freno. Por ello, José Campo, junto a un grupo de comerciantes locales, potenció la fundación de la *Sociedad Valenciana de Fomento* (1846). La entidad se presentaba como un banco de carácter mixto, comercial y de depósitos, creada con la intención de proporcionar liquidez a las empresas de utilidad pública. Puso en circulación los “pagarés a la orden del presidente”, a semejanza de los *billets à ordre* de Laffite o los bonos al portador de Pereire, burlando así la oposición gubernamental a la emisión de billetes de banco. Una artimaña crediticia que tuvo éxito a la hora de inyectar capital a la economía local.

La *Valenciana de Fomento* encajaba, entonces, en la trama de negocios que se estaba urdiendo desde el municipio, pues, aparte de adquirir la totalidad de las acciones de las Aguas Potables, tanteó la especulación inmobiliaria, comprando terrenos en el Llano de la Zaidía, una operación comercial rentable consentida por la Alcaldía al haber autorizado un proyecto urbanístico en el extrarradio de la ciudad. Pero esa trabazón societaria, vinculada al consistorio, fue mal vista por algún político disconforme, al generar confusión entre los intereses privados y públicos, y promover desacuerdos con la Junta municipal de Beneficencia. Ello obligó a José Campo a dimitir, presentando tal desenlace a la opinión pública como una renuncia voluntaria. Con todo descaro y sin miramientos dijo en la prensa: “Valencia... podrá ocuparse de mi administración, que ofrezco a sujetar a su censura”. Sin embargo, lejos de causar animadversión en el

vecindario, el propio Campo, por medio de folletos sueltos y alabanzas periódicas, intencionadas, consiguió la fabricación de una imagen filantrópica y patriótica de su figura, porque “las mejoras materiales.... son debidas a su celo, conocimiento y carácter emprendedor” (DMV, 12/10/1847).

Las reformas urbanas empezaron, sin duda, a generar un cierto entusiasmo porque muchos habitantes de Valencia consideraron que la ciudad iba aproximándose, paulatinamente, al modelo innovador de las grandes metrópolis europeas. Por su parte, el gobierno de Narváez trató de reparar el desagravio a Campo y con la finalidad de gratificar los servicios prestados por el ex alcalde y paliar el descrédito de una dimisión provocada, concedió a la casa de comercio *Gabriel Campo e Hijo* la recaudación general de las contribuciones de la provincia de Valencia (29/9/1847), sustituyendo al Ayuntamiento en el cobro de los impuestos. La contrata, posteriormente renovada al someterse a licitaciones públicas, se administró hasta 1854.

Entretanto, Campo se apropió de la fábrica de gas, situada en el Llano del Remedio, de dos maneras: a) por compra de los títulos a los accionistas de la antigua *Sociedad Valenciana de Alumbrado* y b) por adjudicación, aprovechándose de una subasta judicial tras el embargo de *Gas Penínsular*, sociedad madrileña que se hizo cargo de la empresa e incumplió el pago de la misma. A continuación, firmó una serie de acuerdos con el Ayuntamiento con el fin de canalizar y abastecer de fluido a particulares. Más tarde, la compañía del *Gas Lebón* rompió el monopolio del alumbrado en manos de Campo, apoyándose en la Junta revolucionaria de Valencia (1868) e instalando otra fábrica de gas en Vila Nova del Grao. El empresario valenciano resistió el envite y, atento a las novedades, preparó un taller de la fábrica de gas para el alumbrado eléctrico en 1886, adelantándose a Lebón.

En la modernización de la ciudad entraba de lleno, también, el ferrocarril, previsto junto a un ambicioso proyecto de ampliación del puerto del Grao. Campo, conocedor del invento de la locomotora a partir de los viajes por Europa y consciente de la favorable coyuntura en 1850, ya que el gobierno de Narváez iba a conseguir la aprobación (20/02/1850) de una ley de garantía de un 6 por 100 de interés a los capitales invertidos en ferrocarriles, tuvo la habilidad de adquirir los derechos de la concesión de la línea ferroviaria del Grao de Valencia a Játiva. Para ello, hizo tratos con un intermediario francés, Próspero Volney, representante de una sociedad de composición accionarial anglo-española, el *Madrid and Valencia Railway*, beneficiada de la misma por la Administración y que no pudo realizar el proyecto por la crisis económica de 1847-1848. Ello le permitió a Campo, organizar una sociedad ferroviaria propia en 1851, compatibilizándola con la *Sociedad Valenciana de Fomento*. No pudo, entonces, contratar las obras del puerto, pero la *Sociedad del FFCC del Grao de Valencia a Játiva*, fruto de la concesión, fue promocionando la construcción hasta Almansa (1854). Con reducidas ampliaciones del capital, emitiendo obligaciones hipotecarias en cantidad y cobrando subsidios del Estado, pudo salir airoso, sorteando la crisis de 1857-1858;

