

# LEOPOLDO CALVO-SOTELO: INGENIERO, EMPRESARIO Y POLÍTICO FRENTE A LA INTEGRACIÓN EUROPEA<sup>1</sup>

Leopoldo Calvo-Sotelo: An engineer, businessman and politician on the European integration

JORGE LAFUENTE DEL CANO

Universidad de Valladolid

jorge.lafuente@uva.es

PEDRO PABLO ORTÚÑEZ GOICOLEA

Universidad de Valladolid

portunez@eco.uva.es

## **Cómo citar/Citation**

Lafuente del Cano, J. y Ortúñez Goicolea, P. P.(2020). Leopoldo Calvo-Sotelo: ingeniero, empresario y político frente a la integración europea. *Historia y Política*, 43, 121-155.  
doi: <https://doi.org/10.18042/hp.43.05>

(Recepción: 05/08/2019; evaluación: 22/09/2019; aceptación: 05/12/2019; publicación: 13/05/2020)

## **Resumen**

Leopoldo Calvo-Sotelo ha sido el último de los ingenieros que llegaron a la presidencia del Gobierno de España. Es, en buena medida, un ejemplo de las personalidades que protagonizaron el período de la Transición. Un ingeniero de caminos, profesional de prestigio, empresario, que ocupó puestos de responsabilidad en el sector

---

<sup>1</sup> El presente artículo se enmarca dentro del proyecto de investigación «Perfiles del centro político» (HAR2016-75600-C2-2-P). Agradecemos a la familia Calvo-Sotelo su amabilidad al permitirnos la consulta de documentos clave para la redacción de este trabajo.

privado y que, progresivamente, fue situándose en puestos visibles de la vida social y política del país. Su particular trayectoria, entre la empresa y el Estado, muestra una nueva fase en el papel social de los ingenieros, que se había estudiado en otros países y tiene también su reflejo en España: el de aquellos ingenieros que no desarrollan su labor profesional en la ingeniería, sino en empresas privadas que los demandan entre sus filas por el prestigio social que otorgaba pertenecer a este colectivo.

Así pues, un ingeniero de caminos que desarrolló toda su trayectoria profesional en el sector privado —en empresas vinculadas al Banco Urquijo— y que dio el salto a la vida pública en unos momentos de incertidumbre en la política española. El estudio de su etapa política se centra en un momento clave: su papel como primer negociador español para la adhesión en la CEE. Ahí quedaron reflejados sus conocimientos y saber hacer como ingeniero y desde ahí, poco tiempo después, dio el salto a la presidencia del Gobierno.

### **Palabras clave**

Leopoldo Calvo-Sotelo; ingenieros; empresarios; CEE; Transición.

### **Abstract**

Leopoldo Calvo-Sotelo has been the last of the engineers who became president of the Spanish Government. He is, to a great extent, an example of the persons who played an important role in the period of transition to democracy. A civil engineer, a prestigious professional, an entrepreneur, who held important posts in the private sector and who played a key role in the social and political life of the country. His singular trajectory exemplifies a new aspect of the social role of engineers, which has been studied for other countries and that may also be identified in Spain: engineers who do not make a career in engineering, but in management positions in private companies that demand them for the social prestige granted by engineering education. Thus, we analyse the trajectory of a civil engineer who developed all his professional career in the private sector —in companies linked to the Urquijo Bank— and who entered public life in moments of uncertainty in Spanish politics. The study of his political career focuses on a key moment: his role as the first Spanish negotiator for accession to the EEC. In this role, he could show some of his knowledge and engineering know-how and since this position he would become, shortly thereafter, the president of the Government.

### **Keywords**

Leopoldo Calvo-Sotelo; engineers; businessmen; EEC; Spanish Transition to democracy.

## SUMARIO

---

I. INTRODUCCIÓN. II. LEOPOLDO CALVO-SOTELO, INGENIERO. III. UN HOMBRE DE LA INDUSTRIA: ENTRE LA EMPRESA Y LA POLÍTICA. IV. UN INGENIERO PARA UNA NEGOCIACIÓN: 1. El equipo. 2. La estrategia de negociación. V. CONCLUSIONES. BIBLIOGRAFÍA.

---

### I. INTRODUCCIÓN

Los ingenieros han constituido una élite profesional en España, cuyas conexiones, influencia y ejecutoria técnica han sido notables en los dos últimos siglos. Por ello se han convertido en un objeto de estudio creciente, no solo en la evocación de unas biografías, sino también como un conjunto más o menos heterogéneo de miembros de una corporación selecta. Así contamos con obras que analizan su formación y el contexto educativo en que esta se desarrolla<sup>2</sup>, sus diversas vías de especialización técnicas<sup>3</sup> o su implicación e impacto en el desarrollo económico y político del país<sup>4</sup>.

En 1991 Duprez, Grelon y Marry demostraron que las salidas profesionales de los ingenieros franceses en los años 1990, se modificaban<sup>5</sup>: los ingenieros ya no eran contratados para realizar obras de ingeniería en exclusiva, sino que lo eran por el prestigio asociado a su formación profesional y a la imagen de rigor de ese colectivo. En esta misma línea argumental se plantea el estudio de Leopoldo Calvo Sotelo, quien presenta en su trayectoria muchas similitudes con el modelo propuesto por los investigadores franceses.

Calvo-Sotelo fue un ingeniero que desarrolló parte de su trayectoria profesional en la empresa privada y que, más adelante, tuvo un destacado peso político en los años de la transición a la democracia. Ocupó importantes responsabilidades políticas desde 1975 hasta 1987 y fue uno de los principales impulsores de la Unión de Centro Democrático (UCD). Su papel, sin embargo, se fue oscureciendo con el paso del tiempo y no ha ocupado en la historiografía la relevancia de otros personajes del período. Diversas razones ayudan a entender este aparente olvido, entre las que cabe señalar el corto

---

<sup>2</sup> Silva Suárez (2004) y Martykánova (2007, 2009, 2016, 2018).

<sup>3</sup> Pan-Montojo (2005) y Ferrandis (2012).

<sup>4</sup> Carreño y López (2000); Folguera (2003); Ferri (2015), y Camprubí (2017).

<sup>5</sup> Duprez *et al.* (1991).

período de tiempo en que ocupó la presidencia del Gobierno, la apabullante victoria electoral socialista de 1982, que supuso a la postre la desaparición del partido centrista y, finalmente, las notorias diferencias, en cuanto al perfil público y político, que mantuvo respectivamente tanto con su sucesor como con su predecesor en la Moncloa, Felipe González y Adolfo Suárez respectivamente. Con todo, comienzan a estar disponibles algunos trabajos que abordan diversos aspectos de su trayectoria<sup>6</sup>.

Su papel no solo fue relevante en la reforma que posibilitó la transición desde una dictadura a un régimen democrático, sino también en la vuelta a las instituciones internacionales a las que España no había podido pertenecer por razones políticas. En este sentido, la adhesión a la CEE supuso uno de los acontecimientos más importantes de la historia económica y política de España en la segunda mitad del siglo xx. Esta incorporación reflejaba no solo una necesidad económica, sino también el deseo de marcar un nuevo rumbo político y estratégico a la recién estrenada democracia española. Quizá por ello el análisis de la *vuelta de España a Europa* ha incidido de manera notable en cuestiones políticas, como el impacto de la Transición exterior en los acontecimientos internos o en la homologación de la democracia española con la de los países del continente europeo<sup>7</sup>. Sin embargo, en los últimos tiempos los estudios han ampliado notablemente los objetivos, con el análisis económico de la adhesión española o la participación de algunos protagonistas, como los empresarios<sup>8</sup>.

El objetivo de este artículo es el de estudiar algunas facetas de la formación de un ingeniero que ejemplifican una nueva concepción social y del mercado laboral, respecto al tipo de trabajos que estos habían desempeñado hasta entonces: un profesional, formado en y entre la élite de los estudios de ingeniería, que era requerido por la empresa privada, pero no para diseñar y ejecutar una obra civil, sino como signo de prestigio, y que años más tarde alcanzó la presidencia de Gobierno. Esta nueva concepción, puede decirse que externa al personaje, cuenta con el aliciente adicional de que algunos de los elementos formativos propios de la Escuela de Caminos fueron determinantes, no solo a la hora de desempeñar su trabajo profesional en el ámbito privado, sino también a la hora de ejercer la gestión pública. La unión de formación técnica, vocación política, servicio entre la empresa y el Estado —con el fondo del acercamiento de España a la Comunidad Económica Europea—, convierten

<sup>6</sup> Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín (2010); Pérez López (2014); Pérez López y Lafuente del Cano (2014); Lafuente del Cano (2017), y Pelaz López y Díez Miguel (2018).

<sup>7</sup> Delgado *et al.* (2016); Forner (2012), y Pereira (2010).

<sup>8</sup> González Fernández (2012); Maluquer de Motes (2014), y García Crespo (2015).

el análisis de este ingeniero de caminos en un *laboratorio* adecuado para entender mejor la relación entre ingeniería y poder en la España del momento.

## II. LEOPOLDO CALVO-SOTELO, INGENIERO

En el último libro que escribió, Calvo-Sotelo evocaba así, no sin cierta ironía, su decisión de estudiar una carrera técnica:

Mis amigos políticos eran todos estudiantes de Derecho y se asombraban de que un estudiante de Caminos pretendiera compartir con ellos sus preocupaciones, sus tertulias y sus proyectos. Casi les parecía un caso de intrusismo grave. Me lo había advertido Manuel Fraga unos años antes, en el verano de 1943, cuando lo conocí en La Granja siendo él alférez de la Milicia Universitaria y yo un bachiller reciente que no sabía aún qué carrera emprender: —Tú debes matricularte en Derecho, porque tienes vocación política, y esa vocación ha de ser servida por una formación jurídica y no por una formación científica o técnica [—me adoctrinaba amistosamente mientras paseábamos huyendo de un baile para el que ni Manolo ni yo nos sentíamos especialmente dotados—]. —Niego tus premisas y, por lo tanto, tu conclusión. Primero, no creo tener vocación política, si acaso tengo afición a la política. Segundo y más importante: ¿por qué la política tiene que nutrirse solo de hombres de leyes?<sup>9</sup>

La cita sirve para enmarcar la figura de un personaje que no siguió los cánones establecidos y que siempre tuvo conciencia de la huella que le dejaron sus estudios de Ingeniería. Pronto, a pesar de que aquellos recuerdos de 1943 apuntasen en otra dirección, se le uniría también un interés por la cuestión política que se plasmaría en una carrera breve, pero intensa y trascendental.

Calvo-Sotelo había nacido en Madrid, en 1926, y apenas contaba con diez años de edad cuando su tío —el diputado y exministro José Calvo-Sotelo— fue asesinado en vísperas de la guerra civil. Las circunstancias del conflicto hicieron que su familia se desplazase sucesivamente a Ribadeo, San Sebastián y Madrid, donde finalizó sus estudios secundarios. En el momento de plantearse las diferentes opciones para comenzar una carrera universitaria pesó de forma decisiva su situación familiar: su padre Leopoldo, letrado del Consejo de Estado, falleció en 1933 y su madre había quedado a cargo de cinco hijos. El primogénito pensó más en una salida profesional con una remuneración suficiente que en sus inclinaciones hacia los estudios de Física o

<sup>9</sup> Calvo-Sotelo (2003): 141.

