

CAPITULO X

EL PRIMER QUINQUENIO  
CONSUMISTA

## CON PETROLEO EN AYOLUENGO

Así puede denominarse, en ésta historia de una de las empresas que más contribuyó a caracterizarlo, el segundo quinquenio de la década española de los sesenta, que introducirá el delta de su triunfalismo consumista y sus famosos "Planes de Desarrollo" en la actual década de los setenta, con todas sus consecuencias de crisis económicas.

Por si fuera poco el triunfalismo del "seiscientos" (nunca se fabricará un automóvil de más auténtico lujo, que ese "utilitario" español, salido de las cadenas SEAT, en la década de los sesenta); los electrodomésticos incluida la televisión y la calefacción por gas butano; aparece auténtico petróleo español en Ayoluengo, permiso de CAMPSA en la zona de Ubierna (Burgos). Aquello era como una bendición que no bajaba del cielo, sino que surgía del subsuelo, en la más noble y cidiada tierra de Castilla la Vieja, casi a la vista de las torres góticas de la burgalesa catedral.

En 1965, según recoge la Memoria del ejercicio, leída el 25 de mayo de 1966, se perforaron en Ayoluengo hasta 18 pozos, con un total de 24.259 metros, de los cuales cuatro habían resultado productivos. En la página 20 del folleto-Memoria se incluye un plano desplegable, en que aparecen las concesiones o "permisos" de CAMPSA y de otras empresas asociadas para la investigación y la prospección, como "Calspain", "Texpain", "Amospain", de cuyas actividades operadoras, la Compañía Arrendataria actuaba como administradora. También se dice que, en las inmediaciones de Ayoluengo se ha construído una estación colectora, compuesta por dos tanques de cinco mil barriles cada uno, que almacenarán los crudos extraídos que posteriormente serán enviados a refinerías para su tratamiento. Se dice que ya está en estudio un oleoducto hasta Quintanilla.

Por ésta época de los años sesenta, en todo el mundo las grandes empresas petrolíferas están haciendo enormes inversiones en busca de nuevos yacimientos de "oro negro". Después de la llamada "disputa de Abadán" y de la constitución en Bagdag de la poderosa OPEC, todas las grandes compañías procuraban tener una provisión propia, o por lo menos en la más próxima geografía. Ciertamente que la "British Petroleum" y la "Gulf" tienen sus grandes reservas en Kuwait, (mucho más petróleo que el que de momento necesitan) pero en cambio la poderosa "Shell" ha de comprar crudos a sus rivales, para su vasta red mundial de distribución. Por su parte, a las organizaciones creadas por los Gobiernos de los países únicamente consumidores, como la ENI italiana, la ERAP francesa, la CAMPSA española, no les consuela que exista en

el mundo un excedente de petróleo, siempre en mano de las clásicas compañías petrolíferas anglosajonas o de los Gobiernos de Oriente Medio. España que participa de la misma inquietud, también busca "su" petróleo, del que ahora tiene en Ayoluengo una esperanza.

Otra circunstancia que habían revelado a los países europeos las dificultades para el abastecimiento, fué el primer cierre del Canal de Suez en 1956, por la lucha anglo-egipcia. Comprendieron entonces que la mayor parte de las reservas disponibles estaban al Este de Suez y contaban con esa única vía de acceso al Mediterráneo. Solo faltaban dos años, para que el caso se repitiese en 1967 con la llamada "guerra de los siete días" entre Israel y Egipto, en que el Canal quedó cerrado para mucho más tiempo.

Desde ahora el petróleo del Oriente Medio tiene que doblar el Cabo de Buena Esperanza, en grandes petroleros lo que encarece considerablemente el precio del transporte. Es en esos años cuando se descubren y se explotan a marchas forzadas los yacimientos de Libia y Nigeria, mucho más próximos a Europa. Pero se daba el caso de que Libia era un país árabe, unido a la conjura entre Israel y Nigeria, un país problemático por su inestabilidad política. Así andaba de conflictivo el mundo del petróleo, cuando éste empieza a brotar en la meseta de Castilla la Vieja.

Se inicia la Memoria de 1965 con una amplia información sobre los productos petrolíferos adquiridos por CAMPSA, para el creciente consumo, suministrados por seis empresas nacionales. De los 9.755.773 de toneladas adquiridas durante el ejercicio, cerrado el 31 de diciembre de 1965, 5.024.633 toneladas las aporta REPESA (Escombreras); 2.574.039 toneladas proceden de CEPSA (Tenerife); 205.767 de la Empresa Nacional CALVO SOTELLO (Puertollano); 1.712.848 toneladas de "Petroliber"; 3.940 toneladas de Fabricantes Bencol; 7.741 toneladas de Fabricantes de Aceites Regenerados. Del extranjero solo se importaron 229.805 toneladas de productos indispensables. Todo ello supuso un desembolso por CAMPSA que superó los 15.300 millones de pesetas, más 412 millones en divisas extranjeras.

Los incrementos de porcentajes en el ejercicio continuaron el incremento iniciado en los primeros años sesenta. Las gasolinas de gran octanaje, un 14,80 por ciento; el petróleo de aviación el 32,09 por ciento; el petróleo agrícola el 13,06 por ciento y el fuel-oil un 28,77 por ciento. Todo ello acusa el cambio que se está produciendo en la economía española, ya que el inusitado aumento del consumo de carburantes líquidos, suponía un índice de los grandes avances en la motorización industrial y del transporte automovilístico, lo que también suponía niveles de vida jamás conocidos en España.

Resultaban sorprendentes las ilustraciones fotográficas de la Memoria, so-

bre todo las de color, en que aparecen las grandes instalaciones de almacenamientos CAMPSA en Sevilla, Santander y otras capitales; algunas de los camiones-tanques de 30 mil litros para servicios de aeropuertos y alguno de los últimos petroleros, como el "Campolara" y "Camporrobles". También aparece un tren de vagones-cisterna de setenta mil litros, recién construido por la industria española.

Dentro de los programas de obras terminadas o en avanzada fase de construcción, se citan las instalaciones para el suministro de combustibles pesados a pesqueros en diez puertos del litoral gallego, asturiano, vasco, y de Almería. Con éstos y los ya citados con anterioridad se llegaría a un total de 162 localidades marineras con modernos servicios de abastecimiento de combustibles a las pequeñas y grandes embarcaciones de pesca.

