

en **30** años

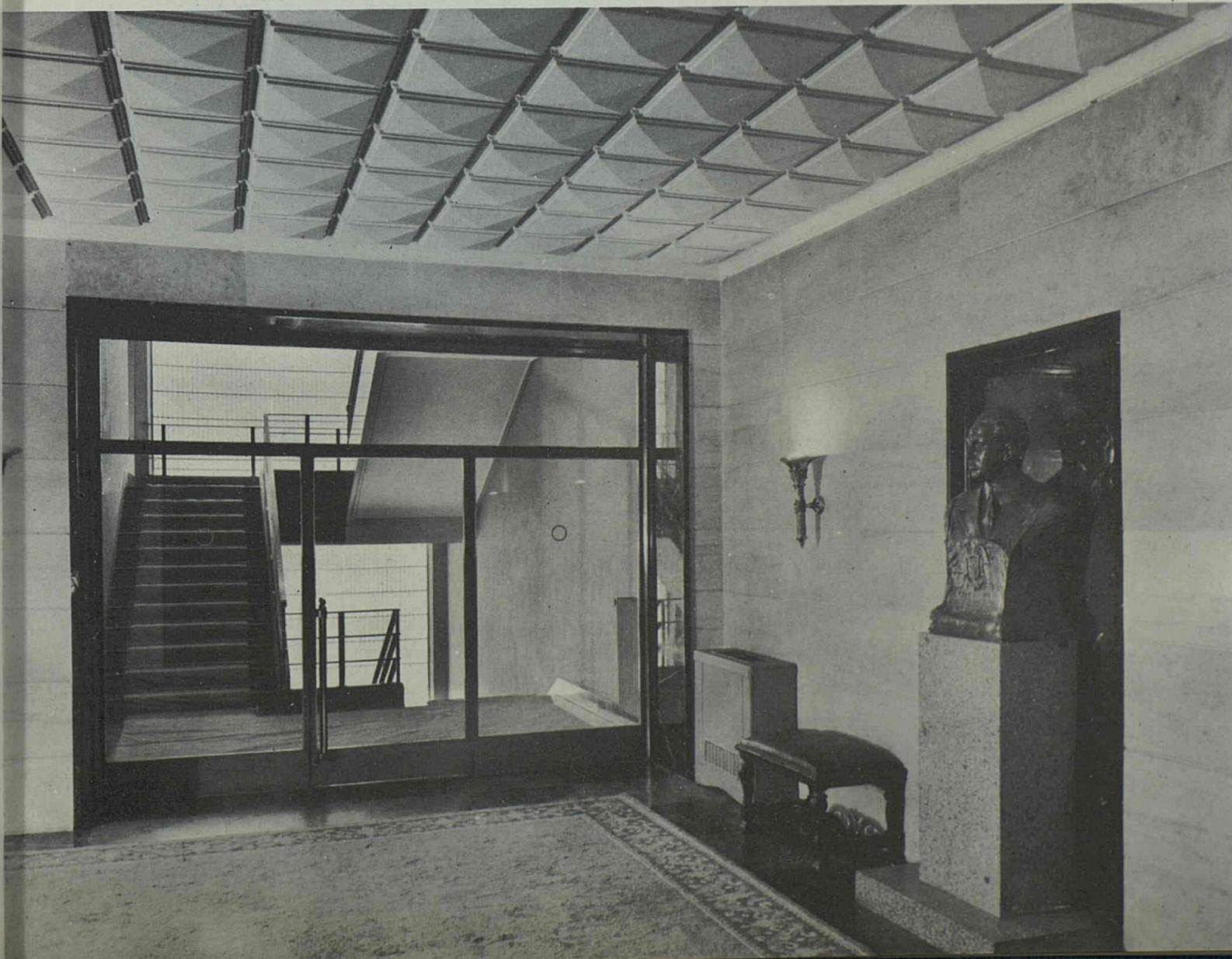
Estos treinta años de vida de la CAMPSA pueden dividirse en tres períodos perfectamente definidos.

El primero de ellos desde 1.º de enero de 1928 al 18 de julio de 1936; ocho años de labor de organización y totalmente constructiva.

Dividida España en 18 de julio de 1936, puede considerarse como un segundo período bien delimitado para CAMPSA hasta el 1 de abril de 1939. Período en que se sufrieron las dolorosas e inevitables pérdidas, tanto en personal como en material, en ambas zonas, destruyéndose, a veces, lo que el día anterior se había terminado de construir.

Marca exactamente el tercer período la labor de total reconquista y reconstrucción española, desde el 1.º de abril de 1939 hasta 31 de diciembre de 1957 en que se cumple nuestro 30 aniversario; CAMPSA ha asentado firmemente los cimientos de sus primeros tiempos bajo el actual Régimen español, realizando su labor máxima, tanto respecto a la reparación de los daños habidos durante la guerra, como en la ampliación de instalaciones y elementos auxiliares, para poder atender los elevados aumentos en los consumos de productos petrolíferos.

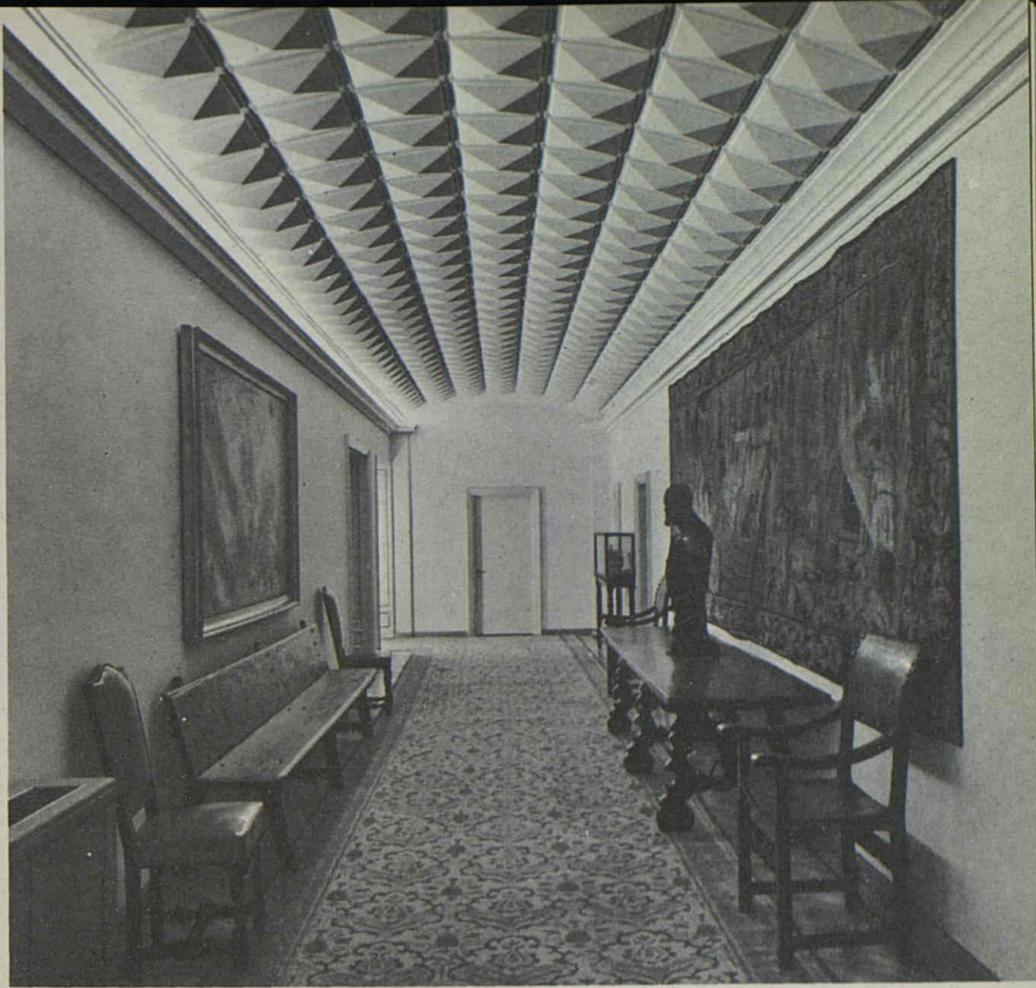




Vestibulos de entrada
y Dirección.



Salón de Consejos.



Pasillo de Dirección.

Despacho del Director General.





Despacho del Presidente del Consejo de Administración.

