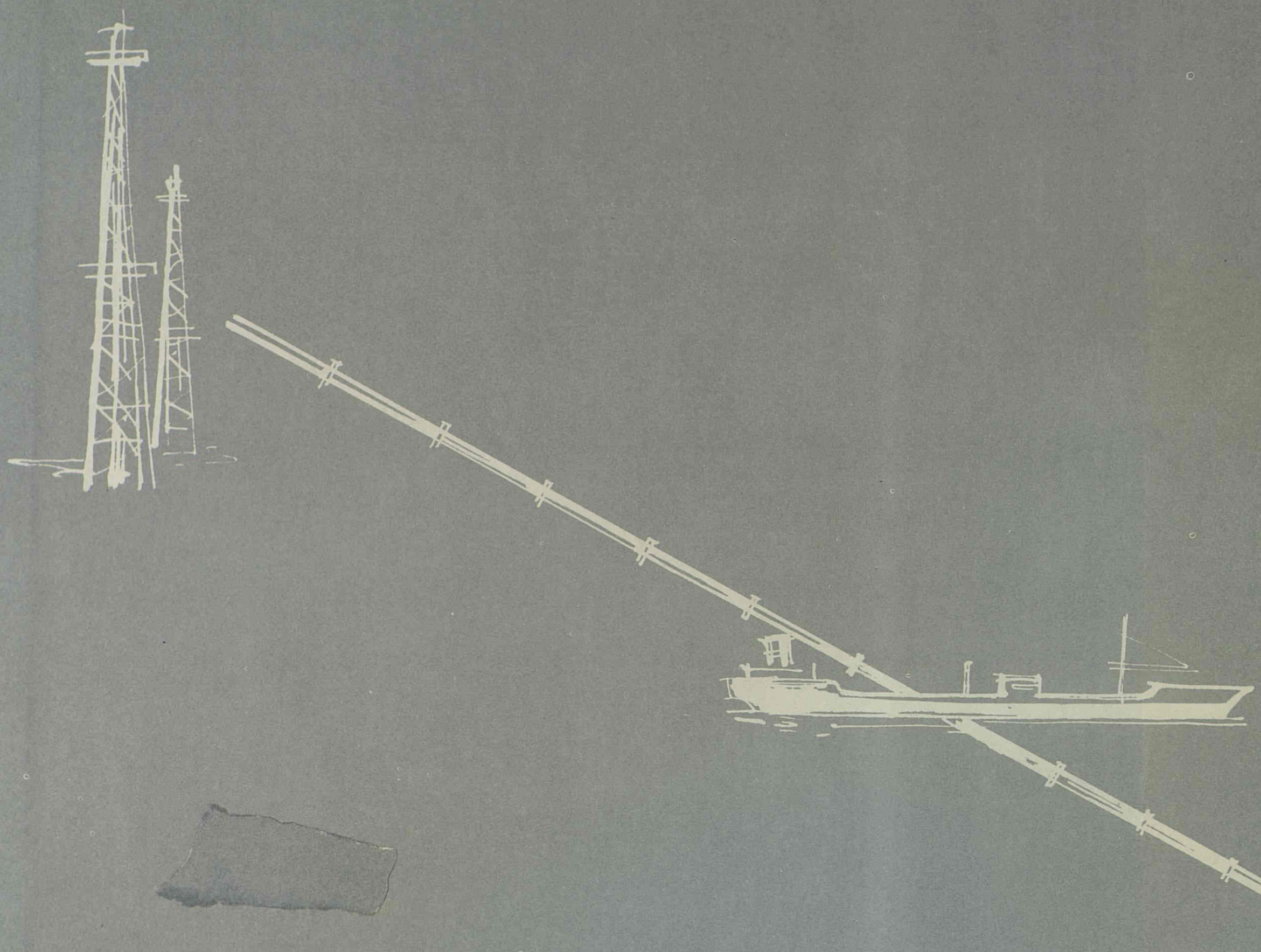
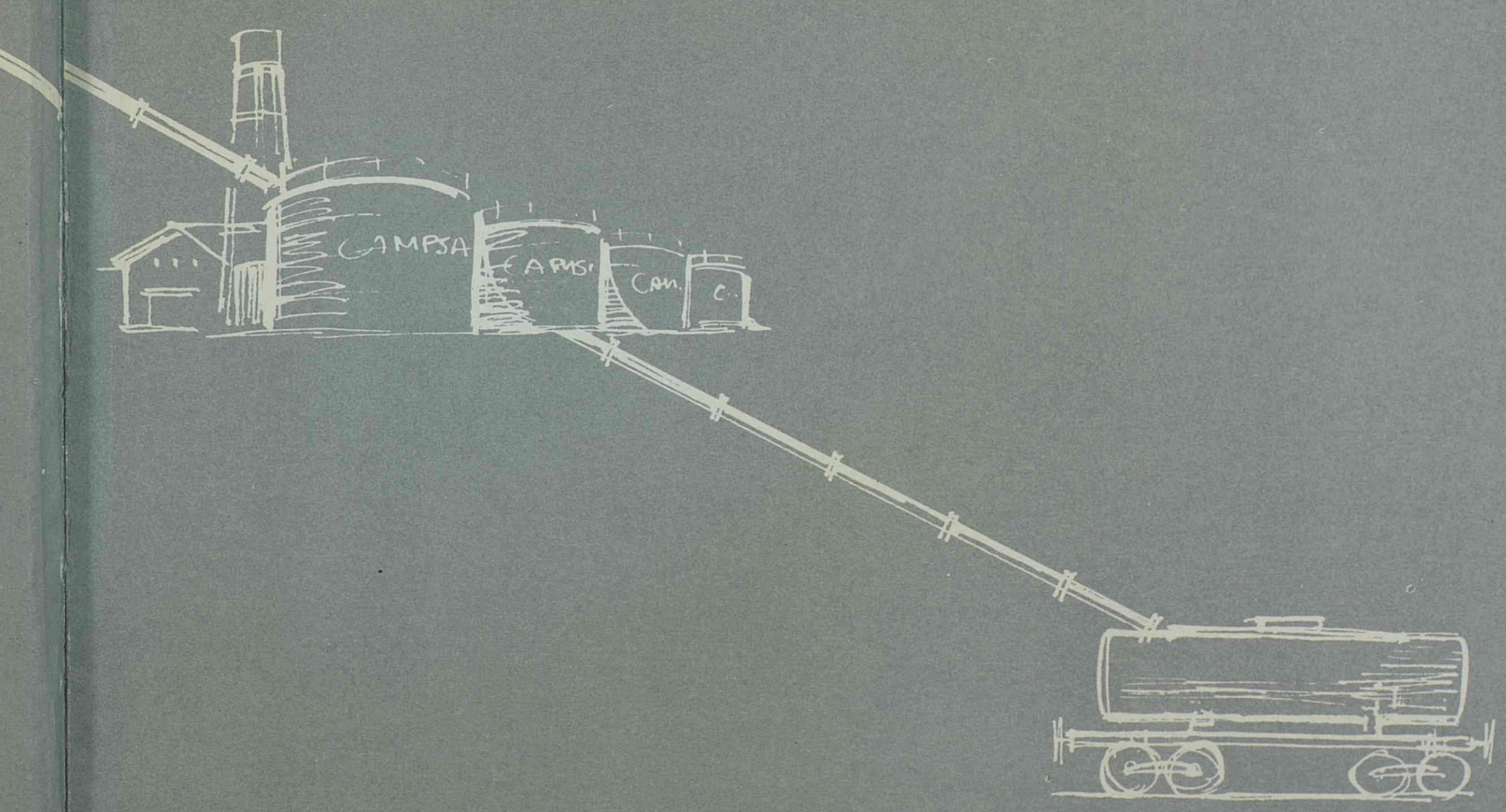
CAMPSA

1928 - 1958




CAMPSA
CAMPSA

CAMPSA, al cumplir su XXX aniversario, ofrece en estas páginas un resumen de las vicisitudes y actividades en tan dinámico período cumplido desde su fundación. Al mundo y a España ofrece CAMPSA el acta de sus servicios.

1928 | 1958

COMPAÑIA ARRENDATARIA DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS, S.A.

La Compañía administradora del Monopolio de Petróleos, conocida mundialmente por su anagrama CAMPSA, se decide a los treinta años de iniciadas sus actividades, a hacer pública su labor, que, en definitiva, es la del MONOPOLIO.

Creemos que debió hacerlo antes, pues si bien es cierto que a los cinco años de su iniciación, en el 1932, publicó un folleto dando a conocer la labor hecha en dicho período de tiempo, como el mismo era corto, realmente el balance a presentar no podía ser muy brillante.

Los beneficios que para la Economía nacional ha reportado el MONOPOLIO DE PETROLEOS y la labor desarrollada por la Compañía administradora del Monopolio, merecen que se hagan públicos y sean conocidos por los españoles y extranjeros.

La mayoría de las gentes no conocen el MONOPOLIO, sino a través de unos surtidores de productos petrolíferos y de unos camiones-cisternas que pintados de rojo y amarillo llevan en forma ostensible el nombre de CAMPSA. Y el MONOPOLIO DE PETROLEOS es mucho más que eso y hay que hacerlo público y por medio de informaciones, gráficos, y fotografías llevar al conocimiento de todos, Organismos estatales, Empresas particulares y pueblo, todo lo que se ha hecho hasta el momento presente, el gran esfuerzo realizado, las cuantiosas instalaciones montadas y elementos de todas clases acumulados, para poder abastecer el mercado nacional de la gama de carburantes, combustibles, lubricantes y grasas que el mismo necesita en progresión geométrica creciente, dado el desarrollo industrial de estos últimos años.

EL MONOPOLIO DE PETROLEOS fué creado por el insigne y nunca olvidado estadista D. José Calvo Sotelo y refrendado por el gran español General Primo de Rivera, bajo el reinado del Rey Don Alfonso XIII con dos finalidades fundamentales. Una la fiscal; es decir, lograr ingresos para el Tesoro público, objetivo natural en todo monopolio, y otra, quizá más importante que la anterior, asegurar a la Nación un abastecimiento normal y continuado de un producto básico, como es el petróleo, a precios y condiciones convenientes para la débil economía española; es decir, «estímulos de orden económico y social» como literalmente se decía en el preámbulo.

Los dos objetivos han sido logrados en el transcurso de estos años; en el aspecto fiscal baste decir que el MONOPOLIO, entre la parte correspondiente al Estado en el mismo e impuestos percibidos sobre productos petrolíferos que la CAMPSA recauda e ingresa escrupulosamente en el Tesoro público, ha correspondido a éste durante el año 1957, SIETE MIL MILLONES DE PESETAS.

En el otro aspecto, hay que recordar que aunque la materia prima que es el petróleo crudo, no se produce en España y hay que adquirirlo en el extranjero a precios internacionales, la gasolina y combustibles se venden al público a precios inferiores a los que rigen en los demás países, y que nuestros agricultores pagan el gas-oil que necesitan para sus tractores y motores agrícolas y los pescadores el que precisan para sus barcos, a precios bajísimos; suministrándose por otra parte, a determinadas industrias

fijadas por el Ministerio de Industria, el fuel-oil a precios convencionales, habiendo representado en el pasado año todas estas concesiones que se hacen a dichos sectores económicos, MIL SETECIENTOS MILLONES DE PESETAS, a los que el Estado ha renunciado en favor de los mismos.

Están, pues, conseguidas las finalidades que se persiguieron al crear el MONOPOLIO DE PETROLEOS y una gran parte de este éxito hay que atribuirlo a la Compañía administradora del Monopolio que con personal de gran competencia técnica y administradores bien orientados financiera y económicamente, han sabido cumplir con la misión delicada e importantísima que les estaba confiada.

Ellos supieron vencer y superar situaciones dificilísimas que se crearon en ocasión de la segunda guerra mundial y muy especialmente en nuestra guerra civil, en el transcurso de la cual no faltó en ningún momento el abastecimiento en la zona nacional, durante el bloqueo económico a España y otros momentos de emergencia de menor importancia planteados, sin que en ningún caso quedase desabastecida la Nación de productos petrolíferos. Reciente está el recuerdo de las consecuencias que tuvo el bloqueo del Canal de Suez en la mayoría de las naciones europeas, que hubieron de soportar largas y fuertes restricciones en el consumo de gasolina, cuando en España se mantuvo su venta libre. En la superación de todas estas dificultades no podemos olvidar la colaboración eficaz de las refinerías nacionales de petróleo, que con gran técnica y patriotismo ayudaron al abastecimiento del mercado nacional.

Todo ello no quiere decir que la labor del MONOPOLIO y de su Compañía administradora haya terminado. Por el contrario, el esfuerzo para cumplir la fundamental misión que tiene en la Economía nacional, tiene que ser ahora y en adelante mucho mayor.

El continuo y progresivo desarrollo industrial que marcha a un ritmo acelerado, lleva consigo la necesidad de un mayor consumo de carburantes y combustibles y, por consiguiente, de aumento de capacidad de tancaje, de medios de transporte, tanto por ferrocarril como por carretera, ampliación de su flota petrolera, instalaciones más numerosas de estaciones de servicio, en una palabra, un continuado y más intenso esfuerzo que el hasta ahora realizado.

A ello se va y no han de faltar el ánimo ni la decisión para su realización; ahora bien, es preciso que los organismos estatales y sectores económicos afectados ayuden y tengan todos muy presente que al colaborar con el MONOPOLIO DE PETROLEOS, aparte de cumplir con una obligación que les incumbe, puesto que es un servicio creado por el propio Estado, con ello favorecen a la Economía nacional y ayudan al progreso y al bien de España a cuyo logro todos los españoles nos debemos.

EL DELEGADO DEL GOBIERNO



El contrato que suscribieron el Estado y la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, para una duración de veinte años, cumplió su período el 31 de diciembre de 1947 y, en virtud del Decreto-Ley de 17 de julio de dicho año, se prolonga «sine die» el actual Estatuto de la Compañía, por lo que CAMPSA cumple ya, al final de 1957, los treinta años de actuación.

Seis lustros es un período suficiente para enjuiciar una gestión y a dar cuenta de la realizada por la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos se dedica esta Memoria, con la pretensión, de reflejar su trabajo, las incidencias y trastornos de todo orden que produjeron la Guerra Civil Española y el último Conflicto Mundial; el ánimo es, pues, poner de manifiesto y patentizar la voluntad íntegramente puesta al servicio que le fué encomendado, y el celo y resuelto empeño en servir a la Nación.

Con estos rasgos generales y cuanto se expone en las páginas que siguen, es suficiente para que pueda quedar de manifiesto el verdadero acierto del creador del Monopolio de Petróleos, Excelentísimo Sr. D. José Calvo Sotelo y las ventajas que esta creación ha proporcionado a España, a través del período a que se contraen las cifras, desde 1 de enero de 1928 a 31 de diciembre de 1957:

TREINTA AÑOS DE SERVICIO.

FUNDACION DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS

EXPOSICION

Señor: El problema del petróleo se destaca en primera línea entre los que modernamente interesan a todos los pueblos. El petróleo es un factor industrial básico; es, asimismo, elemento sustantivo para la defensa nacional. Estas dos razones justifican la preocupación que por asegurar su abastecimiento muestran los Estados contemporáneos. Unos, los de aquellos países que disponen de yacimientos, se orientan hacia su nacionalización, por lo menos parcial, para dejar cubiertas las necesidades interiores, y si es posible, convertir el remanente en fuente de ingresos públicos. Otros, los de aquellos países que hasta ahora no han podido alumbrar petróleos en su subsuelo, ni destilar carburantes propios en cantidad y calidad suficientes, pugnan por fortalecerse frente a las empresas privadas, constituyendo o controlando sociedades en que el Estado se reserva parte mayoritaria de acciones; conducta ésta seguida principalmente por dos grandes potencias europeas, cuyo Tesoro dispone así de una cartera industrial petrolífera. Una rápida ojeada a la actuación de las diversas Naciones, nos patentizará que el fenómeno es universal; y no por otra causa son cada día más en número los Tratados o Convenios que para regular los suministros y la venta de los petróleos formalizan entre sí muchos Estados.

España, país consumidor, pero no productor, hasta ahora, de petróleos, ha vivido al margen de éste, como de otros muchos análogos problemas. El Gobierno, percatado de que tal inhibición es suicida, inició una política contraria con la creación del Consejo Nacional de Combustibles; la ha seguido, consagrando especial cuidado a las tentativas de implantación de la industria de lignitos; y la reafirma y fortifica al planear resueltamente un Monopolio de petróleos. Como luego se dirá, a dar este paso le mueven consideraciones de índole fiscal, ciertamente, pero también, y quizá en mayor grado, estímulos de orden económico y social. Y le empuja sobre todo la convicción de que el nuevo Monopolio no significa realmente una instauración, sino tan sólo una sustitución; porque de hecho, en materia de petróleos, vivimos en régimen de Monopolio, producido a favor de pocas, muy pocas entidades privadas cuya confabulación, siempre posible y en derecho estricto difícilmente reprimible, sobre todo si aquéllas se amparan en fuero de extranjería, podría ocasionar riesgos gravísimos al consumidor y al mismo Estado, impotentes para desbaratarla. Interesa muy mucho al Gobierno consignar escuetamente esta circunstancia, porque con ella sale al camino de la tesis liberal que seguramente se esgrimirá en defensa de una libertad de comercio y de industria que hoy, de hecho, no existía, según es bien notorio, y que bajo los auspicios de un Monopolio estatal podrá derivar en libertad y además en ventaja positiva del consumo, que es tanto como decir, de la Economía española. En este respecto, el Gobierno declara rotundamente que el Monopolio, lejos de encarecer los precios de venta de petróleos y gasolinas, logrará fácilmente reducirlos, aunque sólo fuese por la simplificación gestora que su estructura orgánica asegura.