Filosofía<sup>10</sup>. Por aquel entonces la profesión de ingeniero de caminos parecía una opción segura que Calvo-Sotelo conocía bien por su tío materno, Francisco Bustelo, ingeniero del mismo cuerpo<sup>11</sup>.

En alguna ocasión afirmó que había comenzado la preparación para el ingreso en la Escuela de Caminos bajo la dirección del matemático Tomás Rodríguez Bachiller<sup>12</sup>, catedrático en la Universidad Central; sin embargo, en su archivo personal se conserva una ficha de la academia preparatoria Agrupación de Ingenieros, dirigida por Julio Navascués Revuelta (ingeniero de caminos) y José Gallego Díaz (ingeniero y doctor en Ciencias), en la que aparece su fotografía como el alumno de la academia que había obtenido, a sus diecinueve años, la mayor calificación de ingreso<sup>13</sup>.

Así pues, tras haber superado los exámenes en la convocatoria de mayo-junio de 1946, Leopoldo Calvo-Sotelo ingresó en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que por aquel entonces dependía del Ministerio de Obras Públicas<sup>14</sup>. La Escuela y su evolución a lo largo del tiempo han sido objeto de numerosas aproximaciones bibliográficas<sup>15</sup>.

El mayor signo de exclusividad y prestigio de la Escuela de Caminos se encontraba en el *numerus clausus*, que determinaba que solo una pequeña cantidad de aspirantes conseguía entrar en ella, tras una dura prueba selectiva a realizar tras el curso preparatorio. En la promoción de Calvo-Sotelo, la que concluyó sus estudios en 1951, se contaban 36 ingenieros, todos ellos varones. Resulta pertinente realizar una aproximación al programa de estudios para conocer los puntos fuertes de su formación recibida en aquella etapa.

Es probable que, como en otras carreras universitarias, la influencia de la guerra civil se hiciera notar. Quizá en la Escuela de Caminos esta influencia fuera menor a la registrada en otros casos<sup>16</sup>. Sáenz Ridruejo ha estimado el

---

<sup>10</sup> Incluso en febrero de 1944 intentó matricularse, sin éxito, en la recién creada Facultad de Ciencias Políticas y Económicas: «Más allá de la técnica», conferencia pronunciada en la Escuela de Ingenieros de Caminos de Barcelona, 1987. ALCS (Archivo Leopoldo Calvo-Sotelo) caja 37, exp. 14.

<sup>11</sup> Calvo-Sotelo (2003): 51

<sup>12</sup> Calvo-Sotelo (1993): 6.

<sup>13</sup> ALCS Escuela de Caminos, carpeta 1.

<sup>14</sup> Certificado de admisión de Leopoldo Calvo-Sotelo en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 1 de julio de 1948. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 6.

<sup>15</sup> Sáenz Ridruejo (1990 y 1993); Lebon y Sánchez Lissen (2000), y Martín Rodríguez (2007).

<sup>16</sup> Alted (1991) y Baldó (2002).

TABLA 1. *Programa académico de la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1946-1951*

<i>Curso</i>	<i>Materia</i>	<i>Profesorado</i>
1.º	Geometría Descriptiva y Elementos de Proyectos	Amalio Hidalgo
1.º	Cálculo Integral	Manuel Humarán
1.º	Mecánica	Luis Aldaz
1.º	Química	Manuel Benítez
1.º	Topografía	Rafael López Bosch
1.º	Arte	Tomás García de Diego
1.º	Religión	Padre Múzquiz
1.º	Alemán o Inglés	Her Jans/ Mr. Norris
2.º	Edificación	Amalio Delgado
2.º	Hidráulica	Enrique Becerril
2.º	Física	Félix Valdés
2.º	Geología	Clemente Saenz
2.º	Resistencia de Materiales	Luis Martín de Vidales
2.º	Política	Antonio Martínez Cataneo
2.º	Religión	Padre Múzquiz
2.º	Alemán o Inglés	Her Jans/ Mr. Norris
3.º	Máquinas Eléctricas	Pedro José de Lucia
3.º	Mecánica Elástica	Alfonso Peña
3.º	Maquinaria	José Juan Aracil
3.º	Ingeniería Sanitaria	Juan Lázaro Urra
4.º	Geotecnia y Cimientos	José Entrecanales
4.º	Caminos	José Luis Escario
4.º	Hormigón	Eduardo Torroja
4.º	Hidráulica	Antonio del Águila
4.º	Líneas Eléctricas	Ramón María Serret
5.º	Ferrocarriles	José María García Lomas

.../...

.../...

<i>Curso</i>	<i>Materia</i>	<i>Profesorado</i>
5.º	Economía	Federico Reparaz
5.º	Legislación	Macias
5.º	Puertos	Iribarren
5.º	Organización de Empresas	José María Aguirre
5.º	Proyectos	José Soto Burgos
5.º	Estructuras Metálicas	Luis Martín de Vidales
5.º	Urbanismo	Juan Lázaro Urrea

*Fuente:* elaboración propia a partir de *Historia de la promoción de 1951*, por Fernando Mejón. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 5.

número total de ingenieros de caminos exiliados en veinte<sup>17</sup>. El contenido de los programas académicos respectivos se fue adecuando en consonancia con los avances de los conocimientos técnicos y científicos. El cambio más profundo del plan de estudios no se produjo en la inmediata posguerra, sino en 1957, cuando la Escuela pasó a depender del Ministerio de Educación<sup>18</sup>.

Junto con una cierta pluralidad de materias, que en algunos casos se explican por el contexto sociopolítico de la posguerra, debemos hacer constar el peso que tenían algunas ciencias exactas, como las Matemáticas, así como la orientación profesional que aparecía de modo transversal en los programas de varias asignaturas a lo largo de la carrera<sup>19</sup>. Relacionado con este último aspecto, un ingrediente adicional de la formación académica lo componían los viajes de curso, de carácter práctico, que se realizaban anualmente. Suponían un contacto directo con algunas de las realidades laborales que los futuros profesionales se podían encontrar<sup>20</sup>. En la promoción que comenzó en 1946 los viajes se distribuyeron del siguiente modo: en primero acudieron a un levantamiento topográfico cerca de Alba de Torres. En segundo, con el profesor de Geología, visitaron diversas localizaciones como la presa de la Toba, en el Júcar, las minas de lignito en Andorra (Teruel) o los puertos de Valencia y Mallorca. En tercero, con el profesor de Maquinaria, se desplazaron a Granada (presa de

<sup>17</sup> Sáenz Ridruejo (1993): 217. Desconocemos cuántos de ellos fueron profesores de la Escuela antes de la guerra.

<sup>18</sup> Sáenz Ridruejo (1993): 222.

<sup>19</sup> Alarcón y Martínez Val (2010): 321.

<sup>20</sup> *Historia de la Promoción de 1951*, loc. cit.

Guadalen, puente del ferrocarril de la línea Baeza-Utiel) y Málaga (presa del conde de Guadalhorce, puerto de la ciudad). En cuarto tuvieron lugar dos viajes: el primero a las presas en construcción de Castro y Villalcampo, junto con la presa y central de Ricobayo (Zamora). El segundo a la presa de Barasona de Hidronito (Huesca), a la presa de Flix (Tarragona) y al puerto de Barcelona. Por fin, el viaje de quinto curso, el más largo que se desarrollaba en la carrera, los llevó a Suiza y Francia. Allí visitaron, entre otras cosas, la fábrica de Oerlicon en Winterthur, las obras del canal de la central de Donzère-Mondragon o las instalaciones de la empresa Alshton. Conviene señalar que la Escuela contaba con una dotación presupuestaria para los gastos de los viajes de curso. Esta disponibilidad de medios, de la que con seguridad no contaban la mayoría de facultades españolas —y menos aún en los años de posguerra y autarquía económica— muestra nuevamente una singularidad y seña de prestigio de los estudios de Ingeniería de Caminos en el sistema educativo español.

En el caso de Calvo-Sotelo, el deseo práctico de obtener una buena salida profesional se fue convirtiendo, poco a poco, en una vocación profesional con la que llegó a identificarse. Su paso por la Escuela muestra también dos acontecimientos que dan buena cuenta de la adquisición del espíritu corporativo. En primer lugar, dos episodios de huelgas de estudiantes, ya de por sí llamativos en la España de entonces y que además tuvieron un marcado carácter de exclusividad: el primero de ellos ocurrió en 1949 cuando los estudiantes de Ingeniería Naval reclamaron la solidaridad de todos los alumnos de Ingenierías ante la nueva normativa que concedía a los oficiales de máquinas de la Armada el título de ingeniero naval. Los alumnos de la Escuela de Caminos decidieron apoyar la huelga de tres días de clase y reincorporarse al cuarto, como hicieron.

Un año después, durante el curso 50-51, se produjo un episodio similar cuando una nueva disposición proponía conceder a los licenciados del ICAI (Instituto Católico de Artes e Industrias) el título de ingeniero industrial, con el correspondiente rechazo de estos, que promovieron una huelga indefinida de clases. Al igual que en el caso anterior, los representantes de cada curso de las distintas escuelas fueron convocados a una reunión. Por 5.º de Caminos asistieron Fernando Mejón, Leopoldo Calvo-Sotelo y Francisco Gómez. Ante el cariz que tomaban los acontecimientos a los delegados se les hizo saber, en una decisión que posiblemente se entiende solo en la dinámica de los tiempos en que se desarrolló, que el ministro de Educación recibiría a un representante por escuela. Calvo-Sotelo fue el encargado de asistir. La huelga acabaría unos días más tarde por la presión del Gobierno<sup>21</sup>. Sin embargo, resultó decisiva en

---

<sup>21</sup> «Los que firman esta nota, en representación de todos los alumnos de la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos y según acuerdo unánime con los de las restantes

la vida del estudiante de Caminos: en el domicilio de Ibáñez-Martín conoció a la que unos años más tarde sería su esposa, Pilar Ibáñez-Martín<sup>22</sup>.

No se trató, en fin, de una simple inquietud del momento. Cuando siete años más tarde el Gobierno se planteó realizar una reforma legal en las enseñanzas técnicas, el ingeniero que trabajaba entonces en la empresa privada siguió de cerca el debate en los medios de comunicación, así como las nuevas movilizaciones de los estudiantes de Ingeniería<sup>23</sup>.