Despacho del Delegado del Gobierno.





1928-1936

G

READO el Monopolio de Petróleos en España, por el Real Decreto de 28 de junio de 1927, fué adjudicada su Administración a la CAMPSA por el de 17 de octubre del mismo año, y aún cuando el Contrato de la Compañía con el Estado no fué aprobado hasta el 10 de enero de 1928, en virtud de la Real Orden de 27 de diciembre de 1927, el 1 de enero de 1928 comenzaron a funcionar en la Península e Islas Baleares, el Monopolio de Petróleos y a su vez la CAMPSA, debiendo, pues, considerarse esta última fecha, como la de implantación oficial del primero e iniciación formal de la Compañía en su actuación como administradora del mismo.

Fué labor inmediata y primordial de la CAMPSA la de recoger, en su inicial organización, todos los elementos que por las compañías establecidas en España venían utilizándose, en tanto que por las comisiones mixtas y por el tribunal, nombrados al efecto, se procedía a la valoración de aquellos elementos, para la subsiguiente liquidación con las Compañías, cuyos bienes les eran incautados en virtud del referido Real Decreto.

CAMPSA estudió y puso en ejecución durante el período 1928-1936, amplios planes de instalaciones de recepción, almacenaje y distribución de productos, a base de las existentes al constituirse el Monopolio, las que hubo necesidad de coordinar y unificar en lo posible, ampliándolas y modernizándolas convenientemente, y completando la red de tales instalaciones con otras que se levantaron de nueva planta sobre terrenos que hubo de adquirir en sitios adecuados.

Salvando un sin fin de dificultades, que sería interminable recordar, pudo realizarse antes de mediar el año 1936, la casi totalidad de aquéllos, ya que al producirse el Alzamiento Nacional se hallaban terminadas o casi terminadas las 15 Factorías del litoral y las 54 Subsidiarias del interior, dotadas de un tancaje de 451.986 m³, las primeras y de 86.772 m³ las segundas, así como de sus correspondientes redes de tuberías, depósitos elevados de agua, naves de envasado y almacenamiento, talleres de reparación, calderas, bombas y motores, garajes, servicios sanitarios, servicios contra incendios, comedores para los obreros, viviendas para personal, etc.

Vista desde el primer momento la conveniencia y necesidad de efectuar el transporte de productos en buques propios, desde los puertos de origen a nuestras

factorías, se planeó y emprendió por CAMPSA la creación de una flota de buques-tanques a base de las escasas y muy deficientes unidades incautadas, encomendando a las factorías navales españolas, en sucesivos encargos, la construcción de nuevas unidades de los tipos modernos más adecuados a las crecientes necesidades del Monopolio y a las especiales características de nuestros puertos de recepción. Realizado dicho plan a compás de las referidas necesidades y al ritmo impuesto por la capacidad de producción de las compañías constructoras nacionales, la CAMPSA consiguió tener reunidas para los servicios marítimos del Monopolio, una eficiente flota de 26 unidades, con capacidad de 168.919 Tm. de carga, entre las que cuentan sólo 5 unidades incautadas, con capacidad de 14.800 Tm., debidamente reparadas y acondicionadas para su utilización.

En la fecha de su incautación por el Estado, el material ferroviario de que disponían las antiguas Compañías petrolíferas, era muy escaso y en su mayoría anticuado y viejo, lo que aconsejó la inmediata reparación y ampliación del mismo, a cuyo objeto encomendó a la Industria nacional, en sucesivos encargos, la construcción de 289 vagones-cisternas de tipo moderno unificado, de ellos, 249 con cabida de 21/23.000 litros y 40 de 50.000 litros, estos últimos sobre bogies, consiguiendo reunir, a mediados del año 1936, un equipo de 639 unidades, con cabida total de 14.030.000 litros, muy suficiente, en aquella fecha, para tener debidamente atendido el servicio de transporte de productos líquidos desde las Factorías del litoral a las Subsidiarias del interior.

Con miras a la mayor eficacia y economía en el servicio de transporte de productos por carretera, para su distribución desde las Factorías y Subsidiarias a los aparatos surtidores, a los mayoristas y a los consumidores directos, encomendóse este servicio a transportistas particulares de reconocida solvencia. Se dió preferencia a los de las antiguas compañías petrolíferas, ya que ofrecían mayor garantía de seguridad y eficacia en el servicio por su práctica y experiencia, exigiéndoles a todos la aportación del material necesario, cuyas características estableció CAMPSA, así como la organización del servicio, con personal de los transportistas, normas para su realización y control del mismo.

Al establecerse el Monopolio de Petróleos no existía en España una red de aparatos surtidores racionalmente planeada para que el consumidor pudiera surtirse de carburantes y lubricantes, ya que el emplazamiento de los existentes obedecía, más que a objetivos de facilidad para el consumidor, a motivos de competencia entre las empresas o entre sus respectivos revendedores.

Uno de los primeros y más acuciantes problemas que la Compañía tuvo que resolver al iniciar su actuación y aun durante los primeros tiempos del Monopolio, fué el de obtener y asegurar el normal abastecimiento de la nación, de los carburantes, lubricantes y demás productos petrolíferos que el consumo nacional requería.

Surgieron las primeras y más graves dificultades en los días iniciales de actuación de la CAMPSA, cuando, elementos extraños, hostiles al Monopolio, trataron de desviar los dos primeros cargamentos de gasolina que, procedentes del Mar Negro, se dirigían a puertos españoles, a los efectos de un contrato entre la Naphta Rusa y una de las compañías petrolíferas que habían sido incautadas por el Estado, creando con ello un serio conflicto a las industrias, ya que, a la fecha de las incautaciones, las existencias de carburantes y demás productos petrolíferos en las instalaciones de las antiguas compañías, eran escasísimas y no se contaba, por el momento, con otras adquisiciones de inmediata importación. Conjurado el grave conflicto gracias a las rápidas y enérgicas medidas ordenadas por el entonces Jefe del Gobierno, fueron entregados los dos cargamentos, asegurándose al propio tiempo, por transferencia del referido contrato a la CAMPSA, el suministro de productos petrolíferos procedentes del Mar Negro, por lo menos durante el resto del tiempo de vigencia de dicho contrato.

Otras compañías incautadas aportaron su valiosa cooperación en aquellos agobiantes momentos, al Monopolio de Petróleos, transfiriéndole cargamentos que tenían anteriormente contratados con firmas americanas y, ya salvadas aquellas primeras dificultades, pudo la Compañía atender sin agobios al abastecimiento de la nación, mediante sucesivos contratos con firmas americanas y europeas.