convirtiéndose José Campo en director-gerente y principal accionista. También lo era de la *Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento* (1859), reconversión de la antigua entidad, aprovechando la Ley de Sociedades de Crédito de 1856. La normativa permitía a la entidad emitir obligaciones hipotecarias a corto plazo, y en contrapartida utilizó el préstamo con garantía de valores para proporcionar capital a los emprendedores. Cuando el Gobierno autorizó enlazar la línea ferroviaria con Cataluña, la *Sociedad del FFCC del Grao de Valencia a Almansa* cambió su denominación por la de *Sociedad de los FFCC. de Almansa a Valencia y Tarragona* (1862-1889). De ese modo, explotando las ventajas crediticias de *Crédito y Fomento*, Campo esgrimió su poderío en las dos sociedades y se encargó de la construcción de la línea ferroviaria de Valencia a Tarragona (1862-1867). Una nueva crisis financiera de mayor fuste, la de 1865-66, hundió el mercado de valores y el empresario valenciano no pudo eludir los pleitos con los compradores de obligaciones hipotecarias del ferrocarril por impagos de intereses y amortizaciones del capital, pese a esgrimir su calidad de acreedor preferente por débitos de la construcción. Los hechos societarios calamitosos se precipitaron a partir de una serie de desavenencias de los accionistas valencianos con José Campo, de modo que éstos abandonaron la dirección de *Crédito y Fomento*.

El hundimiento de la casa londinense, *Overend Gourney*, de la cual Campo había recibido préstamos con garantía de valores y con la que mantuvo otro litigio ruinoso, contribuyó, igualmente, al marasmo financiero de los mercados y afectó, entre otras, a la *Sociedad Central Española de Crédito*. Esta última había sido concebida como consorcio bancario, fundado en Madrid en 1864, y perseguía la misma finalidad comercial que la *Valenciana de Crédito y Fomento*: dotar de liquidez y solventar el andamiaje económico de las empresas de Campo, forjando con ella una especie de *holding* financiero. Sin embargo, la *Central* no diversificó los activos como hubiera sido deseable, pues, estaban invertidos principalmente en títulos ferroviarios, emitidos por la *Sociedad del FF.CC. de AV y T*, y en obligaciones del Estado, todos los cuales sufrieron una merma importante en su valor, obligando a Campo a liquidar los balances de la *Central* (1871) y de la *Valenciana* (1879) con pérdidas.

El banquero valenciano, no obstante, había puesto su mirada en una actividad más lucrativa: los suministros de tabaco en rama a las fábricas de la Península. Se trataba de un monopolio del Estado por ser una renta estancada en los presupuestos generales. Para acceder a las subastas tenía que manejar gran cantidad de deuda pública de todas las clases. Diversas operaciones en la Bolsa de Madrid le facilitaron su compra, respaldada por el Banco de España. El montante de todas las contrataciones movía millones de pesetas, y los ingresos en cuenta corriente, más los cuantiosos depósitos de la deuda en la Caja General, podían ser importantes. Cabe considerar, además en un negocio de tal envergadura, la concomitancia de la labor empresarial con la política. Esa doble vertiente, intrínseca en los banqueros de la época, le proporcionaba relaciones con los poderes del Estado, así como amistades distinguidas en los círculos cortesanos. Fue, en

efecto, diputado nacional por el Partido moderado -distrito de Enguera (Valencia)-, durante las legislaturas de 1850 y 1851 y, consecutivamente, desde 1857 a 1864. A finales del año último, el general Narváez lo nombró senador vitalicio, ocupando el escaño hasta 1868.