En segundo lugar, Calvo-Sotelo, junto con dos compañeros, fundó en 1949 una revista, *Arco* («publicación, aproximadamente mensual, editada por los alumnos de la Escuela de Caminos»), con la que pretendía llegar a alumnos y profesores, a modo de foro donde se debatiesen diversos asuntos relacionados con la ingeniería. El director de la Escuela les ofreció una subvención de quinientas pesetas al mes y facilitó el mecanismo para realizar las suscripciones. En el modesto equipo editorial, Calvo-Sotelo fue nombrado redactor-jefe. La revista se planteaba como un medio de reflexión, en el que cupiesen artículos de enfoque académico, pero también de tipo satírico en que los estudiantes, veteranos o actuales, pudiesen exponer sus puntos de vista y sus vivencias académicas y profesionales. En el primer número, editado en febrero de 1949, aparecía un artículo, sin firma, pero redactado por Calvo-Sotelo, titulado así: «El poder, para los ingenieros». En él reclamaba, con argumentos de Hegel, Platón u Ortega tomados muy a la ligera, la implicación de los ingenieros como colectividad en el gobierno de la nación, que a su juicio era un reducto exclusivo de los hombres de leyes<sup>24</sup>. Si ya el editorial del primer

---

Escuelas de Ingeniería y Arquitectura, a V.I. con el debido respeto exponen: Que, movidos por las consideraciones que se les ha hecho acerca del perjuicio para los más altos intereses de la nación pudiera derivarse de su reciente actitud, los alumnos deciden reintegrarse a las clases a partir del jueves 19 a las nueve de la mañana, en la esperanza de que esta manifestación de su buena voluntad no se interpretará como renuncia a su disgusto por el Decreto de 10 de agosto último ni a su protesta por la campaña de prensa subsiguiente. Dios guarde a V.I. muchos años. Madrid, 16 de octubre de 1950». ALCS Escuela de Caminos, carpeta 7.

<sup>22</sup> Calvo-Sotelo (2003):145-146.

<sup>23</sup> Guardó, entre otras cosas, diversas noticias sobre la polémica suscitada: «Escasez de ingenieros en todo el mundo», *Ya*, 12-5-1957. «Las ordenaciones de las enseñanzas técnicas», *ABC*, 4-5-1957. O el escrito de los estudiantes de las escuelas técnicas en los que reivindicaban el mantenimiento de la autonomía de las escuelas, así como la necesidad de resolver los problemas relacionados con los exámenes de ingreso, la carencia de técnicos y la duración de las propias carreras. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 3.

<sup>24</sup> «Porque sospechamos que tienen los ingenieros, en la presente coyuntura, cosas importantes que afirmar, actitudes nuevas que imponer. Sobre todas un “exacto

número advertía que «*Arco*, para servir aquella pretensión primera, no vacilará en llegar hasta el ejercicio del derecho a la impertinencia que le corresponde por su juventud», no resulta difícil imaginar la corta duración del proyecto, concretamente dos números. Las protestas de algunos alumnos y, especialmente, de algunos profesores que se dieron por aludidos en diversos artículos, hicieron que el director decidiese cancelar la ayuda a la revista. En cualquier caso, resultó un hecho singular en aquellos años.

No obstante, como es natural, el objetivo fundamental de todo estudiante de Ingeniería era superar las materias regladas y, a poder ser, en el menor tiempo posible. Por ello es necesario acercarse al expediente académico de Leopoldo Calvo-Sotelo. Con él se puede afirmar que resultó un alumno sobresaliente.

TABLA 2. *Resumen del historial académico de Leopoldo Calvo-Sotelo*

<i>Exámenes</i>	<i>Calificación</i>
Curso 1946	Ingreso
Curso 1946/1947	Bueno
Curso 1947/1948	Muy bueno
Curso 1948/1949	Muy bueno
Curso 1949/1950	Muy bueno MH
Curso 1950/1951	Muy bueno
Termina la carrera con el número 1 de su promoción y nota de: Muy bueno. Obtiene el doctorado el 21 de marzo de 1968	

*Fuente:* Alarcón y Martínez Val (2010): 322.

Se dispone de algunos datos adicionales sobre su expediente: durante el verano de 1950 se le concedió el permiso para realizar un viaje de ampliación de estudios a Italia y Francia, de tres meses de duración<sup>25</sup>. A la vuelta de ese

---

sentido de la realidad”. No es culpa nuestra si esta frase pide, para su clara comprensión, un corto viaje de turismo por la próxima historia». Borrador y primer número de la revista *Arco*. El segundo número se editó en marzo de 1949. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 4.

<sup>25</sup> «Autorización de la Jefatura del Distrito Universitario de Madrid al Alférez de ingenieros Leopoldo Calvo-Sotelo». Madrid, 7 de julio de 1950. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 3. En uno de sus libros, Calvo-Sotelo hace posible referencia a este

verano, Calvo-Sotelo presentó su proyecto, en el que diseñó un edificio para una Escuela de Caminos. En la memoria explicó que su idea inicial era más ambiciosa, pues planeaba incluir un segundo edificio para laboratorios y una residencia, pero que las dificultades le habían hecho renunciar a ello. No obstante, se había permitido alguna licencia: «Quiero decir, para terminar, que reconozco las dificultades técnicas de construcción planteadas por los muros circulares. Sin embargo, ya que por una vez voy a poder proyectar algo sin grandes responsabilidades estéticas y económicas, se me pueden permitir algunas inestables y caras extravagancias»<sup>26</sup>.

Sea como fuere, se puede intuir que el proyecto gustó a sus profesores, ya que Calvo-Sotelo terminó el curso de forma notable: el 5 de octubre de 1951 el claustro de profesores le concedió por unanimidad el Premio Eduardo Escalona, que conllevaba una dotación de 2000 pesetas<sup>27</sup> y que fue reseñado al día siguiente por el diario *ABC*<sup>28</sup>. Unos días más tarde el joven ingeniero recibió una carta del ministro de Obras Públicas felicitándole por el premio<sup>29</sup>. Apenas un mes después se le concedió asimismo el accésit al Premio Nacional de Ingenieros de Caminos<sup>30</sup>.

Con ello había finalizado su etapa formativa como ingeniero, en la que había adquirido notables conocimientos técnicos y un sentimiento de pertenencia a un colectivo. La salida profesional era, por lógica, el siguiente objetivo. Debido a la dependencia orgánica de la Escuela de Caminos con el

---

viaje, unas prácticas en la empresa italiana Perocco, que construía una presa sobre el río Travignolo. Sin embargo, señala la fecha de 1948. Calvo-Sotelo (2003): 195.

<sup>26</sup> «Proyecto de edificio de clases para una Escuela de Caminos. Breve Memoria». Alumno n.º 9. Leopoldo Calvo-Sotelo. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 6.

<sup>27</sup> Certificado de la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos a Leopoldo Calvo-Sotelo. Madrid, 5 de octubre de 1951. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 6.

<sup>28</sup> *ABC*, 6-10-1951.

<sup>29</sup> «Recuerdo yo siempre a su padre (q.e.p.d.), cariñoso, y bueno como pocos y un gran caballero; y, por el afecto que a su familia profeso, me alegro mucho más de ver a usted premiado, abrigando fundadamente la esperanza de que no será ésta la última vez en que tenga el gusto de felicitarle [...]». Carta del ministro de Obras Públicas, Fernando Suárez de Tangil, a Leopoldo Calvo-Sotelo. Madrid, 8 de octubre de 1951. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 6.

<sup>30</sup> Carta de Jorge Jordana, Jefe Nacional del Sindicato Español Universitario a Leopoldo Calvo-Sotelo invitándole al acto de entrega de diplomas de honor de los premios Fin de Carrera que tendría lugar el 25 de noviembre de 1951. Madrid, 23 de noviembre de 1951. Calvo-Sotelo declinará acudir al acto al encontrarse el día del evento fuera de Madrid. Carta de Leopoldo Calvo-Sotelo a Jorge Jordana. Madrid, 24 de noviembre de 1951. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 6.

Ministerio de Obras Públicas, los ingenieros se incorporaban en su organigrama automáticamente como funcionarios. Calvo-Sotelo recibió su nombramiento como ingeniero segundo del Cuerpo en noviembre de 1952<sup>31</sup> y su primer puesto en la Administración un mes después, concretamente para la plaza de ingeniero subalterno en los Servicios Hidráulicos del Guadiana<sup>32</sup>. Sin embargo, su futuro profesional no iría en esa dirección. Por ello resulta interesante conocer la salida profesional de sus compañeros de promoción para averiguar si siguieron de forma mayoritaria su mismo destino u otro diferente. Con ello no se pretende generalizar la situación de todos los ingenieros, pero es necesario para advertir ya la presencia de empresas que, desde el último año de carrera, contrataban a algunos estudiantes a los que posteriormente les ofrecían la oportunidad de quedarse a trabajar en ellas. Se refuerza así esa idea del prestigio asociado a los estudios que estaban cursando.

Entre los compañeros de Calvo-Sotelo destaca la idea de movilidad: un buen número de ellos trabajarán en la empresa privada y, posteriormente, en el sector público; incluso alguno de ellos se moverá en varias direcciones entre ambas opciones a lo largo de su vida profesional.

TABLA 3. *Destino profesional de la promoción del curso 1950/1951*

<i>Destino</i>	<i>Número</i>
Funcionarios del Estado	11
Empresa privada	10
De la empresa privada al Estado	11
Del Estado a la empresa privada	1
Estado-empresa privada-Estado	3
TOTAL	36

*Fuente:* elaboración propia a partir de la información de *Historia de la promoción de 1951*, por Fernando Mejón. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 5.

<sup>31</sup> Nombramiento de Leopoldo Calvo-Sotelo como ingeniero segundo del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos. Subsecretaría del Ministerio de Obras Públicas, Sección de personal de Cuerpos Especiales. Madrid, 9 de noviembre de 1952. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 6.

<sup>32</sup> Nombramiento de Leopoldo Calvo-Sotelo para ocupar la plaza de ingeniero subalterno en los Servicios Hidráulicos del Guadiana. Subsecretaría del Ministerio de Obras Públicas, Sección de personal de Cuerpos Especiales. Madrid, 12 de diciembre de 1952. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 6.

Interesan de modo particular los diez ingenieros que se dedicaron de forma exclusiva a la empresa privada. Su destino fue también diverso, pero en sus currículos laborales se pueden destacar las siguientes compañías: Dragados, Entrecanales, Fenosa, Unión Española de Explosivos, Vías y Construcciones, Endesa, Agromán y Termac. Varias de ellas, por lo tanto, tenían una relación directa con el mundo de la ingeniería; no obstante, aparecen también otras con una orientación diferente. Estas últimas son las que se ajustan al perfil de demanda de ingenieros por su prestigio y entre ellas, asimismo, se encuadra la trayectoria profesional de Calvo-Sotelo a la que se dedica el siguiente epígrafe.

En cualquier caso, que el futuro presidente nunca llegase a ejercer profesionalmente como ingeniero no supuso ningún desapego; mantuvo siempre una fuerte vinculación con la ingeniería y muchos de los conocimientos teóricos y prácticos adquiridos a lo largo de sus estudios le sirvieron en su vida profesional y política<sup>33</sup>. Además, una vez jubilado, escribió diversos artículos e impartió un numeroso conjunto de conferencias sobre alguno de los asuntos que más le interesaban. Junto a la reflexión sobre la Transición, tanto en su faceta interior (la Constitución, el Estado autonómico, la UCD...) como exterior (con las adhesiones a la OTAN y la CEE como banderas) no faltó el tema de la ingeniería. En un doble sentido que resulta interesante. Por un lado, la necesidad de que los políticos tuviesen una formación consistente, que no recayese exclusivamente en el derecho, sino que se ampliase a otros aspectos del conocimiento. Por otro, una cierta *reivindicación* de la tecnocracia. En este punto su argumentación interesa, ya que durante su etapa política su figura quedó adscrita, quizá con cierto aire de menosprecio, a la figura del *tecnócrata*. A pesar de que, a su juicio, la Escuela de Caminos respiraba servicio de Estado, servicio público<sup>34</sup>, era necesario completar la aportación con conocimientos técnicos que se aplicasen directamente a la política:

Son muchos los hombres que el Cuerpo de Caminos ha dado a la nueva política española. Yo he creído desde la Escuela que la formación del ingeniero aporta a la cosa pública algo singular: una preparación teórica seria, permanentemente confrontada con la realidad, con la dureza de los hechos, con la experiencia de las obras [...]. El ingeniero puede traer a ese reino [de la política] la certeza

<sup>33</sup> Calavera (2009): 93. De igual modo, en su archivo se conservan algunos papeles relacionados con su temprana pertenencia a la asociación de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, por ejemplo, el recibo correspondiente al 1 de junio de 1954. ALCS Escuela de Caminos, carpeta 1.