#### EL OLEODUCTO ROTA-LOECHES-VILLAVERDE

En el mes de marzo de 1965, previo acuerdo con la Misión Militar Norteamericana, se inició el transporte de productos petrolíferos por el oleoducto Rota-Loeches, con la llegada de 66.332 metros cúbicos de gas-oil y 23.866 de gasolinas. Se esperaba terminar en el curso del año la estación receptora de CAMPSA en Rota, los enlaces del oleoducto con la estación de Villaverde (Madrid) y la refinería de Puertollano, con lo que estaría en fase de pleno rendimiento el oleoducto Rota-Zaragoza, con el empalme Loeches-Villaverde.

Por orden del Ministerio de Hacienda de 27 de octubre se autorizaba a CAMPSA, para participar en la constitución de la Sociedad Mercantil Anónima, "Asfaltos Españoles, S.A.", con 500 millones de pesetas de Capital con aportación del cincuenta por ciento del capital social. Al mismo tiempo se autorizaba para elevar a 500 millones la participación en la otra empresa filial, "Butano, S.A.". La aportación de la Renta del Estado durante el ejercicio experimentó otro gran aumento con 22.610 millones de pesetas en números redondos.

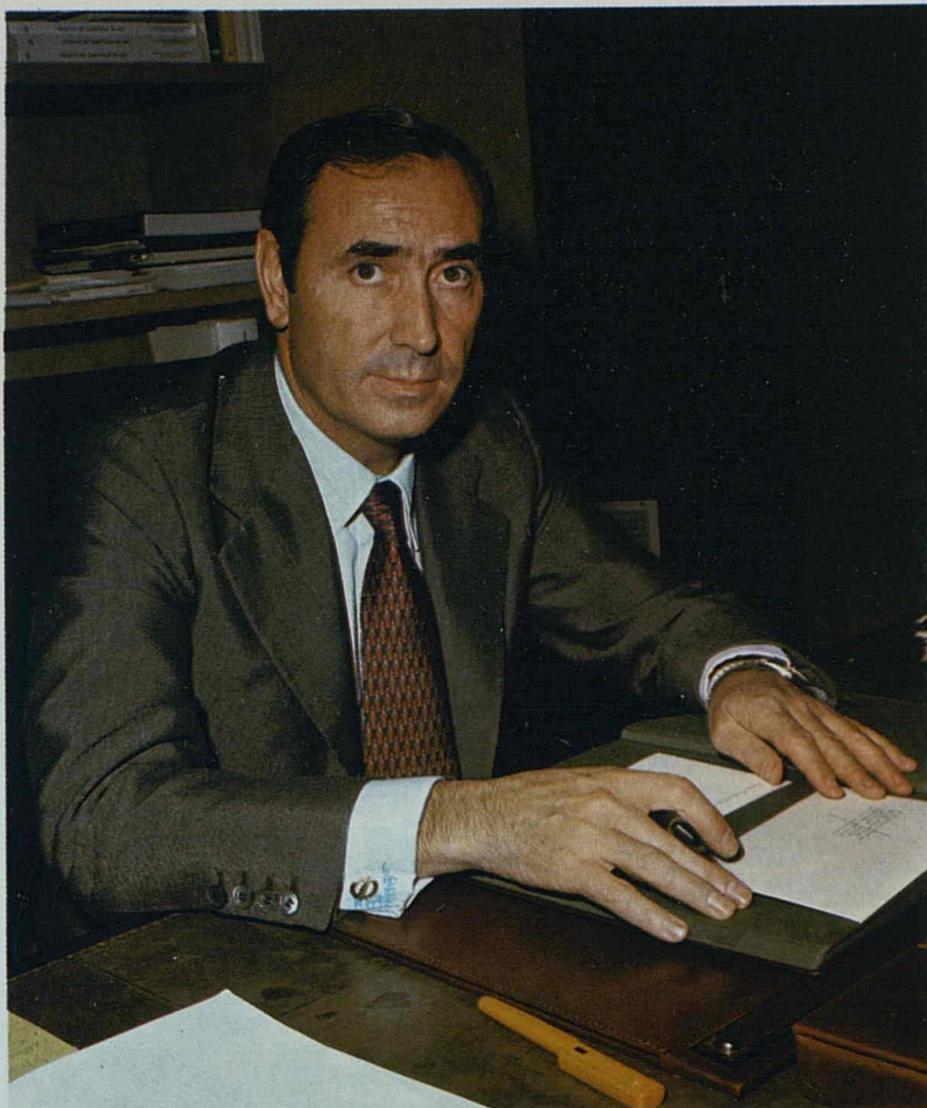
Y vamos con la siguiente Memoria, cerrada el 31 de diciembre de 1966, leída a la Junta general ordinaria el 17 de mayo de 1967. Aparecen dos principales hechos a destacar, que se deducen de los datos aportados por la citada Memoria. Ellos demuestran, con la rigidez y claridad de los números, dos noticias esperanzadoras; la reducción de las importaciones de productos petrolíferos.

ros y el aumento de los porcentajes de consumo, obtenidos en su casi totalidad en las cada día más numerosas refinerías nacionales. La gasolina de 96 octanos ha experimentado un aumento del 26,14 por ciento; el petróleo de aviación un 17,75 por ciento; el petróleo agrícola un 16,49 por ciento; el gas-oil un 19,50 y la parafina un 46,16 por ciento.

Estos porcentajes, demostrados por las cifras de adquisición y consumo de productos (combustibles líquidos y carburantes) suministrados a CAMPSA por las siete empresas productoras nacionales, han aportado en cantidades que han superado en el ejercicio los 11 millones de toneladas, de las cuales solo la refinería de Escombreras ha aportado 4.710.548 toneladas. Tales aportaciones dieron lugar a que solo se importasen 100.509 toneladas de productos que no aportan nuestras refinerías. El importe de éstas adquisiciones, incluídas las partidas en divisas traducidas a pesetas, ha ascendido a un total que superó los 16.773 millones de pesetas.