Los avatares políticos y profesionales –concretamente el control de las subastas, realizadas en el Ministerio de Hacienda-, obligaron a trasladar su residencia a Madrid. No descuidó, sin embargo, las empresas en Valencia, pues, encargó la gestión de la fábrica de gas a un pariente, Tomás Maycas, y la gerencia de la Sociedad de los FF.CC. de AVT corrió a cargo de su hermano, Andrés Campo. Igualmente, situó a Teodoro Llorente al frente del diario *La Opinión*, cuya propiedad adquirió en 1861. El periódico, orientado hacia el moderantismo y la Unión Liberal, cesó la publicación a principios de 1866. A renglón seguido, el día 31 de enero Llorente, planteando una estrategia partidista más independiente dado el momento político, fundó *Las Provincias, Diario de Valencia* con la ayuda económica de José Campo. La imprenta del rotativo, sin embargo, pertenecía al empresario valenciano hasta que en 1869 la cedió a José Domenech. Otro logro, esta vez de carácter filantrópico, fue el *Asilo de párvulos*, levantado en 1863 a expensas del opulento banquero. Años después (1884), amplió este edificio con otro adyacente de estilo neogótico, obra del arquitecto José Camaña, construido en la calle de la Corona.

El coste de oportunidad de las contratas de tabaco le dio pie a volcarse de lleno en servicios paralelos, como las conducciones terrestres de fardos de hoja en rama, traída de Cuba, Virginia, Kentucky o Filipinas. Asimismo, el transporte llevaba anexo la distribución del papel sellado o de la sal en la Península e Islas Baleares, para lo que creó una *Empresa de Arrastres*. Las contratas públicas de estos servicios posibilitaron a Campo el acaparamiento del mercado del tabaco en rama, realizando prácticas de *dumping*, mediante pujas a la baja sobre el precio convenido por la Administración, proporcionándole de ese modo el control casi exclusivo de los abastecimientos en España, desde 1860 hasta 1887. Con tales potencialidades tuvo el atrevimiento, previa autorización, de elaborar *Brevas del Cid* en la Fábrica de Sevilla, destinadas a las clases populares.

En el cenit de la carrera empresarial, apoyó con recursos propios la Restauración de los Borbones en el rey Alfonso XII (29/12/1874), por cuya causa se le premió con el título de marqués de Campo (20/01/1875). Adherido al partido liberal conservador de Cánovas, fue elegido senador en 1876 y senador vitalicio de 1877 a 1889.

Estuvo siempre atento a dirimir los problemas judiciales con los obligacionistas de la *Sociedad de los FF.CC. de Almansa a Valencia y Tarragona*, y, una vez resueltos y normalizados los balances contables, promovió la expansión de la red ferroviaria hacia el litoral de la Marina Alta, adquiriendo en 1879 la concesión del tramo de vía estrecha de Carcagente, Gandía a Denia, transformando un antiguo *tram-way* de tracción animal en locomotora a vapor. La red se completaba con un trayecto más corto, el de Silla a

Cullera, proponiendo el marqués de Campo a su sobrino, Gabriel Moreno, como apoderado. Ya en plena vejez, quiso plantear la construcción del ferrocarril de vía ancha, uniendo Xátiva con Alcoy (1887), pero tuvo que abandonar el empeño.

El negocio del tabaco le llevó, por otro lado, a formar la *Naviera Campo*. Realizaba dos servicios de vapores-correos, concertados con los gobiernos conservadores de Martínez Campos y de Cánovas: la línea de Filipinas, 1879-1884 y la línea de Cuba y Puerto Rico, 1881-1884. Esta última estaba obligada a efectuar enlaces con la *Compañía Trasatlántica* del marqués de Comillas en determinados puertos de las Antillas. Una circunstancia que hizo inevitable su participación accionarial en el *Banco Hispano Colonial*. En los comienzos, la *Naviera Campo* dispuso de una flota mercante de 20 vapores y 2 remolcadores. De la Caja de Ultramar recibía una subvención mediante un tanto fijo en pesetas por viaje redondo de los vapores-correos, debido al encargo oficial que tenía de reparto de correspondencia y transporte de militares a las islas. Y con fines propagandísticos mandó editar una *Revista Marítima Comercial*, publicándola en el diario *El Estandarte*. Anunciaba los viajes de los vapores y los precios del pasaje; precisaba los horarios de embarque, y asimismo, citaba a los consignatarios españoles y extranjeros distribuidos por todos los puertos marítimos de atraque.