<sup>34</sup> Intervención en la Bilbaína: «Lo público y lo privado en la vida de un ingeniero», 21 de noviembre de 1994. ALCS caja 42, exp. 11.

luminosa de las ciencias exactas y la disciplina implacable de la realidad firme sobre la que se trabaja<sup>35</sup>.

Y unos años más tarde se reafirmaba:

Sigo pensando ahora que la actividad técnica no debe ser ajena a la actividad política, porque el trabajo del ingeniero, especialmente del ingeniero de Caminos, que proyecta para construir, que recibe el aplauso o la crítica de la realidad y de sus leyes objetivas cuando convierte el proyecto en obra, ese trabajo da mucha humildad ante los problemas y muy sana prudencia a la hora de buscar las soluciones [...]. Se había instalado en las Escuelas de Ingeniería un complejo curioso, con mezcla de superioridad e inferioridad. El estudiante de ingeniero se sentía, por una parte, más seriamente preparado a través de una enseñanza más ordenada y exigente que la universitaria; y por otro, se sentía excluido, por su preparación misma, del ámbito de las cosas públicas, del ámbito de la política, que era tradicionalmente un feudo de los hombres de leyes<sup>36</sup>.

Repitió estas y otras ideas a lo largo de los años, en las ocasiones en que era invitado a diversos actos relacionados con las escuelas de Ingeniería y, de modo especial, en su acceso como miembro de número a su Real Academia. En el marco del acto solemne de entrada ofreció un discurso sobre la evolución de los ingenieros y los motivos por los que, a su juicio, en los primeros años del siglo XXI esa vocación, esa carrera, había ido perdiendo parte del gran prestigio que había adquirido en la sociedad y en la vida pública española<sup>37</sup>. Su participación en todas estas cuestiones se mantuvo hasta el final: su último discurso público, apenas unos meses antes de su fallecimiento, lo dedicó a glosar la figura de un ingeniero del que había sido alumno en la Escuela de Caminos: José Entrecanales<sup>38</sup>.

---

<sup>35</sup> Discurso en el Colegio de Ingenieros de Caminos con motivo de su nombramiento como colegiado de honor, 20 de julio de 1983. ALCS caja 35, exp. 10.

<sup>36</sup> «Más allá de la técnica», conferencia pronunciada en la Escuela de Ingenieros de Caminos de Barcelona, 1987. ALCS caja 37, exp. 14.

<sup>37</sup> Entre otras cosas, porque los resultados, tan espectaculares durante el siglo XIX se hicieron mucho menos visibles a inicios del XXI. «Una reflexión sobre la Ingeniería y los ingenieros al empezar el siglo XXI», Real Academia de Ingeniería, 11 diciembre de 2003, ALCS caja 47, exp. 26.

<sup>38</sup> Palabras pronunciadas en la entrega de los premios José Entrecanales, enero de 2008, ALCS caja 50, exp. 17.

### III. UN HOMBRE DE LA INDUSTRIA: ENTRE LA EMPRESA Y LA POLÍTICA

Leopoldo Calvo-Sotelo desarrolló una parte de su carrera profesional, entre 1951 y 1975, en la empresa privada, siempre vinculado al Banco Urquijo.

Ya desde que cursaba quinto de Caminos, a partir de 1950, Calvo-Sotelo entró en el Servicio de Estudios Industriales del banco, creado por Juan Lladó, consejero delegado. La incorporación de Lladó a la entidad había supuesto un cambio profundo en el concepto y estructura de la dirección del banco: pretendía transformarlo para convertirlo en un auténtico banco industrial<sup>39</sup>. El Servicio de Estudios tenía como fin promover la creación de empresas, especialmente en el campo de la industria química. De forma paralela, dentro del impulso modernizador de Lladó, el Urquijo se había distinguido por la contratación de personas de prestigio de diversos ámbitos sociales para enriquecer la estructura de la entidad; los nombres de Xavier Zubiri, Luis Díez del Corral, Manuel Aznar o Luis Solana son buen ejemplo de ello.

Fue el propio Lladó quien se puso en contacto con Calvo-Sotelo para ofrecerle el trabajo. Tratándose solo de un estudiante de quinto, se vislumbra en este hecho la política de contratación temprana de estudiantes de prestigio en carreras como la Ingeniería de Caminos. Sin embargo, su condición de ingeniero es probable que no fuera el único elemento que facilitase su incorporación. El apellido Calvo-Sotelo pudo ser, de igual modo, un aliciente. Además, su tío Francisco Bustelo había dirigido una empresa del Urquijo: Energías e Industrias Aragonesas. Aunque en uno de sus libros de memorias el expresidente menciona que Lladó mantenía una relación de cierta rivalidad con Bustelo<sup>40</sup>.

Parece conveniente recordar la importancia de las relaciones personales dentro de un reducido círculo de profesionales ante una situación de carencia de técnicos disponibles durante los primeros años de la posguerra española, lo que aún era patente en 1951, curso en que Leopoldo Calvo-Sotelo acabó sus estudios. En un momento en que la industria se empezaba a convertir en el elemento esencial de la política económica nacional<sup>41</sup>, «estar bien relacionado era clave para prosperar»<sup>42</sup>. De este modo se estrechó la relación entre los técnicos y un Estado franquista imbuido de mentalidad ingenieril<sup>43</sup>: los cuerpos superiores de la Administración se convirtieron en cantera de cuadros

<sup>39</sup> Puig y Torres (2008): 107.

<sup>40</sup> Calvo-Sotelo (2003): 150-151.

<sup>41</sup> Barciela (2002): 362.

<sup>42</sup> Cabrera y Del Rey (2011): 267.

<sup>43</sup> Barciela *et al.* (2001): 119.

para el régimen<sup>44</sup> y, a su vez, esa presencia de técnicos llegaría a otorgarle una cierta justificación ideológica<sup>45</sup>.

En este contexto Lladó propuso entrar en el servicio a un reticente Calvo-Sotelo, que por aquel entonces creía que su futuro laboral estaba en el ejercicio de la Ingeniería, concretamente en las obras hidráulicas<sup>46</sup>. Permaneció en el Servicio de Estudios hasta que se le encargó dirigir una de las propuestas que el propio servicio había analizado y aceptado. Con apenas treinta años se había convertido en uno de los gerentes más jóvenes en la empresa privada española. Y así, en 1954 Calvo-Sotelo se puso a la cabeza de Perlofil. Se trataba de una empresa cuyo capital estaba dividido entre el Urquijo, el Hispano y el empresario mexicano Pablo Díez<sup>47</sup>, y que se encargaba de comercializar nailon, el producto que había tenido un notable desarrollo durante la II Guerra Mundial. Esta actividad profesional le obligó a emprender numerosos viajes por toda España y Europa, en los que se forjó su conocimiento, no solo del entramado empresarial europeo, sino también de las instituciones nacionales y comunitarias que explicaban la prosperidad económica y la estabilidad políticas de los países del Mercado Común. No todo fueron facilidades, no obstante, pues Perlofil no había tenido el desarrollo esperado y atravesaba una delicada situación económica: el Urquijo y el Hispano preveían vender sus acciones al 30 % de su valor nominal<sup>48</sup>. Calvo-Sotelo inició un nuevo proyecto, prácticamente de cero y formando un equipo. Tras conseguir cierta estabilidad financiera con una inyección adicional de dinero aportado por Díez, Calvo-Sotelo logró un acuerdo para proteger el futuro de la empresa, concretamente con el grupo industrial holandés AKU, propietario de La Seda de Barcelona, compañía que pasó a fusionarse con Perlofil en 1963, al comprar a los dos bancos el 45 % del capital al 335 %<sup>49</sup>.

Un tiempo después Calvo-Sotelo recibió una oferta del propio Díez para trasladarse a México a dirigir uno de sus negocios, pero acabó rechazándola<sup>50</sup>. No obstante, el ingeniero había logrado una considerable promoción interna, ya que pasó a dirigir Unión Española de Explosivos después de la renuncia de Carlos Botín a su puesto de consejero delegado. Este cargo lo compaginó con

---

<sup>44</sup> Cabrera y Del Rey (2011): 317.

<sup>45</sup> Velasco (1984) y Camprubí (2017).

<sup>46</sup> «Más allá de la técnica», loc. cit, ALCS caja 37, exp. 14.

<sup>47</sup> Calvo-Sotelo (2003): 199

<sup>48</sup> Nogueira (2015): 74.

<sup>49</sup> Aunque la cifra pueda resultar extraña por su dimensión, la ofrece el propio Calvo-Sotelo (1990): 158. Cfr. Nogueira (2015): 74.

<sup>50</sup> Calvo-Sotelo (2003): 200.

el de consejero del Banco Urquijo<sup>51</sup>. La situación era similar a la de su antigua empresa: una mala condición financiera (vendía 2500 millones de pesetas al año sin obtener beneficio real<sup>52</sup>) que el ingeniero trató de revertir. Para ello utilizó una estrategia precisa: eran necesarias una expansión y una diversificación para que la empresa volviese a ser rentable y para ello había que comenzar políticas de absorciones<sup>53</sup>. Así se llegó en 1970 a la fusión con la Compañía Española de Minas Río Tinto, que dio lugar a la Unión Explosivos Río Tinto. A partir de entonces se continuaron las políticas de adquisiciones de otras empresas y el proceso de diversificación, especialmente en los sectores de plásticos y farmacéutico. En 1975 la empresa vendía 50 000 millones de pesetas, generaba 4000 millones y ganaba 2300<sup>54</sup>.

Con la formación técnica de un ingeniero de Caminos Calvo-Sotelo había dado el salto a la empresa privada planteando una estrategia de gestión basada en tres pilares: trabajo en equipo, fusiones y confianza en la técnica. En una conferencia coloquio celebrada en el Círculo de Economía de Barcelona, el 6 de febrero 1969, sintetizaba de esta manera su pensamiento al respecto:

Yo quiero confesar ante ustedes claramente mi fe en la razón y en la técnica como un producto de la razón aplicada; inmediatamente surgirá en el ánimo de algunos contradictores la palabra tecnócrata. Y bueno, palabras más gruesas tiene uno que oír en el ejercicio de la profesión. Sin embargo, creo que no es justo cargar peyorativamente el término tecnócrata, sobre todo cuando se aplica a alguien que simplemente cree en la razón y en la técnica [...]. Ciertamente, la invasión por los técnicos de los ámbitos políticos es un pecado grave que tiene consecuencias graves. Eso sí merece un nombre peyorativo de tecnocracia. Pero es que hay un pecado simétrico que no tiene todavía nombre pero que, a mi juicio, es tan grave por lo menos y es la invasión de los ámbitos técnicos por los hombres y criterios políticos. Se produce entonces un desorden muy grave<sup>55</sup>.