Pasa a continuación la Memoria a citar las obras de nueva construcción realizadas en el ejercicio, "para acompañar la capacidad de las instalaciones de almacenaje y manipulación de los distintos productos, al acusado crecimiento de la demanda del consumo en el mercado interior". Se trata no solo de ampliación de factorías receptoras en el litoral y las secundarias del interior, sino de dotarlas de los elementos más idóneos de la técnica moderna, para el más eficaz cumplimiento de sus cometidos. En el mes de junio entró en servicio la nueva factoría de Alicante, sobre terrenos sustraídos al mar. También se ha realizado importantes obras de ampliación en tanques, tuberías, bombas y otros elementos en las de Barcelona, Cádiz, Gijón, Palma de Mallorca, Santurce, Sevilla y Vigo. Desde la factoría de Villaverde-Madrid se realizan ya la totalidad de los suministros a la capital y provincia. En Barcelona ya se iniciaron las obras del Pantalán destinado a descarga de petroleros que permitirá el atraque simultáneo de seis buques-tanques de cincuenta mil toneladas. Otras de éste tipo se están realizando en Badalona y Sevilla. Se trata de obviar las dificultades que encuentran los barcos del Monopolio, para atender a las crecientes demandas de consumo, lo que supone un importante servicio público.

Entre las obras realizadas durante el ejercicio 1966 figuran las subsidiarias de Burgos y Ponferrada. Ampliación de las instalaciones para manipulación de fuel-oil en Vitoria-Olarizu y Pamplona. Los tanques montados representan una capacidad de 96 mil toneladas de productos, con lo que la capacidad total en España se eleva a 187 mil metros cúbicos. Se han ampliado las instalaciones en los aeropuertos de Sevilla, Madrid-Barajas, Gerona, Palma de Mallorca y algún otro. También se renovaron 75 unidades de repostadores móviles de treinta y nueve mil y cuarenta y nueve mil quinientos litros cada uno. Y se mejoraron los sistemas hidrantes de Santiago de Compostela, Alicante, Almería, Bilbao, Málaga y Fuenterrabía. También fué ampliada la flota



*Presidente*  
*Excelentísimo señor don SANTIAGO FONCILLAS Y CASAUS*  
*(1977)*





*Descarga nocturna*

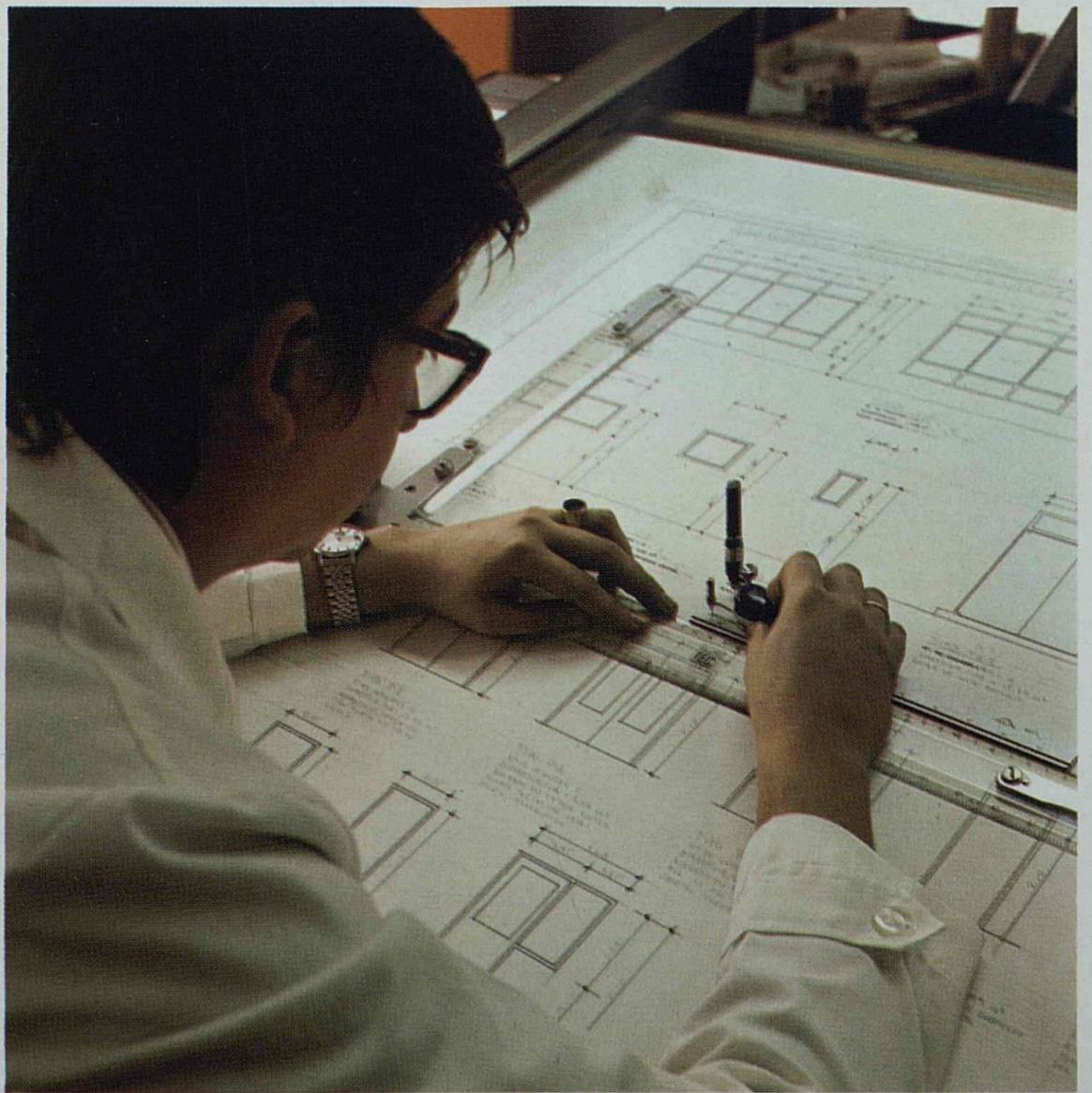
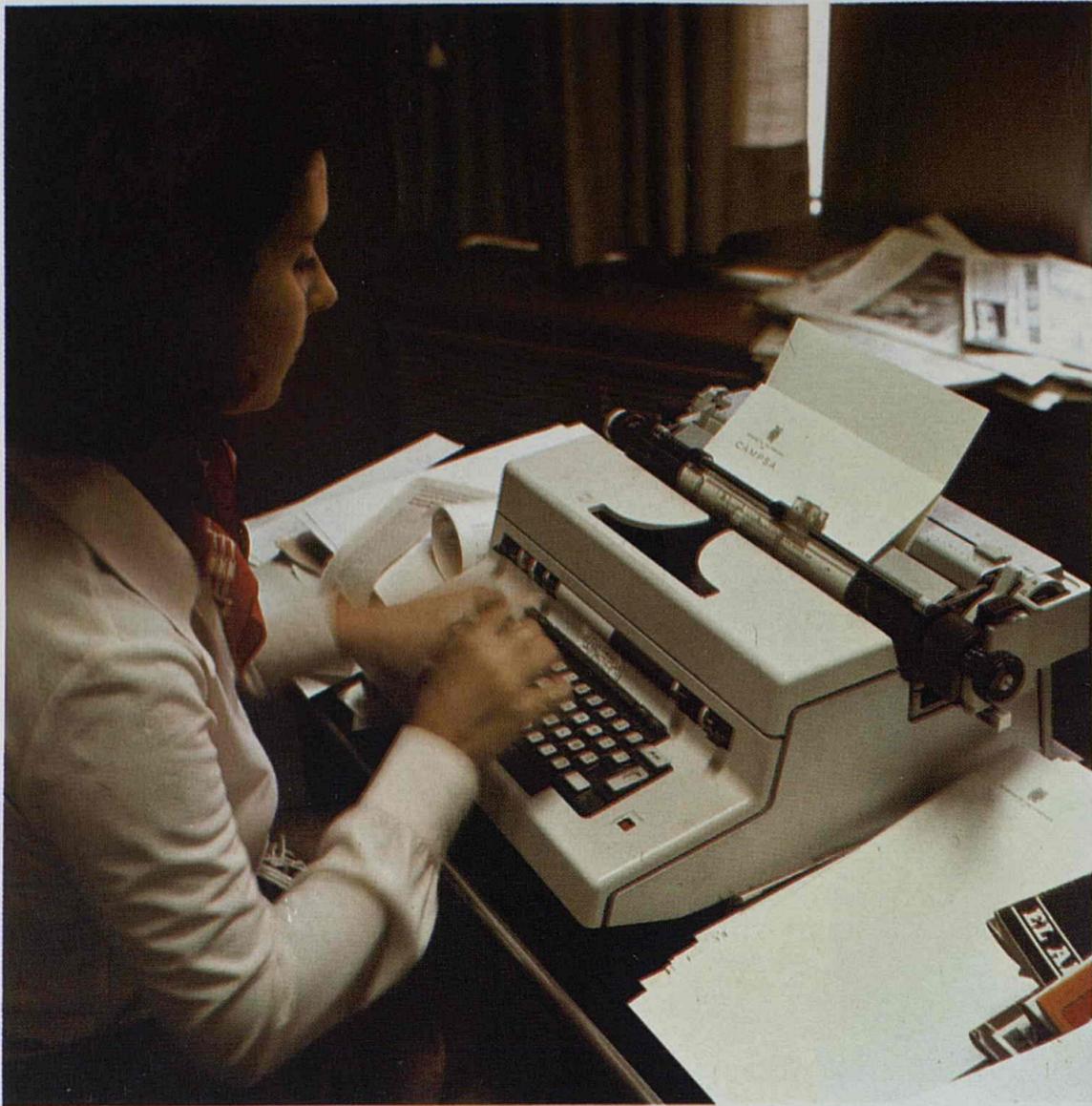