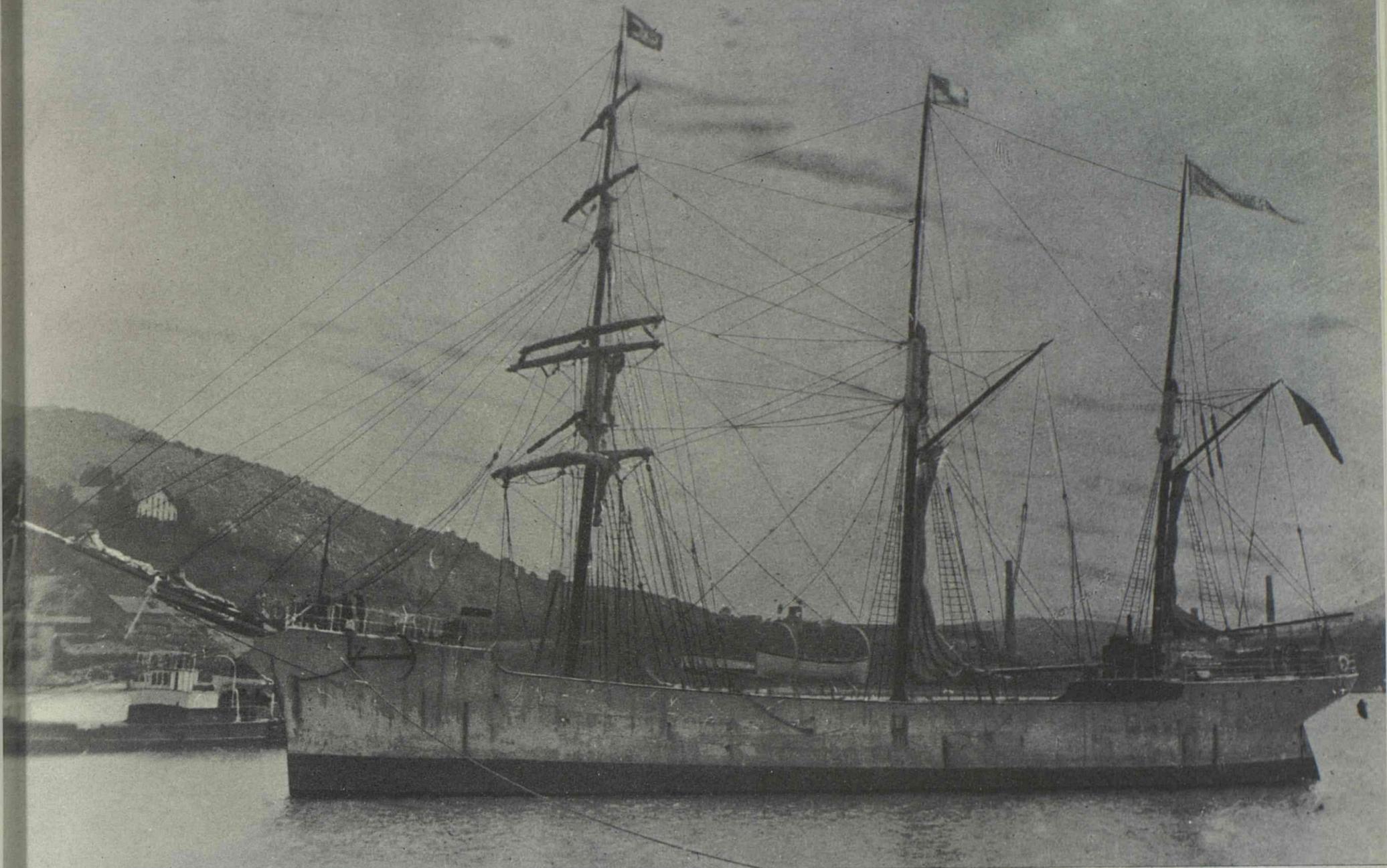
Salvo algún cargamento aislado, se suscribieron contratos con las siguientes Compañías:

Petroleum Export Association Inc.
Société des Produits du Naphte Russe.
Cities Service Export Oil Co.
Balop (Mar Negro).
The Atlantic Refining Co.
The Texas Company.
Petróleos Júpiter (Aviación).
Concordia (Rumania).
Steana Romana (Rumania).
Phoenis O. Products Ltd. (Rumania).

No sería completo este somero índice de la labor desarrollada por la CAMPSA en la administración y desenvolvimiento del Monopolio de Petróleos durante el período 1928/1936, si se omitiera la referencia, aunque muy sucinta, de los trabajos de prospección iniciados en busca de yacimientos petrolíferos en España y de los estudios llevados a cabo para la construcción de una o más refinerías de petróleo crudo en territorio nacional, estudios que cristalizaron en la convocatoria de un concurso internacional al que concurrieron las más

importantes firmas, europeas y americanas, especializadas en el planeamiento y construcción de plantas de refino, aportando proyectos y ofertas interesantísimos por su modernidad y sólidas garantías, técnicas y económicas.

Cambios políticos de todos conocidos impidieron llevar a la realidad los acuerdos recaídos sobre dicho concurso, dejando indefinidamente suspendida la labor de la CAMPSA en este importante asunto a ella confiado por el Estado, en su contrato con la Compañía.



San Ignacio de Loyola
890 Tm. - 1893
Primer petrolero español



Petrolea
250 Tm. - 1929



Remedios
6.900 Tm. - 1927

1936-1939



El 18 de julio de 1936 se levanta España en armas. La división espiritual y material afecta profundamente a la marcha de la Compañía. Al iniciarse el Movimiento no hay casi ningún lugar sin lucha, pero al terminar el mes de julio las dos zonas, Nacional y Roja, quedan definidas.

La Junta de Defensa Nacional, por Orden del 12 de agosto de 1936, crea en Burgos (*Boletín Oficial* del 14 de dicho mes y año), una Oficina Central de la Compañía; 18 empleados en el 15 de octubre, frente a 386 en Madrid.

La intromisión de Rusia con Ostrowsky como cabeza visible, apoyado en la entidad «Amigos de Rusia», la fracasada secesión de Cataluña, la Revolución de Asturias y desórdenes y excesos de aquella época, establecieron un divorcio irreconciliable entre los empleados de CAMPSA. Unos pocos, vejados y coaccionados, sin protección, se mantienen firmes en la defensa de la tradición patriótica, religiosa y aun profesional; son los que acuden al trabajo y se resisten a abandonarlo durante las huelgas; son los mismos que acompañan a los restos del Brigada Reyes, y los de Calvo Sotelo y de ellos salen los que saben morir en el Cuartel de la Montaña, en el Alcázar de Toledo y en los muros calcinados de Teruel. Son los que también caen atacando en las filas Nacionales, en el Pingarrón y en Cataluña, los que casi sin excepción se incorporan voluntariamente a las Tropas de España.

La situación de los diversos elementos de CAMPSA quedaron al producirse el Alzamiento así distribuídos:

Zona Nacional

Zona Roja

FACTORIAS

4 Instalaciones.
84.000 m³ de capacidad.

11 Instalaciones.
376.000 m³ de capacidad.

REFINERIA DE CORNELLA

27.000 Tm. producción anual.

RECTIFICADORAS

Sevilla:
4.000 Tm. producción anual.

Badalona:
16.000 Tm. producción anual.
Santander:
19.000 Tm. producción anual.

DESTILERIA DE PUERTOLLANO

4.000 Tm. producción anual.

PRODUCTORAS DE BENZOL

1.900 Tm. producción anual.

La Factoría de Sevilla está bloqueada por la Escuadra roja; en el río está el b/t. CAMPAS. La Refinería de Tenerife, enclavada en Zona Nacional, está aislada de la Península por la misma razón hasta que el CANARIAS bate a los destructores adversarios.

SUBSIDIARIAS

27 Instalaciones:
37.743 m³ de capacidad.

26 Instalaciones:
45.877 m³ de capacidad.

SURTIDORES DE GASOLINA EN VIA PUBLICA

2.543 aparatos.

1.621 aparatos.

ESTACIONES DE SERVICIO

42 instalaciones.

126 instalaciones.

SURTIDORES DE GAS-OIL

57 aparatos.

132 aparatos.

VALOR DE LOS ALMACENES

1.397.060,53 pesetas.

7.733.838,52 pesetas.

F L O T A

2 buques-tanques:
13.900 Tm. carga útil.

15 buques-tanques:
77.700 Tm. carga útil.

3 pontones:
8.900 Tm. carga útil.

1 pontón:
200 Tm. carga útil.

Se habilita el Pontón TIFLIS estacionado en Vigo, en Astilleros locales y el 5 de octubre de 1936 inicia sin escolta su primer viaje a Tenerife. Su oficialidad y la mayoría de la dotación se reclutan entre marinos de CAMPSA.

El buque-tanque BADALONA, ha burlado en su viaje núm. 61 a la Escuadra roja, iniciándolo en Tenerife y rindiéndolo en La Coruña. Lo mismo que su precedente compañero, ya no dejará de navegar con la bandera roja y gualda.

El CAMPAS está embotellado en Sevilla, entre esta ciudad y Bonanza; se hace a la mar también el 5 de octubre, como el TIFLIS, en cuanto tienen autorización, sin perder un minuto; es que ya navega el crucero CANARIAS y con él se ve reforzada la Armada Nacional que contaba con su acorazado, su crucero ligero, su destructor, su torpedero minúsculo, su cañonero, su guardacostas y su buque-escuela. Enfrente tenía, un acorazado, dos cruceros, 16 destructores, cuatro torpederos, dos cañoneros, cuatro guardacostas y un buque planero, gemelos

de los rivales, para sitiar tres puertos, La Coruña, Palma de Mallorca y Vigo. El CAMPAS no tendrá un día de parada hasta el fin de la Guerra.

