

TERCERA PARTE

LA ESCALADA TECNICO-  
ADMINISTRATIVA

CAPITULO XI

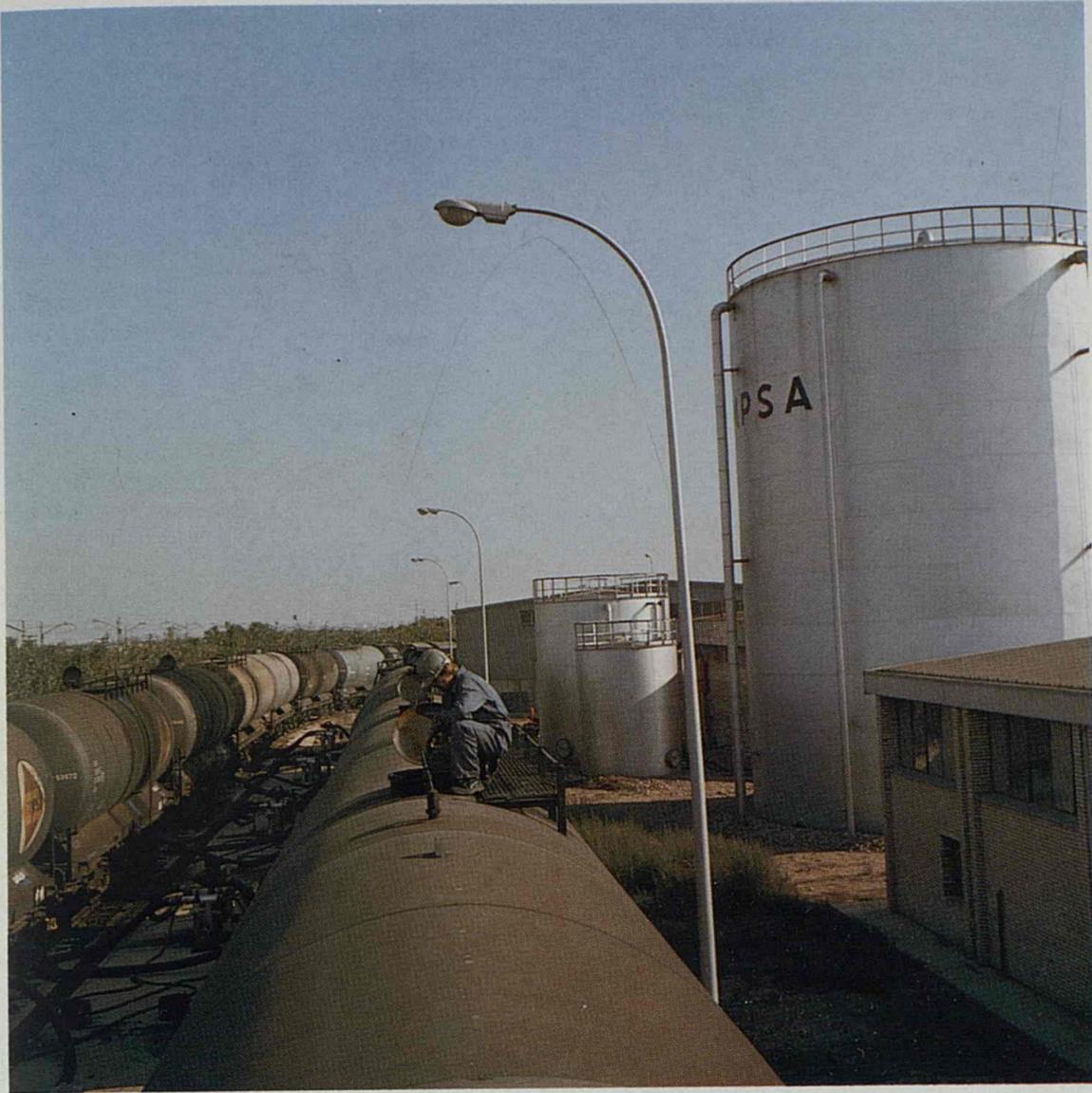
LOS 70, DECADA  
DEL CINCUENTENARIO



*Sala de control de seguimiento de oleoducto*



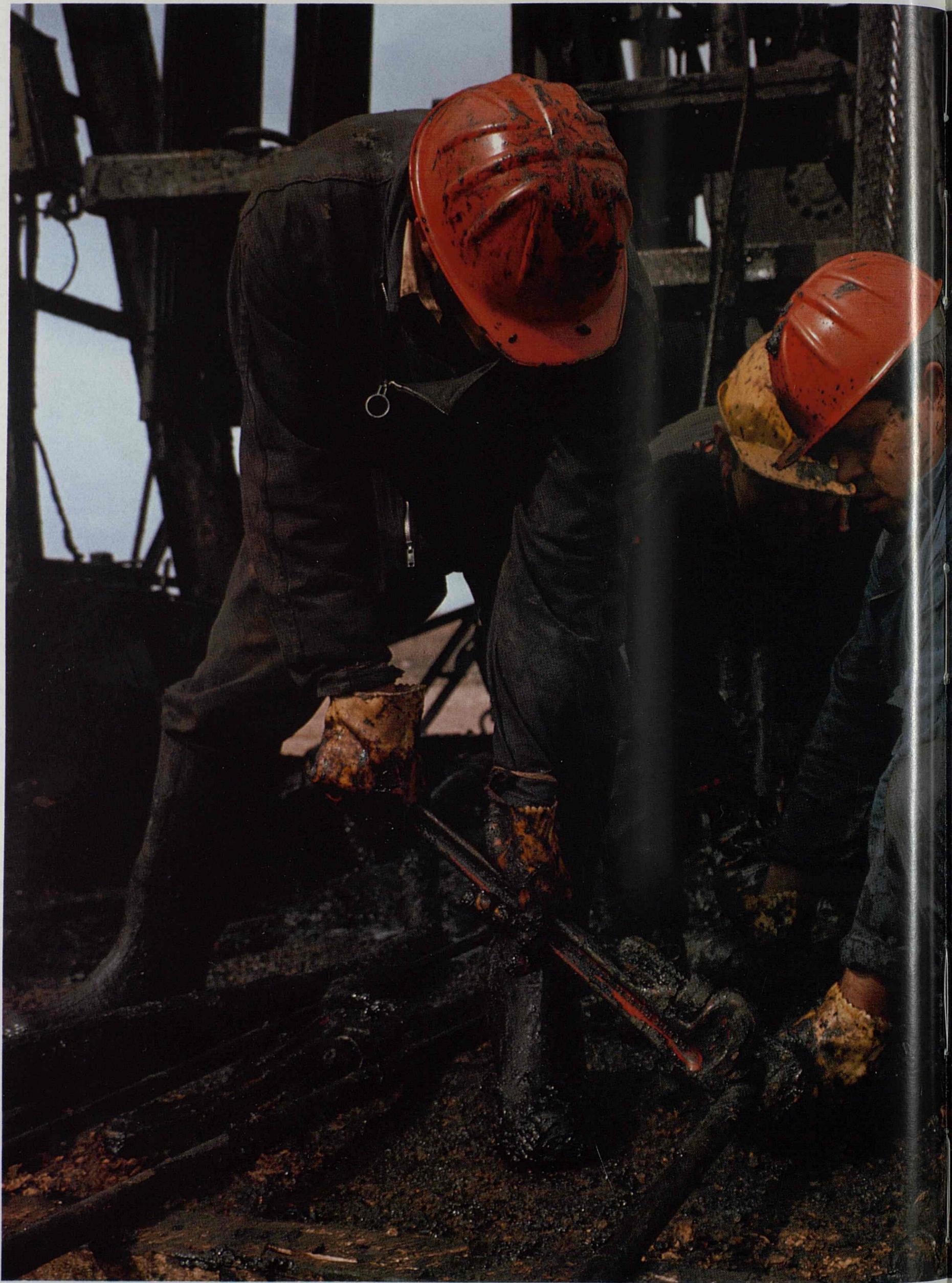
*Mangueras de descarga*



*Comprobación de  
medida en vagones  
cisterna*

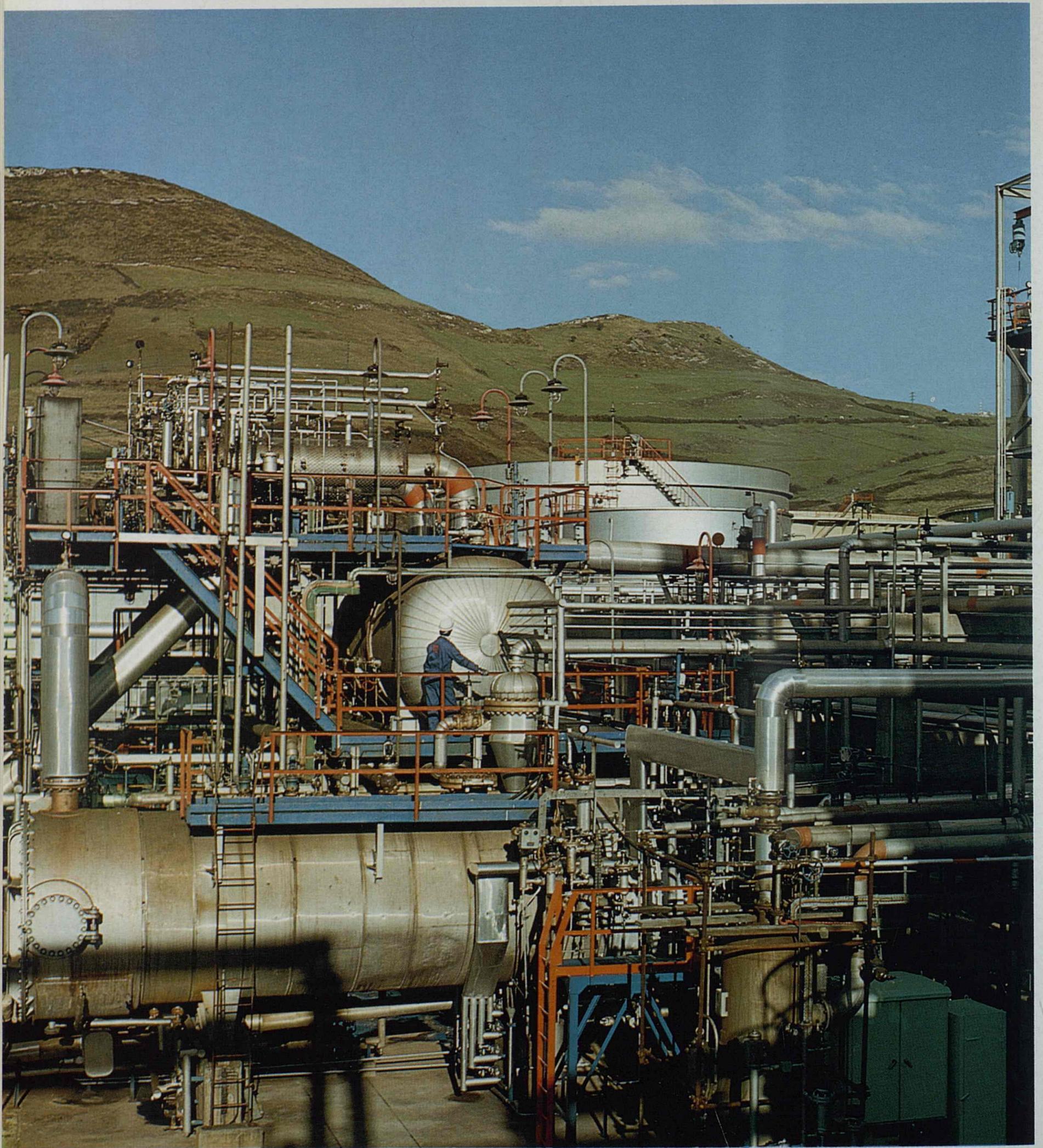


*Construcción  
de  
Factoría*





*"EL MAS PRECIADO TESORO"*





*Refinería de petróleo.  
Instalaciones diversas*



## “FLOTA DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS”

No se puede hablar de CAMPSA sin mirar al mar. El mar o los mares han sido para la Compañía Arrendataria, algo fundamental, desde la creación del Monopolio de Petróleos. Por el mar han de llegar de los distintos meridianos. los crudos y los productos del petróleo. Las materias primas, base fundamental de todas sus actividades comerciales: recepción, manipulación y distribución. Por eso una de sus primeras preocupaciones tenía que ser el transporte marítimo. Ello nos decide a iniciar ésta Tercera parte de nuestra Crónica sobre la historia técnico-administrativa de CAMPSA, con un capítulo dedicado al libro, “Flota del Monopolio de Petróleos”, publicado por el ingeniero Jefe de la Delegación del Gobierno en la Compañía, don Alfonso Martínez Gil. En el