*Práctica de contraincendios*





*Factoría  
de  
Torrejón*





del Monopolio durante el ejercicio, que alcanza trescientos sesenta y cuatro mil toneladas de peso muerto y otras doscientas setenta y dos mil de buques auxiliares, para servicios de cabotaje y puertos. El transporte marítimo realizado superó los 7 millones de toneladas. Desde las factorías litorales receptoras hasta el interior de la Península, el transporte de los productos monopolizados se realiza en vagones-cisternas del ferrocarril y camiones trailer. El número de vagones-cisternas al finalizar el ejercicio era de 2.510 con una capacidad total de 80.952 metros cúbicos. Los transportes realizados por tierra fueron 4.116.524 metros cúbicos, por lo que CAMPSA abonó a la Renfe 1.184 millones de pesetas. Los 1.143 camiones-cisternas de arrendatarios de servicios transportaron 9.139 millones de metros cúbicos. Durante el ejercicio los constructores de nuevas unidades entregaron a CAMPSA una nueva partida de 150 vagones-cisterna, con lo que se incrementaba notablemente el medio de transporte de productos petrolíferos por ferrocarril.

También se da cuenta de que en el capítulo de investigaciones y prospecciones, CAMPSA, con la colaboración de las empresas asociadas, realizaron 21 perforaciones investigadoras, de ellas 13 en Ayoluengo de las cuales 10 resultaron positivas. Las demás, en distintas localidades, no dieron ningún resultado. Las calificaciones eran de "seco", "marginal", "en pruebas". Total que por el momento sólo en Ayoluengo seguían manando crudos con posibilidad de industrialización. Las extracciones, todavía en periodo de estudio, fueron de treinta mil metros cúbicos de crudo. En el mes de diciembre se terminó la instalación del oleoducto Ayoluengo-Quintanilla, de once kilómetros de recorrido y diez pulgadas de diámetro, que entró en servicio el 9 de febrero de 1967.

Por orden del Ministerio de Industria, se concedió a CAMPSA, "CALESPAIN", y "TEXPAIN", una prórroga por tres años de los permisos "Ubierna", "Orduña", y "Zuazo". Y por decreto del 29 de diciembre se otorgó la concesión de explotación "Lora", en que está el campo petrolífero de Ayoluengo, dentro del permiso "Ubierna", con la superficie restante en fase de investigación. En éste ejercicio la Renta del Estado alcanzó la cifra de 27.646 millones de pesetas, con un aumento sobre el ejercicio anterior de cinco mil millones.