LIBERACION DE FACTORIAS

| | | |
|----------------|------------|-------------------------------------|
| Pasajes..... | 13- IX-36 | Desabastecida. |
| Málaga..... | 8- III-36 | Incendiada. |
| Bilbao..... | 19- VI-37 | Incendiada, reparada por los rojos. |
| Santander..... | 26-VIII-37 | Poco averiada. |
| Gijón..... | 21- X-37 | Destruída. |
| Tarragona..... | 15- I-39 | Destruída. |
| Barcelona..... | 26- I-39 | Destruída. |
| Valencia..... | 29- III-39 | Destruída. |
| Alicante..... | 29- III-39 | Destruída. |
| Almería..... | 29- III-39 | Destruída. |
| Madrid..... | 29- III-39 | Abandonada y desabastecida. |

LIBERACION DE SUBSIDIARIAS

En el año 1936 se recuperan 7 instalaciones.

| | | | | |
|---|------|---|----|---|
| » | 1937 | » | 0 | » |
| » | 1938 | » | 4 | » |
| » | 1939 | » | 15 | » |

Totalmente perdida la de Alcázar de San Juan.

RECUPERACION DE LA FLOTA

| | | | |
|---------------|---------------|----------|---|
| OPHIR..... | Málaga..... | 8-II-37 | |
| CAMPUZANO... | En la mar... | 9- I-37 | Apresado. |
| CAMPOAMOR... | Burdeos..... | Julio 37 | |
| CAMPEADOR... | | Agos. 37 | Perdido frente a Argel en alta mar. |
| ELCANO..... | Gijón..... | 21-X-37 | Incendiado y encallado. Para desguazar. |
| CAMPOMANES.. | Valencia..... | Abril 39 | |
| CAMPERO..... | Marsella..... | » 39 | |
| CAMPECHE..... | Marsella..... | » 39 | |
| REMEDIOS..... | Valencia..... | » 39 | |
| ZORROZA..... | Marsella..... | » 39 | |
| CAMPALANS... | Cartagena... | » 39 | |
| CAMPICO..... | Barcelona... | » 38 | |
| EL LEON..... | Barcelona... | » 39 | |
| PETROLEA..... | Barcelona... | » 39 | |

Durante la Guerra, la Flota petrolífera roja utilizó los buques-tanques ENGLISH-TANKER (hoy CAMPOSINES), SAUSTAN (hoy CAMPANARIO) y MIOCENE (perdido). En otro lugar, en la reseña correspondiente al Departamento Marítimo se amplían los detalles de la incorporación de estos buques al servicio de la Compañía Arrendataria.

De pasada, hemos de señalar que la CAMPSA en la Zona Nacional cooperó en varios estudios y trabajos especiales durante los años 1937 y 1938.

Prueba interesantísima de la organización de CAMPSA, la proporciona la actuación de los Equipos de frente. Su número fué variable, su personal veterano y voluntario, siempre con aspirantes a tan incómodo, arriesgado y comprometido trabajo, y haciéndose y deshaciéndose sin huellas, sin órdenes, ni instrucciones escritas.

Nuestros Mandos militares supieron apreciar tal esfuerzo; desde el primer momento confiaron en nuestra gente encomiándola además reiteradamente. Ni una sola escasez en los frentes de combate, ni en un solo aeródromo de los que después de meses de abandono estratégico se veía inesperadamente rebasado por una aviación numerosa y gastadora como nunca pudimos soñar, ni en una Armada en continua actividad, consumiendo al máximo.

En la toma de Madrid no funciona la Factoría del Cerro de la Plata; no funcionan los trenes, no hay en su proximidad más que unos bidones en el «Túnel de la Risa» y en tres casucas de la Carretera de Alcobendas, en el kilómetro 15. El personal leal, que sufrió en Madrid la Guerra, se sobrepone a su agotamiento y ayuda valiosamente. El 2 de abril de 1939 empiezan a funcionar los aparatos surtidores de la vía pública; el día 3 el servicio es absolutamente normal en ellos.

Lo mismo ocurre en el resto de las capitales que quedaban detrás del frente derrumbado simultáneamente.

Al iniciarse el Movimiento las existencias eran:

| <i>Zona Nacional</i> | <i>Zona Roja</i> |
|----------------------|------------------|
| 84.983 Tm. | 307.197 Tm. |

recuperándose durante la campaña,

| | |
|---------------------------|-----------|
| Año 1936 Segundo semestre | 1.382 Tm. |
| » 1937 Completo | 84.099 » |
| » 1938 Completo | 16.406 » |
| » 1939 Primer semestre | 27.783 » |

Durante toda la Guerra las importaciones fueron en

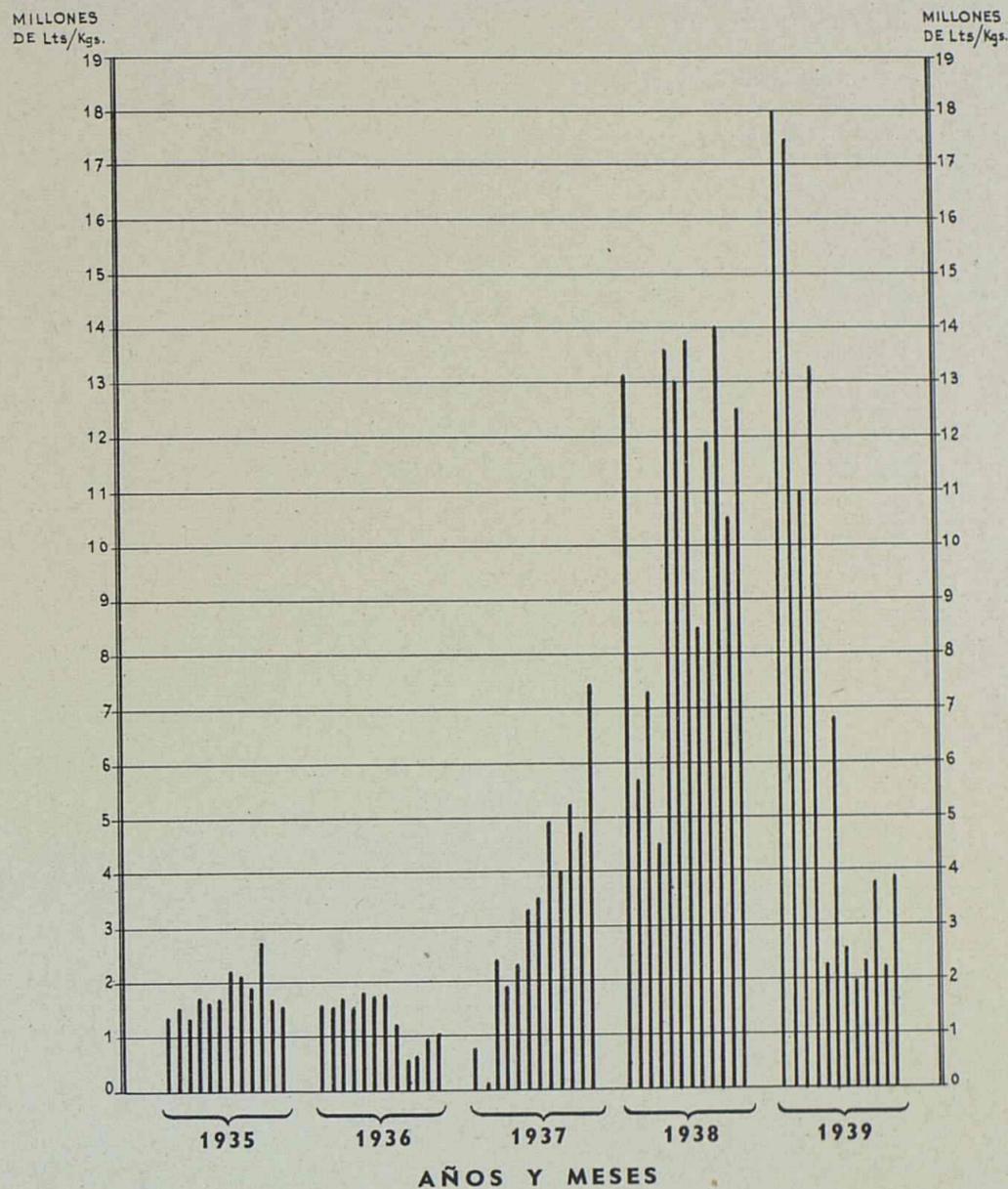
BARCOS PROPIOS

| <i>Zona Nacional</i> | <i>Zona Roja</i> |
|---------------------------|-------------------------|
| 225 viajes: 1.986.651 Tm. | 282 viajes: 861.647 Tm. |