Hemos esbozado ya que el Monopolio persigue finalidades fiscales, no las únicas, pero sí una de las más importantes entre las que con seguridad podrá llenar. En 1926, la importación de petróleos y sus derivados, proporcionó al Erario, en concepto de derechos de Aduana, unos 35 millones de pesetas. Fácil parece, a simple vista, acrecentar esta cifra con una elevación arancelaria. Pero ello, sobre ser un acicate al fraude, a que la compleja estructura química de los productos petrolíferos se presta

extraordinariamente, equivaldría a recargar los precios de venta, con daño para el consumidor. La ganancia mayor es posible, pero ha de obtenerse a costa, no del público que consume, sino del intermediario que, cobijado en un Monopolio *de facto*, viene cosechando pingües dividendos. Y el único camino para alcanzarla es el Monopolio. Un Monopolio, entiéndase bien, del Estado, por el Estado y para el Estado, esto es, para el Fisco y para el Consumo. Por eso, lo que se arrienda no es su usufructo, sino su mera administración. Los beneficios líquidos del Monopolio corresponderán al Estado; el arrendatario sólo percibirá una comisión de cobranza sobre ellos. Importa mucho fijar este concepto, porque si el Monopolio se hubiese entregado a una empresa privada, aunque el Estado se reservase un canon mínimo y fijo crecido, y un canon progresivo, siempre resultaría, que parte de los beneficios que excepcionalmente rinde este comercio, por motivos de índole social y de estructura económica, lejos de ser para el Estado, lo que significaría tanto como devolverlos a la Economía nacional que los engendra, quedarían en manos de particulares, con lo que la transformación habría sido parcial, y el mal subsistiría, aunque atenuado.

Pero al lado del servicio fiscal, el Monopolio podrá prestar otros servicios aún más importantes. El Monopolio debe emancipar la economía nacional adquiriendo yacimientos petrolíferos, construyendo una flota de buques-tanques y montando en España la industria del refino, para que la importación se restrinja a los petróleos crudos. Lo que esto significa para el trabajo y las industrias nacionales está a la vista y no hay que ponderarlo. Lo que representará para la balanza de pagos es asimismo evidente y halagüeño: en 1926 hemos exportado más de 100 millones de pesetas (según las valoraciones oficiales) para adquirir petróleos, y esta partida puede ir disminuyendo paulatinamente hasta llegar a su total desaparición el día en que importemos petróleos naturales propios, en buques también nuestros, y para su refino en instalaciones nacionales.

Al surgir así una entidad industrial y financieramente poderosa, dispondremos de instrumento adecuado y capaz para la implantación del carburante nacional a base de alcohol y gasolina, y para convertir en realidad venturosa la destilación de lignitos, ha tanto tiempo soñada. Lo primero abre un horizonte espléndido a todos los sectores del país que se relacionan con la vid; lo segundo es prenda de independencia nacional en todos los órdenes, y proyecta perspectiva de progreso sobre zonas extensas de territorio y facetas formidables de riqueza.

No se le oculta al Gobierno que lo más delicado es encontrar una entidad arrendataria solvente, en posesión de medios financieros bastantes a llenar el cometido que se le encomienda. El único camino que puede servirle es el del concurso, y al efecto lo anuncia libre, exigiendo tan sólo que la Sociedad adjudicataria sea española, tanto en capital como en gestión; por ello, sus acciones serán nominativas, quedando prohibida toda transmisión a extranjeros. Como el Monopolio se hace por el Estado, y éste quiere que, al propio tiempo que su Erario, se beneficie con él el público consumidor, el arriendo vivirá bajo un doble control: del Estado primeramente, y del país, además. El Estado intervendrá por medio de un representante, con derecho de veto; de varios Consejeros y del Ministerio de Hacienda. Ciertos acuerdos exigirán aprobación del Consejo de Ministros, por ejemplo, las plantillas del personal, la compra de yacimientos; otros, la del Ministerio de Hacienda, verbigracia, los que impliquen gasto superior a 50.000 pesetas, y todos los demás, las del Interventor representante del Gobierno. El país intervendrá por medio de un Comité, que fiscalizará los precios y las calidades, denunciando éstas cuando sean deficientes, e informando inexcusablemente cuando hayan de fijarse o alterarse aquéllos. El Estado — y ésta es novedad en nuestra tradición — será, además, accionista de la Sociedad arrendataria, pues ha de reconocérsele una participación liberada no inferior al 30 por 100 del capital social; y como éste ascenderá, por lo menos, a 125 millones de pesetas, el Estado será poseedor desde el primer momento de 37.500.000 pesetas o más. El Gobierno cree haber resguardado prudente y sólidamente los altos intereses del país garantizando un control eficaz sobre el arriendo del Monopolio, único modo de lograr que éste responda siempre a consideraciones de índole nacional. El derecho a rescindir el arriendo sin expresión de causa es el remate de ese conjunto de lógicas previsiones.

Hubiera sido contraproducente dificultar de modo exagerado las posibilidades de lucro de la entidad arrendataria, porque ello tenía que originar, o la inasistencia de postores al concurso, o la exclusión de los de solvencia reconocida; pero sería censurable igualmente una elasticidad excesiva que permitiese al arriendo obtener ganancias exorbitantes. Colocándose en un justo término medio,

el Gobierno, recogiendo algún precedente legislativo español, ha procurado asegurar una retribución moderada y corriente al capital particular que se haga cargo del Monopolio, abonándole desde luego un 5 por 100 con cargo a los gastos de explotación, y señalando, además, un premio de cobranza máximo por bajo del cual la libre concurrencia puede ofrecer minoración. En el dividendo que así obtenga el arrendatario participará desde luego el Estado, como accionista; pero, además, cuando rebase del 10 por 100, participará también como Estado, lo cual es, a la vez que provecho para la Hacienda, freno para el negocio privado.

La resolución del concurso ha de ser libre, e inapelable. El Gobierno, por consiguiente, podrá declararlo desierto; adjudicarlo aceptando íntegramente una de las proposiciones, o adjudicarlo con sujeción a condiciones expresas que pueda imponer al autor de la que juzgue más ventajosa. La Junta proponente, primero, el Consejo de Estado en pleno al informar, después, y, por último, el Consejo de Ministros, habrán de apreciar en conjunto una porción de circunstancias, entre las cuales pesarán con preferencia las que conciernan al interés del consumidor y permitan asegurar abastecimientos estables y petróleos excelentes en calidad y precio. No escatima el Gobierno en este respecto ninguna clase de explicaciones, pues desea llevar al ánimo de todos la convicción de que el Monopolio lo forja pensando en el Estado y en el consumidor y anhelando el simultáneo beneficio de ambos.

Resta tocar un último extremo de trascendencia en esta somera alusión a las líneas generales del futuro Monopolio: la situación en que hayan de quedar los intereses creados en el país. El Gobierno no vacila en aplicar el principio de la expropiación forzosa al utillaje de depósito, manipulación y distribución de petróleos que existe en España, porque sólo así podrá disponer el Monopolio, al implantarse, de los medios de acción indispensables. Pero como es justo y debido, da a los expropiados que sean españoles el derecho a optar entre una indemnización en metálico o en acciones a la par de la entidad arrendataria, sin otro límite en cuanto a las acciones que el del 40 por 100 del capital social. ya que de rebasarlo fácilmente quedaría desplazada la personalidad adjudicataria por la amorfa e inorgánica que viniesen a integrar los expropiados dispersos. Esta expropiación ha de ajustarse a trámites rápidos y excepcionales, resolviendo en definitiva, sin ulterior recurso, el Gobierno. A éste le interesa que las valoraciones no sean ni altas — porque en este supuesto de inflación de precios, la eficacia del capital social quedaría muy mermada —, ni bajas, porque entonces se lesionaría con agravio el justo derecho de los particulares; por ello cuida de presidirlas por medio de representantes que serán mayoría en el seno del Jurado que a estos efectos constituye.

En realidad, con lo expuesto quedan esbozadas las líneas fundamentales del Monopolio de Petróleos. El Gobierno alimenta la fundada esperanza de que su establecimiento ha de deparar ventajas inmediatas al consumidor, a la industria, al trabajo, a la economía nacional, y, en definitiva, al Erario público, que con este refuerzo de ingresos salvará probablemente la distancia que ahora le separa de la ansiada nivelación presupuestaria sin necesidad de acudir al refuerzo de las cargas fiscales. Por ello, apoyándose en las consideraciones que preceden, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el alto honor de someter a la regia sanción de V. M. el adjunto proyecto de Decreto-ley.

Madrid, 21 de junio de 1927.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,

José Calvo Sotelo



REAL DECRETO-LEY

REAL DECRETO-LEY

Núm. 1.142

A propuesta del Ministro de Hacienda, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se establece el Monopolio del Estado sobre la importación, las manipulaciones industriales de todas clases, el almacenaje, la distribución y la venta de los combustibles minerales líquidos y sus derivados que forman en el vigente Arancel de Aduanas el grupo tercero de la clase primera. Abarcará el Monopolio, en la forma que para cada caso se determine por el Gobierno dentro de las normas fundacionales de aquél, la obtención en el país de combustibles de la misma especie mineral o la producción en el país, la importación y la venta de cualesquiera otros combustibles líquidos de origen mineral o de origen vegetal.

El Monopolio tendrá jurisdicción sobre las cuarenta y siete provincias de la Península y en las islas Baleares. El Gobierno podrá extenderlo a Canarias y territorios de soberanía del Norte de Africa.

Artículo 2.º El Monopolio que por el presente Real decreto-ley se crea será administrado por la Compañía que, reuniendo los requisitos exigidos en esta disposición, resulte adjudicataria del servicio en virtud del concurso público que al efecto ha de celebrarse.

Artículo 3.º El concurso a que se refiere el artículo 2.º se anunciará en la Gaceta en el término de cinco días, a partir de la inserción de este Real decreto-ley, y se celebrará dos meses después de la convocatoria, ante una Junta formada por los Directores generales del Timbre, Contencioso del Estado, Aduanas y Rentas públicas, y representantes del Tribunal Supremo de la Hacienda pública, del Consejo Nacional de Combustibles y de los Ministerios de la Guerra, Marina y Fomento, actuando como Secretario un Jefe de Administración del de Hacienda, libremente designado por el Ministro del ramo.

Para tomar parte en el concurso será indispensable consignar previamente en la Caja de Depósitos, a disposición de la Junta citada en este artículo, la cantidad de 2.000.000 de pesetas, en valores del Estado, que quedará afecta, en su caso, al cumplimiento de las obligaciones que deriven de la Adjudicación.

Artículo 4.º El concurso recaerá sobre la participación que se reconozca al Estado en el capital social, la que se le atribuya en los beneficios de la Compañía Arrendataria, el premio de recaudación, el capital de la Empresa, el plazo dentro del cual haya de verificarse el montaje de la industria del refino y la construcción de buques-tanques, la importancia y seguridad de los abastecimientos con que cuente la entidad arrendataria, los precios originarios y calidades de los productos monopolizados, y cualesquiera otras circunstancias que hagan relación a la eficacia y rendimiento del Monopolio, a la garantía y solvencia de la entidad arrendataria y al mejor cumplimiento de las obligaciones que se imponen a esta; siendo también circunstancias a estimar el ofrecimiento al Estado de algún canon por una sola vez en concepto de comisión por la adjudicación del Monopolio, el de un mínimum de beneficios durante uno o varios de los primeros años, a base de precios inferiores a los máximos que expresamente se determinen, y cualesquiera otras que puedan implicar ventaja para el Estado o para el consumidor.

Todas estas circunstancias serán apreciadas libremente y en conjunto, en primer término, por la Junta proponente, y por el Consejo de Ministros al resolver.

Artículo 5.º La Junta ante la que se celebre el concurso, una vez efectuado éste, dictaminará,

REAL DECRETO-LEY

Núm. 1.142

A propuesta del Ministro de Hacienda, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se establece el Monopolio del Estado sobre la importación, las manipulaciones industriales de todas clases, el almacenaje, la distribución y la venta de los combustibles minerales líquidos y sus derivados que forman en el vigente Arancel de Aduanas el grupo tercero de la clase primera. Abarcará el Monopolio, en la forma que para cada caso se determine por el Gobierno dentro de las normas fundacionales de aquél, la obtención en el país de combustibles de la misma especie mineral o la producción en el país, la importación y la venta de cualesquiera otros combustibles líquidos de origen mineral o de origen vegetal.

El Monopolio tendrá jurisdicción sobre las cuarenta y siete provincias de la Península y en las islas Baleares. El Gobierno podrá extenderlo a Canarias y territorios de soberanía del Norte de Africa.

Artículo 2.º El Monopolio que por el presente Real decreto-ley se crea será administrado por la Compañía que, reuniendo los requisitos exigidos en esta disposición, resulte adjudicataria del servicio en virtud del concurso público que al efecto ha de celebrarse.

Artículo 3.º El concurso a que se refiere el artículo 2.º se anunciará en la Gaceta en el término de cinco días, a partir de la inserción de este Real decreto-ley, y se celebrará dos meses después de la convocatoria, ante una Junta formada por los Directores generales del Timbre, Contencioso del Estado, Aduanas y Rentas públicas, y representantes del Tribunal Supremo de la Hacienda pública, del Consejo Nacional de Combustibles y de los Ministerios de la Guerra, Marina y Fomento, actuando como Secretario un Jefe de Administración del de Hacienda, libremente designado por el Ministro del ramo.

Para tomar parte en el concurso será indispensable consignar previamente en la Caja de Depósitos, a disposición de la Junta citada en este artículo, la cantidad de 2.000.000 de pesetas, en valores del Estado, que quedará afecta, en su caso, al cumplimiento de las obligaciones que deriven de la Adjudicación.

Artículo 4.º El concurso recaerá sobre la participación que se reconozca al Estado en el capital social, la que se le atribuya en los beneficios de la Compañía Arrendataria, el premio de recaudación, el capital de la Empresa, el plazo dentro del cual haya de verificarse el montaje de la industria del refino y la construcción de buques-tanques, la importancia y seguridad de los abastecimientos con que cuente la entidad arrendataria, los precios originarios y calidades de los productos monopolizados, y cualesquiera otras circunstancias que hagan relación a la eficacia y rendimiento del Monopolio, a la garantía y solvencia de la entidad arrendataria y al mejor cumplimiento de las obligaciones que se imponen a esta; siendo también circunstancias a estimar el ofrecimiento al Estado de algún canon por una sola vez en concepto de comisión por la adjudicación del Monopolio, el de un mínimum de beneficios durante uno o varios de los primeros años, a base de precios inferiores a los máximos que expresamente se determinen, y cualesquiera otras que puedan implicar ventaja para el Estado o para el consumidor.

Todas estas circunstancias serán apreciadas libremente y en conjunto, en primer término, por la Junta proponente, y por el Consejo de Ministros al resolver.

Artículo 5.º La Junta ante la que se celebre el concurso, una vez efectuado éste, dictaminará,

en el término de quince días, en orden a la adjudicación de que se trata. Cumplido este requisito, y previo informe del Consejo de Estado en pleno, el Gobierno, mediante Real decreto, acordado en Consejo de Ministros, acordará la adjudicación del servicio, pudiendo desechar todas las proposiciones si así lo considerase conveniente a los intereses públicos.

Contra la resolución del Gobierno no se dará recurso alguno.

La Compañía Arrendataria deberá constituirse en legal forma, si no lo estuviere ya, dentro de de los quince días siguientes a la notificación del acuerdo de adjudicación.

Artículo 6.º La Compañía Arrendataria del Monopolio, que revestirá la forma anónima, deberá ser española en capital y gestión. A este doble efecto:

a) El capital social habrá de pertenecer íntegramente a particulares o entidades españolas, a cuyo fin las acciones serán nominativas y se inscribirán en un registro especial que llevará la Compañía, y en el cual constarán la adjudicación o suscripción primitiva, así como las transferencias posteriores, que no surtirán efecto mientras no sean autorizadas debidamente por el Consejo de Administración.

Cuando por sucesión hereditaria u otro título válido en derecho hubiera de recaer la propiedad de las acciones en extranjeros, éstos vendrán obligados a ponerlas a disposición del Consejo de Administración, el cual, en nombre de ellos, la transmitirá a españoles. De no ser posible esta transmisión, la Sociedad amortizará las acciones respectivas, abonando su valor efectivo.

b) Deberán ostentar nacionalidad española el Presidente del Consejo de Administración y todos sus Vocales, los altos funcionarios, tanto técnicos como administrativos del Monopolio y de la Compañía Arrendataria, y el 90 por 100, por lo menos, del personal restante.

Artículo 7.º La Compañía Arrendataria del Monopolio tendrá como mínimo, excluyendo reservas y participación liberada del Estado, un capital social de 125 millones de pesetas, en completa movilidad para el cumplimiento del contrato.

Se atribuirá y reconocerá al Estado una participación en el capital social, representativa, por lo menos, de un 30 por 100 de su importe, sin desembolso alguno y en concepto análogo al de las cédulas o partes de fundador. Esta participación no será minoración del expresado capital social, al que, por el contrario, se sumará. De consiguiente, el capital social estará constituído:

a) Por la aportación de los socios, no inferior a 125 millones de pesetas.

b) Por la participación reconocida al Estado, no inferior al 30 por 100 de dicha aportación.