## LAS NUEVAS REFINERIAS ESPAÑOLAS

Como primera noticia sorprendente de ésta Memoria de 1967, leída en la Junta General de CAMPSA, el 8 de mayo de 1968, es la ampliación del nú-

mero de refinerías españolas de productos petrolíferos, que figuran como abastecedoras del Monopolio en el citado ejercicio. Dichas refinerías son: REPESA (Escombreras); CEPSA (Tenerife); "Petroliber" (La Coruña); CALVO SOTELLO (Puertollano); "Asfaltos Españoles"; Rio-Gulf (Huelva); "Esso" (Castellón) y CEPSA (Algeciras). Todas ellas han proporcionado en los distintos productos de consumo, una cantidad que superó los trece millones de toneladas.

Hay que destacar de los datos que se recogen en la Memoria, que la gasolina de 96 octanos ha alcanzado un consumo de 1.495.003 metros cúbicos, con un aumento sobre el ejercicio anterior del 18 por ciento y que el gas-oil tuvo una demanda de 3.881.115 metros cúbicos, con un aumento del 11,85 por ciento y que el fuel-oil desbordó todas las previsiones del Plan Nacional de Combustibles, con un consumo de 7.525.405 metros cúbicos y un aumento del 26,67 por ciento. También el petróleo de avión aumentó su demanda en un 24 por ciento.

Informa la Memoria sobre importantes obras para ampliaciones de almacenaje en los campos de aviación de Mahón, Ibiza, Gerona y Alicante, zonas en las que el "boom" turístico está incidiendo con mayor afluencia. Se ampliaron las instalaciones en puertos pesqueros, casi se duplicó el número de estaciones de servicio y la capacidad de almacenaje ha superado en el ejercicio de 1967 los dos millones de metros cúbicos. Ha entrado en servicio la nueva instalación de Badalona, que facilita la distribución de productos en toda la región catalana. Está dotada de un Pantalán propio que permite la descarga de buques de hasta treinta mil toneladas. Se utiliza principalmente para el abastecimiento de fuel-oil a las centrales térmicas de Badalona y San Adrián de Besós, que pueden recibir el combustible por tubería directa desde la instalación CAMPSA. Entre las localidades en que se terminaron importantes obras de almacenamiento de productos combustibles figuran: Motril, Gijón, Granada, Málaga y Almería.

Ya están casi terminadas las obras del oleoducto de enlace Loeches-Villaverde (Madrid), que recibirá los productos del Rota-Zaragoza. Se han realizado pruebas de funcionamiento que resultaron plenamente satisfactorias. Y como están también adelantados los trabajos de la estación receptora de Puertollano con Almodovar, nuevo enlace con el oleoducto Rota-Zaragoza, se espera que en 1968 la factoría de Villaverde pueda recibir indistintamente productos procedentes de Rota, desde Loeches y Puertollano, lo que supondrá una gran economía en el transporte.

En la Memoria se recogen datos sobre mejoras en los transportes marítimos y terrestres durante el ejercicio, de acuerdo con las crecientes demandas del consumo, principal preocupación del Consejo de Administración de la

Compañía Arrendataria, en ésta etapa de la expansión económica e industrial del país. Pese al incremento de la flota del Monopolio, con cuatro nuevos buques-tanques puestos en servicio, con lo que se sobrepasaron las casi trescientas mil toneladas de peso muerto, fué tal la demanda del consumo nacional de productos petrolíferos que fué necesario fletar buques de la empresa CEPSA, Vizcaína y REPESA, para abastecer de fuel-oil las factorías de Barcelona y Bilbao con las térmicas de sus respectivas zonas. Durante el ejercicio el transporte marítimo de productos petrolíferos sobrepasó los ocho millones de toneladas.

Para los transportes terrestres entraron en servicio ciento cincuenta vagones-cisternas de 58 toneladas cada uno. No obstante, mientras por ferrocarril se transportaron poco más de cuatro millones de toneladas, las transportadas por carretera en camiones-cisternas, superó los diez millones de toneladas. Esto demuestra que también en los combustibles el camión empezaba a ganar la batalla al ferrocarril. Los oleoductos transportaron durante el ejercicio 92.855 toneladas de distintos productos petrolíferos.

#### CINCO MIL BARRILES DIA, EN AYOLUENGO

Durante 1967 continuaron las perforaciones en busca de petróleo. La número 32 de Ayoluengo con una profundidad de 2.311 metros, también resultó productiva. También se realizaron perforaciones en Tozos, Osma y Urbel, cuyos resultados no pasaron de "leves indicios". Se terminó el "Huidobro-2" que produjo 30 metros cúbicos de crudo de características análogas al de Ayoluengo, aunque por falta de gas no resultó comercial.

Según el informe técnico, el sondeo "Ayoluengo-2" sirvió para investigar los niveles del jurásico que resultaron secos. La perforación cortó las capas productivas del cretáceo inferior que son las que se explotan en el referido campo petrolífero burgalés. La producción de Ayoluengo, durante el ejercicio de 1967, fué de 79.331 toneladas de crudo, obtenidas al ritmo que permitían el transporte y el embarque con destino a la refinería de Escombreras que recibió 68.432 toneladas. También se enviaron 14.635 toneladas a "Nitratos de Castilla S.A." para su fábrica de Valladolid.

En el estado actual de la explotación —agrega la Memoria— el campo de Ayoluengo tiene una capacidad de producción de cinco mil barriles diarios

(unas seiscientas mil toneladas). Y las reservas provisionales indicadas a título de orientación, ya que el conocimiento resulta incompleto, se calculan en un caudal ligeramente inferior a los dos millones de toneladas. Durante los diez meses se han realizado intensos trabajos de sísmica por reflexión, utilizando el moderno procedimiento "digital", de cuyos resultados dependerá que se realicen o no nuevos sondeos en los permisos de Ubierna, Polientes, Bárcena y en la concesión "Lora".