Esta época de consolidación empresarial coincidió con el afianzamiento de su interés por la política, probablemente convertido ya en vocación. Al igual que se evocó, páginas atrás, la trascendencia de las relaciones personales

---

<sup>51</sup> Puig Raposo y Torres Villanueva (2008): 312.

<sup>52</sup> Calvo-Sotelo (1990): 159.

<sup>53</sup> Gómez-Santos (1982): 151.

<sup>54</sup> Calvo-Sotelo (1990): 159.

<sup>55</sup> Nogueira (2015): 86-87.

en el contexto económico de los años cincuenta, Calvo-Sotelo fue tejiendo asimismo una red de contactos personales que más tarde le facilitaron su entrada en política.

Con este motivo comenzó a asistir en esa década a diversas reuniones de amigos con los que mantenía conversaciones sobre la actualidad. La ausencia de pluralidad política en el régimen otorgaba a estas relaciones un carácter particular y de cierta importancia. En general los participantes eran jóvenes católicos y monárquicos que veían con buenos ojos una salida dinástica a la dictadura. Calvo-Sotelo conocía a alguno de ellos por su común contacto con la Asociación Católica Nacional de Propagandistas, a cuyos círculos de jóvenes asistió, invitado por Juan Durán-Lóriga —quien a su vez fue conectado por Federico Silva Muñoz— y en los que desarrollaban actividades espirituales, culturales y literarias; de manera discreta, también se hablaba de política<sup>56</sup>.

Una de aquellas reuniones fue la *cena de los nueve*, en la que participaron inicialmente Federico Silva Muñoz, Alfonso Osorio, Jesús Fueyo, Torcuato Luca de Tena, Florentino Pérez Embid, Gonzalo Fernández de la Mora, José María Ruiz Gallardón, Fermín Zelada y el propio Leopoldo Calvo-Sotelo<sup>57</sup>. En esa misma época, en 1954, Calvo-Sotelo se convirtió en uno de los miembros fundadores de la Asociación Española para la Cooperación Europea (AECE), organización que tendría un relevante papel en los acontecimientos de Múnich, *el contubernio*, ocho años después<sup>58</sup>.

A finales de los años cincuenta participó en la formación de dos incipientes agrupaciones: el proyecto monárquico y liberal de la Unión Española, fundada en 1957 por Joaquín Satrustegui, Vicente Piniés y Antonio Fontán<sup>59</sup>; así como Acción Política, una de las primeras asociaciones (creada al calor del Estatuto promovido por José Solís en 1959), en la que participó junto a Federico Silva Muñoz, Pío Cabanillas, José Álvarez de Toledo, Juan Manuel Fanjul y Francisco Jiménez Torres<sup>60</sup>.

En contacto, así pues, con una serie de personas que tendrían un papel importante en el tardofranquismo y los inicios de la Transición, Calvo-Sotelo comenzó a posicionarse políticamente en los últimos años de la dictadura: entre 1967 y 1968 ocupó su primer cargo público como presidente de RENFE<sup>61</sup>. El ministro Federico Silva le ofreció el cargo. Sin embargo, apenas

<sup>56</sup> Silva Muñoz (1993): 42.

<sup>57</sup> Calvo-Sotelo (2003): 182. Cfr. Ruiz Gallardón (1977): 102.

<sup>58</sup> Satrustegui (1993): 15.

<sup>59</sup> Fontán (1996): 137.

<sup>60</sup> Álvarez de Miranda (1985): 69. Cfr. Silva Muñoz (1993): 272.

<sup>61</sup> Muñoz Rubio (1995): 103.

lo ocupó unos meses, pues pronto surgieron discrepancias entre sus criterios técnicos y las ideas del ministro<sup>62</sup>. Además, en 1971 obtuvo un puesto en las Cortes representando al sindicato de Industrias Químicas<sup>63</sup>.

Con todo ello no resultó extraño que, al final del régimen, su nombre estuviese bien situado para convertirse en miembro del primer Gobierno de la monarquía. Ocupó la cartera de Comercio hasta la llegada de Adolfo Suárez a la Moncloa, en julio de 1976, momento en el que pasó a desempeñar el cargo de ministro de Obras Públicas<sup>64</sup>. En 1977 renunció a su puesto para tratar de formar, junto con otras personalidades políticas, una coalición electoral que ofreciese una plataforma electoral al presidente Suárez de cara a las primeras elecciones democráticas tras la muerte de Franco. Nació así la Unión de Centro Democrático, de la que Calvo-Sotelo fue primer gestor de campaña y primer presidente de su grupo parlamentario en el Congreso. En febrero de 1978 fue designado ministro para las Relaciones con las Comunidades Europeas, un nuevo organismo creado por el presidente del Gobierno para iniciar la tan ansiada adhesión de España al Mercado Común. Un objetivo que, tras el paso de la dictadura a la democracia, parecía, por fin, posible.

#### IV. UN INGENIERO PARA UNA NEGOCIACIÓN

Este apartado se detiene en esta singular etapa política por tres razones distintas: en primer lugar, porque los conocimientos y el talante adquirido como ingeniero resultaron relevantes en su elección para esta cartera; en segundo, porque durante esa singladura puso en práctica algunos de los atributos propios de su condición de ingeniero: rigor, precisión, constancia, planificación, despliegue de los conceptos e ideas concebidos... Por último, porque a pesar de no culminar con éxito la tarea encomendada (cuando dejó el cargo en septiembre de 1980 todavía no se había cerrado la primera fase de la negociación) su paso por el ministerio supuso un punto de inflexión en su trayectoria: el ascenso hacia la presidencia del Gobierno.

---

<sup>62</sup> Gómez-Santos (1982): 159.

<sup>63</sup> Donde llegó a presidir la Comisión de Obras Públicas. Cfr. Gómez-Santos (1982): 157. También en los primeros años setenta mantuvo una cierta vinculación con Tácito, un grupo de personas unidas por el vínculo de la ACNdp, que, desde los medios de comunicación, trataba de ofrecer una salida reformista al régimen y entre cuyos miembros estaban Marcelino Oreja, Alfonso Osorio, Fernando Álvarez de Miranda u Óscar Alzaga, entre otros. Cfr. Barba (2001): 251.

<sup>64</sup> Ramos Melero (2002): 227.

Conviene situar la acción, por lo tanto, en las circunstancias que posibilitaron su nombramiento como ministro negociador dentro del contexto del acercamiento definitivo de España al Mercado Común. La relación de España con las Comunidades Europeas se desarrolló a lo largo de un proceso con fases bien diferenciadas que convergieron en la petición de adhesión realizada por el primer Gobierno democrático de la Transición, apenas un mes después de las elecciones de 1977<sup>65</sup>. Parecía entonces que España podía recuperar una posición que le correspondía por historia, geografía, política y economía, pero que le había sido vetada por razones políticas. Sin embargo, el proceso de adhesión se desarrolló de un modo lento y difícil: el *sí político* de los países comunitarios a la entrada española dio paso a una dura negociación técnica en la que cada sector económico del país fue analizado al detalle.

Para iniciar de forma oficial la negociación, el Gobierno de España decidió crear en febrero de 1978 el Ministerio para las Relaciones con las Comunidades Europeas, que pilotaría el proceso. Se configuró en realidad como un ministro sin cartera bajo la supervisión directa de la Moncloa. Su tarea era iniciar, desarrollar y llevar a cabo con éxito la entrada de España en la Comunidad Europea.

## 1. EL EQUIPO

El perfil técnico se mostró como una de las claves, no solo para la elección del titular, sino también para organizar el primer equipo negociador. No era el único requisito, pero la capacidad de dominar una materia técnica de la ya entonces complicada burocracia europea era un valor a tener en cuenta. En un primer momento las dudas del presidente del Gobierno se centraron precisamente en esos dos aspectos: el propio perfil que adoptase el cargo, así como la nómina de candidatos. Con respecto a estos, Adolfo Suárez barajó varios nombres: Calvo-Sotelo y Federico Mayor Zaragoza siempre estuvieron en la lista, en la que también figuraron Jaime Lamo de Espinosa, José Lladó, Rafael Calvo Ortega o Miguel Solano (embajador de España en Francia)<sup>66</sup>. Por otro lado, se debatía entre la elección de una persona de marcado carácter técnico, con contrastados conocimientos económicos; un diplomático experto en rela-

---

<sup>65</sup> Zaratiegui (2016).

<sup>66</sup> Entrevista con Raimundo Bassols. Madrid, 14 de diciembre de 2011. El embajador asegura que «Suárez siempre tuvo en la cabeza a Leopoldo Calvo-Sotelo». Por su parte, Marcelino Oreja considera que Calvo-Sotelo no hubiera aceptado ser secretario de Estado. Entrevista con Marcelino Oreja. Madrid, 16 de mayo de 2012.

ciones internacionales o bien un político, que subrayase la idea —primacía política sobre asuntos económicos— que el Gobierno español había venido repitiendo desde la misma petición de adhesión. Quizá la posibilidad menos atractiva era la de un funcionario, ya que una carencia en este sentido podía quedar suplida con un equipo que dominase los detalles al lado del negociador<sup>67</sup>. Otras características que se presumían de importancia eran un cierto conocimiento de idiomas, así como mano izquierda para lidiar con Gobiernos de diverso signo político<sup>68</sup>.

Leopoldo Calvo-Sotelo cumplía estos requisitos: combinaba la preparación técnica con la vocación política, y en su etapa como ministro de Comercio en el primer Gobierno de la monarquía había mantenido ya un primer contacto oficial con la Comunidad Europea<sup>69</sup>. En segundo lugar, los idiomas. Llegó a dominar con cierta fluidez varios de ellos: francés, alemán, italiano, portugués y, posteriormente, inglés<sup>70</sup>. Emprendió en edad temprana el aprendizaje del idioma alemán con la asistencia de una *Fräulein*<sup>71</sup>. Pronto se unió el francés, el idioma extranjero que sin duda mejor dominó en su vida adulta. El aprendizaje completo del inglés fue más tardío, aunque comenzó en plena juventud, cuando —de manera paralela a sus estudios de Ingeniería— colaboró con la *Revista Industrial y Fabril* de Vicente Olmo en la que, entre otras ocupaciones, tradujo artículos técnicos de autores foráneos. Sus frecuentes visitas al Portugal donde residía como embajador su suegro, reforzaron su destreza con el idioma portugués. Y, por último, la relación cordial con los partidos políticos, que mantenía como presidente del grupo parlamentario centrista desde las elecciones de junio de 1977.

Tras su nombramiento, el nuevo ministro formó un equipo pequeño en número, pero compacto. No era la primera vez que emprendía un proyecto desde cero, que tenía que formar un grupo de trabajo en torno a su persona; lo había hecho —como se mencionó más arriba— en Perlofil. El elemento más destacado aquí nuevamente es el perfil técnico de sus integrantes. Le

---

<sup>67</sup> Informe del Ministerio de Asuntos Exteriores: «Órgano Administración española para negociación adhesión a CEE», Madrid, 11 de octubre de 1977. AMAE (Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores), 16956bis.