mismo se hace una historia informativa y técnica, especialmente gráfica, del proceso que siguió, desde 1928 a 1970 ese importante capítulo que en todo momento fué para la Compañía Arrendataria el transporte marítimo.

Ya en la convocatoria del Concurso para la creación de la Compañía que sería la administradora del Monopolio, se incluía entre sus obligaciones (sabia orientación del fundador la de “dotar al Monopolio en el plazo de cinco años de medios propios para el transporte marítimo de los petróleos que importe del extranjero, construyendo al efecto la flota necesaria para que en unión de la ya adquirida o que se adquiriese, siempre de construcción nacional, quedase definitivamente nacionalizado el transporte”).

En la introducción al citado libro, “Flota del Monopolio de Petróleos”, escribe su autor: “Este sencillo trabajo sobre la creación y desarrollo de la Flota del Monopolio, tiene tres períodos perfectamente definidos: el primero abarca desde la constitución del Monopolio hasta julio de 1936, en que al dar comienzo la guerra civil, quedó paralizada la construcción. Este primer período, que comprende la organización propia del Monopolio, marca la eficacia y buen deseo de la Administración de CAMPSA de dar cumplimiento a una de sus obligaciones e ir independizándose en el transporte de productos petrolíferos que cubrían sus necesidades, relativamente pequeñas. El siguiente período podríamos enmarcarlo, abarcando la guerra civil española (1936-1939) y la guerra mundial y postguerra, (1939-1947) ya que comprende un lapso de anormalidad en todo orden, pues a la destrucción de alguno de nuestros buques, como el “Elcano” y el “Badalona”, hay que añadir que al final de la guerra civil se recuperaron los buques pero en mal estado. Seguidamente durante la guerra mundial, con las dificultades que nos pusieron los países beligerantes, la escasez de materias primas y la inutilización de nuestros astilleros principales, al quedar en lamentable estado la industria siderúrgica y auxi-

liar". Y termina el Sr. Martínez Gil con éstas palabras: "La última etapa que comprende desde 1949 a enero de 1970, se caracteriza por un enorme desarrollo en el consumo de toda clase de productos petrolíferos con un crecimiento similar de la Flota del Monopolio, habiéndose procurado ampliarla dentro de unos límites, de forma que en ningún momento pudieran exceder a sus necesidades de transporte, que podían variar fundamentalmente, a medida que fueran autorizándose nuevas refinerías, ya que al aproximarse las fuentes de abastecimiento se disminuiese el tonelaje a transportar en buques".