Por primera vez aparece la noticia sobre el hecho de que se ha llegado a un acuerdo con la "Shell España", para que dicha empresa pueda participar con un 25 por ciento en los trabajos que CAMPSA, como entidad privada, realiza en la plataforma litoral mediterránea y Golfo de Cádiz, según orden de autorización del Ministerio de Hacienda, de 11 de marzo de 1967. En idénticas circunstancias y con participación del 30 por ciento, intervendrá CAMPSA en las nuevas refinerías que se instalen de acuerdo con el Decreto de 9 de marzo del mismo año. Estas tentativas de la Compañía Arrendataria, con la colaboración de "Shell España" surgen precisamente en ese año, en que el conflicto entre árabes e israelíes en Oriente Medio, al cerrar por tiempo indefinido el Canal de Sué, camino más corto de los crudos del Golfo Pérsico, afectaba a todos los mercados europeos, incluido el español. El Monopolio que ya había conseguido una mínima producción de 600 toneladas diarias en Ayo-luengo, no podía confiar en que el campo de Burgos resolviese el creciente y casi astronómico consumo de productos petrolíferos que aumentaba sin cesar en España, pero la "Shell" quiso participar en la búsqueda de petróleo en torno y dentro de la Península Ibérica.

El tener que remontar los barcos petroleros el Cabo africano de Buena Esperanza, con los crudos del Golfo Pérsico, suponía un crecido aumento en el precio que se reflejaba a su vez en el costo de los productos que las refinerías suministraban a CAMPSA. Tales extracostos habían superado, durante el ejercicio de 1967, la suma de 966 millones de pesetas. Para compensar el aumento en los costos fué necesario que el Ministerio de Hacienda autorizase una elevación del precio de las gasolinas y demás productos. También se llegó a un nuevo tipo de gasolina de 98 octanos con un precio superior. Tal situación produjo en todo el mundo un afán de buscar nuevos yacimientos petrolíferos al oeste del Canal de Sué. Se suponía entonces que aproximadamente una sexta parte de la superficie terrestre y de la plataforma continental contendría petróleo y gas natural y que en aquella fecha no se había explorado más de un cinco por ciento de esa superficie. Los expertos consideraban las plataformas continentales especialmente prometedoras de petróleo. Se calculaban en cien mil millones de toneladas lo que podía existir a profundidades submarinas no superiores a los mil pies. También se razonaba que en aquellos años últimos de la década de los sesenta, se habían perfeccionado lo suficiente las plataformas de perforación para lograr el sondeo en zonas marítimas de

ciertas profundidades. No obstante, la esperanza de encontrar nuevos yacimientos fuera de las áreas geográficas tradicionales, no encontraban el suficiente apoyo de las grandes empresas financieras. Por eso resultaba más sorprendente que la poderosa empresa "Shell" se uniese a CAMPSA, para continuar las exploraciones, tanto en el interior de la Península, como en la plataforma continental mediterránea.

La mayoría de las grandes compañías abastecedoras pensaron en aminorar los costos del transporte del petróleo recurriendo a la fabricación de grandes, monstruosos petroleros, que en los años que permaneciera cerrado el Canal de Suez, continuarían remontando el Cabo de Buena Esperanza, hasta llegar a considerar el paso de Suez como "una ruta marítima de segunda clase". En tal situación se llegó a construir buques petroleros de doscientas y trescientas mil toneladas. Hasta se llegó a diseñar el superpetrolero de quinientas mil toneladas, que podría realizar el viaje de ida y vuelta Rotterdam-Kuwait, sin que el costo del flete sobrepasase los 13 chelines por tonelada. Pero se pensó en la dificultad del calado. Era muy difícil encontrar puertos con profundidad suficiente y se comprobó que tampoco podría atravesar los Canales de La Mancha y Malaca.

Por lo que a CAMPSA se refiere, el aumento de precio y el desmesurado aumento del consumo, salvó todas las dificultades creadas por la subida de los crudos. El balance arrojó un beneficio para la Renta del Estado de 31.743 millones de pesetas, con notable aumento sobre el ejercicio anterior.

#### ULTIMAS MEMORIAS DE LOS SESENTA

Vamos a resumir los datos esenciales, tomados de las dos similares Memorias, leídas en sendas Juntas ordinarias de accionistas (29 de mayo de 1969 y 27 de mayo de 1970), la historia económico-administrativa de CAMPSA en los dos últimos años de la década triunfalista de los sesenta y los dos últimos del primer quinquenio consumista. Es el fin de la década en que la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, había alcanzado las "vacas gordas" de su desarrollo industrial al servicio del Estado, de los varios millones de consumidores de gasolina y de la gran industria nacional a cuyo desarrollo había colaborado en los años difíciles de la economía española.

Según la Memoria del ejercicio correspondiente a 1968, CAMPSA adqui-

rió, para atender a las demandas del consumo nacional 15.226.501 toneladas de productos petrolíferos que le fueron suministrados por REPESA (Escombreras); CEPESA (Tenerife y Algeciras), Petroliber; Encaso; Rio Gulf; Esso Castellón; Aresa; Fabricantes de Benzol; Fabricantes de Aceites Regenerados y Aceites Marcas, por un importe de 23.411 millones de pesetas. Durante el ejercicio solo se adquirieron en el extranjero 64.780 toneladas de productos con un importe pagado en divisas de 334 millones de pesetas. Las citadas adquisiciones supusieron un aumento del 14,99 por ciento sobre el ejercicio anterior.

Al pie de éstos datos de la Memoria, figura la siguiente nota: "En éstas cantidades están incluídas las compensaciones en concepto de extracostos en los suministros nacionales originados por el conflicto árabe-israelí y los mayores costos originados por la nueva paridad de nuestra moneda".

Los productos de mayor consumo han sido las gasolinas de 85 y 96 octanos, con un aumento del 24,86 por ciento. Aumentó el petróleo de aviación al generalizarse el empleo de reactores en un 32,86 por ciento y el gas-oil con un consumo de 4 millones de metros cúbicos y un aumento de 13,67 por ciento. Pero el salto mayor fué el del fuel-oil que alcanzó un consumo de nueve millones de toneladas y un aumento en el ejercicio del 19,64 por ciento. Conviene anotar el dato que, del gas-oil consumido, 1.444.724 metros cúbicos lo fueron por la agricultura y 2.092.208 por la industria. En el consumo del fuel-oil hubo una gran participación por el de usos domésticos.

Entre las aplicaciones de los servicios de explotación se citan los nuevos tanques que han entrado en servicio con una capacidad de 194.960 metros cúbicos, lo que aumenta el volumen total de almacenamiento en 2.211.914 de metros cúbicos. También se anota como novedad que se han puesto a punto los enlaces de oleoductos Rota-CAMPSA (Refinería CALVO SOTELO de Puertollano) y (Loeches-Villaverde) que realizan sus operaciones de transporte de productos con toda normalidad.