<sup>68</sup> Informe de Daniel de Busturia: «Elementos para la elaboración de una estrategia de presentación de la candidatura española de adhesión a las Comunidades Europeas». Bruselas, 14 de junio de 1977. AMAE, 12558.

<sup>69</sup> Calvo-Sotelo (1990): 145.

<sup>70</sup> Gómez Santos (1982): 20 y Arias (2012): 115.

<sup>71</sup> Siles (2010): 479.

fueron asignados veinticinco funcionarios del más alto nivel de la Administración<sup>72</sup>, expertos en las diversas materias que se consideraban vitales para la negociación con la Comunidad, adscritos a los diferentes ministerios del Gobierno, así como diplomáticos. Con ello se conseguía, por un lado, la representación de toda la Administración en un asunto que se consideraba prioritario y esencial —en el que todos querían estar de alguna manera presentes— y, por otro, se aseguraba también el conocimiento de los asuntos técnicos clave de la negociación con la experiencia acumulada en los diferentes ministerios de origen.

Dada la configuración del equipo, es razonable deducir que pronto en la Trinidad (palacio situado en la calle Silvela de Madrid, que sirvió de sede del Ministerio) fueron conscientes de que, si bien la última palabra podía ser política, la negociación se iba a encauzar por derroteros técnicos. Los intereses de los otros países iban a prevalecer sobre las expectativas históricas de un país como España, necesitado del reconocimiento y la equiparación con los países comunitarios. Existió en el Gobierno español un punto de decepción ante esa realidad<sup>73</sup>, que fue de mayor calibre en el propio presidente Suárez, quien no llegó a entender con toda la hondura la posición de unos países que oficialmente bendecían la entrada de España, pero que realmente iban poniendo sucesivos impedimentos a su anclaje europeo. Esta decepción, su interés primordial por las cuestiones internas y su conocida carencia con los idiomas hizo que el presidente delegase todos los detalles en la persona de su ministro Calvo-Sotelo, que trató, sin demasiado éxito, de involucrar al presidente en una negociación larga y tediosa<sup>74</sup>. En la tabla 4 se refleja la composición del primer equipo negociador.

TABLA 4. *Configuración del equipo inicial del Ministerio para las Relaciones con las Comunidades Europeas*

<i>Nombre</i>	<i>Cargo</i>	<i>Procedencia</i>
Leopoldo Calvo-Sotelo	Ministro	Ministro de Obras Públicas. Presidente grupo parlamentario UCD. Asesor del presidente del Gobierno.

.../...

<sup>72</sup> Calvo-Sotelo (1990): 147

<sup>73</sup> Bassols (1995): 7 y Juliá (2008): 146.

<sup>74</sup> Calvo-Sotelo (2005): 45-46. Oreja confirma que Suárez delegó, también en su caso, la política exterior. Entrevista con Marcelino Oreja. Madrid, 16 de mayo de 2012.

.../...

<i>Nombre</i>	<i>Cargo</i>	<i>Procedencia</i>
Matías Rodríguez Inciarte	Secretario general	Funcionario del Cuerpo de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado. Secretario general técnico del Ministerio de Economía.
Luis Sánchez Merlo	Secretario general técnico	Asesor del ministro de Comercio y Turismo, Juan Antonio García Díez.
Gabriel Ferrán Alfaro	Secretario técnico	Diplomático. Subdirector general de Organismos de Integración de Europa (Ministerio de Asuntos Exteriores).
Pablo Benavides Salas	Jefe de Gabinete	Diplomático. Consejero en la Misión de España ante las Comunidades Europeas.
José Luis Martínez	Jefe de prensa	Redactor-jefe de <i>EFE</i> .
Pedro Solbes Mira	Asesor	Técnico comercial del Estado. Consejero comercial, en la Misión de España ante las Comunidades Europeas.
Daniel de Busturia Jimeno	Asesor	Funcionario desde 1968 de la Dirección General de Industria en la Comisión Europea. Jefe de la Delegación para temas de la CEE del Consejo Superior de Cámaras de Comercio.
Carlos Díaz Eimil	Vocal asesor	Jefe del Servicio de Análisis Estadísticos del Ministerio de Agricultura.
Juan Zurdo Ruiz-Ayúcar	Vocal asesor	Inspector Técnico-Fiscal del Estado. Miembro de la Delegación española, del Ministerio de Hacienda ante la OCDE.
Carlos Muñoz Betemps	Vocal asesor	Funcionario del Cuerpo de Inspectores de Aduanas e Impuestos Especiales. Consejero de la Misión de España ante la CEE.
Emilio Bonet Marco	Vocal asesor	Técnico de Aduanas.

.../...

.../...

<i>Nombre</i>	<i>Cargo</i>	<i>Procedencia</i>
Fernando Gasalla Dapena	Vocal asesor	Funcionario del Cuerpo de Intervención y Contabilidad del Estado.
Carlos Díaz Húder	Vocal asesor	Consejero comercial de la Embajada de España en Varsovia.
Rafael González-Gallarza	Vocal asesor	Funcionario del Cuerpo Técnico de Administración Civil. Secretario general técnico del Ministerio de Justicia.
Luis Fernández-Cid de Temis	Vocal asesor	Cuerpo Técnico de la Administración Civil del Estado. Agregado de información y turismo en la embajada de España en París.
Enrique González Sánchez	Asesor técnico	Diplomático.
Carlos Fernández-Lerga Garralda	Asesor contratado	Abogado.
Juan María Nin Génova	Director de Programas	Economista y Abogado del Estado.
Alfredo Sánchez Bella y Carswell	No especificado	Economista y Abogado del Estado.
Julio Blanco	No especificado	No especificado.

*Fuente:* elaboración propia en base a la documentación del Ministerio para las Relaciones con las Comunidades Europeas: Memoria presupuesto Ministerio para las Relaciones con las Comunidades Europeas. ALCS Relaciones con la CEE, caja 51, exp. 8<sup>75</sup>.

La tarea principal encomendada era iniciar y llevar a cabo la negociación para la adhesión a la CEE. Desde un primer momento, se planteó una doble estrategia. Por un lado, una vertiente interna y, por otro, una externa, de la que se ocupa este artículo<sup>76</sup>.

<sup>75</sup> Como se puede apreciar, ninguna mujer se incorporó al equipo negociador. Formaban parte del personal auxiliar, entre otras personas, Lucila Martín e Isabel González de Uriarte Carrión.

<sup>76</sup> Nota para el presidente del Gobierno, 26 abril 78. ALCS Relaciones con la CEE, caja 57, exp. 2.

## 2. LA ESTRATEGIA DE NEGOCIACIÓN

La vertiente externa se enfocaba, en primer lugar, hacia la relación con los organismos comunitarios. Y, en segundo, hacia los contactos bilaterales con cada uno de los nueve miembros que por entonces conformaban el Mercado Común y que, en último término, marcaban la decisión y el ritmo de la entrada española. El equipo negociador trató de poner en marcha la negociación lo más rápidamente posible. El objetivo no podía ser otro que la adhesión total, en igualdad de condiciones con otros países, en un calendario de tiempo razonable —que se estimó siguiendo los plazos de la primera ampliación comunitaria en 1973—. Hasta el momento de la adhesión la relación entre España y la CE seguiría marcada por el Acuerdo de 1970, que había supuesto notables beneficios económicos para el país y que, por ello, se convirtió en una notable baza negociadora<sup>77</sup>.

A pesar de la posición favorable de los países comunitarios, tras la petición oficial de adhesión por parte de España en julio de 1977, la negociación se encauzó pronto hacia las cuestiones técnicas. La Comunidad Europea debía emitir un dictamen para valorar si resultaba viable abrir o no la negociación. Para poder tomar la decisión entregó a España, en marzo de 1978, unos cuestionarios sobre la economía española con los que poder hacerse cargo de la situación global del país candidato y su posibilidad de acoplarse al resto de economías de los países miembros<sup>78</sup>.

TABLA 5. *Cuestionarios enviados por la CE al Ministerio para las Relaciones con las CEE*

<i>Cuestionarios</i>	
1. Problemas en el ámbito de la estadística	11. Agricultura
2. Problemas aduaneros	12. Pesca
3. Movimientos de capitales	13. Ciertos aspectos institucionales del mercado de valores mobiliario de España
4. Política monetaria y de cambio	14. Sector bancario

<sup>77</sup> Arroyo Ilera (1991): 36-37.

<sup>78</sup> Viaje del Sr. ministro a Bruselas, 7-9 marzo 1978. ALCS Relaciones con la CEE, caja 71, exp. 14.

<i>Cuestionarios</i>	
5. Flujo financiero	15. Sistema fiscal
6. Finanzas públicas	16. Seguros españoles
7. Sector industrial	17. Problemas regionales españoles
8. Problemas contenidos en el cuadro de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado de la CEE y 66 del Tratado CECA	18. Problemas en el campo de la CECA y el EURATOM
9. Monopolios nacionales de carácter comercial	19. Problema energético nuclear y a la situación de aprovisionamiento de la energía nuclear
10. Campo social	20. Transportes

*Fuente:* «Avis: Espagne. Liste des questionnaires à soumettre aux autorités espagnoles». ALCS, Relaciones con la CEE, caja 62, exp. 9.

Leopoldo Calvo-Sotelo mostró en este punto una notable capacidad de análisis de la situación y de la estrategia que seguir. Sus conocimientos de ingeniero y la experiencia de gestión empresarial relucieron en estos momentos previos a la negociación. Su idea principal era adelantarse, anticiparse a los intereses de los países comunitarios, puesto que era a España la que le urgía una entrada rápida en la Comunidad que no frustrase el entusiasmo euro-peísta que se apreciaba en el país.

Por ello no solo decidió contestar a los cuestionarios en el menor tiempo posible, sino implicar a toda la Administración española (cada departamento en los aspectos relativos a sus competencias). Con ello pretendía, por un lado, unificar la visión española. Para ello se centralizaría toda la información que se enviaría a Bruselas para asegurar así en el Ministerio para las Relaciones con las Comunidades Europeas la interlocución única por parte del Gobierno de España. Por otro lado, esperaba tener muy pronto una visión completa, y a la vez pormenorizada, de la economía española, que podía servir para adelantarse a las cuestiones que en su día se planteasen dentro de la negociación, bien aquellas en las que la economía española fuera fuerte, bien aquellas en las que tuviese una posición debilitada en relación con los países del Mercado Común. La herramienta que se usó para su proyecto fue la creación de grupos de trabajo, en los que estuviesen representados tanto el Ministerio como los otros departamentos. El ministro envió una circular a todos sus compañeros de Gabinete explicándoles el plan y proponiéndoles la creación

de los grupos<sup>79</sup>. La respuesta fue positiva y se crearon de forma casi inmediata: en abril comenzaron a desarrollarse las primeras reuniones de cada uno de ellos<sup>80</sup>.