BARCOS FLETADOS

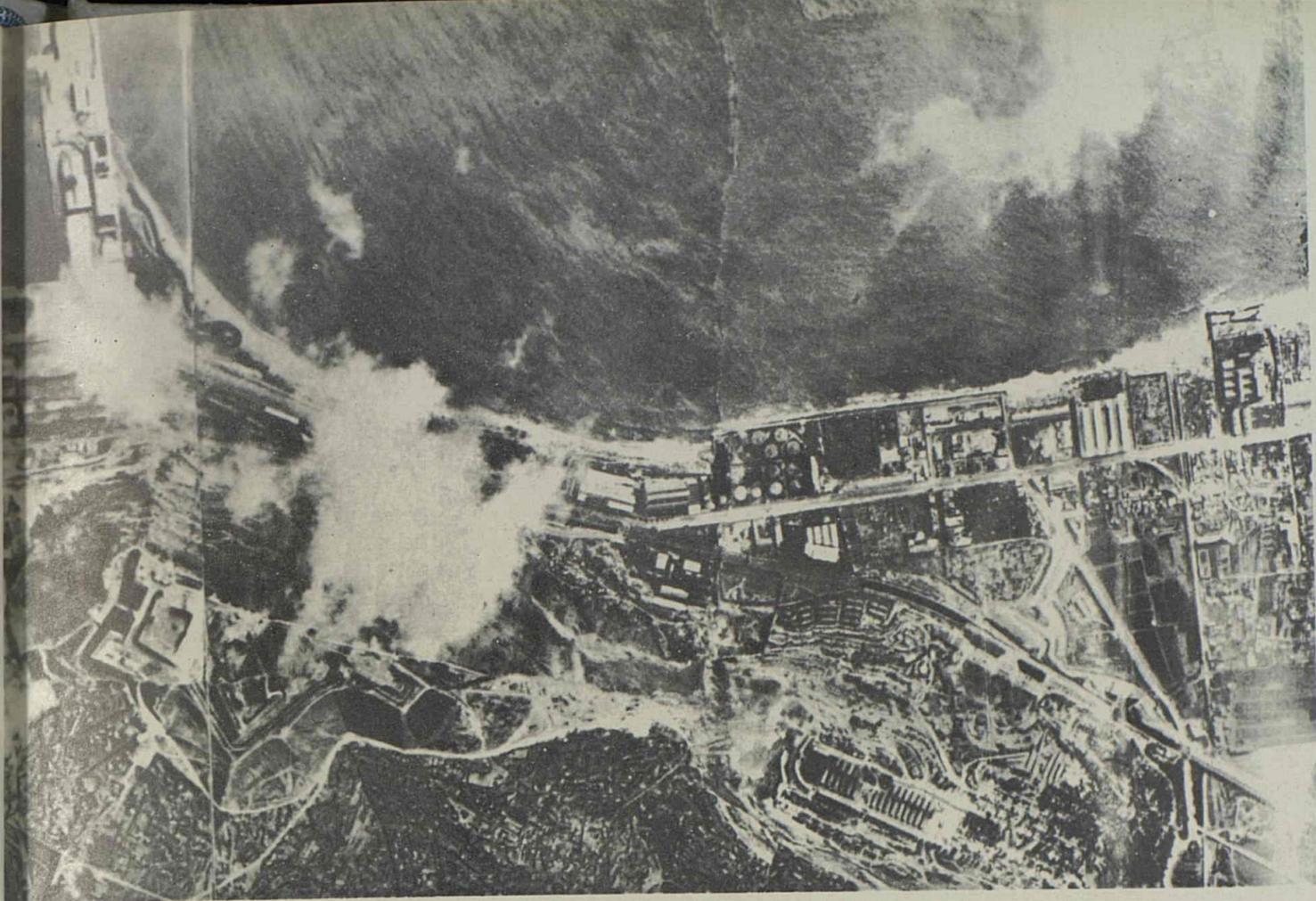
| | |
|---------------------------|-------------------------|
| 156 viajes: 1.484.732 Tm. | 229 viajes: 642.592 Tm. |
|---------------------------|-------------------------|

Una demostración extraordinaria de actividad en esta época de nuestra Guerra de Liberación, la da el siguiente gráfico:



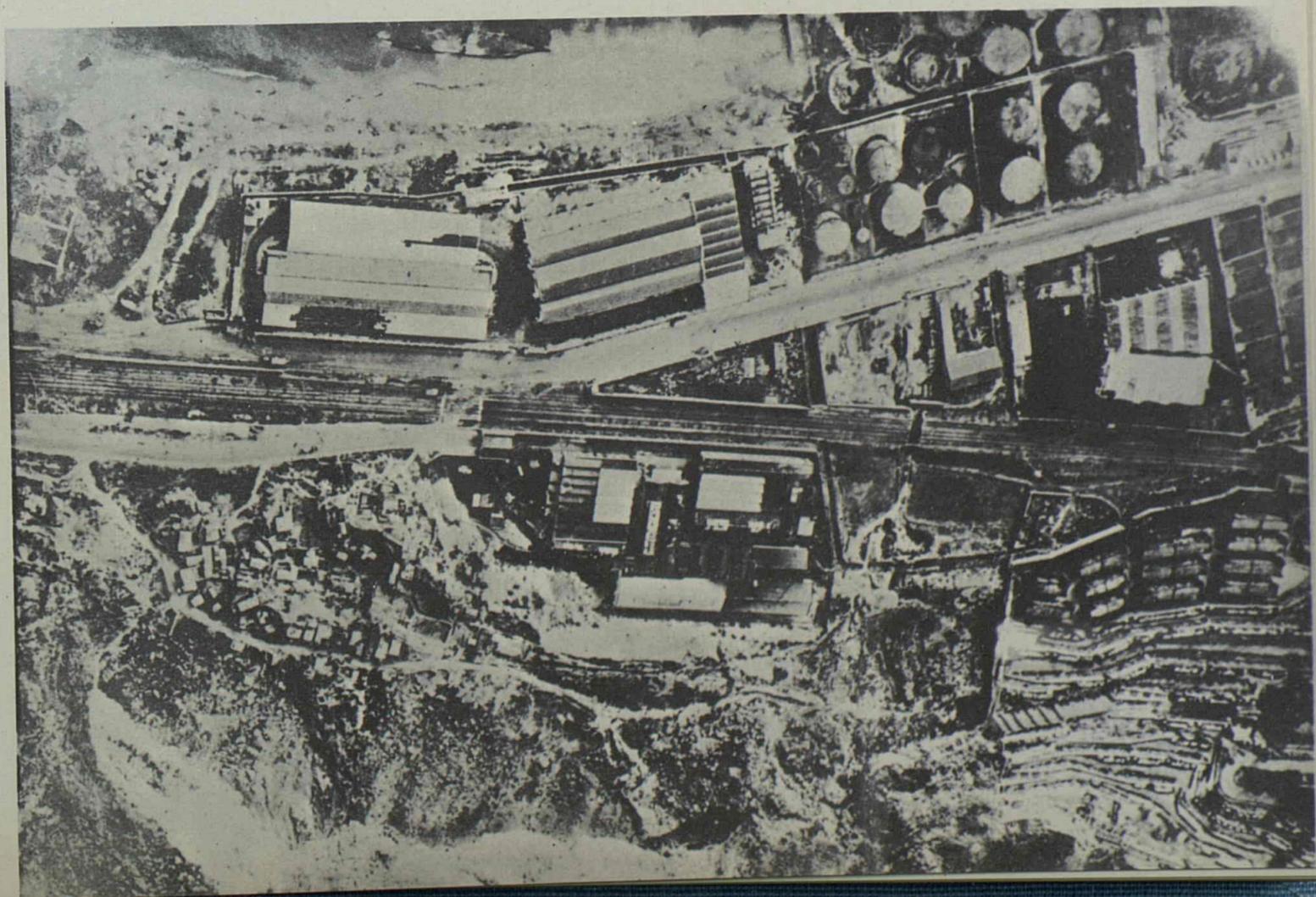
SALIDA DE PRODUCTOS EN EL QUINQUENIO 1935 A 1939 EN LA FACTORIA DE PALMA DE MALLORCA