La participación del Estado estará representada por acciones nominativas e inalienables, salvo autorización contenida en precepto legislativo. Estos títulos darán derecho al disfrute de los mismos beneficios y prerrogativas que las restantes acciones; y en caso de disolución de la Compañía, si existiere remanente, una vez reintegrado el capital nominal de las acciones de los socios, el Estado tendrá derecho a percibir el valor nominal de su participación como si la hubiere desembolsado. El exceso, si existiere, se distribuirá entre uno y otros partícipes, en proporción al capital respectivo.

No podrá acordarse aumento o reducción en el capital social sin previa autorización del Ministerio de Hacienda. La Compañía no podrá emitir obligaciones en caso alguno; pero, con autorización previa del Ministerio de Hacienda podrá obtener los créditos bancarios que precise para el desenvolvimiento de sus servicios.

Artículo 8.º La Compañía Arrendataria percibirá, en concepto de premio de recaudación, como máximo, el 4 por 100 sobre el producto líquido de la Renta, hasta 75 millones de pesetas; el 5 por 100, en lo que exceda de esta suma hasta 150 millones de pesetas, y el 6 por 100 en lo que exceda de esta cantidad. Este premio será compatible con el interés mínimo del 5 por 100 sobre el capital social a que se refiere el artículo 11.

Cuando los beneficios de la Compañía, sumando el interés asegurado y la comisión de recaudación, excedan del 10 por 100 del capital social, incluída la participación del Estado, el sobrante se distribuirá en la forma siguiente:

En lo que rebase del 10 sin pasar del 15 por 100, el Estado percibirá un 25 por 100, y el resto será para la Compañía.

En lo que exceda del 15 por 100, los beneficios se partirán por mitad entre el Estado y la Compañía.

Estas participaciones no serán óbice a que el Estado perciba, en todo caso, el dividendo de sus

acciones liberadas en igual cuantía que las de los socios de la entidad arrendataria, y su importe deberá aplicarse a rebajar los precios unitarios de los productos monopolizados.

Artículo 9.º Serán obligaciones especiales de la Compañía:

1.º Intensificar y estimular los trabajos de sondeo encaminados al alumbramiento de petróleos naturales en el subsuelo de España.

2.º Impulsar el establecimiento de la destilación de residuos de la hulla, lignitos, turbas y pizarras carbonosas, así como el aprovechamiento del benzol producido en las fábricas del gas.

3.º Adquirir alcoholes nacionales para fabricar combustibles líquidos por medio de su mezcla con gasolinas, cuando así convenga a los intereses generales del país, y especialmente a la Viticultura.

4.º Procurar la formación de técnicos especialistas en todas las industrias concernientes al petróleo.

5.º Constituir *stocks* de petróleo que sean suficientes:

a) Para atender las necesidades del consumo comercial e industrial del país durante cuatro meses; y

b) Las de la Defensa Nacional (Guerra, Marina y Aviación) durante un año.

6.º Dotar al Monopolio, en el plazo de cinco años, de medios propios para el transporte marítimo de los petróleos que importe del extranjero.

7.º Establecer la industria del refino gradualmente, a fin de que en el primer quinquenio pueda quedar implantada, como mínimo, la del 80 por 100 de los productos petrolíferos que se consuman en el país.

8.º Adquirir yacimientos petrolíferos en los países productores, y especialmente en los de América española, ya mediante compra directa, ya por medio del control de las Sociedades propietarias.

9.º Organizar una red distribuidora de los petróleos, gasolinas y demás productos monopolizados por el territorio a que extienda su jurisdicción el Monopolio, a fin de que se facilite la venta de aquéllos en todos los Municipios y núcleos importantes de población.

10. Abonar mensualmente al Estado, en concepto de anticipo a cuenta de los beneficios anuales que produzca el Monopolio, una cantidad no inferior a la dozava parte de los liquidados en el último ejercicio, con sujeción siempre a las reglas que establezca el contrato, el cual fijará también la cuantía de dichos anticipos durante el primer año de vida del Monopolio.

11. Organizar, con cargo a la Renta, un servicio especial de vigilancia para la represión del contrabando.

Artículo 10. La Compañía se hará cargo de todas las fábricas, depósitos, surtidores y cualesquiera otras instalaciones destinadas a la importación, manipulación, almacenaje y distribución de los productos petrolíferos en el territorio a que se extiende este Monopolio, que expropiará, al efecto, y pagará el importe del valor industrial de tales bienes, a elección de los propietarios respectivos, o en acciones de la propia Sociedad, regulando su valor efectivo por el mismo nominal, o en dinero metálico. Sin embargo, cuando tales propietarios sean extranjeros, el pago se hará siempre en metálico, y también, aunque sean españoles, cuando la suma que deba abonarse en acciones alcance al 40 por 100 del capital social; en este supuesto, se atenderán las peticiones de acciones por el orden de menor a mayor cuantía de las expropiaciones que hayan de efectuarse.

La valoración será hecha por un Jurado, compuesto de tres representantes del Estado, uno de la Compañía y otro del expropiado, contra cuyo acuerdo se podrá recurrir ante el Consejo de Ministros. Este podrá asimismo revisar los acuerdos del Jurado, aunque no sean impugnados. La resolución ministerial no será recurrible.

La Compañía no vendrá obligada a hacerse cargo sino de aquellas fábricas, depósitos, surtidores e instalaciones que constituyan el negocio industrial, con independencia de los inmuebles que, sin ser necesarios para la industria, ocupen para ese fin los propietarios respectivos, y previa indemnización, en este caso, de los daños que se originen en el inmueble.

La valoración de las expropiaciones habrá de hallarse totalmente concluída dentro del plazo de tres meses, desde la adjudicación definitiva del concurso a la Sociedad. No procederá la expropiación si el interesado se opone a ella, salvo cuando, a juicio de la Compañía, y previo acuerdo expreso del Consejo de Ministros, se estime preciso incorporar al Monopolio la instalación de que se trate. Este acuerdo sólo

deberá adoptarse en aquellos casos en que la instalación, por su complejidad, sea de difícil reemplazo en término breve y sin ella puedan resentirse los servicios del Monopolio en el período de implantación.

Artículo 11. No se deducirá del total ingreso de la renta, para fijar el producto líquido, sino que quedarán íntegramente a cargo de la Compañía:

1.º Las pérdidas por averías y evaporaciones en remesas; y

2.º A partir del décimo año de duración del contrato, un 2 por 100 de los gastos de personal y material de las oficinas y dependencias de la Compañía, que aumentará en cada año hasta llegar a un 20 por 100.

Serán gastos deducibles, para fijar el producto líquido de la renta, el costo de compra y, en su caso, de refino de los petróleos brutos y demás productos monopolizados, previa aprobación de los precios y de los contratos de abastecimiento por el Ministerio de Hacienda; el interés legal del capital social empleado en el negocio, incluso el correspondiente a las acciones propias del Estado; el importe de los fletes y gastos de transportes, y el de todos los demás que requiera la explotación del Monopolio, se justifiquen debidamente y no estén expresamente exceptuados.

Se considerarán exceptuados los gastos que realice la Compañía para el montaje de la industria de refino y los de adquisición por dicha entidad, con destino al Monopolio, de yacimientos petrolíferos, buques-tanques, edificios y maquinaria fija que exija la prestación del servicio, así como los de las obras extraordinarias que en aquéllos se efectúen; pero anualmente se deducirá del total ingreso de la renta, para fijar el producto líquido de la misma, en concepto de amortización de tales gastos, el tanto por ciento que el Ministerio de Hacienda señale dentro de los siguientes tipos máximos:

Hasta el 15 por 100 anual, si se trata de adquisición de yacimientos.

Hasta el 5 por 100, si de la compra de buques-tanques.

Hasta el 4, si de la adquisición de maquinaria; y

Hasta el 2, si de la construcción o adquisición de edificios o de obras extraordinarias en los mismos.

En ningún caso podrán representar estas amortizaciones cantidad superior al 20 por 100 del producto bruto anual del Monopolio.

Será de abono a la Compañía, a la liquidación final del contrato, la cantidad representativa de la diferencia entre el total importe de los gastos especiales a que queda hecha referencia, satisfechos con fondos propios de la entidad adjudicataria, y el de las amortizaciones que anualmente se hayan llevado a cabo.

Artículo 12. Cerca de la Compañía adjudicataria habrá un Delegado del Gobierno, que intervendrá todos los actos de explotación del Monopolio; podrá promover las reformas que redunden en favor del Estado y asistirá a las deliberaciones del Consejo de Administración sin voto deliberativo, si bien en los casos en que por la Compañía se adopten acuerdos perjudiciales al interés del Estado o contrarios al contrato, suspenderá su ejecución, dando cuenta al Ministro de Hacienda para la resolución que estime procedente. Queda obligado el Delegado a intervenir directamente la contabilidad y la cuenta de caja, siendo precisa su previa aprobación para todos los gastos que deban figurar en las liquidaciones anuales de la Renta, ateniéndose al contrato y a las autorizaciones que se concedan o disposiciones especialmente dictadas para su aplicación.

El Gobierno nombrará, además, un número de Consejeros con voz y voto, que guardará con el de los designados por los accionistas la misma proporción que exista entre la participación liberada del Estado y el capital social.

Con carácter consultivo y, en su caso, fiscalizador, funcionará un Comité integrado por representantes del Estado y de los consumidores, que tendrá por misión:

a) Informar sobre las tarifas de precios de los productos monopolizados antes de que entren en vigor.

b) Informar, igualmente, acerca de la calidad de los productos monopolizados, formulando en su caso las denuncias que procedan.

El Ministro de Hacienda deberá aprobar expresamente los acuerdos que adopte la Compañía Arrendataria que impliquen un gasto superior a 50.000 pesetas. Los inferiores a esa cuantía serán

aprobados por el Delegado del Gobierno. Los de compra de yacimientos requerirán aprobación del Consejo de Ministros.

Los Consejeros y el alto personal de la Compañía adjudicataria no podrán ejercer sus cargos sin la previa aprobación de sus nombramientos por el Ministro de Hacienda. A este efecto, tendrá la consideración de alto personal el que figure como retribuído con sueldo o gratificación superior a 10.000 pesetas anuales, cualesquiera que sean las funciones que desempeñe.

Los gastos de personal y material de la Delegación del Gobierno cerca de la Compañía se pagarán, en los nueve primeros años de duración del contrato, con cargo a la Renta, constituyendo, por tanto, una partida a deducir del ingreso bruto. A partir del décimo año, será de cuenta exclusiva del Estado, y como minoración de lo que le corresponda en el producto líquido, un 2 por 100 de dichos gastos, que aumentará otro 2 por 100 en cada anualidad, hasta llegar a un 20 por 100.

El personal de la Compañía no tendrá derecho en ningún caso a que el Estado le reconozca o declare pensión, categoría administrativa o abono de tiempo de servicio.

El personal que se destine a la venta de los productos monopolizados, sea en surtidores, sea en puestos o establecimientos fijos, será nombrado por la Compañía, a propuesta del Ministerio de Hacienda, que, al efecto, formulará ternas para cada vacante con nombres de personas que reúnan las condiciones generales que el Gobierno establezca y las especiales que la Compañía considere oportuno exigir.

El Consejo de Ministros aprobará la plantilla y sueldos de los empleados de la Compañía, así como sus modificaciones.

Artículo 13. No se exigirán derechos de ninguna clase por la importación de petróleos brutos y sus derivados con destino al Monopolio. Tampoco se exigirán derechos de importación por las máquinas y útiles necesarios para la fabricación que no sea posible adquirir de casas productoras establecidas en España.

La Compañía adjudicataria estará relevada del pago de la contribución sobre Utilidades de la riqueza mobiliaria en cuanto a los conceptos que comprende la tarifa tercera de la ley reguladora de dicha contribución. Quedarán exentas de tributar por la tarifa segunda de la expresada ley, las Utilidades correspondientes a las acciones liberadas del Estado.

El Monopolio abonará anualmente a los Ayuntamientos que percibieron derechos sobre los productos objeto del Monopolio y que se vean privados de tales ingresos por la implantación de éste, una cantidad igual a la que por tal concepto hayan percibido en el último año.

Artículo 14. La duración del contrato será de veinte años, y si, transcurrido ese plazo, se anunciare nuevo concurso para la realización del servicio, la Compañía adjudicataria gozará del derecho de tanteo.

El contrato que se formalice con la Compañía arrendataria estipulará las reglas a que haya de ajustarse la liquidación final.

Artículo 15. La cuenta general del Monopolio será sometida anualmente a censura y aprobación del Tribunal Supremo de la Hacienda Pública.

Artículo 16. El Gobierno se reserva el derecho de rescindir el contrato sin expresar causa, y, en tal caso, si practicada la oportuna liquidación la Compañía, no recobrase su capital íntegro, le abonará el Estado la diferencia. La rescisión en ese supuesto será acordada por el Consejo de Ministros y contra su acuerdo no se dará recurso alguno.

Procederá la rescisión del contrato a cargo y riesgo de la Compañía, y con obligación por parte de ésta de indemnizar al Estado de los perjuicios irrogados, siempre que incumpla voluntariamente cualquiera de las obligaciones señaladas por el contrato.

La rescisión en ese caso la acordará el Ministerio de Hacienda oída la Compañía y con audiencia del Consejo de Estado, y contra la Real orden recaída procederá el recurso Contencioso.

Artículo 17. Las preinsertas bases serán desenvueltas en el correspondiente contrato que, previa aprobación del Consejo de Ministros, deberá publicarse por Real decreto.

Artículo 18. A partir de la publicación de este Decreto-ley en la Gaceta, queda prohibido hacer nuevas instalaciones para la manipulación, depósito y distribución de petróleos y sus derivados, así como ampliar los existentes.

Artículo 19. Las incidencias y tramitaciones a que dé lugar el expediente de concurso y la adjudicación, hasta el instante en que el Monopolio comience a actuar, serán de la especial competencia de la Dirección general del Timbre, que en cada caso propondrá las pertinentes resoluciones al Ministro de Hacienda.

Artículo 20. Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a lo prevenido en el presente Decreto-ley.

Dado en Mi Embajada de Londres, a veintiocho de Junio de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda.
José Calvo Sotelo.



Excmo. Sr. D. Miguel Primo de Rivera y Orbaneja

Presidente del Consejo de Ministros

1928



Excmo. Sr. D. José Calvo Sotelo

Ministro de Hacienda

1928

CONTRATO

REAL DECRETO

Núm. 113.

A propuesta del Ministro de Hacienda, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en aprobar el adjunto contrato celebrado entre el Estado y la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, en virtud del artículo 17 del Real decreto-ley de 28 de junio de 1927. Dado en Palacio a diez de Enero de mil novecientos veintiocho.

ALFONSO

COMPAÑIA ARRENDATARIA DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS

CONTRATO CON EL ESTADO

En virtud de lo dispuesto en el Real decreto-ley de 28 de Junio último y en la Real orden de convocatoria del concurso de 29 del propio mes, el Director general del Timbre, en representación del Estado, y el Presidente del Consejo de Administración de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A., debidamente autorizados para ello, han convenido las siguientes cláusulas que constituirán el contrato por el que ha de regirse la administración del Monopolio creado por la primera de las disposiciones citadas. Asimismo comparecen el Banco Urquijo, el Banco de Bilbao, Banco Hispano-Americano, Banco Herrero, Banco de Vizcaya, Banco Español de Crédito, Banco de Cataluña, Banco Hispano Colonial y Banca Marsáns, debidamente representados, a los efectos de asumir determinadas obligaciones que dentro de las cláusulas de este contrato les corresponden en la calidad de firmantes de la propuesta que mereció la adjudicación en el concurso celebrado para el arriendo de la administración del Monopolio.

CLAUSULA 1.ª

Objeto y duración del contrato

Tiene por objeto el presente contrato la administración del Monopolio del Estado referente a la importación, a las manipulaciones industriales de todas clases, al almacenaje, la distribución y la venta de los combustibles minerales líquidos y sus derivados, que forman en el vigente Arancel de Aduanas el grupo tercero de la clase primera; a la obtención en el país, en la forma que para cada caso determine el Gobierno, de combustibles de la misma especie mineral y a la producción en el país, la importación y la venta de cualesquiera otros combustibles líquidos de origen mineral o de origen vegetal.

Si el Gobierno acordara la extensión del Monopolio a Canarias y territorios de soberanía del Norte de Africa, corresponderá asimismo a la Compañía Arrendataria su Administración.

La Empresa Arrendataria viene obligada a prestar, con arreglo a los preceptos del presente contrato, los servicios cuya administración se le confía.

La duración del contrato será de veinte años, a partir del día 1.º de enero de mil novecientos veintiocho. Si transcurrido este plazo se anunciara nuevo concurso para la realización de los servicios, asistirá a la Compañía, en el que se celebre, el derecho de tanteo.

CLAUSULA 2.ª

Del capital social

El capital social de la Compañía será de ciento noventa y cinco millones de pesetas y se hallará afecto exclusivamente a los fines y necesidades del contrato.