El resultado de esta estrategia, en la que el factor técnico prevalecía, funcionó. España pudo enviar la respuesta a los cuestionarios en un tiempo satisfactorio, a finales del mes de mayo. Dado su buen funcionamiento y en vistas a la posibilidad de iniciar la negociación en cuanto la Comunidad lo aprobase, se decidió la creación de unos nuevos grupos de trabajo. Con ello el ministro pretendía afrontar con garantías aquellas cuestiones que parecían más importantes y problemáticas, así como aquellas otras que no habían sido tratadas de manera suficiente en los cuestionarios. Siguiendo el mismo procedimiento que unos meses antes, en julio se organizó la estructura, compuesta en esta ocasión de dieciséis grupos, y en septiembre comenzaron sus reuniones<sup>81</sup>.

La Comunidad, por su parte, publicó el dictamen vinculante el 29 de noviembre de 1978 mostrando la viabilidad de la candidatura española. Y así, el 5 de febrero de 1979 la negociación dio comienzo en Bruselas.

Desde el inicio de la negociación, Calvo-Sotelo intensificó la estrategia de la anticipación. Con el tiempo ganado con los grupos de trabajo, a España le interesaba poner ya sobre la mesa los temas de la negociación e ir cerrando capítulos.

La realidad sería, en cambio, diferente. Tanto en la forma de llevar a cabo la negociación como en el ritmo. Desde el mismo mes de febrero de 1979 la Comunidad estableció un nuevo esquema que no se había aplicado en las anteriores ampliaciones, dividiendo la negociación en dos fases. La primera, la *visión de conjunto*, en la que ambas partes analizarían conjuntamente todos los sectores económicos de España y su situación frente a los de la Comunidad; y una segunda fase en la que ya se podría negociar capítulos específicos y cerrarlos. Desde el Ministerio se opusieron con toda rotundidad a este esquema al considerar que esa visión inicial ya estaba realizada a través de los cuestionarios y el dictamen<sup>82</sup>. Sin embargo, fue imposible modificar el

---

<sup>79</sup> «Al comenzar nuestra colaboración no quisiera ceder a la tentación de subrayar la importancia de mi asignatura; pero sí debo insistir en la conveniencia de que avancemos rápidamente en la contestación a los cuestionarios, para despachar cuanto antes esta etapa previa del Dictamen». Por ejemplo, Carta a Marcelino Oreja, ministro de Asuntos Exteriores, 13 de marzo de 1978. ALCS Relaciones con la CEE, caja 58, exp. 1.

<sup>80</sup> Calendario reuniones de grupos de trabajo. ALCS Economía, caja 4a, exp. 52.

<sup>81</sup> Informe sobre el estado actual de los trabajos de preparación de las negociaciones (II). Diciembre 1978. ALCS Relaciones con la CEE, caja 63, exp. 3.

<sup>82</sup> Nota Sr. ministro: Viaje Lorenzo Natali [vicepresidente de la Comisión Europea encargado de las ampliaciones] a España. Temas a tratar. Madrid, 13 de junio de 1979. ALCS Relaciones con la CEE, caja 55, exp. 11.

esquema de la negociación. En cuanto al ritmo, el resultado fue similar. El influjo francés, que temía la competencia agrícola española, hizo que los temas más importantes se dejaran para el final: la propia agricultura, la pesca y la cuestión del presupuesto. España trató de acelerar los tiempos y llegó a realizar estudios unilaterales sobre estas cuestiones, pero no consiguió variar la postura comunitaria. Cuando se cumplía un año del inicio de la negociación, en febrero de 1980, se habían llevado a cabo siete sesiones negociadoras, pero los temas más delicados seguían sin analizarse de forma conjunta<sup>83</sup>. La situación se volvió aún más delicada en junio de 1980. El presidente de la República Francesa, que se enfrentaba a unas elecciones generales en apenas un año, pronunció un discurso en el que solicitaba una pausa en la negociación. La Comunidad debía solucionar primero sus problemas internos y, solo entonces, ampliarse.

La noticia, no por esperada menos temida, supuso un duro golpe para el equipo negociador español. Se inició entonces, respaldada por toda la Administración española, una campaña diplomática sobre el resto de países comunitarios para que hiciesen rectificar la postura francesa<sup>84</sup>. El resultado no fue el previsto, pero resultó la última muestra de pragmatismo por parte del ingeniero negociador, Calvo-Sotelo. Sin haber cerrado la primera fase de la negociación, se abrió la segunda, con la posibilidad de ir cerrando, al menos, alguno de sus capítulos.

A pesar de que el equipo encabezado por Calvo-Sotelo no pudo concluir las negociaciones para la adhesión a la CEE, las complicadas circunstancias internas de la Comunidad, la crisis económica que padecía todo el continente y el haber conseguido poner en marcha todo el proceso, equilibraron la visión sobre su gestión. La faceta negociadora de Calvo-Sotelo, en la que había puesto en práctica alguno de los principios formativos que había adquirido en la Escuela de Caminos (las materias técnicas, la precisión en los análisis) y otros que había desempeñado asimismo en la empresa privada (la capacidad de gestión, el trabajo en equipo), habían resultado bien visibles. Por ello, cuando Adolfo Suárez remodeló su Gobierno en septiembre de 1980 se convirtió en la figura emergente. De ejercer (desde el punto de vista de la jerarquía administrativa) como un ministro sin cartera adjunto a la presidencia del Gobierno, pasó a figurar como vicepresidente económico. Parecía que el presidente, sin obviar otras razones, estaba satisfecho con su tarea como

---

<sup>83</sup> Nota Sr. ministro: Sesiones de negociación, 13 de mayo de 1980. ALCS Relaciones con la CEE, caja 64, exp. 3.

<sup>84</sup> Carta de Leopoldo Calvo-Sotelo al presidente del Gobierno, 26 de junio de 1980. ALCS caja 100, exp. 1.

ministro negociador. Y pocos meses después, en febrero de 1981, con la renuncia de Suárez, Calvo-Sotelo se convirtió en presidente del Gobierno. Un ascenso meteórico.

## V. CONCLUSIONES

Desde hace más de un siglo los ingenieros han tenido un notable papel en la historia de la Administración y del poder en España. Su idiosincrasia particular, su espíritu colectivo se ha mantenido prácticamente inalterado hasta el presente. Donde en cambio se ha apreciado una cierta evolución ha sido en su consideración social y profesional. En el caso concreto de la ingeniería de caminos, desde el siglo XIX hasta bien entrado el XX su historia va ligada a la Administración. Se aprecia en la autonomía de la Escuela, desligada del resto de facultades y titulaciones académicas; en su dependencia orgánica del Ministerio de Obras Públicas, y en la promoción directa de sus titulados en funcionarios del Estado. Los ingenieros que salían de la Escuela de Caminos parecían destinados al trabajo dentro de los organismos del Estado. Sin embargo, las necesidades técnicas de la época, que exigían el aumento del número de ingenieros; las dificultades objetivas del ingreso en la Escuela, y las peticiones de otras titulaciones para vincularse o asimilarse a las realidades de las escuelas técnicas hicieron que el Gobierno se plantease en varias ocasiones durante la década de los años cincuenta del siglo pasado una reforma de las enseñanzas técnicas. De modo paralelo comenzaba a apreciarse el deseo de algunas empresas, las más vinculadas a la actividad industrial, de contar entre sus filas con personal técnico cualificado y de prestigio, de modo principal los ingenieros.

Aunque en su momento seguía siendo un ejemplo minoritario, la trayectoria de Leopoldo Calvo-Sotelo, el último ingeniero que ha llegado a la presidencia del Gobierno, encaja con este perfil. Tras un notable rendimiento académico durante su época de estudiante, fue reclutado por el Banco Urquijo para integrarse en el Servicio de Estudios Industriales. Su vinculación con la entidad será entonces definitiva, solo interrumpida por sus años de actividad en la vida política española. Calvo-Sotelo no es el único ejemplo en su promoción: otros compañeros comenzaron pronto su andadura en empresas privadas, aunque la mayoría de ellos trabajaron de forma prioritaria al servicio del Estado. El caso de Calvo-Sotelo resulta igualmente interesante porque, a pesar de que nunca ejerció como ingeniero, siempre se sintió muy vinculado a sus orígenes académicos. El prestigio de la ingeniería y su preparación técnica, en la que destacaron también las asignaturas profesionalizantes, pudo ser determinante para su entrada en el Urquijo.

Tras su paso por el Servicio de Estudios Industriales, se convirtió en uno de los gerentes más jóvenes de España y reflató una de las empresas a las que se había dado el visto bueno en el Servicio. Con Perlofil el futuro presidente puso en práctica buenas dosis de visión técnica y de gestión. La empresa supuso un reto de carácter singular. Había que reorganizar su estructura y sanear sus finanzas, para todo lo cual afrontó la formación de un nuevo equipo de trabajo, de su plena confianza. La experiencia fue positiva. Algo similar vino a ocurrir años después cuando, en 1978, se encontró en la coyuntura de crear desde cero un nuevo departamento ministerial con su equipo correspondiente. Resulta significativo que ambas experiencias fueron, a su juicio, las más gratificantes desde el punto de visto laboral y político respectivamente.

Tras Perlofil la carrera del ingeniero reconvertido en hombre de industria dio un paso más allá al hacerse cargo de un proyecto de la envergadura de Explosivos Río Tinto y convertirse en consejero delegado del Banco Urquijo. También Explosivos sufría una difícil situación económica a su llegada y, de igual modo, el balance cuando dejó el puesto era ciertamente satisfactorio.

Las inquietudes políticas de Calvo-Sotelo discurrieron de forma paralela a su trayectoria industrial. Se fue moviendo en círculos de personalidades que más adelante tendrían un papel destacado en la Transición española y él mismo dio sus primeros pasos en la vida pública en su breve etapa al frente de RENFE y en su elección como procurador en Cortes. En cualquier caso, no resultó extraño que en el primer Gobierno de la monarquía tras la muerte de Franco fuese nombrado ministro.

El punto clave de su trayectoria política se produjo, en cambio, tres años después. Calvo-Sotelo, que había participado en el proceso interno de Transición a la democracia, haría lo propio en la transición exterior, el proceso por el que España trataba de unirse a los organismos internacionales que habían sido vetados en tiempos de la dictadura. En 1978 fue elegido primer ministro para las Relaciones con las Comunidades Europeas. Desde este puesto iba a tratar de conseguir la adhesión de España al Mercado Común. En la historia del acercamiento de España a la CEE se mezclan esperanza, temor, oportunidades y dificultades. La posibilidad real, por vez primera desde los Tratados de Roma, de conseguir un objetivo largamente ansiado por la sociedad, los sectores económicos y el Gobierno español, sufrió un baño de realismo con el largo proceso de negociación, que se desarrolló oficialmente entre 1979 y 1985. Las seguridades políticas de que España cumplía los requisitos para la entrada se enfrentaron con las estadísticas y los datos económicos, que en algunos sectores y con algunos países parecían ofrecer más puntos de competencia que complementarios. Resulta indiscutible que alguna de las características que habían marcado su formación como ingeniero y otras que él

mismo citaba como fundamentales en su aportación a la vida pública, influyeron para su elección. La formación técnica aparecía como decisiva para afrontar con garantías la negociación. Asimismo, su conocimiento de Europa, a donde había viajado en decenas de ocasiones por motivos profesionales, fue clave.