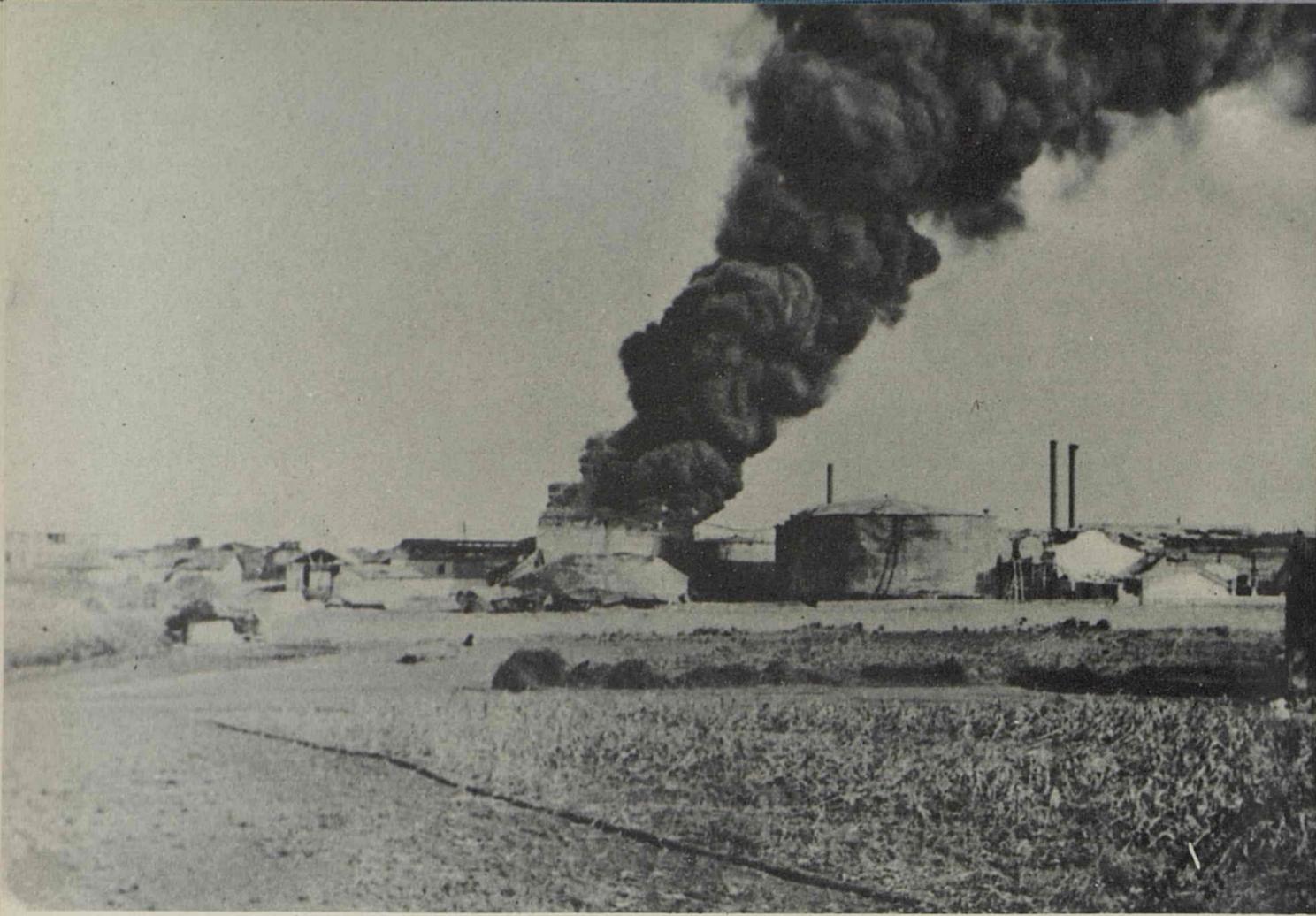
No podríamos terminar las líneas referentes a este período de nuestra Guerra de Liberación de las garras del comunismo, sin hacer constar nuestro perpetuo agradecimiento a la ayuda prestada durante ese período por la Texas Co. en el suministro de productos, haciéndolos llegar a nuestro poder, incluso con transportes propios; anticipándose con tal actitud y visión de la realidad o motivo de nuestra lucha, a quienes tardaron en hacernos justicia, cesando en una campaña de injusta ofensa y aislamiento hacia España. Una vez más nuestra gratitud, Sres. Presidente y Representante en Europa de la firma Texas Co.



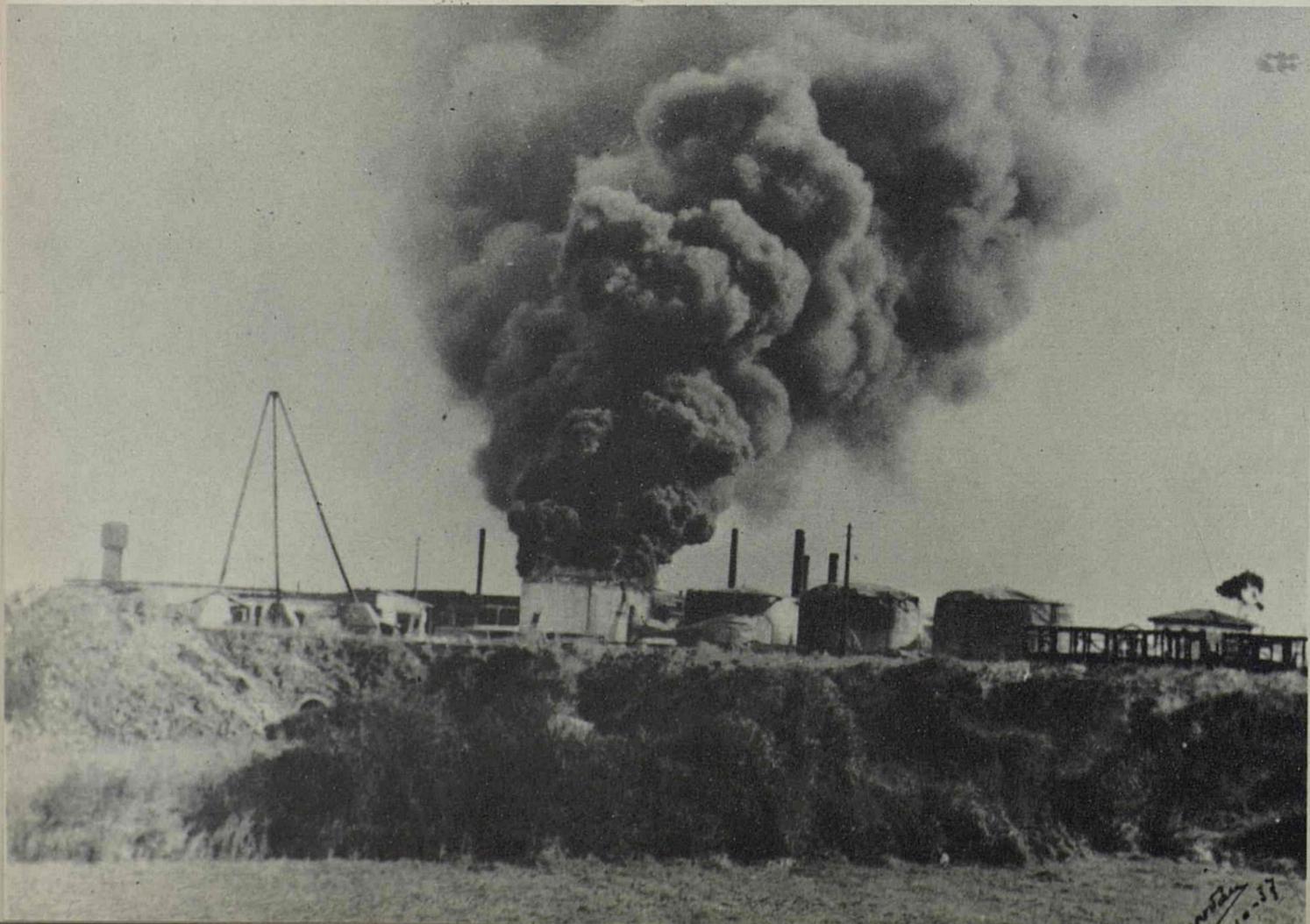
Bombardeo aéreo sobre la factoría de Morrot (Barcelona).