A lo largo de 146 páginas de gran formato, en la citada obra se hace una historia ilustrada con fotografías, gráficos y abundancia de cuadros sinópticos, de todo el proceso de creación de la flota, con características, dimensiones, tonelaje y tipo de propulsión de cada uno de los 70 buques, con los astilleros en que fueron botados y singularizados por sus nombres, en que interviene el prefijo "CAMP" que ha figurado en las listas de la flota del Monopolio, desde el año 1928 hasta la fecha de la obra (1970). También figuran informaciones exhaustivas sobre costos y servicios de transporte realizados (millas recorridas y toneladas transportadas) al servicio de la Compañía Arrendataria.

#### OTRO GRAN SALTO EN EL CONSUMO

Lo primero que se observa en la Memoria del ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 1970, leída el 18 de mayo de 1971, primera en que figura como presidente del Consejo de Administración, el ex-ministro de Obras Públicas, don Federico Silva Muñoz, es lujo tipográfico, con abundancia de fotografías y gráficos en color. Esto unido a una moderna técnica en la confección, le da un carácter de auténtica revista gráfica, que guardarían con gusto los "señores accionistas" a quienes va dedicada.

En la portada aparece una acuarela reproducida a todo color que representa la antigua sede de CAMPSA en el Paseo del Prado, vista a través de la monumental fuente de Neptuno, en que destaca la estatua del dios oceánico en su carro tirado por flotantes caballos de piedra.

En dos cuadros sinópticos aparecen las adquisiciones de productos que durante el ejercicio han suministrado las refinerías nacionales; con un total

de 19.244.864 toneladas, y solo 228.903, fueron adquiridas en el extranjero. El valor abonado por CAMPSA por tales suministros fué de 31.409.667.853 pesetas. Por las importaciones se habían pagado en divisas traducidas a pesetas 545 millones. En el cuadro siguiente se especifica que las ventas de todos los productos alcanzaron 21.913 millones de kilogramos, con un incremento del 16,88 por ciento sobre el ejercicio anterior. Se hace notar que los productos que alcanzaron mayor porcentaje de consumo, fueron la gasolina de 96 octanos con un 32 por ciento; el petróleo de avión con otro 32 y el fuel-oil con un consumo record de 11.373 millones de toneladas.

En el capítulo de obras en factorías y subsidiarias se destaca la inauguración oficial del Pantalán de Barcelona, en cuya fotografía de color a doble plana se pueden ver dos grandes buques petroleros en plena descarga de productos. A continuación se informa sobre adquisición de terrenos para ampliación de las instalaciones de acuerdo con las exigencias del creciente consumo, en Valencia, Tarragona, Cartagena, Algeciras, Gijón, Santander y Santurce. También se da cuenta de la ampliación de las factorías de Alicante, Barcelona, Valencia, Badalona y Motril, así como ampliación de obras en otras veinte localidades. Una importante obra en gestión, es la de unir el aeropuerto Madrid-Barajas con una ramificación del oleoducto Rota-Loeches-Villaverde, a fin de realizar un abastecimiento directo. Resulta sorprendente la fotografía de la estación receptora del aeropuerto de Son San Juan en Mallorca, como se sabe uno de los aeropuertos de mayor tráfico de España.

Entre otras, se han iniciado nuevas ampliaciones en los aeropuertos de Barcelona, Alicante, Asturias, Granada, Ibiza, San Sebastián, Mallorca, Málaga y Madrid, así como el abastecimiento de otros varios por medio de oleoductos. Han sido dotados los principales aeropuertos de remolques de ochenta mil litros, para el abastecimiento de aeronaves tipo "Jumbo", que pueden suministrar keroseno a un ritmo de 4.500 litros minuto.

Durante el ejercicio de 1970 han continuado así mismo las instalaciones portuarias en Tarragona, Valencia, Castellón, Alicante, Pontevedra y Huelva. Los servicios de mantenimiento de CAMPSA han realizado trabajos de conservación de las instalaciones en las factorías de Gijón, Tarragona, Palma de Mallorca, Santander y La Coruña. Otra importante mejora fué la instalación de pararrayos modernos, de tipo radiactivo en distintas factorías que garantizarán la regularidad de los servicios.