Estará representado por 390.000 acciones de 500 pesetas de valor nominal cada una, acciones que se distribuirán en dos series, A y B. La serie A se compondrá de 90.000 acciones nominativas e inalienables, salvo autorización contenida en precepto legislativo, y que se entregarán completamente liberadas al Estado, mediante un resguardo provisional a canjear por los títulos definitivos. Estos títulos darán derecho al disfrute de los mismos beneficios y prerrogativas que las restantes acciones, y en caso de disolución de la Compañía, si existiera remanente, una vez reintegrado el capital nominal de las acciones de los socios, el Estado tendrá derecho a percibir el valor nominal de su participación como si la hubiese desembolsado. El exceso, si existiere, se distribuirá entre uno y otros partícipes en proporción al capital respectivo. La serie B la integrarán 300.000 títulos que se entenderán emitidos desde el acto del otorgamiento de la escritura de constitución de la entidad concesionaria.

La totalidad de las acciones que constituyan la serie B serán nominativas y deberán pertenecer a particulares o entidades españolas, sin que en ningún caso ni por ningún motivo pueda recaer definitivamente su propiedad en extranjeros. Para el cumplimiento de lo preceptuado en esta cláusula, las acciones se inscribirán en un registro especial que llevará la Compañía, en el que constará la adjudicación o suscripción primitiva, así como las transferencias posteriores, que no surtirán efecto alguno, en el supuesto de que sean legales y válidas con arreglo al contrato, mientras no sean autorizadas debidamente por el Consejo de Administración.

Cuando por sucesión hereditaria u otro título válido en derecho hubiera que recaer la propiedad de las acciones en extranjeros, éstos vendrán obligados a ponerlas a disposición del Consejo de Administración, el cual, en nombre de ellos, las transmitirá a españoles. De no ser posible la transmisión, la Sociedad amortizará las acciones respectivas abonando su valor efectivo.

La Compañía Arrendataria garantiza que hasta el 31 de Diciembre de 1933, las acciones de la serie B, números 120.001 al 228.000 no podrán ser enajenadas, y esta prohibición de enajenar se consignará en un cajetín estampado en cada una de las acciones inalienables.

A partir de 1.º de Enero de 1929, el Gobierno podrá autorizar entre los Bancos firmantes de la propuesta al concurso y entidades adheridas la cesión de parte de las acciones inalienables que posea cada uno.

Tal autorización se concederá siempre que la cesión de que se trate no redunde en detrimento de la garantía y solvencia del grupo adjudicatario.

Todas las acciones, aun las no enajenables, serán pignorables con la calidad de fondos públicos en el Banco de España, a cuyo fin el Gobierno dictará las disposiciones encaminadas a conseguirlo.

Los Bancos comparecientes se obligan a cubrir, en la proporción que a continuación se expresa, las ampliaciones de capital que sean precisas durante el plazo de diez años, hasta un máximo de 75.000.000 de pesetas, siempre que el capital ampliado goce de idénticos derechos y beneficios que el inicial. La proporción a que se hace referencia en este párrafo es la siguiente:

Banco Español de Crédito y Banco de Vizcaya, un 17,50 por 100 cada uno,

Banco de Bilbao, Hispano Americano y Urquijo, un 15 por 100 cada uno y

Bancos Marsáns, Herrero, Hispano Colonial y de Cataluña, un 5 por 100 cada uno.

Los títulos representativos de las ampliaciones que se acuerden no estarán sujetos a la prohibición temporal de enajenar.

La Compañía no podrá emitir obligaciones en caso alguno; pero, con autorización previa del

Ministerio de Hacienda, podrá obtener los créditos bancarios que precise para el desenvolvimiento de sus servicios.

Tanto los aumentos como las reducciones en el capital social, requerirán la previa autorización del Ministerio de Hacienda.

CLAUSULA 3.ª

De la organización directiva y gestora
De la representación del Estado

La constitución, organización, facultades y funciones de la Junta general de Accionistas, del Consejo de Administración y del Comité directivo, son las que determinan los Estatutos de la Sociedad.

El Presidente del Consejo de Administración y todos los Vocales deberán ostentar la nacionalidad española.

El Gobierno, mediante Real decreto, designará libremente sus representantes en el Consejo, y el Ministerio de Hacienda determinará cuáles de ellos han de integrar el Comité directivo. El número de los Consejeros del Estado guardará siempre con el de los accionistas la misma proporción existente entre el capital social inicial y la participación liberada del Estado. Ejercerán sus cargos por seis años, siendo prorrogable su mandato y gozarán de los mismos derechos que los designados por los accionistas, pudiendo continuar como tales Consejeros aunque cesaren en el cargo que desempeñasen al ser nombrados.

Formarán además parte del Consejo dos representantes, por lo menos, de entidades españolas dedicadas al ejercicio de las industrias objeto del Monopolio, y que ya por aportación inicial, o bien por consecuencia de la expropiación acordada, sean poseedores del número de acciones que fijen los Estatutos.

Con carácter consultivo y en su caso, fiscalizador, funcionará un Comité integrado por representantes del Estado y de los consumidores, que tendrá por misión informar sobre las tarifas de precio de los productos monopolizados antes de que entren en vigor, así como sobre su calidad, pudiendo formular en su caso las denuncias que procedan.

Cerca de la Compañía adjudicataria habrá un Delegado del Gobierno, que intervendrá todos los actos de explotación del Monopolio, conforme a las normas que se determinan en el presente contrato; podrá promover las reformas que estime convenientes y asistirá a las deliberaciones del Consejo de Administración y Comité directivo, sin voto deliberativo, si bien en los casos en que por la Compañía se adoptaran acuerdos perjudiciales al interés del Estado o contrarios al contrato suspenderá su ejecución, dando cuenta al Ministro de Hacienda para la resolución pertinente. Esta se dictará en el plazo de quince días, contados desde la fecha en que el representante del Estado reciba de la Compañía certificación del respectivo acuerdo del Consejo; entendiéndose que si transcurriera dicho plazo sin que se comunique a la Compañía resolución alguna, se pondrá en ejecución y se reputará válido para todos los efectos del contrato el acuerdo suspendido.

Dicho representante dará cuenta al Ministro de Hacienda en los quince primeros días de cada mes de los acuerdos que durante el mes anterior adopte el Consejo de Administración de la Compañía.

El Delegado del Gobierno intervendrá, por medio de los funcionarios técnicos a sus órdenes, la contabilidad y la cuenta de Caja, siendo su aprobación siempre precisa para todos los gastos que deban figurar en las liquidaciones anuales de la renta, ateniéndose al contrato y a las autorizaciones que se concedan o a disposiciones especiales dictadas para su aplicación.

Deberá aprobar los gastos que no excedan de 50.000 pesetas. Para los que exceden de esta suma bastará con su sola aprobación, sin que sea necesaria la del Ministro de Hacienda cuando se trate de actos referentes a la explotación normal del negocio, como adquisición de materias primas, contratación de fletes, seguros y transportes, pago de alquileres de edificios e instalaciones y demás de naturaleza análoga. Los contratos de suministro requerirán siempre la aprobación del Ministro de Hacienda, requisito que será igualmente necesario tratándose de actos referentes a la adquisición, ampliación o reforma de las instalaciones, compra de buques-tanques, establecimiento de industrias,

como destilación de hullas y lignitos, trabajos de sondeo y alumbramiento de petróleo, fabricación de carburante nacional y, en suma, aquellos acuerdos de índole análoga a los anteriores que excedan de la normal adquisición, distribución y venta de los productos monopolizados.

La compra de yacimientos petrolíferos deberá ser aprobada por el Consejo de Ministros.

El Delegado del Gobierno podrá en los demás casos, y cuando se trate de gastos superiores a 50.000 pesetas, someter los oportunos acuerdos a la aprobación del Ministro de Hacienda.

CLAUSULA 4.ª

De las obligaciones especiales que la Compañía ha de prestar en relación de determinados servicios

Son obligaciones especiales de la Compañía:

1.ª Atender al normal abastecimiento del consumo nacional, constituyendo «stocks» de petróleo que cubran las necesidades del país durante cuatro meses, y las de la defensa nacional (Guerra, Marina y Aviación) durante un año.

2.ª Organizar una red de distribución de los petróleos, gasolinas y demás productos monopolizados por el territorio a que se extienda la jurisdicción del Monopolio, con el fin de facilitar la venta en todos los Municipios y núcleos importantes de población.

3.ª 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 adquiera, siempre de construcción nacional, quede definitivamente nacionalizado el transporte. El programa de construcciones podrá ser ampliado de exigirlo las necesidades del servicio y a ello queda comprometida en principio la Compañía adjudicataria.

4.ª Adquirir, de acuerdo con el Gobierno, alcoholes nacionales para fabricar combustibles líquidos por medio de su mezcla con gasolina, cuando así convenga a los intereses generales del país, y especialmente a la viticultura.

5.ª Establecer la industria del refino gradualmente, para conseguir que en el primer quinquenio pueda estar implantada, como mínimo, la del ochenta por ciento de los productos petrolíferos que se consuman en el país, si bien se entenderá que el Gobierno ha de fijar previamente el lugar del emplazamiento, proyecto de construcción y plazo de ejecución de cada una de las instalaciones, y al cumplimiento de lo que de esta suerte disponga, quedará limitada la obligación de la Compañía.

La Compañía, en el plazo de seis meses, pondrá en plena producción la refinería de los Señores Sabadell y Henry y la dotará, si las necesidades lo aconsejaran, de las instalaciones complementarias de cracking para llegar a la máxima producción de que sea susceptible.

6.ª Impulsar, de acuerdo con el Gobierno, al establecimiento de la destilación de residuos de hulla, lignitos, turbas y pizarras carbonosas, así como el aprovechamiento del benzol producido en España.

7.ª Intensificar y estimular, de acuerdo con el Gobierno y conforme a la legislación que rija sobre el particular, los trabajos de sondeo encaminados al alumbramiento de petróleos naturales en el subsuelo de España.

8.ª Adquirir yacimientos petrolíferos en los países productores y especialmente en la América española, ya mediante compra directa, ya por medio del control de las Sociedades propietarias.

9.ª Estimular la formación de técnicos especialistas en todas las industrias concernientes al petróleo, promoviendo a tal fin concursos entre Ingenieros españoles, con objeto de seleccionar el número de ellos que se considere necesario, subvencionándolos para que estudien en el extranjero, en los países de producción o refino, o donde funcionen industrias técnicas en relación con las actividades de la Compañía; y

10.ª Organizar con cargo a la Renta, un servicio especial de vigilancia para la represión del contrabando, de acuerdo con el Gobierno y utilizando para ello los elementos personales de la Compañía y los ya organizados por el Estado.

CLAUSULA 5.ª

De las exenciones fiscales

No se exigirán derechos arancelarios de ninguna clase por la importación en España de los productos que se destinen al Monopolio.

Tampoco se exigirán derechos de importación por las máquinas y utillaje industrial que se destine a la fabricación de dichos productos, siempre que su adquisición no sea posible en España, ya porque no sean de fabricación nacional o ya porque la aplicación de las leyes protectoras de la industria española permitan la adquisición en el extranjero.

La Compañía adjudicataria queda relevada del pago de la contribución sobre utilidades en cuanto a los conceptos que comprende la tarifa tercera.

Quedan exentas de tributar por la tarifa segunda las utilidades correspondientes a las acciones liberadas del Estado.

La Compañía estará relevada del pago de los impuestos de todo género que se deriven o puedan derivarse de los actos que se ejecuten o documentos que se otorguen para las adquisiciones que sean consecuencia de las expropiaciones a realizar.

CLAUSULA 6.ª

Del personal de la Compañía

Los altos funcionarios, tanto técnicos como administrativos, del Monopolio y de la Compañía Arrendataria, y el 90 por 100, por lo menos, del personal restante, deberán ostentar la nacionalidad española.

El alto personal de la Compañía no podrá ejercer sus cargos sin la previa aprobación de sus nombramientos por el Ministro de Hacienda. A este efecto, tendrá la consideración de alto personal el que figure retribuído con sueldo o gratificación superior a diez mil pesetas anuales, cualesquiera que sean las funciones que desempeñe.

La plantilla y los sueldos de los empleados de la Compañía, así como sus modificaciones, deberán ser aprobadas por el Consejo de Ministros.

El personal adscrito a los servicios de la Compañía no tendrá derecho, en ningún caso, a que el Estado lo reconozca o declare pensión, categoría administrativa o abono de tiempo de servicio.

La designación de representantes regionales o provinciales de la Compañía se hará libremente por la Compañía o por el Ministerio de Hacienda, entendiéndose que la mitad de las vacantes que ocurran será provista por dicho Ministerio y la otra mitad por la Compañía. La separación no podrá acordarse sin la audiencia del interesado, y por acuerdo del Consejo de Administración.

El personal que se destine en lo sucesivo a la venta de los productos monopolizados en surtidores, en puesto o en establecimientos fijos, será nombrado por la Compañía a propuesta del Ministerio de Hacienda, que, al efecto, formulará ternas para cada vacante, con nombres de personas que reúnan las condiciones generales que el Gobierno establezca y que la Compañía considere oportuno exigir.

CLAUSULA 7.ª

De los elementos industriales

La Compañía, de acuerdo con el Gobierno, fijará un plan de conjunto para las explotaciones. En él se determinará el lugar y emplazamiento de las fábricas que han de funcionar, los proyectos de obras e instalaciones que en ellas deben hacerse, y se acordará lo referente a la red de distribución, determinando los surtidores, bombas, depósitos, almacenes e instalaciones que hayan de ser explotados. Para la realización de obras no comprendidas en el plan general o que lo alteren, se procederá siempre por la Compañía de acuerdo con el Ministro de Hacienda.

Deberá atender en todo momento la Compañía las demandas del mercado para suministrar las diversas calidades que de los productos monopolizados exija el consumo nacional.

CLAUSULA 8.ª

Ventas

La Compañía, de acuerdo con el Delegado del Gobierno, fijará los precios de venta de los productos monopolizados y dará de ellos cuenta con la posible anticipación, y antes de que entren en vigor, así como de las variaciones sucesivas que en ellos se acuerden, al Comité de Representantes del Estado y de los consumidores a que se refiere el Real decreto-ley de 28 de Junio último en su artículo 12. Caso de que formulara el Comité reparo u oposición a los fijados, dará el Delegado cuenta al Ministro de Hacienda para que éste proponga al Gobierno la resolución procedente.

Las denuncias que sobre la calidad de los productos formulara el Comité, con arreglo a las facultades que le reconoce el propio artículo 12 del citado Real decreto-ley, se dirigirán a la Delegación del Gobierno y deberán ser atendidas cuando se hallen plenamente justificadas, adoptando en tal caso las medidas que se estimen procedentes por la Compañía, de acuerdo con la Representación del Estado.

CLAUSULA 9.ª

De las pérdidas y averías

Se deducirán del total ingreso de la Renta las pérdidas o averías debidas a casos fortuitos plenamente justificados.

A los efectos de esta cláusula, se reputarán casos fortuitos, conforme a lo dispuesto en el artículo 1.105 del Código civil, aquellos sucesos que no hubieran podido preverse o que previstos, fueran inevitables, salvo los robos, que a no ser los producidos tumultuariamente o en cuadrilla, serán de cuenta de la Compañía.

CLAUSULA 10.ª

Servicios de Guerra y Marina

Estos servicios se regirán conforme a las siguientes bases:

1.ª Reserva de la absoluta libertad de los Ministerios de Guerra y de Marina para establecer en sus bases o parques de aprovisionamientos, permanentes o accidentales, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos petrolíferos destinados a su exclusivo uso en la medida y condiciones que mejor estimen.

2.ª Reservar igual libertad a la Marina de Guerra y a los servicios del Ejército para que estos puedan adquirir y utilizar para su uso exclusivo, los buques o barcazas-cisternas, vagones o camiones-tanques, y en general, todo el material de transporte de combustibles líquidos que estimen necesarios. Dicho material deberá ser exclusivamente manejado por personal de dicho servicio.

3.ª Libertad a los Ministerios de Marina y de Guerra para mantener en los depósitos de su propiedad, para su uso y adquiridos del Monopolio, los stocks de productos petrolíferos de las clases que estimen oportunas y en las cantidades que juzguen convenientes.

4.ª Los stocks de petróleos que sean precisos para atender a las necesidades de la defensa nacional (Guerra, Marina y Aviación), se fijarán de un año para el siguiente por el Consejo de Ministros, entendiéndose que en las cantidades fijadas no se computarán las reservas que sean propiedad de los ramos de Guerra y de Marina, por haberlos adquirido del Monopolio.

Los departamentos ministeriales interesados, podrán, en cualquier momento, por lo que a sus necesidades afecte, pedir del Delegado del Gobierno la comprobación de los respectivos stocks que la Compañía tiene la obligación de mantener. La falta de mantenerlos o de no entregar cuando lo soliciten a los Departamentos de la Defensa Nacional correspondientes los suministros que les sean necesarios comprendidos en dichos stocks, se considerará como incumplimiento de contrato, con las sanciones que el Gobierno estime del caso.

5.ª Opción del Gobierno para incautarse a precio de coste c. i. f., en el lugar de entrega y cargas fijas del Monopolio, de todas las existencias de productos petrolíferos del mismo, en el caso de grave

amenaza de alteración de orden público o conflicto exterior, previa resolución del Consejo de Ministros. En tales circunstancias, el Gobierno podrá acordar la adquisición de los productos petrolíferos necesarios a la defensa del país en la forma que mejor estime.

6.ª Exclusión de todo derecho de vigilancia o fiscalización por parte de los Agentes de la Arrendataria en los Arsenales, Parques de aprovisionamiento, buques, Aeródromos y edificios propiedad de los Ministerios de Guerra y de Marina.