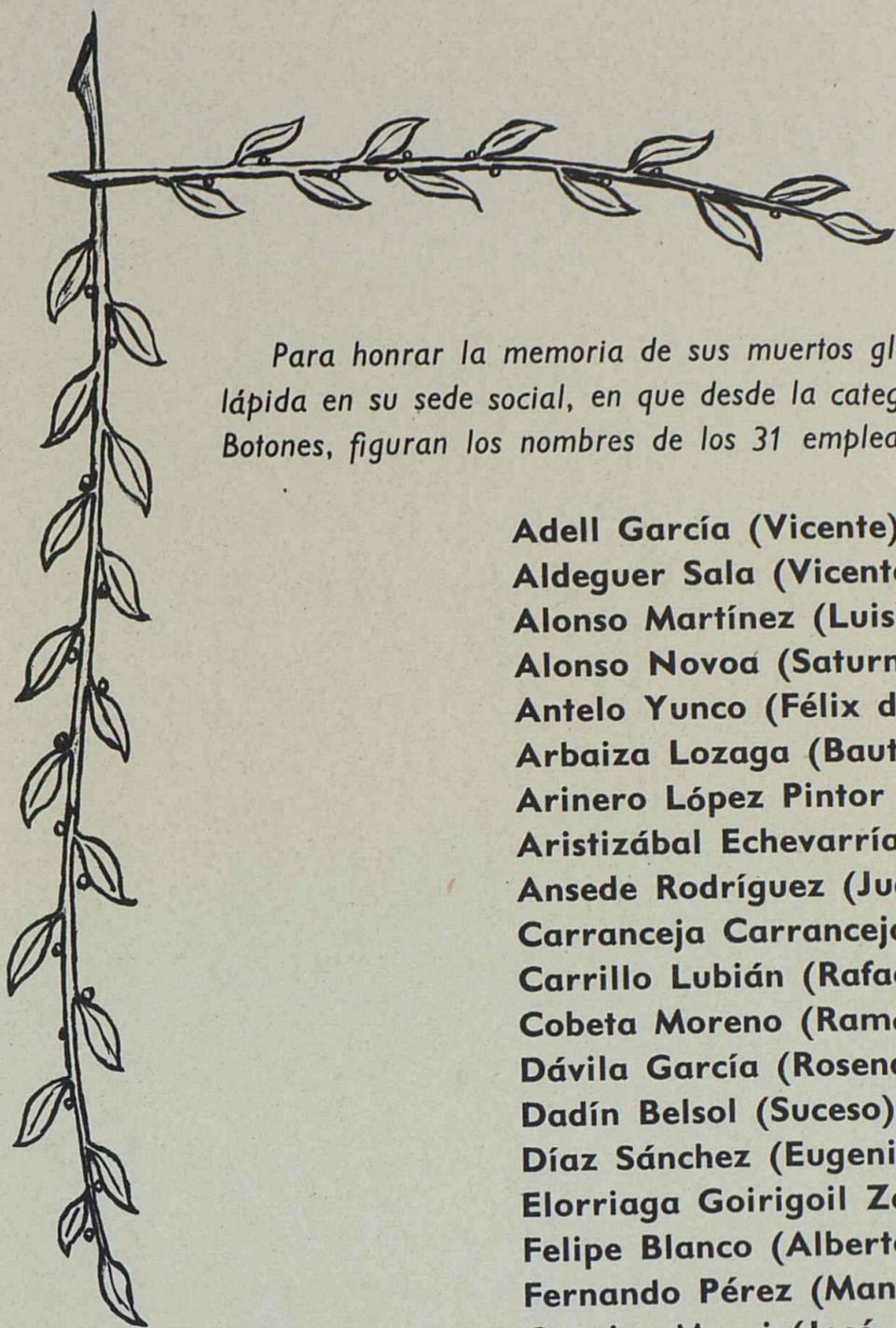
... y efectos producidos por los bombardeos.





Subsidiarias incendiadas a consecuencia de bombardeos aéreos.





Para honrar la memoria de sus muertos gloriosos, la Compañía ha colocado una lápida en su sede social, en que desde la categoría de Jefe de Departamento a la de Botones, figuran los nombres de los 31 empleados que siguen:

Adell García (Vicente)
Aldeguer Sala (Vicente)
Alonso Martínez (Luis)
Alonso Novoa (Saturnino)
Antelo Yunco (Félix de)
Arbaiza Lozaga (Bautista)
Arinero López Pintor (Emilio)
Aristizábal Echevarría (Ignacio)
Ansede Rodríguez (Juan)
Carranceja Carranceja (Mariano)
Carrillo Lubián (Rafael)
Cobeta Moreno (Ramón)
Dávila García (Rosendo)
Dadín Belsol (Suceso)
Díaz Sánchez (Eugenio)
Elorriaga Goirigoil Zarri (Francisco)
Felipe Blanco (Alberto)
Fernando Pérez (Manuel)
Garnica Mansi (José de)
González Juanco (Alfredo)
Inchandaurreieta Isasa (José Juan)
Lanzán Miración (Pascual)
Llantada Martínez (Julio)
Marill Guardia (Pedro)
Martínez Crespo (Luis)
Pardos Alonso (Manuel)
Peris Galver (Joaquín)
Pujol Denis (Laureano)
Ramírez Obrero (Alfonso)
Segalá Marcet (Enrique)
Valls Alonso (Julio).

CAMPSA pide al que leyere un recuerdo emocionado de patriota y una oración fervorosa de creyente por los que murieron en el cumplimiento de su deber.

1939-1958



TERMINADA la Guerra de Liberación, el principal problema para CAMPSA fué la recuperación de su Flota con el fin de destinarla a las importaciones de sus productos petrolíferos.

Continuaron los contratos vigentes con CEPESA y THE TEXAS Co. Para los productos especiales, valvolinas, transformadores, vaselinas, parafinas, etc., se efectuaban las compras entre los habituales suministradores, que generalmente eran, además de la Texas, Atlantic, Penola, Gulf, Boler, Solar, etc.

No llevábamos cinco meses de tranquilidad, al cesar nuestra Guerra, cuando el 3 de septiembre de 1939 estalló el conflicto internacional por la declaración de guerra, primero entre Alemania y Polonia; posteriormente Francia, Inglaterra y todos los demás países europeos que fueron entrando en la contienda mundial. La intranquilidad que se originó en España por esta guerra, es sobradamente conocida y las grandes perturbaciones que en el mercado petrolífero se originaron, pues como es sabido los submarinos eran una de las armas empleadas por ambos bandos con más tenacidad y los buques petroleros sus preferidas víctimas. España perdió con este motivo el b/t BADALONA, torpedeado en el Mediterráneo, y sufrió grandes averías, pero gracias a Dios pudo llegar a puerto el b/t CAMPOMANES, torpedeado en las costas de La Coruña.

Para poder navegar, nuestros buques tenían que proveerse de NAVY-CERT para cada viaje, extendido por el Gobierno Inglés y se daba cuenta de todos los movimientos y cargas de los buques a las Embajadas Aliadas y Alemana.

Las continuas dificultades en los abastecimientos, reducción de consumos y su distribución, dieron lugar a que el Gobierno crease la Comisaría de Carburantes Líquidos el 8 de junio de 1940.

El Gobierno americano, neutral en los primeros momentos, empezó a tomar medidas de carácter comercial a favor de los Aliados y originándose con estos motivos algunas dificultades y retrasos en las cargas de nuestros buques-tanques, pero el ataque japonés contra Pearl Harbour, dió lugar a la entrada en la contienda de los EE. UU. el 8 de diciembre de 1941, a partir de cuya fecha nuestros abastecimientos de petróleo, que se efectuaban desde Norteamérica, entraron en un período de dificultades y discusiones, originándose continuas paradas de nuestros buques, hasta de seis meses, en puertos americanos.

El Gobierno americano impone la obtención de licencias para la exportación de productos petrolíferos y para el control de los mismos en España crea, en la Embajada de los EE. UU., la «Oil Mission», por lo que sometió a CAMPSA a un riguroso control de existencias, localización de las mismas, inspectores en los puertos de descarga, comunicándonos, entre sus primeras medidas, la orden del Gobierno americano de que se suspendían los suministros desde los EE. UU. Esta suspensión duró desde el 20 de febrero de 1942 al 11 de mayo del mismo, en cuyo período hubo necesidad de someter al país a una mayor restricción en los consumos y a mezclar alcohol con la gasolina para poder aumentar el exiguo «stock» de este producto, incrementándose el uso de gasógenos, adquiriendo CAMPSA para su abastecimiento 12.839 Tm. de carbón vegetal y 8.654 toneladas métricas de antracita.

En mayo de 1942 nos comunicó la «Oil Mission» que en lo sucesivo deberían efectuarse los suministros a través de las Refinerías del Caribe.