En los primeros compases de su nombramiento destacó su habilidad para formar equipos de trabajo y para orientar hacia los aspectos clave de la negociación su composición: con expertos en algunas de las materias que aparecían pronto sobre la mesa compartida con los comunitarios. Otra de sus capacidades y de su visión ingenieril se aprecia en la forma de establecer la negociación, con la idea de anticipación. A España era a la que verdaderamente le interesaba alcanzar el objetivo cuanto antes, por lo que había que avanzar todo el terreno que se pudiese, incluso antes del inicio oficial de la negociación. Desde esta perspectiva se entiende la creación de grupos de trabajo, primero, y el empeño por sacar adelante los temas más conflictivos después, una vez iniciada en febrero de 1979 la negociación oficial.

Calvo-Sotelo no tuvo éxito en su tarea como ministro negociador, ya que no consiguió la adhesión. El *giscardazo* supuso que alguno de los temas más polémicos de la negociación, como las cuestiones agrícolas o los presupuestos, no se hubiesen empezado a negociar a la altura de septiembre de 1980. Sin embargo, la percepción de su trabajo fue buena, como muestra su ascenso inmediatamente después a la vicepresidencia económica y a la presidencia del Gobierno. El resto de su trayectoria es historia, si bien es cierto que la figura de *tecnócrata*, que él reivindicaba como la necesaria formación técnica en la clase política, así como la consiguiente implicación de otros sectores distintos de los tradicionales en el Gobierno del Estado, le acompañaron durante el resto de su vida política.

### Bibliografía

- Alarcón, E. y Martínez-Val, J. M. (2010). La biblioteca de matemáticas y física. En P. Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín (ed). *Leopoldo Calvo-Sotelo, un retrato intelectual*. Madrid: Fundación Ortega Marañón-Marcial Pons.
- Alted, A. (1991). Bases políticas, ideológicas y jurídicas de la universidad franquista durante los ministerios de Sainz Rodríguez y primera época de Ibáñez Martín (1938-1945). En J. J. Carreras y M. A. Ruiz Carnicer (eds.). *La Universidad española bajo el régimen de Franco*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico.
- Álvarez de Miranda, F. (1985). *Del «contubernio» al consenso*. Barcelona: Planeta.
- Arias, I. (2012). *Los presidentes y la diplomacia*. Barcelona: Plaza & Janés.
- Arroyo Illera, F. (1991). *El reto de Europa. España en la CEE*. Madrid: Síntesis.

- Baldó, M. (2002). Las universidades durante la República y el régimen de Franco (1931-1975). En J. Busqueta y J. Pemán (coords). *Les universitats de la Corona d'Aragó abir i avui* (pp. 399-535). Barcelona: Portic.
- Barba, D. (2001). *La oposición durante el franquismo, 1. La Democracia Cristiana*. Madrid: Ediciones Encuentro.
- Barciela, C. (2002). La guerra civil y el primer franquismo. En F. Comín, M. Hernández y E. Llopis (eds). *Historia económica de España, siglos X-XX*. Barcelona: Crítica.
- , López, I., Melgarejo, J. y Miranda, J. (2001). *La España de Franco (1939-1975)*. Economía. Madrid: Síntesis.
- Bassols, R. (1995). *España en Europa. Historia de la adhesión a la CE, 1957-85*. Madrid: Política Exterior.
- Cabrera, M. y Del Rey, F. (2011). *El poder de los empresarios. Política y economía en la España contemporánea (1875-2010)*. Barcelona: RBA.
- Calavera, J. (2009). Leopoldo Calvo-Sotelo, Ingeniero de Caminos. En VV. AA.: *Con Leopoldo Calvo-Sotelo en Ribadeo*. Ribadeo: Ayuntamiento de Ribadeo.
- Calvo-Sotelo, L. (1990). *Memoria viva de la Transición*. Barcelona: Plaza & Janés.
- (1993). Lección un día por semana. *El Ciervo*, 507-509, 6-7.
- (2003). *Pláticas de familia*. Madrid: La Esfera de los libros.
- (2005). *Sobre la Transición Exterior*. Madrid: Real Academia de Ciencias Morales y Políticas.
- Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín, P. (2010) (ed). *Leopoldo Calvo-Sotelo, un retrato intelectual*. Madrid: Fundación Ortega Marañón.
- Camprubí, L. (2017). *Los ingenieros de Franco. Ciencia, catolicismo y Guerra Fría en el Estado franquista*. Barcelona: Crítica.
- Carreño, A. y López, P. (2000). *Ingenieros de caminos en el Congreso de los Diputados*. Madrid: Congreso de los Diputados.
- Delgado, L., Martín de la Guardia, R. y Pardo Sanz, R. (eds.) (2016). *La apertura internacional de España: entre el franquismo y la democracia, 1953-1986*. Madrid: Sílex.
- Duprez, J. M., Grelon, A. y Marry, C. (1991). Les ingénieurs des années 1990: mutations professionnelles et identité sociale. *Sociétés Contemporaines*, 6, 41-64. Disponible en: <https://doi.org/10.3406/socco.1991.997>.
- Ferrandis, J. A. (2012). Los ingenieros militares en el siglo XIX. *Revista de Historia Militar*, 1, 99-136.
- Ferri, M. (2015). *El Ejército de la paz. Los ingenieros de caminos en la instauración del liberalismo en España (1833-1868)*. Valencia: Universidad de Valencia.
- Folguera, P. (2003). Tres generaciones de ingenieros. En P. Folguera (dir.) *El mundo del trabajo en RENFE: historia oral de la infraestructura*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Forner, S. (2012). *España y Europa: a los veinticinco años de la Adhesión*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Fontán, A. (1996). *Los monárquicos y el régimen de Franco*. Madrid: Editorial Complutense.
- García Crespo, G. (2015). *Los empresarios y Europa. Las organizaciones patronales ante la adhesión de España a la CEE (1962-1986)* [tesis doctoral]. Universidad Autónoma de

- Barcelona. Disponible en: [https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2015/hdl\\_10803\\_378843/ggclde2.pdf](https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2015/hdl_10803_378843/ggclde2.pdf).
- Gómez Santos, M. (1982). *Conversaciones con Leopoldo Calvo-Sotelo*. Barcelona: Planeta.
- González Fernández, A. (2012). Una esperanza acongojada: los empresarios españoles y portugueses ante el ingreso en la CEE. *Hispania*, 72 (242), 699-722. Disponible en: <https://doi.org/10.3989/hispania.2012.v72.i242.384>.
- Juliá, S. (2008). España en Europa. En J. Fontana y R. Villares (dirs.). *Historia de España vol. 11*. Madrid: Crítica; Marcial Pons.
- Lafuente del Cano, J. (2017). *Leopoldo Calvo-Sotelo y Europa*. Madrid: Sílex.
- Lebón, C. y Sánchez Lissen, R. (2000). Gabriel Rodríguez: un combativo economista liberal en el último tercio del siglo XIX español. En E. Fuentes Quintana (ed). *Economía y economistas españoles, vol. 4*. Barcelona: Galaxia Gutenberg-Círculo de Lectores.
- Maluquer de Motes, J. (2014). *La economía española en perspectiva histórica*. Barcelona: Pasado y Presente.
- Martín Rodríguez, M. (2007). La Economía Política en la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1855-1936. En C. Orduña (ed.). *Lecciones de Economía Matemática*. Madrid: Fundación de las Cajas de Ahorros.
- Martykánová, D. (2007). Por los caminos del progreso. El universo ideológico de los ingenieros de caminos españoles a través de la *Revista de Obras Públicas* (1853-1899). *Ayer*, 68, 193-219.
- (2009). Les fils du progrès et de la civilisation: Les ingénieurs des travaux publics en Espagne aux XVIIIe et XIXe Siècles. *Quaderns d'Història de l'Enginyeria*, 10, 251-270.
- (2016). Remover los obstáculos. Los ingenieros de caminos españoles y sus visiones del Estado durante la segunda mitad del siglo XIX. *Historia y Política*, 36, 49-73. Disponible en: <https://doi.org/10.18042/hp.36.03>.
- (2018). Global Engineers: professional trajectories of the Graduates of the École des Arts et Manufactures (1830s-1920s). En D. Pretel y L. Camprubí (eds). *Technology and Globalisation*. Cham: Palgrave Macmillan. Disponible en: [https://doi.org/10.1007/978-3-319-75450-5\\_4](https://doi.org/10.1007/978-3-319-75450-5_4).
- Muñoz Rubio, M. (1995). *RENFE (1941-1991): Medio siglo de ferrocarril público*. Madrid: Ediciones Luna.
- Nogueira, A. (2015). *El nuevo Estado Industrial en España: La profesionalización de los directores de empresa durante el desarrollismo* [tesis doctoral]. Universidad Complutense de Madrid. Disponible en: <https://eprints.ucm.es/40726/>.
- Pan-Montojo, J. (2005). *Apostolado, profesión y tecnología. Una historia de los ingenieros agrónomos en España*. Torrelodones, Madrid: B&H.
- Pelaz López, J. V. y Díez Miguel, D. (2018). El Gobierno de Leopoldo Calvo-Sotelo o el eslabón perdido de la Transición. *Ayer*, 109, 325-348.
- Pereira, J. C. (2010). *La política exterior de España de 1800 hasta hoy: historia, condiciones y escenarios*. Barcelona: Ariel.
- Pérez López, P. (2014). El lector que presidió el Gobierno. *Nueva Revista de Política, Cultura y Arte*, 147, 43-53.
- y Lafuente del Cano, J. (2014). Leopoldo Calvo-Sotelo y la transición exterior: la prioridad europea. *Arbor*, 190 (769), 169. Disponible en: <https://doi.org/10.3989/arbor.2014.769n5008>.

- Puig Raposo, N. y Torres Villanueva, E. (2008). *Banco Urquijo. Un banco con historia*. Madrid: Turner.
- Ramos Melero, R. (2002). El camino de España hacia la Unión Europea (1975-2001). *TST*, 2, 227-265.
- Ruiz Gallarón, J. M. (1977). Florentino. En *Florentino Pérez Embid: homenaje a la amistad*. Barcelona: Planeta.
- Sáenz Ridruejo, F. (1990). *Los ingenieros de caminos en el siglo XIX*. Madrid: Turner.
- (1993). *Los ingenieros de caminos*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Satrústegui, J. (ed.) (1993). *Cuando la Transición se hizo posible. El contubernio de Múnich*. Madrid: Tecnos.
- Siles, J. (2010). No me podrán quitar el dolorido sentir. En P. Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín (ed). *Leopoldo Calvo-Sotelo, un retrato intelectual*. Madrid: Fundación Ortega Marañón-Marcial Pons.
- Silva, M. (coord.) (2004). *Técnica e ingeniería en España*. Zaragoza: Real Academia de Ingeniería.
- Silva Muñoz, F. (1993). *Memorias políticas*. Barcelona: Planeta.
- Velasco, C. (1984). El «ingenierismo» como directriz de la política económica durante la autarquía (1936-1951). *Información Comercial Española*, 606, 97-106.
- Zaratiegui, J. M. (2016). Las presiones políticas y empresariales en el marco del proceso de negociación para la entrada de España en la Comunidad Económica Europea (c. 1962-1968). *Investigaciones de Historia Económica*, 12, 181-190. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.ihe.2015.05.003>.