En el apartado de los Transportes Marítimos se dice que fueron botados los barcos de 9.600 toneladas, "Camporrojo", "Campobierzo" y "Campurdan", los tres construídos por la empresa Bazán, en sus factorías de San Fernando (Cádiz) y Cartagena. Los productos transportados por la flota marítima durante el ejercicio fueron 12.322.074 toneladas. La flota contaba en esa

fecha con 34 buques de altura, con un total de 307.990 toneladas de peso muerto y otra cantidad de buques auxiliares y de cabotaje, con lo que totalizaban 315 mil toneladas.

El mayor incremento fué el de los transportes terrestres. Desde los puertos al interior fueron transportados por ferrocarril en vagones-cisternas de CAMPSA, 6.356.319 toneladas. Mientras por carretera en camiones-cisterna el transporte fué de 15.530.273 toneladas. Los productos petrolíferos transportados por oleoductos, fueron desde Rota 555 mil toneladas y desde Puertollano 626.398 toneladas. Un total de 1.181.118 metros cúbicos que ingresaron en la Factoría de Villaverde (Madrid) con un aumento del 16 por ciento sobre el ejercicio anterior.

#### PETROLEO EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL

La gran novedad que se recoge en la Memoria que venimos comentando, es la de la primera perforación con resultado positivo, realizada en la plataforma continental del Mediterráneo español. ("Amposta-Marino C-1") anunciado en el mes de diciembre de 1970. Bajo el epígrafe, "Investigación Petrolífera", se señala como capítulo de excepcional trascendencia, de los estudios sísmicos realizados en Hontonín, Montorio, Ayoluengo y Huidobro. También de una campaña de reflexión en los Permisos de Pena y Valdavia (provincia de Palencia) en los que se proyectaba continuar la investigación. También se incluye en el capítulo de investigaciones la nota sobre la continuación de las ventas de crudo de Ayoluengo que fueron durante el ejercicio de 151.355 toneladas. Y se agrega que el petróleo extraído desde el comienzo de la explotación suponía un total de 556.355 toneladas.

CAMPSA había obtenido por esas fechas nuevos Permisos en "Aldehuela-Este" y "Aldehuela-Norte", provincia de Soria, cuyas campañas de sísmica, geológica y reflexión, estaban proyectados para 1971. Y dentro del convenio de colaboración "Shell-CAMPSA" para las investigaciones en las costas de Cádiz y Castellón, así como los siete Permisos del Cantábrico, se informa de haberse realizado trabajos sísmicos en los dos mares, principalmente en la costa Cantábrica.

Como ilustración del texto aparecen varias fotos en color realmente

espectaculares de la plataforma marítima "Chaparral", instalada frente a las costas de Tortosa, en la desembocadura del Ebro. Los trabajos se realizaban de acuerdo con el convenio de colaboración establecido entre las empresas "Shell-CAMPSA-Ini-Coparex", unidas para la investigación de los Permisos de Ini-Coparex, denominados "Amposta B y C" y también para los de "Shell-CAMPSA" denominados "Castellón-E" y "Vinaroz".

La perforación del primer pozo, "Amposta-Marino C-1" se inició el día 24 de mayo de 1970. Al resultar positivo, descubría el primer yacimiento petrolífero español en la plataforma continental mediterránea. La profundidad total alcanzada por la sonda fué de 2.721 metros. Para confirmar y evaluar el gran hallazgo, el día 2 de diciembre se inició la perforación del "Amposta-Marino C-2" utilizando la misma plataforma "Chaparral". El día 30 del citado mes, se daba la noticia de que también el segundo sondeo de Amposta había resultado productivo. Estaba pues confirmada la existencia de petróleo en la costa del mediterráneo occidental. En esa costa del Mare Nostrum, tan visitada en siglos pasados por fenicios, griegos y romanos. Bajo el mar sobre el que las velas latinas nos acercaron la civilización clásica y los libros bíblicos, se descubría ahora el oro negro sobre el que avanza nuestra civilización del siglo XX. Ese mar en el que adentra su delta de agua dulce el Ebro, el mayor de los ríos ibéricos que lleva las aguas del Pirineo hasta el Mediterráneo. En la Memoria se habla de un proyecto de actividades por parte de Shell-CAMPSA en los Permisos de Castellón, con tres sondeos a realizar durante el año 1971.

En otro apartado de la Memoria se informa a los accionistas de CAMPSA, de los resultados obtenidos por las cinco empresas en que participa la Compañía Arrendataria con el cincuenta por ciento del capital. Se informa de la buena marcha de "Butano S. A.", que, durante el ejercicio ha alcanzado los 9.597.484 usuarios, con una venta de gases licuados del petróleo de 1.327.996 toneladas, con un aumento del 13,45 por ciento sobre el ejercicio del año anterior. Y se habla de una ampliación de instalaciones para la venta de gas propano. Según el balance la cuenta de reservas alcanzó al final del ejercicio 378.675.000 pesetas. Y se había fijado un dividendo del 14 por ciento.