Como estas Refinerías eran propiedad de la «Lago Oil Co.», filial de la Standard N. Y., la de Aruba, y la de Curaçao de la «Asiatic Petroleum Co.», del grupo de la Shell, con cuyas Empresas CAMPSA no tenía relaciones comerciales, después de algunas gestiones se logró el abastecimiento triangular de dichas Refinerías.

También comunicó la «Oil Mission», que las fechas de carga no podrían ser voluntarias, sino que serían dos períodos de cuarenta y ocho horas, a primeros y a mediados de cada mes, obligándonos esta limitación de fechas de carga a la formación de convoyes que, como es natural, suponían un menor rendimiento en la Flota. Esta medida representó una gran pérdida de fechas por averías en buques o mal tiempo, impidiendo cargar en las fechas citadas. Después de muchas conversaciones con la «Oil Mission», se consiguió que señalasen tres fechas de carga, a primeros, mediados y a fines de cada mes, con un tope, en principio, de 14.000 Tm. por fecha de carga y 42.000 Tm. mensuales.

Las dificultades e incidencias que continuamente se presentaban, obligaron a CAMPSA a proponer a la Comisaría de Carburantes el nombramiento de un Inspector-Delegado en Wáshington para que asesorase a la Embajada de España en todo lo relacionado con petróleos.

Otra de las medidas del Gobierno americano fué obligarnos a consumir los «stock» que teníamos, llegando al mínimo el 5 de agosto de 1944 con las reducidas existencias siguientes:

| | |
|--------------------|------------------------|
| Gasolina auto..... | 9.800 m ³ . |
| » avión..... | 1.010 » |
| Petróleo..... | 3.300 » |
| Gas-oil..... | 10.860 » |
| Fuel-oil..... | 10.820 » |

con unos cupos reducidísimos de:

| | Importación anual | Máximo «stock» a la llegada del buque |
|--------------------|----------------------|---|
| Gasolina auto..... | 190.000 Tm. | 31.000 Tm. |
| Keroseno..... | 8.000 » | 3.000 » |
| Gas-oil..... | 106.000 » | 18.000 » |
| Fuel-oil..... | 200.000 » | 35.000 » |
| Lubricantes..... | 22.000 » | 6.700 » |

Como represalia por el Impuesto sobre la exportación del Wolfram español, el Gobierno americano creó para los productos petrolíferos, a partir del 1 de febrero de 1943 un impuesto que duplicó el costo de los productos petrolíferos, originando este incremento un gasto considerable de divisas, que alcanzó un total de más de nueve millones de dólares.

Todos estos pagos de divisas había que efectuarlos quince días antes de la llegada del barco al puerto de carga, a través de la U. S. Commercial Co.

Al recargo anterior desde el 29 de junio de 1943 se añadió otro de 2,50 por tonelada inglesa, en concepto de flete Golfo Aruba por considerar que España tenía una economía por fletes al traer sus productos Aruba-España en lugar de Golfo-España, esta cantidad estaba además afectada por el recargo primeramente señalado, resultando, por tanto, un mayor gasto de cuatro millones de dólares.

Las continuadas e intensas gestiones de la Dirección de CAMPSA lograron vencer la situación, creada a la implantación del Monopolio, de negativa a mantener relaciones comerciales con éste, llegándose a un perfecto acuerdo con las grandes compañías «Shell» y «Standard» a principios del año 1943, lo que ha representado para España además de una sensible economía al ahorrarnos la comisión por las operaciones triangulares, el lograr la colaboración de las dos mayores Empresas petrolíferas del mundo, que desde entonces hasta esta fecha mantienen una cordial amistad con CAMPSA, prestando su ayuda en cuantos problemas se han presentado en el abastecimiento de productos.

Los precios de adquisición de los productos petrolíferos, no sufrieron variación alguna durante todo el período de la pasada guerra, aparte de los recargos ya señalados y que desaparecieron al terminar la guerra.

Las restricciones, antes mencionadas, impuestas por el Gobierno americano a las importaciones con destino a España, obligaron a esta Compañía a buscar la importación posible de productos en el área europea que, aunque controlada por el Gobierno alemán, nos permitió hacer algunos contratos con dicho Gobierno, el húngaro y el rumano para la importación de considerables partidas de parafina y vaselinas, aceites para transformadores y valvolinas para ferrocarriles.

La limitación que nos fué impuesta en la importación de productos para España, nos permitió ayudar con nuestra Flota petrolífera a los Gobiernos neutrales y amigos, Portugal y Suiza, y posteriormente a EE. UU., obteniéndose con este motivo ingresos en dólares para nuestro país.

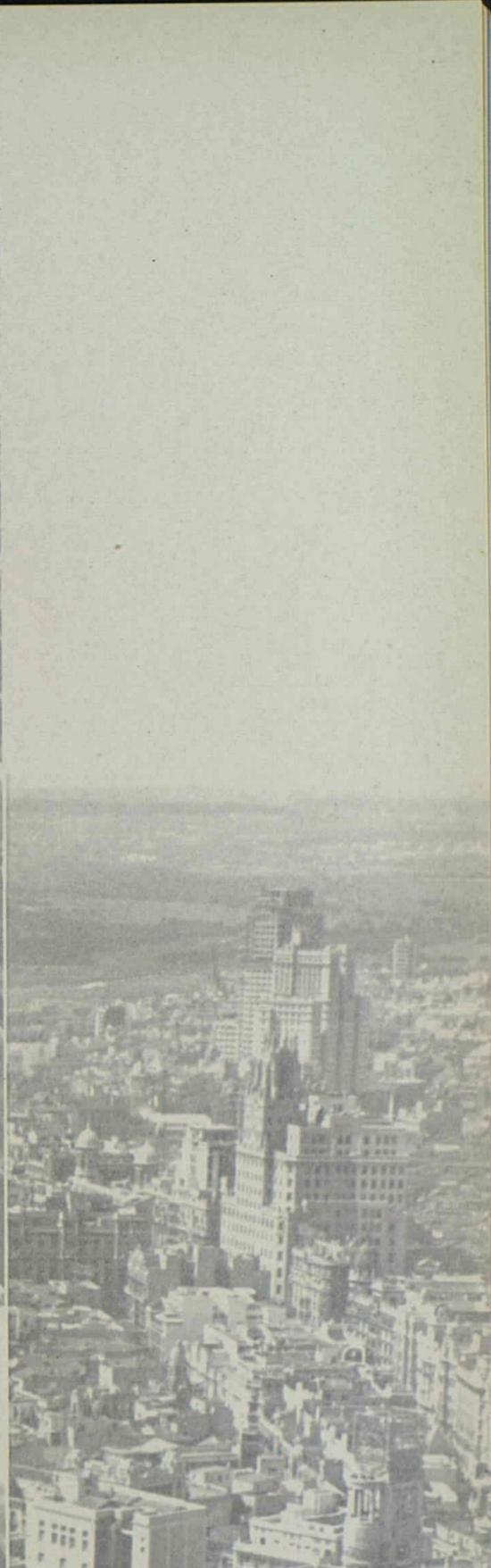
El 9 de mayo de 1945 terminaba la guerra en Europa y el 14 de agosto de 1945 se rendía el Japón, mejorando un poco nuestras importaciones aunque sin poder suprimir por completo el régimen de restricción, por las conocidas dificultades de disponibilidad de divisas.

En enero de 1946, «The Texas Co.» nos comunicó que habiendo desaparecido las razones que originaron la no aplicación del descuento, a partir de dicha fecha quedaba el contrato en todo su vigor. Y en enero de 1947, que habiendo llegado a un acuerdo se creaba la nueva Empresa «Caltex» y, por tanto, a partir de dicha fecha todos los suministros de productos petrolíferos a Europa se efectuarían a través de ella, manteniéndose en todo vigor el contrato y la buena amistad que entre ellos y nosotros existía.

Desde tales fechas, los suministros fueron normales hasta que, con motivo del conflicto internacional de Suez, todos los países no productores tuvieron que sufrir numerosos incidentes y dificultades.

Nos cabe la íntima satisfacción de haber conseguido que en España no se interrumpiera el suministro de gasolina y se limitara tan sólo en pequeñas proporciones el de gas-oil, cuando en la mayor parte de Europa se producían graves perjuicios económicos y sociales.

Solucionado el conflicto del Canal de Suez, nuevamente la normalidad volvió a sus cauces y los suministros de petróleo se hicieron libremente, dentro de las disponibilidades de divisas extranjeras.



Vistas aéreas del
domicilio social
de la CAMPSA.