7.ª Obligación, por parte de la Arrendataria, de ponerse de acuerdo con los Ministerios de Guerra y de Marina acerca de la situación y condiciones de los medios de almacenamiento, distribución o transporte de productos petrolíferos que puedan servir para llenar necesidades de la Marina o de Guerra. Esta obligación es independiente de los informes que según las leyes vigentes deban emitir acerca del particular las autoridades locales.

CLAUSULA 11

Del premio de recaudación. De la participación en los beneficios

El premio de recaudación que habrá de percibir la Compañía Arrendataria se fija en el 4 por 100 del producto líquido de la Renta, cualquiera que sea su cuantía.

Cuando los beneficios de la Compañía, sumando el interés del 5 por 100 asegurado y la comisión de recaudación, excedan del 8 por 100 del capital social, incluída la participación del Estado, el sobrante se distribuirá en la forma siguiente:

En lo que rebase del 8, sin pasar del 10, el Estado percibirá un 25 por 100, y el resto será para la Compañía.

En lo que exceda del 10 por 100, los beneficios se partirán por mitad entre el Estado y la Compañía.

Estas participaciones no serán óbice a que el Estado perciba en todo caso el dividendo de sus acciones liberadas en igual cuantía que las de los socios de la entidad Arrendataria, y su importe deberá aplicarse a rebajar los precios unitarios de los productos monopolizados.

CLAUSULA 12

De la determinación del producto líquido

Serán gastos deducibles para fijar el producto líquido de la renta, el costo de compra y, en su caso, de refino de los petróleos brutos y demás productos monopolizados, previa aprobación en legal forma de los precios y de los contratos de abastecimiento; el interés legal del capital social empleado en el negocio, incluso el correspondiente a las acciones propias del Estado; el importe de los fletes y gastos de transportes y el de todos los demás que requiera la explotación del Monopolio, se justifiquen debidamente y no estén expresamente exceptuados.

Se considerarán exceptuados los gastos que realice la Compañía para el montaje de la industria de refino y los de adquisición por dicha entidad con destino al Monopolio, de yacimientos petrolíferos, buques-tanques, edificios y maquinaria fija que exija la prestación del servicio, así como los de las obras extraordinarias que en aquéllos se efectúen; pero anualmente se deducirá del total ingreso de la Renta, para fijar el producto líquido de la misma, en concepto de amortización de tales gastos, el tanto por ciento que el Ministerio de Hacienda fije, dentro de los tipos máximos que señalen en la cláusula 14.

CLAUSULA 13

Desembolsos de carácter especial

La Compañía toma a su cargo las pérdidas y averías en los casos en que no son descontables de la renta, con arreglo a lo que se estipula en la cláusula correspondiente.

A partir del décimo año de duración del contrato será también de su cargo el pago de un 2

por 100 de los gastos de personal y material de las oficinas y dependencias de la Compañía, que aumentará en cada año de 2 en 2 por 100, hasta llegar a un 20.

Será de cuenta exclusiva del Estado, a partir del décimo año de la vigencia del contrato, y como minoración de lo que le corresponda en el producto líquido, un 2 por 100 de los gastos de personal y material de su representación cerca de la Compañía, participación que irá aumentando de 2 en 2 por 100 hasta llegar a un 20.

CLAUSULA 14

De las amortizaciones

Anualmente se deducirá del total ingreso de la Renta, para fijar el producto líquido de la misma en concepto de amortización para los gastos de que a continuación se trata, el tanto por ciento que el Ministerio de Hacienda señale dentro de los siguientes tipos máximos:

Hasta el 15 por 100 anual si se trata de adquisición de yacimientos.

Hasta el 10 por 100 anual si se trata de formación de técnicos especialistas.

Hasta el 5 por 100 anual si se trata de compra de buques-tanques.

Hasta el 4 por 100 anual si se trata de adquisición de maquinaria.

Hasta el 2 por 100 anual si se trata de construcción o adquisición de edificios y obras extraordinarias en los mismos.

Hasta el 1 por 100 anual, si se trata de sondeos y ensayos de destilación.

En ningún caso podrán representar estas amortizaciones una cantidad superior al 20 por 100 del producto bruto anual del Monopolio.

CLAUSULA 15

Pagos al Estado

Se abonará mensualmente al Estado, en concepto de anticipo a cuenta de los beneficios anuales que produzca el Monopolio, una cantidad no inferior a la dozava parte de los liquidados en el último ejercicio.

Durante el primer año de vida del Monopolio, la cuantía de estos anticipos se fija en pesetas 6.500.000 mensuales.

Los pagos al Estado se realizarán por la Compañía en la Tesorería-Contaduría Central. No obstante, podrá entregarse en las Tesorerías-Contadurías de las Delegaciones de Hacienda la moneda de cobre que, según la legislación general, sea admisible en cada uno de los pagos.

Estos se verificarán entregando en los cinco primeros días de cada mes una cantidad igual al producto líquido de la Renta en el mismo mes del año inmediato anterior, deducidas las participaciones que correspondan a la Compañía. La diferencia que resulte entre uno y otro mes, en vista de los resultados que ofrezcan los balances mensuales correspondientes, se compensará en el mes inmediato siguiente al hacer la Compañía la entrega que queda prevenida.

Practicada la liquidación anual de la Renta, la Compañía entregará al Tesoro o recibirá de éste, según los casos, en los quince días siguientes a la fecha de la liquidación el saldo que resulte con relación a las cantidades entregadas mensulamente.

Este se hará sin perjuicio de las resoluciones que recaigan en el expediente sobre aprobación de dicha liquidación anual.

CLAUSULA 16

De las liquidaciones anuales

La Compañía, conjuntamente con el Delegado del Gobierno, practicará la liquidación anual de la Renta dentro de los siete primeros meses del año siguiente al respectivo ejercicio y la elevará al Ministro de Hacienda para su aprobación. A este efecto, se instruirá el expediente con las formali-

dades y justificación procedentes en interés del Estado, uniéndose a él certificación expedida por el Jefe de Contabilidad en que con referencia a los libros Diario, Mayor y Auxiliares se haga constar que todas las partidas de cargo y data comprendidas en la liquidación son fiel reflejo de los asientos practicados en esos libros, por consecuencia de las operaciones realizadas por todas las dependencias de la Compañía.

El expediente será resuelto por el Consejo de Ministros a propuesta del de Hacienda, previa audiencia de la Dirección de Tesorería y Contabilidad, del Presidente del Tribunal Supremo de la Hacienda Pública, como Interventor general, y del Consejo de Estado en Pleno. La Real orden de aprobación se publicará en la Gaceta de Madrid. Una vez aprobada la liquidación, la Compañía con el Delegado del Gobierno remitirá el expediente al Tribunal Supremo de la Hacienda Pública para su censura y aprobación.

CLAUSULA 17

De la liquidación definitiva

Cuando por el transcurso del plazo termine la vigencia de este contrato. o cuando el Gobierno acuerde su rescisión sin causa, se practicará una liquidación definitiva con arreglo a las siguientes bases:

a) El Estado recibirá y se hará cargo de todos los bienes, valores y propiedades en que la Compañía hubiere invertido para los fines del Monopolio. su capital social, sus reservas y los demás fondos análogos que sean de su propiedad.

b) La Compañía recibirá del Estado una cantidad equivalente a la diferencia entre las sumas invertidas y las amortizaciones realizadas con cargo a la Renta.

c) Consiguientemente el aumento de valor que con relación al coste de adquisición hubieren podido experimentar los bienes en que la Compañía hubiere invertido su capital social, beneficiará al Estado, sin que pueda la Arrendataria invocar derecho a él en lo que exceda del capital invertido y recíprocamente el demérito posible de las propiedades cesará en perjuicio del Estado, que nunca podrá valorarlas ni recibirlas en cantidad inferior a la de adquisición, con deducción de las sumas amortizadas con cargo a los productos de la Renta.

d) Serán, sin embargo, de cargo de la Arrendataria, las multas no satisfechas que hubieren quedado firmes por no ser posible la interposición de recurso alguno encaminado a revocarlas, así como cualquier otra responsabilidad que, con arreglo a las cláusulas de este Contrato, correspondiera especialmente a la Compañía. Formarán parte del Haber de la Compañía y le serán íntegramente reconocidos, los fondos de reserva que pudiera en su caso haber formado, durante la vigencia del contrato.

La Compañía adjudicataria practicará la liquidación con arreglo a lo dispuesto en las preinsertas bases, procediendo de acuerdo con el Delegado del Gobierno. La aprobación definitiva corresponderá al Ministro de Hacienda. Contra la resolución que adopte será procedente la vía contenciosa.

CLAUSULA 18

De la rescisión del contrato

El Consejo de Ministros se reserva el derecho de rescindir el contrato sin expresión de causa, no dándose en este caso contra su acuerdo recurso alguno.

Procederá la rescisión a cargo y riesgo de la Compañía y con obligación por su parte de indemnizar al Estado de los perjuicios irrogados, siempre que incumpla voluntariamente cualquiera de las obligaciones señaladas en el contrato.

La rescisión en este caso la acordará el Ministro de Hacienda, oída la Compañía y con audiencia del Consejo de Estado y contra la Real Orden recaída procederá el recurso contencioso.

CLAUSULA 19

Del Reglamento para la aplicación de este contrato

El Ministro de Hacienda, a propuesta del Representante del Estado cerca de la Compañía adjudicataria y oyendo a ésta, dictará en el plazo de tres meses el Reglamento para la ejecución del presente contrato.

CLAUSULA 20

Modificaciones en los Estatutos y Reglamentos. — Nombramiento de Administradores y Consejeros

La Compañía someterá la modificación de sus Estatutos y Reglamentos para los servicios de la Renta, así como el nombramiento de sus Administradores y Consejeros, a la aprobación del Ministro de Hacienda.

CLAUSULA 21

La contabilidad se llevará por el sistema de partida doble, no pudiendo ser éste cambiado sin autorización del Ministro de Hacienda.

CLAUSULA 22

Los Representantes de la Compañía en las provincias asistirán, con voz y voto, a las sesiones que celebren las Juntas administrativas de las mismas para ver y fallar los expedientes sobre contrabando de los productos monopolizados, pudiendo apelar de los fallos de dichas Juntas que consideren lesivos a los intereses de la Compañía.

DISPOSICION FINAL

En concepto de comisión a favor del Estado por la adjudicación, la Compañía Arrendataria entregará al Gobierno la cantidad de un millón de pesetas.

DISPOSICION TRANSITORIA

Los gastos imputables a la Renta, referentes al período comprendido desde la constitución de la Compañía hasta 1.º de Enero de 1928, se abonarán con cargo a la Renta de dicho año y durante ese período tendrá efectividad la garantía de 5 por 100 de interés sobre el capital desembolsado que, también con cargo a la Renta, garantiza a la Compañía el artículo 11 del Real decreto-ley de 28 de Junio último.

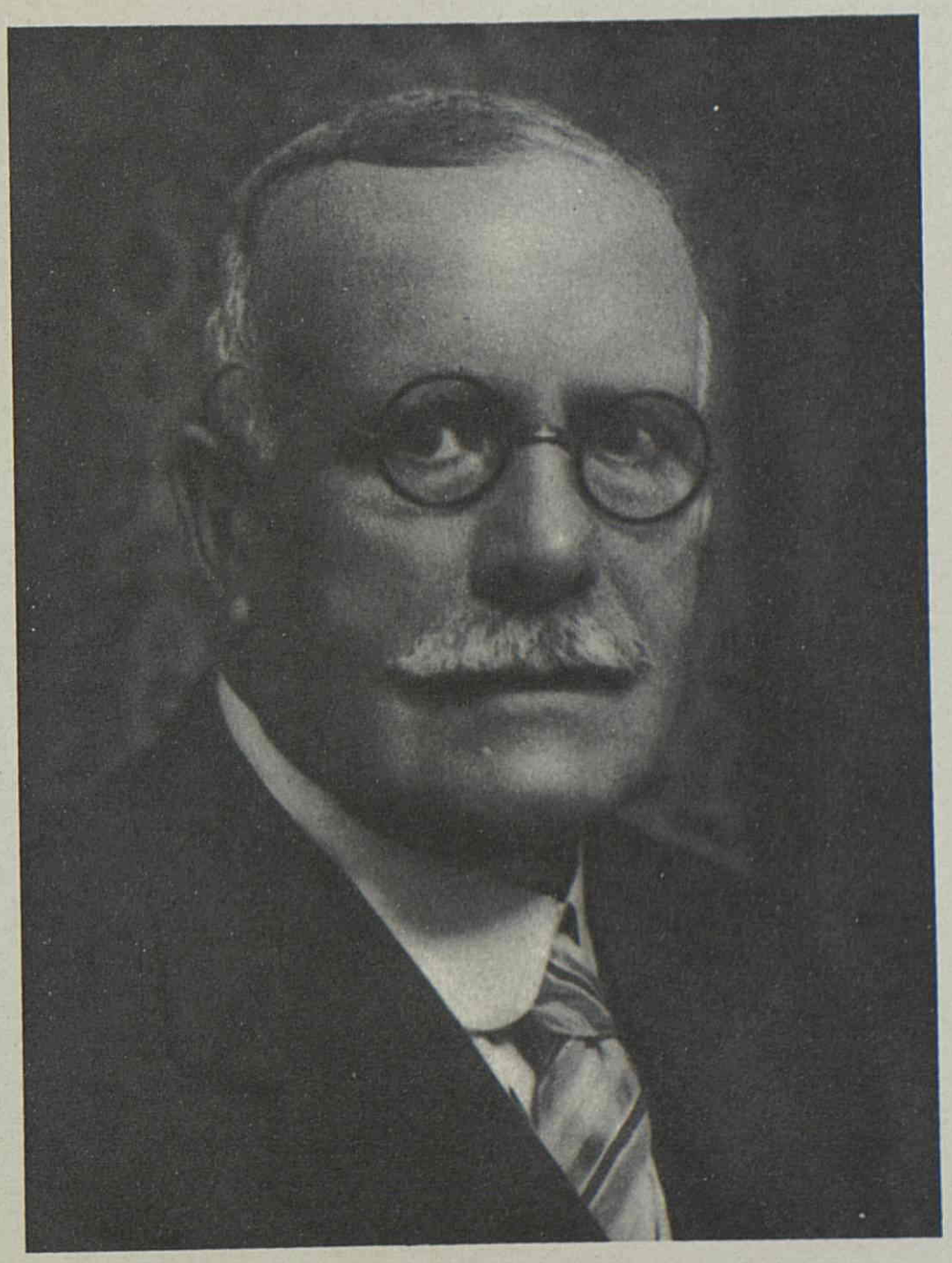
Los posibles beneficios de este período seguirán el régimen general que para su atribución establece el contrato.

Hecho por duplicado en Madrid a 31 de Diciembre de 1927.

El Director general del Timbre, Andrés Amado. — El Presidente del Consejo de la Compañía, José Juan y Dómine. — Por el Banco Urquijo, J. M. de Urquijo. — Por el Banco Hispano Americano, el Marqués de Torre Hoyos. — Por el Banco de Bilbao, E. de Cortina y Arteta. — Por el Banco Español de Crédito, el Marqués de Cortina. — Por el Banco de Vizcaya, V. Echevarría. — Por el Banco Herrero, I. Herrero. — Por el Banco de Cataluña, Recasens. — Por el Banco Hispano Colonial y Banca Marsáns, Recasens.



Excmo. Sr. D. José Juan y Dómine
Presidente del Consejo de Administración
1927-1930



Excmo. Sr. D. Juan Alvarado y del Saz
Presidente del Consejo de Administración
1930-1931



Excmo. Sr. D. Pablo de Garnica y Echeverría
Presidente del Consejo de Administración
1933-1946

RENOVACION DEL CONTRATO

DECRETO-LEY

LEY DE 17 DE JULIO DE 1947

POR LA QUE SE REORGANIZA EL MONOPOLIO DE PETROLEOS

La organización del Monopolio de Petróleos, indiscutible acierto del insigne estadista señor Calvo Sotelo, ha permitido durante veinte años la prestación de un excelente servicio público del mayor interés; ha producido al Tesoro ingresos cuantiosos; y, sobre todo ello, ha servido para asegurar el suministro de vitales productos en el período de nuestra Cruzada Nacional y en los años críticos de la guerra mundial.

Tan brillantes resultados excluyen toda idea de transformación radical del Monopolio, en cuanto a su organización esencial y a la forma de explotación del servicio; pero la evolución del concepto de la soberanía estatal y las enseñanzas de una larga experiencia, aconsejan ciertas variaciones fundamentales en orden al procedimiento de concesión y a las condiciones de administración del servicio.

Por ello se prescinde del primitivo arrendamiento fraccionado para sustituirlo por un régimen estatal de desconcentración de servicios, en forma preestablecida por imperio exclusivo de la Ley, en uso de las facultades soberanas del Estado, sin perjuicio de respetar el interés privado de los actuales accionistas de la Empresa arrendataria, a los que se ofrece opción para obtener el reintegro de sus capitales en la cifra resultante de los pactos válidos establecidos en el contrato vigente.

En cuanto a las condiciones de explotación, el Estado refuerza su intervención y asegura la efectividad de sus derechos en el Monopolio y depura sus relaciones económicas con la Empresa administradora, deslindando sus facultades, puntualizando más las obligaciones de la misma y reduciendo, en elevada cuantía, los beneficios de la Sociedad, sin olvidar que el éxito del servicio está ligado en gran parte, al interés económico de ésta en los resultados de la explotación y que, en todo caso debe subsistir la seguridad de una remuneración mínima para el capital privado, siquiera ésta se limite al tipo actual del interés legal y se reduzca al mero concepto de garantía de posibles eventualidades sin suponer incremento constante de las remuneraciones de gestión de la Empresa.