Seguía la información sobre "Asfaltos Españoles S.A.", que ha producido durante el ejercicio 453.027 toneladas de asfaltos y 403.160 toneladas de fuel-oil, con unos beneficios de 263 millones de pesetas. De "Petronor" se dice que una vez firmado el contrato de autorización por los Ministerio de Industria y Obras Públicas, para la construcción del espigón de atraque de grandes petroleros en el hiperpuerto de Bilbao, el socio de Petronor-Gulf aportará la cantidad de 30 millones de dólares para su construcción y CAMPSA ya ha desembolsado 565 millones de los 720 que tiene suscritos en acciones de la nueva refinería. En las cuentas del ejercicio continúa el notable incremento de utilidades en la cuenta de Pérdidas y Ganancias y la Renta del

Estado pasó de 37 mil millones en 1969 a 44 mil millones en números redondos en 1970.

En la Enciclopedia Nacional del Petróleo, correspondiente a éste año, (Sección de comercialización de crudos y productos petrolíferos) se consigna un importante dato, muy de tener en cuenta, si queremos valorar debidamente el esfuerzo de CAMPSA para atender el crecimiento desmesurado del consumo interior de productos petrolíferos, a partir de 1960. Anota la Enciclopedia: "Comparativamente hablando queda de manifiesto que la tasa de crecimiento en el consumo interior es una de las mayores de Europa, como lo demuestran los datos siguientes: en 1966 el consumo total fué de 12.354.000 toneladas y en 1969, los suministros de CAMPSA para el consumo interior alcanzaron la cifra de 18.748.000 toneladas de las que solo se importaron por la Compañía Arrendataria 68.105 toneladas. Esto significa una autosuficiencia prácticamente total, ya que solo se importan productos que por su escaso consumo, no parecen rentables en producción en las refinerías nacionales". En la tabla del consumo de combustibles líquidos por provincias que aparece en la citada Enciclopedia, figura con mayor consumo Barcelona con 3.098.000 toneladas y Madrid con 2.016.000 toneladas. También se anota el número de estaciones de servicio que en 1970 es de 2.292 en toda España.

#### VISPERA DE CRISIS PETROLIFERA

Y llegamos a éste seguimiento del desarrollo económico y financiero del Monopolio de Petróleos, a la suntuosa Memoria del ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 1971 que fué leída en la Junta ordinaria de accionistas, el 18 de mayo de 1972. Ya en la "Información Técnica" de la Enciclopedia Nacional del Petróleo, nos encontramos con éstas palabras un tanto inquietantes: "Mil novecientos setenta se ha caracterizado por el preludio de la crisis que dió paso a la revisión de los precios por parte de los países productores, compañías petrolíferas y países consumidores". Y en el Prólogo del volumen correspondiente a 1971, el Director General de Energía y Combustibles, don Francisco Pérez Cerdá, escribe: "No parece necesario recurrir a la cita de cifras estadísticas, hoy ya sobradamente conocidas, para probar la fuerte incidencia en la economía de los países industriales del abastecimiento y costes de esta materia prima". Se refiere al petróleo y muy especialmente al crudo procedente del mundo árabe. Y a la que se denominó universalmente "crisis de la

energía”, provocada, aunque no totalmente, en los primeros años setenta por la OPEP. Y unos párrafos más adelante de su trabajo, agrega el Sr. Pérez Cerdá: “Hasta el pasado año, el mercado mundial del petróleo se había mantenido dentro de una cierta estabilidad, solamente alterada por ligeras modificaciones que habían tenido poca repercusión en sus planteamientos básicos”. Y tras nuevos razonamientos termina su trabajo con éstas palabras reveladoras: “La nueva política fiscal de los países productores, con su incidencia en los precios de los crudos, la amplitud de las oscilaciones de los fletes, los nuevos proyectos de grandes transportes por tuberías, la política nacionalista de los países productores, la aparición de nuevos yacimientos en la zona europea etc. son fenómenos de considerable significación en una actividad de trascendente importancia para la economía universal”.

La crisis se presentía desde que en 1967 se cerró el Canal de Suez y los países árabes plantearon no sólo con carácter económico sino político, la utilización del petróleo como arma contra las naciones occidentales que apoyasen a Israel. Ya por aquellos años se habló mucho en todo el mundo árabe productor de petróleo, de la nacionalización de los intereses anglo-americanos del Oriente Medio. En el centro de la crisis estaba sin duda la OPEP. Pero como existían problemas políticos como el ocurrido en 1962, cuando Kuwait se vió amenazada de invasión por parte de Irak y hubo de ser resuelto el conflicto por la intervención de un ejército británico; hacían que no siempre la OPEP podía sustraerse a las tensiones internas y las competencias, pese a su carácter supranacional. No podía obligar a sus afiliados a seguir una determinada política de precios. Desde la instalación de sus oficinas centrales en Viena, se encontraba en inferioridad para el asesoramiento técnico y la experiencia en sus negociaciones con las grandes compañías petrolíferas, que utilizan en sus discusiones ésta ventaja táctica. Entre tanto la política de los países productores del Oriente Medio se basa en dos puntos fundamentales: adquirir más participación propia en la industria del petróleo, creando compañías nacionales petroleras que operasen fuera de las concesiones de las grandes compañías internacionales. Y actuar a través de la OPEP para mejorar los términos de las concesiones tradicionales en dichos países. En teoría, estas dos aspiraciones podrían acoplarse perfectamente, ya que las compañías nacionales permitirían a los Gobiernos árabes acumular experiencia, mientras la OPEP les permitiría negociar en bloque. Pero el problema se agrió con la ocupación por los israelíes del Sinaí y las alturas del Golán.