Sobre el aumento de grandes obras portuarias, se dice que continúan a buen ritmo las del Pantalán de Barcelona, para descarga de grandes buques-tanques, así como el dragado de la dársena y los trabajos de relleno de la superficie ganada al mar, que se utilizará para ampliación de la factoría, en la que se espera que a finales de año se puedan descargar grandes cantidades de gas-oil y fuel-oil, para el abastecimiento de toda la región. Ya se realizan con toda normalidad las descargas de buques-tanques en los pantalanés de Badalona y el Musel (Gijón) recién puestas en servicio. Se hallan en fase final las obras portuarias de Motril y en el curso del año llegarán a su término las obras de la nueva factoría Lezo-Rentería, con instalaciones de tubería de descarga de buques desde el puerto de Pasajes.

Ya están en servicio las instalaciones fijas para almacenamiento de carburantes y combustibles de aviación en los aeropuertos de Gerona, Ibiza, Alicante, Palma de Mallorca, Almería, Mahón, Asturias, Barcelona, Málaga, Bilbao, Fuenterrabía y ampliación del sistema hidrante de Madrid-Barajas. También se ha incrementado en los aeropuertos el material móvil para suministro en pista y bajo ala de grandes aviones. Se han realizado nuevas instalaciones para flotas pesqueras en veinte puertos del litoral.

Los transportes marítimos de CAMPSA se han incrementado con nuevos buques-tanques de altura, entre ellos el "Campeador" y el "Campomayor" de treinta y cinco mil toneladas cada uno. Y están contratados con la Empresa Nacional Bazán otros cuatro buques de nueve mil cuatrocientas toneladas. El total invertido en nuevas construcciones marítimas ha sido de quinientos trece millones de pesetas. Los productos transportados por buques de CAMPSA, durante el ejercicio alcanzaron la cifra de 9.721.963 toneladas. Por transportes terrestres, lo fueron en vagones-cisternas 4.820.365 toneladas y en camiones por carretera se acercaron a los doce millones de toneladas. Por oleoductos se transportaron 201.774 metros cúbicos de distintos productos. La producción de crudos de Ayoluengo siguió un ritmo normal.

Durante el año 1968 se vendieron a REPESA 83.655.770 kilogramos de petróleo por un importe de 92.021.347 pesetas; 17.815.831 kilogramos fueron enviados a "Nitratos Castilla", por un importe de 7.273.918 pesetas. El total de la venta de la producción alcanzó la cifra de 120.617.103 pesetas. Todo el petróleo fué entregado sobre camión en la estación de carga de Quintanilla, a los precios aprobados por la superioridad.

La vigencia del permiso de investigación de "Ubierna" que finalizaba en el mes de diciembre, fué renovada por tres años a petición de CAMPSA, en vista del resultado positivo de los sondeos "Hontomin-2" y "Tozo-1". Se reanudaron las explotaciones denominadas "Burgos", de 44.275 hectáreas y "Bricia" de 5.566 hectáreas, sitas respectivamente al Sur y Norte de la concesión Lora. En virtud del acuerdo con la "Shell España", CAMPSA ha participado como entidad privada en las investigaciones realizadas en las plataformas de Castellón y del Golfo de Cádiz, con una duración de diez meses. En dichas investigaciones se utilizó la plataforma "Sedneth-1" considerada como la más moderna existente. Los sondeos realizados fueron tres, en sendas estructuras anticlinales; uno en la plataforma continental de las provincias de Tarragona y Castellón, denominada "castellón-G-1" que alcanzó una profundidad de 2.737 metros, bajo 98 de agua; otro el "Cádiz-D-1" con una perforación de 4.084 metros bajo 46 de agua; el tercero fué el "Cádiz G-1" de 1.527 metros bajo 64 de agua, entre las provincias de Cádiz y Huelva.

Como dato importante que se aporta por primera vez en la Memoria del

ejercicio de 1968, figura el referente al epígrafe "Refinerías" en que aparece el nombre de la Refinería de Vizcaya PETRONOR. Dice así el texto: "Por decreto del 14 de septiembre de 1968 se resolvió en el Ministerio de Industria el concurso convocado para adjudicar la Refinería de Vizcaya, que se atribuyó a la proposición suscrita por los Bancos de Bilbao, Vizcaya, Caja de Ahorros Vizcaina y Municipal de Bilbao, en unión de las empresas, "Rio Gulf de Petróleos" y "Gulf Oil Corporation" reservando a CAMPSA el derecho a participar con el treinta por ciento de capital en la Sociedad que se constituya, para explotar la Refinería". "A partir de ese momento —agrega el texto de la Memoria— nos pusimos en contacto con el grupo promotor primero y una vez constituída la Sociedad PETRONOR, con los representantes de la misma, para determinar los trámites de la incorporación de CAMPSA a la Empresa titular de la Refinería". En el Consejo de Administración, celebrado en el mes de marzo último, se tomó el acuerdo de que CAMPSA hiciese uso del derecho que se le concedía de suscribir el treinta por ciento del capital de PETRONOR, que está previsto alcance en su fase final, la cifra de 2.400 millones de pesetas, lo que representará para la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, una inversión de 720 millones de pesetas a desembolsar escalonadamente, entre los años 1969-1971.

Por otro Decreto de 9 de diciembre quedaba constituída la Comisión Técnica encargada de analizar los posibles emplazamientos para la instalación de una refinería, para el tratamiento de crudos de petróleo en el litoral de las provincias de Barcelona o Tarragona, con una capacidad mínima de cinco millones de toneladas. También se disponía que formase parte de la citada Comisión un representante de CAMPSA. En dicha Memoria se informa de que fué relevado a petición propia de la Presidencia del Consejo de Administración, don Alfonso de Churruca y Calbetón, que ocupaba dicho cargo desde 1946. Fué sustituido por don Angel de las Cuevas González. Como último dato anotemos que en el balance del ejercicio continúa la ampliación de los beneficios a favor de la Renta del Estado, cuya cantidad total ascendió a 37.060.537.133 pesetas, lo que demuestra que continúa el crecimiento de los negocios del Monopolio.