En su virtud, y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,

DISPONGO:

Artículo primero. El Monopolio de Petróleos establecido por Real Decreto-Ley de veintiocho de junio de mil novecientos vientisiete, ratificado por Ley de nueve de septiembre de mil novecientos treinta y uno, es un organismo del Estado que funcionará en régimen de desconcentración de servicios, con sujeción a la presente Ley y en cuanto a ella no se oponga por el Real Decreto-Ley de veintiocho de junio de mil novecientos vientisiete y disposiciones complementarias.

Artículo 2.º El Monopolio de Petróleos abarcará la importación, manipulaciones industriales de todas clases, almacenaje, distribución y venta de los combustibles líquidos y sus derivados importados, que forman en el vigente Arancel de Aduanas, el Grupo tercero de la Clase primera, salvo aquellas excepciones, en cuanto a importación de primeras materias, manipulaciones industriales y almacenaje, que el Gobierno haya acordado o acuerde, autorizando por Decreto el ejercicio de estas actividades, en forma concreta, a determinadas entidades públicas o privadas.

El Monopolio extenderá su jurisdicción sobre las cuarenta y siete provincias de la Península e islas Baleares.

Se extenderá también el Monopolio, dentro del territorio a que abarca su jurisdicción, a la facultad de obtener en el país combustibles de la misma especie mineral a que se refiere el párrafo primero de este artículo y a la de establecer y explotar procedimientos industriales conducentes a la producción nacional o refino de todas clases de combustibles líquidos y aceites lubricantes, partiendo de materias primas nacionales, salvo aquellos casos en que el Gobierno haya acordado o acuerde por Decreto, y en forma concreta, atribuir tales facultades a entidad pública o privada. La distribución y venta de esta producción nacional corresponde al Monopolio, regulándose por el Consejo de Ministros las condiciones técnicas, económicas y de todas clases en que los productos obtenidos serán consumidos en el mercado nacional cuando sea de aplicación la Ley de veinticuatro de noviembre de mil novecientos treinta y nueve sobre ordenación y defensa de la industria.

Artículo 3.º La explotación del Monopolio continuará atribuída a la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, que tendrá el carácter de administradora del mismo, con arreglo a las condiciones fijadas en la presente Ley.

La Compañía gozará de personalidad jurídica independiente, y funcionará en régimen de Sociedad Anónima, rigiéndose por sus Estatutos, y en cuanto no esté previsto por disposiciones especiales, por la legislación común.

Artículo 4.º La alta dirección del Monopolio estará atribuída al Ministerio de Hacienda y se ejercerá por medio de la Delegación del Gobierno, que estará atribuída al Director general del Timbre y Monopolios, auxiliado del correspondiente personal técnico y administrativo.

El pago del personal y material de oficina de la Delegación del Gobierno correrá a cargo del Estado.

Artículo 5.º El Delegado del Gobierno en el Monopolio tendrá la facultad de suspender los acuerdos de la Compañía Administradora que repute lesivos o perjudiciales para la Renta o los intereses del Estado, sometiéndolos a resolución definitiva del Ministerio de Hacienda.

En todo caso se exigirá aprobación expresa del Ministerio de Hacienda en los acuerdos que impliquen gastos superiores a cincuenta mil pesetas y en los de aprobación de plantillas y remuneración del personal.

Artículo 6.º Los nombramientos de Presidente, Vicepresidente, Consejeros y alto personal de la Compañía Administradora habrán de someterse a la aprobación del Ministro de Hacienda.

El Gobierno, a propuesta del Ministro de Hacienda, designará un número de Consejeros proporcional a la participación del Estado en el capital total de la Sociedad. Los Consejeros del Estado ostentarán iguales derechos y facultades que los designados por la Compañía.

Artículo 7.º Tanto los Consejeros de la Compañía como el personal técnico y administrativo de la misma, deberán ser de nacionalidad española.

Por excepción, y previa propuesta razonada del Delegado del Gobierno, podrá ser autorizada por el Consejo de Ministros la contratación de técnicos extranjeros para la realización de estudios o trabajos determinados y por plazo de tiempo prefijado de antemano.

Artículo 8.º El capital de la Compañía será exclusivamente español, conservando el Estado la participación que posee en el mismo en acciones liberadas. Podrá la Compañía ampliar el capital social, previa autorización del Ministerio de Hacienda, debiendo reservar al Estado un treinta por ciento de las nuevas acciones al mismo precio y condiciones que se fijen para la emisión.

Artículo 9.º El Monopolio conservará a disposición de la Compañía Administradora los edificios, fábricas, buques, factorías y demás elementos adquiridos por cuenta del Estado, cuya amortización se verificará, junto con las de aquellas adquisiciones y gastos análogos que en el futuro se realicen, con los porcentajes anuales que señale el Ministerio de Hacienda a propuesta de la Compañía.

Artículo 10. La Compañía Administrativa del Monopolio, además de las obligaciones enumeradas en el artículo noveno del Real Decreto-ley de veintiocho de junio de mil novecientos veintisiete, tendrá a su cargo la de recaudar, por cuenta del Estado, los impuestos establecidos o que se establezcan sobre los productos constitutivos del Monopolio en la forma que disponga el Ministerio de Hacienda.

Artículo 11. Será de cuenta de la Renta:

a) El gasto de adquisición, transporte y refino, en su caso, de los productos monopolizados.

b) Los demás gastos de explotación del Monopolio, debidamente justificados.

c) Las cantidades que anualmente se acuerde amortizar de las sumas invertidas en fábricas. edificios, buques, enseres y maquinaria, previa aprobación del Ministerio de Hacienda y con el límite del veinte por ciento del producto bruto anual de la Renta.

Artículo 12. Quedará íntegramente a cargo de la Compañía:

a) Las pérdidas o averías de los productos que no sean debidas a causas fortuitas. plenamente justificadas.

b) El veinte por ciento de los gastos de personal y de material de escritorio y dependencias de la Compañía.

c) Las remuneraciones del Consejo.

Artículo 13. La Compañía percibirá como remuneración:

a) Por su gestión administradora, el cuatro por ciento del producto líquido de la Renta.

b) Por su gestión recaudadora. el cero veinticinco por ciento de las cantidades que recaude para el Estado en concepto de impuesto por los productos monopolizados o en relación con los mismos. El Gobierno, atendidas las fluctuaciones de la recaudación, podrá elevar este tipo.

Artículo 14. El Estado, independientemente del dividendo que corresponda a sus acciones, participará en los productos líquidos de la Compañía cuando excedan del ocho por ciento del capital social, en el cincuenta por ciento de dicho excedente.

Artículo 15. El Monopolio y la Compañía Administradora del mismo continuarán disfrutando las exenciones tributarias establecidas en la legislación vigente reguladora del mismo.

Artículo 16. Serán de cargo del Monopolio de Petróleos todas las obligaciones contraídas por la Compañía Administradora en beneficio del mismo, con arreglo al contrato celebrado con el Estado. y de un modo especial el abono de intereses y amortización de los Bonos de Tesorería emitidos o que en lo sucesivo emita con autorización del Estado.

Artículo 17. La Compañía no podrá emitir Obligaciones ni Bonos, ni concertar créditos bancarios sin la expresa autorización del Gobierno. Sólo será de cuenta de la Renta el pago de los intereses y amortización de las aludidas Obligaciones, Bonos o créditos, en el caso de que expresamente se reconozca por el Gobierno que su emisión o concierto se efectúa en interés o por necesidades del Monopolio. En los restantes casos quedará de cuenta de la Compañía el pago de los intereses y amortizaciones.

Artículo 18. Corresponde especialmente al Gobierno, previa propuesta del Ministerio de Hacienda, en relación con el Monopolio de Petróleos:

a) Fijar los precios de venta de los distintos productos.

b) Autorizar la adquisición de yacimientos.

c) Aprobar las instalaciones de refinado y destilación y las de producción o transformación de cualquier clase.

Artículo 19. Durante el plazo de dos meses a partir de la fecha de la promulgación de la presente Ley, podrán optar los actuales accionistas de la Campsa por ceder sus acciones al Estado contra pago del precio que proporcionalmente al capital social corresponda a cada título, en el importe de la diferencia entre las sumas invertidas en inmovilizaciones y las amortizaciones realizadas con cargo a la Renta, conforme al Balance que se efectúe en treinta y uno de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete.

En el Presupuesto ordinario del Estado para mil novecientos cuarenta y ocho, se incluirá consignación bastante para el pago de las acciones cuyos titulares hayan optado por el reintegro.

El Ministerio de Hacienda dispondrá la venta en Bolsa de dichos títulos en la forma y plazos que aconsejen las condiciones del mercado, y su importe constituirá ingreso eventual del Tesoro.

Artículo 20. El Gobierno se reserva la facultad de acordar el cese de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A.; en la administración del Monopolio en los casos y condiciones previstos para la rescisión del contrato por el Decreto-Ley de veintiocho de junio de mil novecientos veintisiete.

Artículo 21. El Consejo de Ministros a propuesta del de Hacienda, oída la Compañía Arrendataria del Monopolio y previo dictamen del Consejo de Estado, aprobará el Reglamento para la ejecución de la presente Ley, quedando obligada la Compañía a adaptar sus Estatutos a lo dispuesto en esta Ley y en el aludido Reglamento.

Artículo 22. La presente Ley comenzará a regir el primero de enero de mil novecientos cuarenta y ocho, quedando autorizado el Ministro de Hacienda para dictar las disposiciones encaminadas a preparar su efectividad y consecuente ejecución.

Dada en El Pardo, a diecisiete de julio de mil novecientos cuarenta y siete.

FRANCISCO FRANCO.



Excmo. Sr. D. Mariano Navarro Rubio

Ministro de Hacienda

1958



Excmo. Sr. D. Joaquín Planell Riera

Ministro de Industria

1958



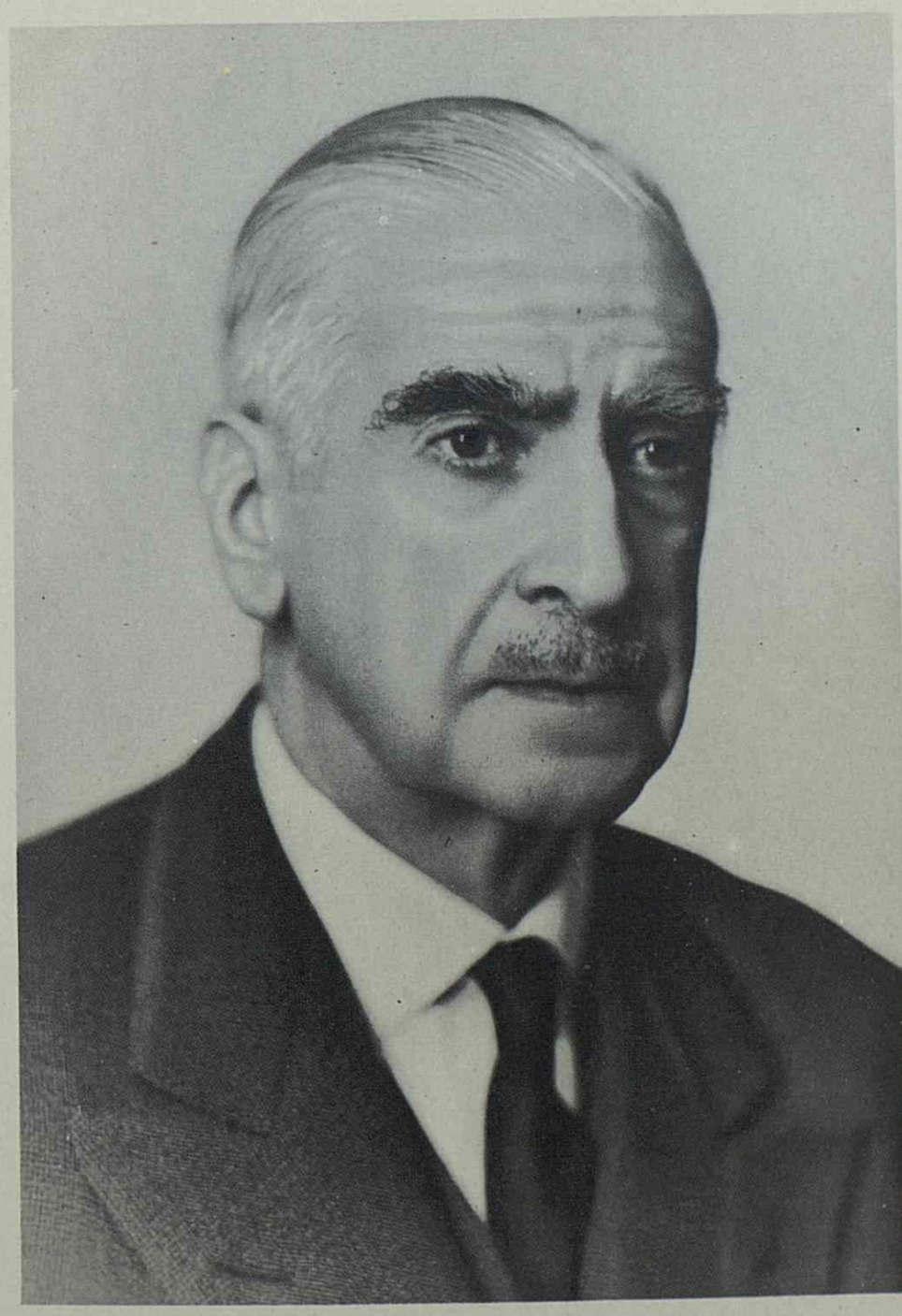
Excmo. Sr. D. Alberto Ullastres Calvo

Ministro de Comercio

1958



Ilmo. Sr. D. Pedro Iradier y Elías
Delegado del Gobierno
1958



Excmo. Sr. D. Alfonso de Churruca y Calbetón
Presidente del Consejo de Administración
1958



Ilmo. Sr. D. Félix de Gregorio y Villota
Director General
1958

ALTO PERSONAL

MINISTROS DE HACIENDA

	NOMBRAMIENTO
Excmo. Sr. Don Francisco Moreno Zuleta, Conde de los Andes.	21- 1-30
Excmo. Sr. Don Manuel Argüelles Argüelles	30- 1-30
Excmo. Sr. Don Julio Wais San Martín	20- 8-30
Excmo. Sr. Don Juan Ventosa Calvet	18- 2-31
Excmo. Sr. Don Indalecio Prieto Tuero	15- 4-31
Excmo. Sr. Don Jaime Carner Romeu	16-12-31
Excmo. Sr. Don Manuel Azaña Díaz	23- 2-33
Excmo. Sr. Don Agustín Viñuales Pardo	12- 6-33
Excmo. Sr. Don Antonio Lara Zárate	12- 9-33
Excmo. Sr. Don Manuel Marraco Ramón	3- 3-34
Excmo. Sr. Don Alfredo de Zavala Lafora	3- 4-35
Excmo. Sr. Don Joaquín Chapaprieta Torregrosa	6- 5-35
Excmo. Sr. Don Manuel Rico Avello	30-12-35
Excmo. Sr. Don Gabriel Franco López	19- 2-36
Excmo. Sr. Don Enrique Ramos Ramos	13- 5-36
Excmo. Sr. Don Andrés Amado y Reygondaud de Villebardet	31- 1-38
Excmo. Sr. Don José Larraz López	9- 8-39
Excmo. Sr. Don Joaquín Benjumea Burín	19- 5-41
Excmo. Sr. Don Francisco Gómez de Llano	19- 7-51
Excmo. Sr. Don Mariano Navarro Rubio	25- 2-57

DELEGADOS DEL GOBIERNO

Excmo. Sr. Don Andrés Amado y Reygondaud de Villebardet	20-10-27
Excmo. Sr. Don Federico Carlos Bas y Vassallo	11- 2-30
Excmo. Sr. Don Mariano Marfil García	6- 9-30
Excmo. Sr. Don Antonio Flores de Lemus (Interino)	27- 4-31
Iltmo. Sr. Don Toribio Echevarría e Ibarra	5- 5-31
Excmo. Sr. Don Agustín Viñuales y Pardo	14-10-33
Excmo. Sr. Don Eduardo M.ª Buxaderas y de la Cantera	22- 3-34
Iltmo. Sr. Don Emilio Niembro Gutiérrez	21- 2-35
Iltmo. Sr. Don Carlos Sidro Herrera	7- 1-36
Iltmo. Sr. Don Honorato de Castro Bonel	17- 3-36
Iltmo. Sr. Don Eduardo Serrano y Navarro	19- 9-36
Iltmo. Sr. Don Luis Gabilán y Plá	23- 2-38
Excmo. Sr. Don Fernando Roldán y Díaz de Arcaya	11-11-39
Iltmo. Sr. Don Pedro Iradier y Elías	23-12-56

ALTO PERSONAL DIRECTIVO DE LA CAMPSA

PRESIDENTES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION	NOMBRAMIENTO	C E S E
Excmo. Sr. Don José Juan y Dómine.....	24-10-27	29- 5-30
Excmo. Sr. Don José Gómez-Acebo y Cortina Marqués de Cortina (Interino)....	29- 5-30	18-11-30
Excmo. Sr. Don Juan Alvarado y del Saz.....	19-11-30	25- 3-31
Excmo. Sr. Don José Gómez-Acebo y Cortina, Marqués de Cortina (Interino)....	22- 4-31	26-12-32
Excmo. Sr. Don Pablo de Garnica y Echeverría...	13-11-33	13- 3-46
Excmo. Sr. Don Alfonso de Churruca y Calbetón..	24- 4-46	