Con la *Naviera Campo* pretendía ampliar la estrategia comercial de reducción de costes de embalaje marítimo de la hoja en rama. En el caso de Filipinas, contempló también los beneficios que podía acarrearle el desestanco del tabaco, permitiendo la libertad de industria (1881). Y trató de monopolizar los acopios de las cosechas, empleando agentes mercantiles en Manila. El proyecto empresarial sobre el Archipiélago contó con una plataforma financiera, el *Banco Peninsular Ultramarino*, implantado en 1881 a semejanza del *Banco Hispano Colonial*. Para la gerencia designó al ingeniero, Juan Navarro Reverter. Pero la crisis bursátil de 1882 impidió la continuidad del *Peninsular Ultramarino*, aumentando la incertidumbre del negocio en Filipinas. Otras causas agravaron la situación: a) no pudo competir en los mares con la *Compañía Trasatlántica*, y b) el grupo Comillas aventajó a Campo en la explotación de las cosechas, formando la *Compañía de Tabacos de Filipinas* (1883). Estas dificultades le impidieron seguir adelante con el servicio de los vapores-correos, vendiendo once de ellos al marqués de Comillas (1884), lo que representó el principio de su declive empresarial. Y los quebrantos económicos se incrementaron cuando, asumiendo todo riesgo, contrató una serie de suministros de tabacos rama en Cuba, pujando en las dependencias ministeriales a precios improductivos con la vista puesta en adueñarse de la *Compañía Arrendataria de Tabacos* (1887). El intento fracasó, pues, el gobierno de Sagasta decidió otorgarla al Banco de España.

A pesar de tales adversidades, no se amedrantó e incluso patrocinó una expedición científica al canal de Panamá (16/05/1886) en el periodo de ejecución de las obras, fletando el buque *Magallanes* de su propiedad. Adoptaba de esta manera pública una postura nacionalista para reparar una ofensa a España, que no había sido invitada a

la inauguración. Sin embargo, albergaba el propósito oculto de ofrecer 400 millones de pesetas para terminar el canal, condicionando la cantidad a la cesión de los derechos de la construcción. Ferdinand Lesseps, promotor del proyecto y director de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*, no aceptó la propuesta. Finalmente, con el resto de vapores de la *Naviera Campo*, hizo funcionar una *Línea marítima Hispano-Centro-Americana* (1887), estableciendo acuerdos con diversos gobiernos latinoamericanos. La operación mercantil, sin embargo, quedó entorpecida por el fallecimiento del marqués de Campo (Madrid-19/08/1889). En el inventario de bienes hallamos una importante fortuna en propiedades y deuda pública, sometida a embargos e hipotecas, contraídas por los herederos mediando pleitos. El legado incluía un magnífico monumento de Mariano Benlliure, previsto como ornamento de una plaza pública en Valencia. Un pedestal de piedra sobresale en el centro y en la cúspide se eleva una estatua de bronce del empresario, abrazando a un niño, José María Luis Bruna, hijo natural.... De ninguna manera siguió los pasos de su padre en el mundo de los negocios.

Bibliografía

- Hernández, T (2004): “La Casa Gabriel Campo e Hijo y la contrata de la recaudación de contribuciones de Valencia. (1848-1866)”. En Josep Fontana. *Història i projecte social. Reconeixement a una trajectòria*. Vol 1. Barcelona. Crítica. Pp. 655-666.
- Hernández, T (2005): “José Campo Pérez (1814-1889)”. En J. Vidal (Coord.): *Cien empresarios valencianos*. Madrid. Lid. Editorial empresarial S.L. Pp. 53-64.
- Hernández, T (2006): “Contratas y contratistas de tabacos rama en España: el caso paradigmático del marqués de Campo (1860-1887)”. *Revista de Historia. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 11. Madrid. pp. 40-69
- Hernández, T (2007): “Propiedad y gestión. La estrategia empresarial en la Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona”. En I. Aguilar (Coord.). *Historia del Ferrocarril en las comarcas valencianas. La Plana*. Valencia. Consellería d’Infraestructures i Transports. Generalitat Valenciana. Pp. 47-70.
- Hernández, T. Aguilar, A, María Morant, A y Soler, C. (2015): *El marqués de Campo. Empresario, político y coleccionista de obras de arte*. Ayuntamiento de Valencia.
- Martín-Aceña, P. Martínez-Ruiz, E. y Ángeles Pons, M^a (eds), (2013): *Las crisis financieras en la España Contemporánea, 1850-2012*. Barcelona. Crítica.
- Rodrigo y Alharilla, M. (2000): *Los marqueses de Comillas, 1817-1925*. Antonio y Claudio López. Madrid. Lid. Editorial empresarial S.L.