#### FIN DE LA DECADA CENITAL

Con ésta última Memoria de la década de los sesenta, que yo considero cenital en el desarrollo de CAMPSA, (lo que no quiere decir que no sea supe-

rada), la del ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 1969, leída ante la Junta de accionistas el 27 de mayo de 1970, vamos a cerrar la segunda parte de nuestra obra, ya que en ella se termina el recorrido por los primeros 41 años de historia económica, (vinculada a la política y el desarrollo industrial de España), de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, desde que inicia sus actividades el primero de enero de 1928.

Lo primero que se observa es el constante crecimiento de las cantidades manejadas en los balances de la Empresa, que en los últimos ejercicios resultan de tal magnitud que pueden calificarse de astronómicas. Por ejemplo, las compras de productos petrolíferos, para satisfacer las demandas del creciente consumo, suministradas por las doce empresas productoras nacionales, (que encabeza siempre REPESA de Escombreras, por su mayor aportación) alcanzaron la cantidad, ciertamente inaudita, de 16.563.792 toneladas, con un valor de 26.059 millones de pesetas en números redondos. A los que hubo que sumar 4.632.405 millones, pagados en divisas por productos importados del Oriente Medio, con el exceso correspondiente de costos a causa del largo recorrido de los petroleros por el Cabo de Buena Esperanza.

Las cifras exigidas por el consumo nacional, tanto de gasolinas como de gas-oil y fuel-oil, empiezan a ser realmente alucinantes. Solo de gasolina de 96 octanos, es decir para vehículos de turismo, se han quemado 1.935.880 litros, con un aumento sobre el ejercicio anterior de CAMPSA del 17,32 por ciento. De petróleo de aviación se consumieron 832.242 litros, con un aumento del 32,90 por ciento. Sin embargo los porcentajes más altos del consumo fueron alcanzados por el gas-oil con 4.892.486 litros y el fuel-oil con el máximo consumo de 9.386.887 litros. El total de productos consumidos en el ejercicio de 1969 fué de 18.748.681 litros. Es de notar que uno de los índices de consumo que más se ha elevado es el de gas-oil dedicado a la agricultura, con un consumo de 1.654.488 litros y un aumento sobre el ejercicio anterior del 14,51 por ciento.

En el capítulo de la Memoria señalado con el epígrafe "Explotación" cuyo texto va ilustrado en el folleto con las fotografías en color de la ampliación de las instalaciones de El Musel (Gijón), la Subsidiaria de Lérida, las factorías de Valencia en la desviación del río Turia, la de Alicante, en los terrenos ganados al mar y los repostaderos para los aviones JUMBO en el aeropuerto Madrid-Barajas. Se habla de ampliar las instalaciones de almacenamiento, para poder hacer frente a un consumo que se incrementa cada año en proporciones inusitadas.

Como obras nuevas realizadas durante el ejercicio, se cita la puesta en servicio del Pantalán del puerto de Barcelona, en el que podrán descargar barcos de treinta y cinco mil toneladas; que están en avanzada etapa de ejecución

los proyectos de ampliación de las factorías de Valencia, con capacidad de almacenamiento de 150 mil metros cúbicos. También están en obra las ampliaciones de almacenamiento en Alicante, Pamplona y León. Y han entrado definitivamente en funcionamiento las tuberías de descarga, desde el puerto de Pasajes a la nueva factoría de Lezo-Rentería. En el servicio de aeropuertos se han terminado las instalaciones de Alicante, Palma de Mallorca, Menorca, Málaga, Almería y las ampliaciones de los de Barcelona y Madrid, para adaptarlos a las exigencias de las grandes aeronaves, tipos Boeing 747-JUMBO. En la misma proporción fué necesario aumentar todo el material móvil al servicio de los aeropuertos.

Para continuar con el proyecto de ampliación y mejora de la red de estaciones de suministro a barcos de pesca, se han puesto en servicio las de doce pequeños puertos de las provincias gallegas, de Mallorca, Vizcaya, Castellón, Santander y Gerona. Los transportes marítimos de CAMPSA fueron incrementados con la puesta en servicio durante el ejercicio, de dos nuevos buques de treinta y cinco mil toneladas cada uno, el "Campeador" y el "Campomayor", construidos ambos por la Sociedad Española de Construcción Naval y destinados al transporte de fuel-oil desde la refinería de Tenerife a los puertos de Barcelona y Bilbao. También entraron en servicio otros de menor tonelaje 6.000 Tm., como el "Camponalón" y el "Campogenil". El plan de ampliación de la flota seguía su curso. Ciertamente, puede decirse como resumen de ésta etapa, que la Administración de CAMPSA, en los años sesenta, fué una lucha casi dramática, de contínuas ampliaciones, realizadas siempre contra reloj, dados los incrementos incesantes del consumo y sus exigencias, que el Monopolio se había comprometido a satisfacer.

En el capítulo de "Investigaciones" se citan nuevas exploraciones sísmicas en el "Permiso de Ubierna", zonas de Hontonín, Hontorio, Huidobro y Ayoluengo. Se dedica preferente atención a las plataformas marítimas de "Shell-CAMPSA" en las zonas de Castellón y del Golfo de Cádiz. Está así mismo prevista la iniciación de un sondeo en la proximidad de Amposta y también en la costa Cantábrica.

Por primera vez se habla de las ventas de crudos procedentes de Ayoluengo, con expresión de las cantidades en toneladas. Fueron, según la Memoria 189.950, las facturadas a distintos destinos durante el año 1969.

Se citan en el folleto de la Memoria correspondiente, cuatro nuevas empresas en las que lleva CAMPSA una participación de capital consistente en el treinta y el cincuenta por ciento de la inversión. Se trata de "Asfaltos Españoles S. A."; "Petronor S. A.", "Productos Asfálticos" y "Remolcadores de Pasajes S. A."

Puede decirse que CAMPSA, cierra éste último ejercicio de la década, con el balance más caudaloso de sus primeros cuarenta años. Los beneficios que la Compañía Arrendataria de Petróleos, aportó en éste ejercicio a la Renta del Estado, alcanzan las más altas cifras, con 41.208 millones de pesetas.

La Compañía cerró el balance con setecientos setenta y dos millones de pesetas de utilidad, en su Cuenta de Pérdidas y Ganancias y los accionistas, cobraron el nueve por ciento de dividendo. No cabe mayor triunfalismo financiero.