VICEPRESIDENTES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION		
Excmo. Sr. Don José Gómez-Acebo y Cortina, Marqués de Cortina.....	24-10-27	26-12-32
Excmo. Sr. Don Valentín Ruiz Senén.....	24-10-27	26- 6-29
Excmo. Sr. Don Evencio de Cortina y Arteta.....	26- 6-29	6- 7-35
Excmo. Sr. Don Pablo de Garnica y Echeverría...	30- 1-33	13-11-33
Excmo. Sr. Don Venancio Echeverría y Cariaga...	22- 1-34	10- 2-43
Excmo. Sr. Don Juan Manuel de Urquijo y Ussía.	22- 2-36	3- 5-46
Excmo. Sr. Don Ricardo García-Trelles Blanco....	11- 3-43	21- 7-43
Excmo. Sr. Don Antonio Basagoiti Ruiz.....	22- 5-46	
Excmo. Sr. Don Víctor Urrutia y Usaola.....	22- 5-46	

DIRECTORES GENERALES		
Excmo. Sr. Don Ernesto Anastasio y Pascual.....	24-10-27	31-10-28
Excmo. Sr. Don Carlos Resines de Gardeazábal...	9-11-28	3- 6-30
Iltmo. Sr. Don José Ruiz Valiente (Consejero Delegado).....	4- 6-30	22- 4-31
Sr. Don José Maluquer Nicoláu.....	30- 4-31	6-12-34
Sr. Don José Arvilla y Hernández.....	21- 2-35	19-11-41
Iltmo. Sr. Don Félix de Gregorio y Villota.....	5-12-41	

	NOMBRAMIENTO	CESE
SUBDIRECTORES		
Sr. Don Luis Ribas Pujol (Director Adjunto)	24-10-27	21-11-28
Sr. Don Arturo Salgado Biempica (Subdirector Administrativo).....	23-11-28	30- 4-30
Excmo. Sr. Don Demetrio Carceller Segura (Subdirector Técnico).....	23-11-28	30- 4-30
Sr. Don José Maluquer y Nicoláu.....	30- 4-30	29- 4-31
Iltmo. Sr. Don José Gil de Ramales y Diego Herranz.....	11- 9-33	20- 7-36
Sr. Don Fernando Carmona Delgado.....	30- 1-39	
Sr. Don Justo Larrea Eguidazu.....	27- 3-57	
SECRETARIO GENERAL		
Iltmo. Sr. Don Juan Manuel Comyn y Allendesalazar, Conde de Albiz.....	24-10-27	
VICESECRETARIO GENERAL		
Sr. Don Luis Cencillo de Pineda.....	24-10-27	

en 30 años

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

El primero de ellos desde 1.° 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.

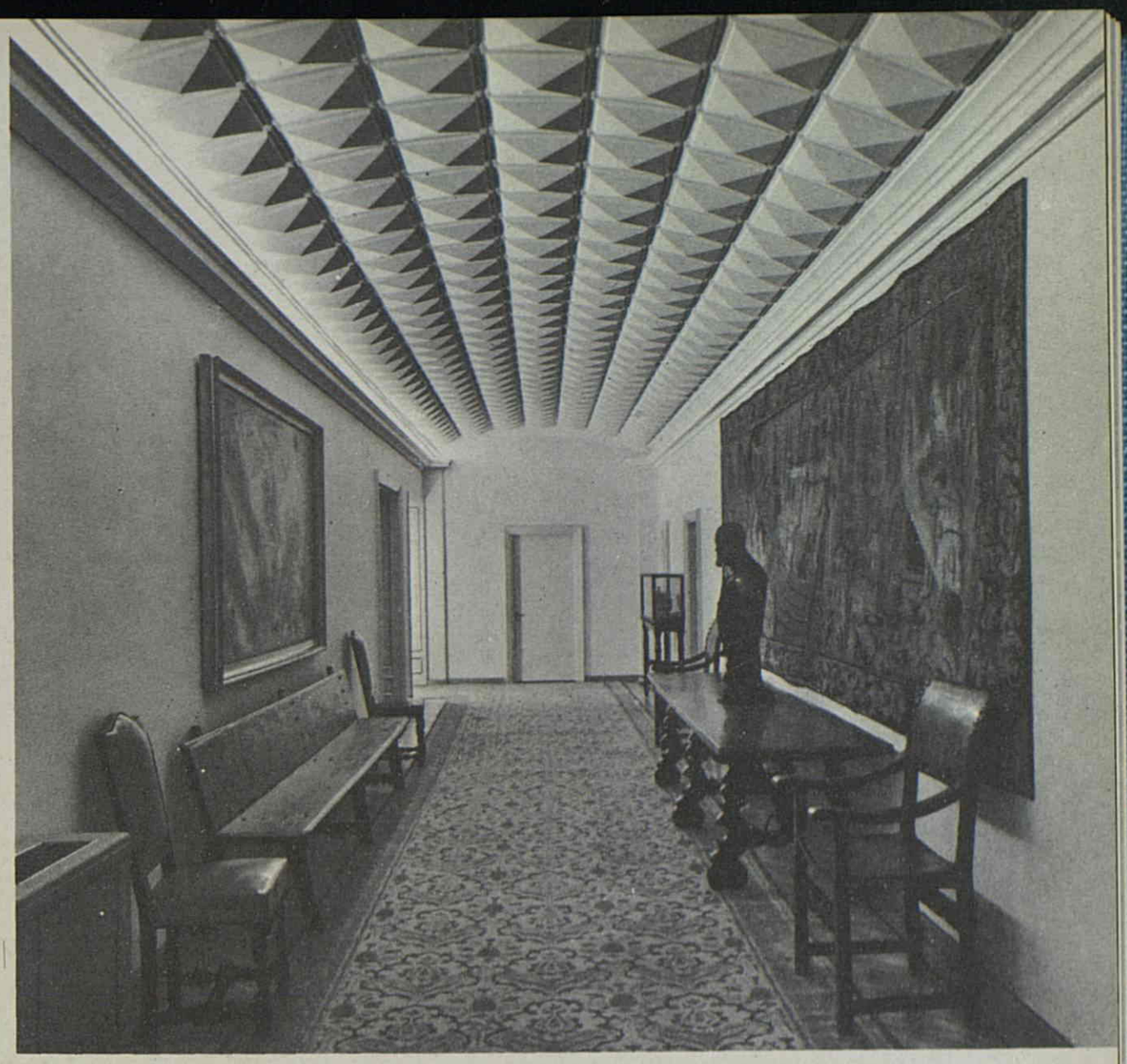
Marca exactamente el tercer período la labor de total reconquista y reconstrucción española, desde el 1.° de abril de 1939 hasta 31 de diciembre de 1957 en que se cumple nuestro 30 aniversario; CAMPSA ha asentado firmemente los cimientos de sus primeros tiempos bajo el actual Régimen español, realizando 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.



Vestíbulos de entrada
y Dirección.



Salón de Consejos.



Pasillo de Dirección.

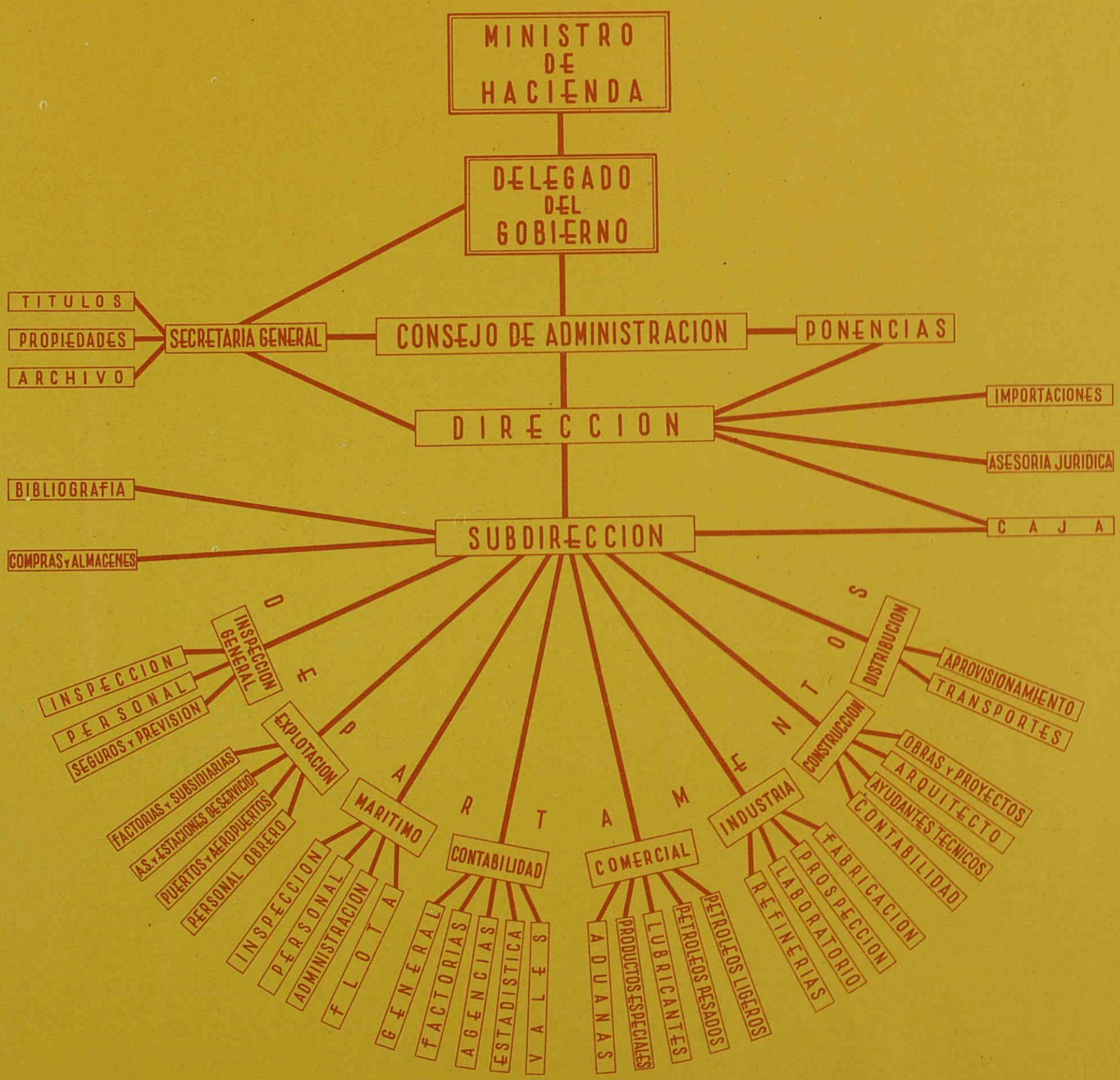
Despacho del Director General.

Despacho del Presidente del Consejo de Administración.

Despacho del Delegado del Gobierno.


ESPAÑA
CAMPSA

Organización de la Compañía



1928-1936

CREADO 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 m^3, las primeras y de 86.772 m^3 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, trasfiriéndole 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.
Societé 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.

FLOTA

2 buques-tanques: 13.900 Tm. carga útil. 3 pontones: 8.900 Tm. carga útil.	15 buques-tanques: 77.700 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:

Zona Nacional	*Zona Roja*
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

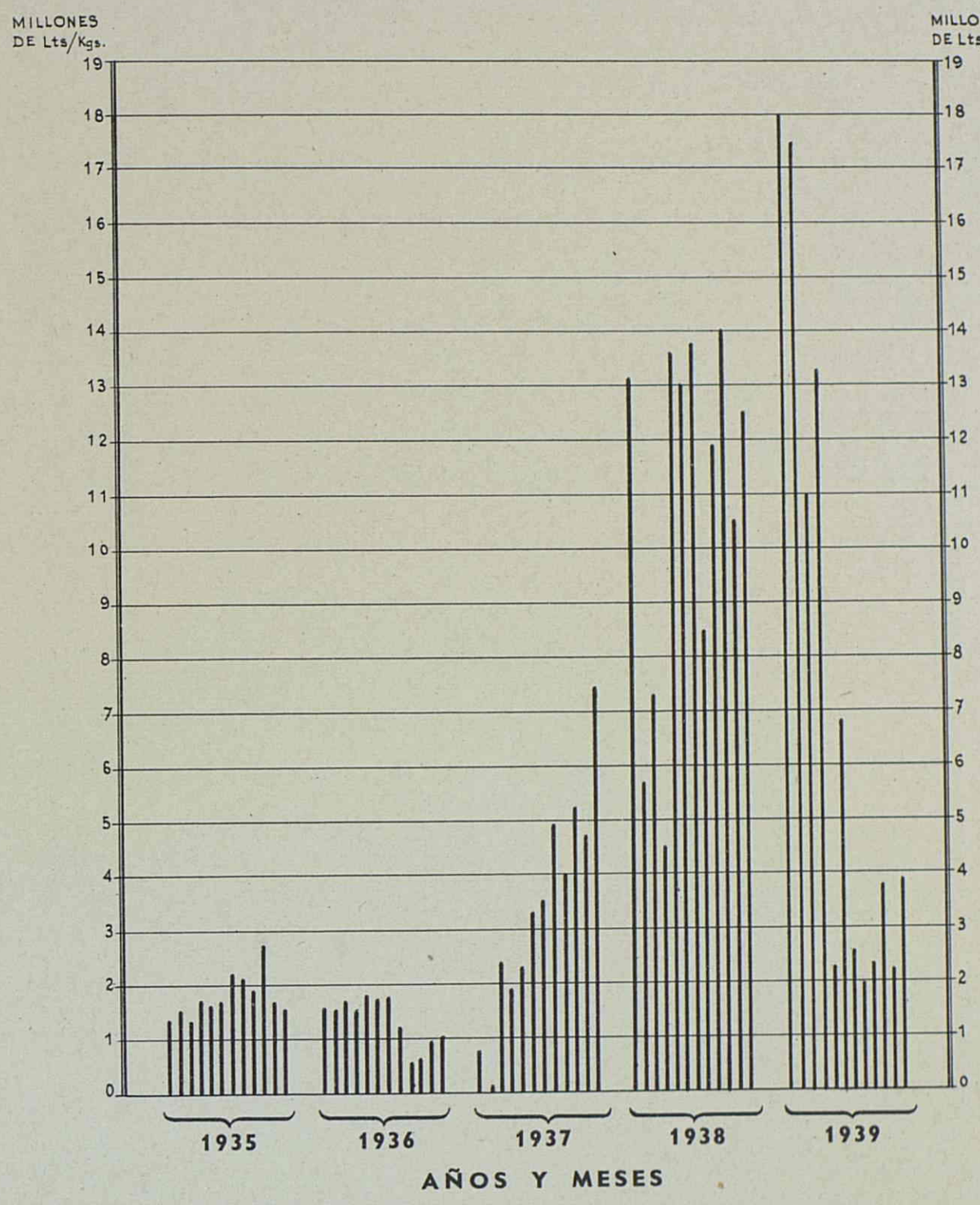
BARCOS PROPIOS

Zona Nacional	*Zona Roja*
225 viajes: 1.986.651 Tm.	282 viajes: 861.647 Tm.

BARCOS FLETADOS

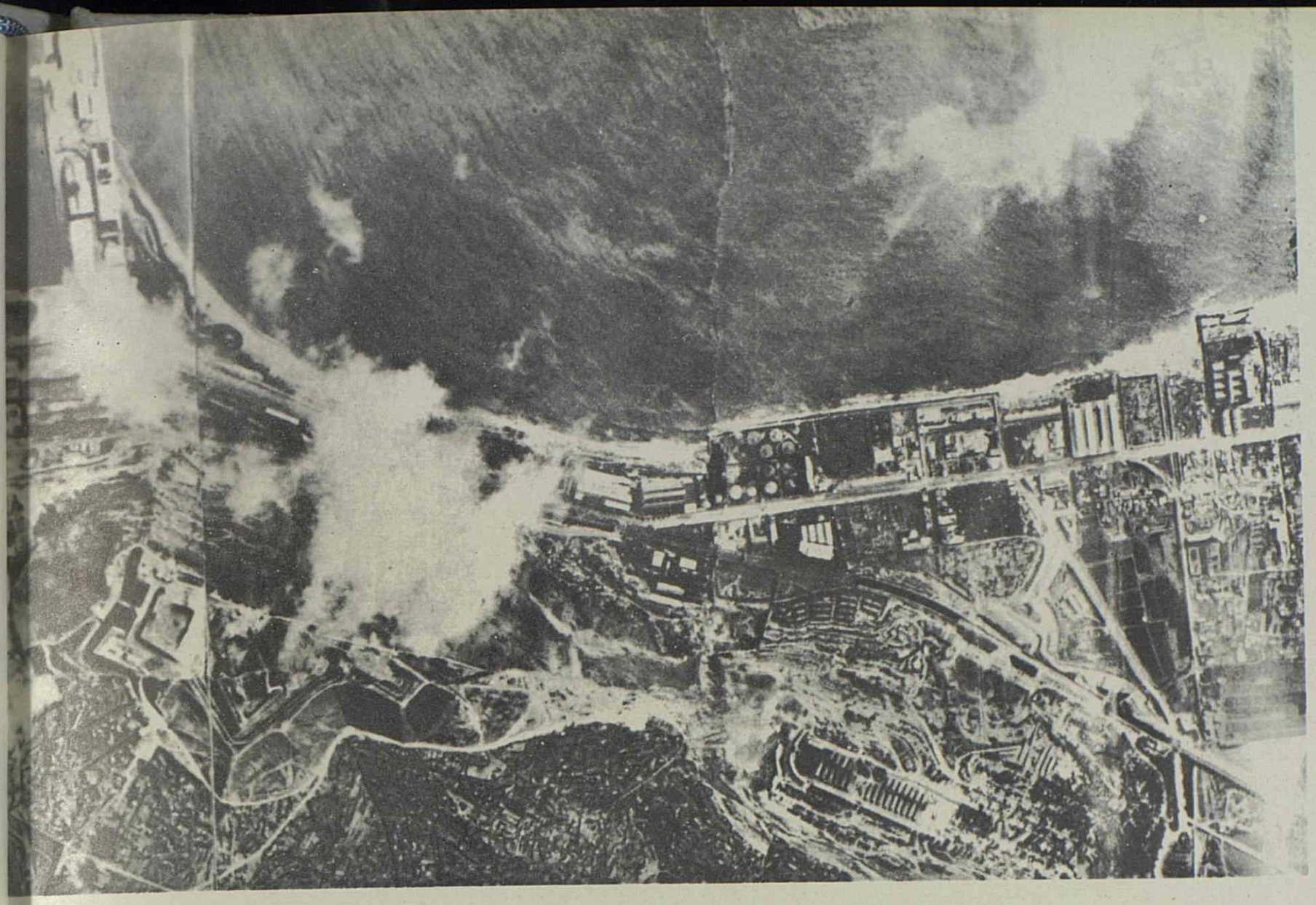
156 viajes: 1.484.732 Tm.	229 viajes: 642.592 Tm.