#### LA EXPLOTACION PETROLIFERA EN 1971

Al margen y antes de continuar con el estudio de la Memoria de 1971,

se hace necesario para nacionalizar el tema, recoger, en relación con la crisis internacional del petróleo unas manifestaciones del director general de CAMPSA, don Bernardo López Majano, en el prólogo o presentación del nuevo volumen de la "Enciclopedia Nacional del Petróleo", en las que se dice lo siguiente: "En cualquier caso y respecto al futuro, será necesario, por razones de seguridad, que España participe activamente, dentro del ámbito europeo al que pertenece, en el proceso de organización de los países importadores de petróleo, como garantía de sus intereses, y que se intensifiquen las actividades de exploración en el interior, desplegándose otras en el exterior, en áreas estables, para conseguir una cobertura razonable de sus necesidades de crudos. Al mismo tiempo, deberán proseguirse las tareas de optimización de la distribución en desarrollo, mediante el plan nacional de oleoductos y otras actividades, con apoyo necesario en sistemas convenientes de determinación de las entregas en las refinerías y decisión además de construir una nueva refinería en la zona centro de la Península, para abaratar los costes, permitiendo compensar en parte y dentro de la cadena petrolera, las alzas de precios de los crudos en origen". Y más adelante agrega: "Junto a éstos aspectos, hay que considerar que el crecimiento del subsector en España exige ya, considerando los niveles alcanzados, la creación, por parte de las empresas interesadas, de un Instituto del Petróleo, como actividades iniciales en materia de documentación, incorporado posteriormente a las de formación y más adelante a las de investigación técnica". Termina su trabajo con el consejo de organizar urgentemente las II Jornadas Nacionales del Petróleo y preparar la participación española en el próximo Congreso Mundial del Petróleo.

En la página 17 del volumen (1972) de la citada Enciclopedia, bajo el epígrafe "Exploración Petrolífera durante el año 1971", se amplían los datos de la Memoria de CAMPSA, en los siguientes términos: "Las actividades de exploración petrolífera en la Península, experimentaron una notable reactivación, como consecuencia del descubrimiento efectuado en 1970, en la plataforma continental correspondiente al delta del río Ebro, realizada por la Asociación CAMPSA-Ini-Coparex-Shell". Dicha reactivación se centra esencialmente en el interés adquirido por toda nuestra plataforma continental mediterránea, que ha llevado a numerosas sociedades españolas y extranjeras a solicitar Permisos, en las áreas libres, con una fuerte competencia entre los ofertantes, ya que algunos Permisos fueron solicitados por cuatro y más empresas.

El súbito interés que ha provocado el yacimiento de Amposta, llegaba en el momento crítico en que la Ley de Hidrocarburos de 1958 estaba a punto de ser modificada, por falta de adaptación a las características actuales, ya que la Administración española se encontró en los años setenta ante un dilema semejante al que se produjo en los países siberianos del Mar del Norte, cuando se inició la exploración intensa del petróleo en los años sesenta. España, igual

que los demás países, poseía leyes que regulaban la explotación de hidrocarburos en tierra, pero al iniciarse la exploración en las zonas marítimas, donde las perspectivas de hallazgo resultaban superiores, dichas leyes eran inadecuadas. Los países europeos promulgan una legislación, dedicada exclusivamente a las investigaciones marítimas. "En el caso de España —asegura el citado texto— parece ser que no se promulgará una ley especial para las exploraciones de la plataforma continental sino que será variada la actual Ley de Hidrocarburos de 1958". El comentarista considera tal actitud un error.

También se dice que, pese al interés despertado y al incremento de la actividad exploradora, los nuevos descubrimientos no se lograrán hasta finales de 1972 y años siguientes, ya que las labores preparatorias para la instalación de nuevas plataformas, que hagan posibles los nuevos sondeos, única forma de comprobar si hay petróleo, requieren más de un año de trabajo, a partir de la concesión de los Permisos correspondientes.

No obstante, durante el año 1971, han sido preparados en tierra y mar un total de 17 sondeos con 26.436 metros en total, de los cuales más de diez mil lo fueron en la plataforma continental. Entre los resultados figuraba una más exacta delimitación del yacimiento de Amposta, con indicios importantes en el sondeo "Castellón C-1" de Shell-CAMPSA, lo que amplió la potencialidad de las cuencas sedimentarias de la plataforma mediterránea española.

Y continuando con la información sobre actividades de investigación petrolífera española en 1971, citemos las realizadas por Hispanoil en Kuwait y Libia, donde se obtuvieron de las perforaciones en éste último país, 1.900.000 toneladas en los campos denominados "Magid" y "Mansur".

Dentro del territorio nacional, el único campo productivo es por el momento Ayoluengo, en cuya explotación participa CAMPSA con el cincuenta por ciento de capital y con un veinticinco por ciento "Texaco" y otros veinticinco "California Oil". Hasta el 31 de diciembre de 1971 se habían extraído un total de 684.014 toneladas, de las que correspondían al último ejercicio 123.000. En ese momento las reservas recuperables del campo burgalés se estimaban en un millón de toneladas. Durante el ejercicio se han realizado importantes estudios sísmicos y geológicos en los Permisos de Ubierna, Lora, Aldehuela Norte y Aldehuela Este.

#### OTRAS ACTIVIDADES EN LA MEMORIA

Se inicia el magnífico folleto de 64 páginas de gran formato y magnífica

calidad de papel, con una fotografía en color a doble plana del original proyecto del que será nuevo edificio social en la calle Capitán Haya a la izquierda de la prolongación de la Castellana (Avenida del Generalísimo). Se trata de una edificación moderna, funcional y singular, tanto en la traza arquitectónica, muy característica de ésta segunda mitad del siglo XX, como por los modernos materiales utilizados —mármol, cristal, aluminio— que acentúan su nobleza dentro de la más auténtica modernidad.

Se inicia el texto de la Memoria con el epígrafe, "Adquisición y Venta de productos", funciones básicas en la actividad de la Compañía Arrendataria. El primer dato importante, es el aumento de dos millones largos en los suministros de productos por las doce empresas proveedoras nacionales, que fueron durante el ejercicio, 21.310.544 toneladas, en que continúa manteniendo la prioridad la empresa REPESA (Escombreras) con una aportación de 6.127.792 toneladas, entre carburantes, combustibles y lubricantes. CAMPSA importó 368.989 toneladas de productos especiales. Por todo ello se abonaron 38.726.527.792 pesetas, más diez millones de dólares que en números redondos supusieron otros 740 millones. Las ventas de productos durante el ejercicio, se incrementaron notablemente. Las gasolinas, con predominio de la de 96 octanos, tuvo un consumo de 2.906.245 toneladas; el petróleo avión, 818.381 toneladas. Con todo, los porcentajes más sorprendentes son los del gas-oil, con 4.750.685 toneladas y el fuel-oil, con 12.150.976 toneladas. Los principales consumidores de gas-oil son las máquinas industriales y las de la agricultura con dos millones y quinientas mil toneladas respectivamente. En cambio del fuel-oil es el sector industrial, principalmente las térmicas y las fábricas de cemento. En un gráfico con triángulos de colores se expresan los tantos por ciento de aumento del consumo, que son los siguientes: fuel-oil 56,87 por ciento; gas-oil 22,24 por ciento; gasolinas 13,80 por ciento y petróleos 5,73. Los incrementos del consumo son realmente alarmantes.

Los transportes por carretera y ferrocarril desde los litorales al interior también han experimentado unos aumentos importantes. Los productos transportados por ferrocarril sobrepasaron los seis millones de toneladas. Los que fueron transportados por carretera alcanzaron 16,8 millones de toneladas. Por su parte los oleoductos ya transportaron 1.194.077 toneladas, con un aumento del 28 por ciento sobre el ejercicio anterior. A continuación se anotan los suministros hechos por CAMPSA a aeronaves, que ha sobrepasado el millón de metros cúbicos de combustibles.

Según se hace constar en la Memoria, durante el ejercicio de 1971, CAMPSA tenía en servicio 20 factorías, 5 instalaciones portuarias y 48 subsidiarias, para almacenamiento y distribución de productos petrolíferos; 1097 puntos de carga y descarga; 618 brazos articulados; 18.803 metros de

vía férrea en el interior de las instalaciones; 4.111 bocas de carga; 698 equipos de bombeo y una capacidad de almacenamiento de dos millones trescientos mil metros cúbicos. También se amplió la flota durante el ejercicio hasta un total de 339 mil toneladas de peso muerto. Se han adquirido cuatrocientos mil metros de terreno para la construcción de nuevas instalaciones. Así mismo se informa en la Memoria de las actividades de la Subdirección de "Organización y Administración", que entre abril y noviembre de 1971 procedieron a reorganizar las estructuras de la Empresa, mediante equipos humanos especialmente adiestrados y adaptados a los correspondientes medios materiales. Esta nueva reestructuración pasa a constituir una unidad independiente, denominada Departamento de Informática. A tal fin se encargó a la Empresa hispano-francesa Teacegos, la elaboración de un plan general de mecanización a base de ordenadores que fijará las bases sobre las que asentar el futuro sistema informativo a implantar en CAMPSA. Puede decirse que 1971 es el año de la mecanización administrativa de la Compañía Arrendataria. El balance del ejercicio, muy positivo, arroja unos ingresos totales a favor de la Renta del Estado de 49.434.730.285 pesetas. La mayor aportación conseguida desde su fundación.