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



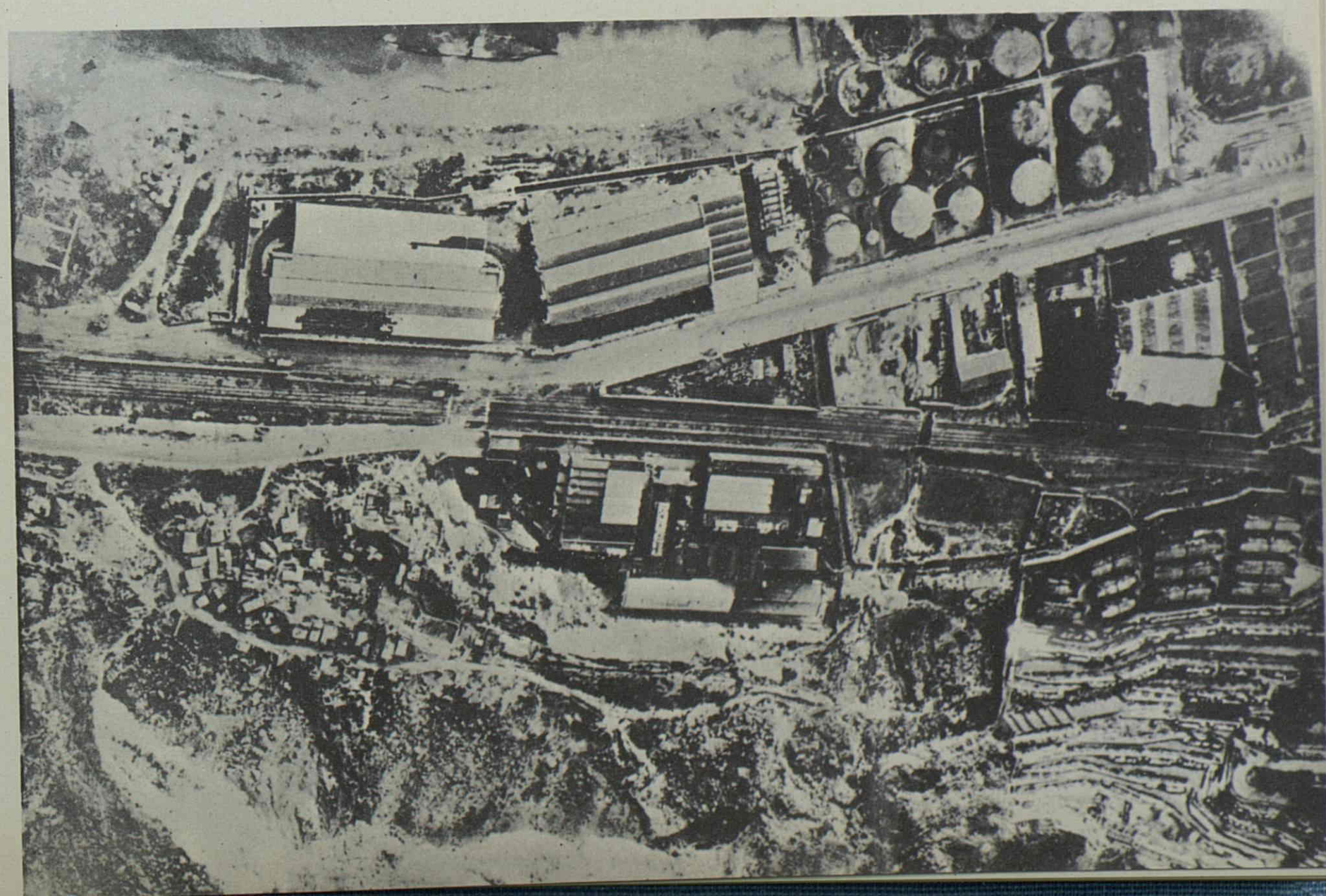
SALIDA DE PRODUCTOS EN EL QUINQUENIO 1935 A 1939 EN LA FACTORIA DE PALMA DE MALLORCA

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.



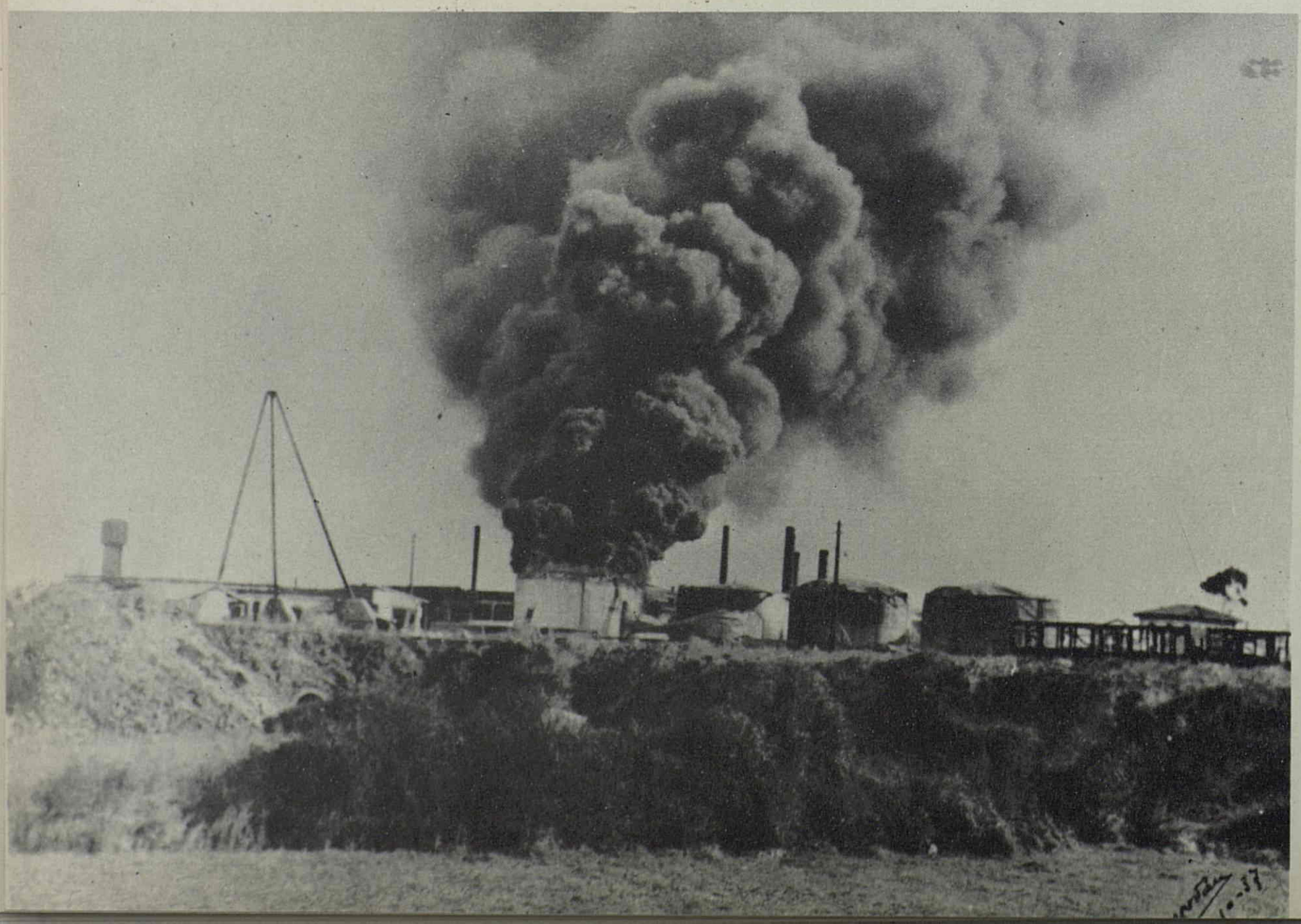
Bombardeo aéreo sobre la factoría de Morrot (Barcelona).

... 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)
Inchandaurrieta 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 CEPSA 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 continuadamente 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	m³.
» 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.

CAPITAL SOCIAL

CREEMOS conveniente puntualizar, que en la denominación de Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A., y por lo que se refiere a la palabra *Arrendataria*, podría inducir a error sobre su verdadera misión, presuponiendo que, con un canon fijo y determinado, todos los beneficios restantes, pocos o muchos, pasarían a sus accionistas, y no es así.

La palabra *Arrendataria* no responde a su significado, pues CAMPSA es *Administradora*, como bien se define, en el Real Decreto Ley por el que se crea el Monopolio, que dice: «lo que arrienda no es su usufructo sino su mera administración» y en el artículo 2.° se define exactamente que «el Monopolio de Petróleos, que por el presente Real Decreto Ley se crea será administrado por la Compañía que, reuniendo los requisitos exigidos en esta Disposición, resulte adjudicataria del servicio, en virtud del concurso que al efecto ha de celebrarse».

Pero es más, la propia palabra *Administradora*, no es completamente exacta, ya que, en realidad, las facultades de administración de CAMPSA están limitadas, a la autorización previa, incluso en actos puramente administrativos, y, por tanto, la realidad es que CAMPSA es «*coadministradora*» con el propio Estado.

Y aún cabe agregar que se da la circunstancia poco común, de que a más de su labor administrativa, la Compañía financia al Monopolio.

Al constituirse la Compañía, su capital escriturado fué de 195.000.000 de pesetas, representado por 90.000 acciones de la Serie A, de 500 pesetas nominales cada una, que fueron entregadas al Estado completamente liberadas, de acuerdo con las cláusulas de la concesión del Monopolio de Petróleos, y 300.000 acciones Serie B, del mismo valor nominal, totalmente desembolsadas por los accionistas.

De las 300.000 acciones Serie B, se destinaron 120.000 al pago de las expropiaciones a que dió lugar la fundación de este Monopolio, y las restantes 180.000 se adjudicaron a los Bancos firmantes del contrato con el Estado. Estas últimas se subdividieron en dos clases, de libre negociación e inalienables. Las de libre circulación fueron 72.000 y las inalienables 108.000.

El reparto que de ellas se hizo fué el siguiente:

	Libres	Inalienables
Banco Español de Crédito	12.600	18.900
Banco de Vizcaya	12.600	18.900
Banco Hispano Americano	10.800	16.200
Banco de Bilbao	10.800	16.200
Banco Urquijo	10.800	16.200
Banco Herrero	3.600	5.400
Banco de Cataluña	3.600	5.400
Banco Hispano Colonial	3.600	5.400
Banca Marsans	3.600	5.400
	72.000	108.000

En el año 1934 terminó la inalienabilidad de las 108.000 acciones quedando de libre disposición de los Bancos y entrando a formar parte del grupo de acciones negociables.

En el año 1948, y previa reunión de Junta general extraordinaria y la autorización oficial correspondiente, se elevó el capital social en 195.000.000 de pesetas, poniendo en circulación 390.000 acciones Serie B, de las mismas características que las anteriores, pasando, por tanto, el capital a 390.000.000 de pesetas.

Nuevamente, en el año 1951, se convocó Junta general extraordinaria de accionistas para proponer el aumento de capital en 97.500.000 pesetas, propuesta que fué aprobada, y previas autorizaciones oficiales, se procedió a poner en circulación 195.000 acciones de la Serie B, de iguales características que las ya existentes.

En el año 1953 tuvo lugar otra ampliación de capital emitiéndose 300.000 acciones Serie B, iguales a las ya en circulación.

Por último, en el año 1957 se han emitido nuevamente, 1.352.143 acciones Serie B, de iguales características que las circulantes, solicitándose en el momento de la suscripción el 50 por 100 de su valor nominal.

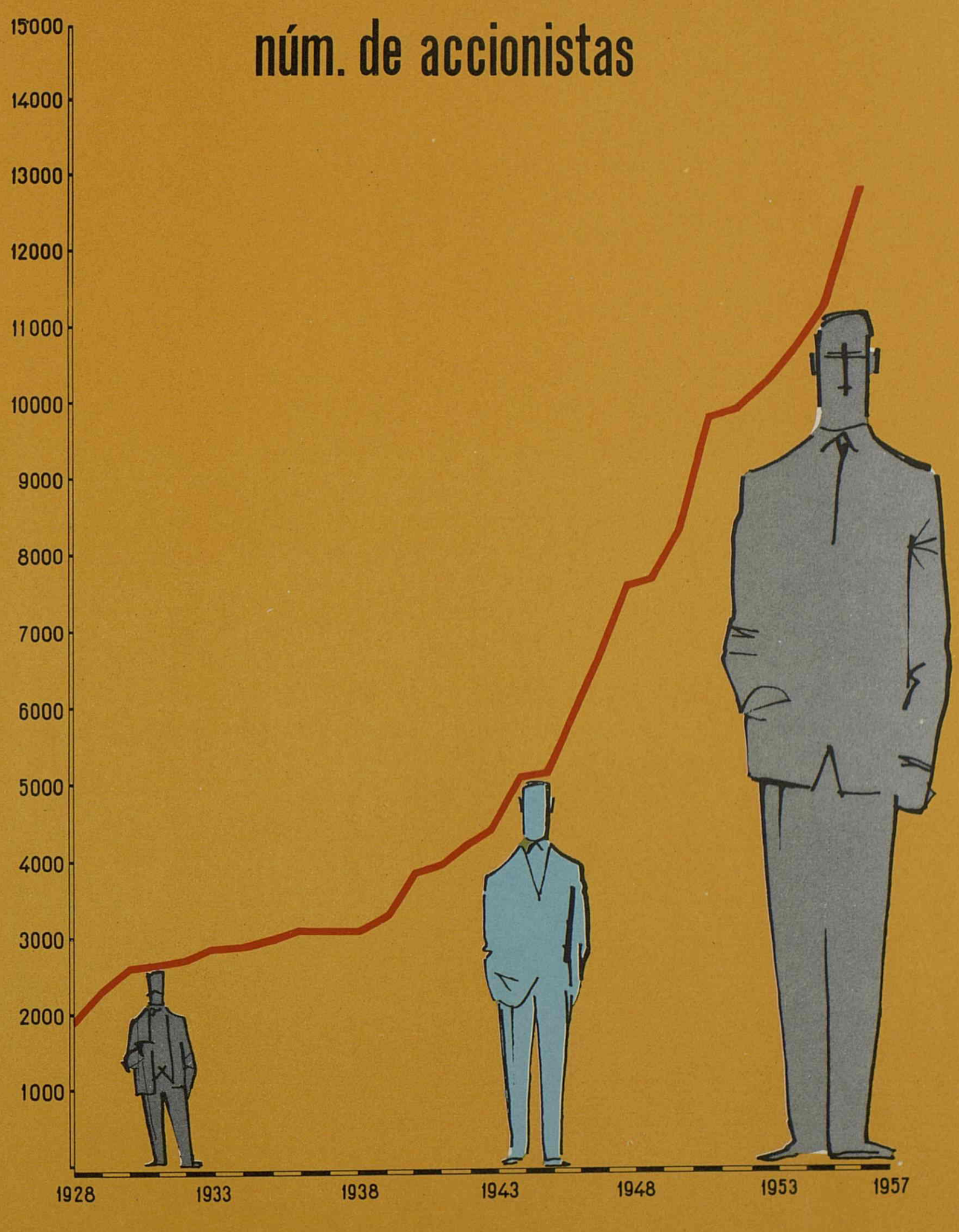
Realizadas las ampliaciones señaladas, el capital de la Compañía está constituído por:

90.000 acciones Serie A, del núm. 1 al 90.000	45.000.000 Ptas.
2.537.143 acciones Serie B, núm. 1 al 2.537.143	1.268.571.500 »
	1.313.571.500 »

BONOS DE TESORERIA

En el año 1943, se emitieron Bonos de Tesorería por valor de 200.000.000 de pesetas, que fueron puestos en circulación a la par, al tipo de interés del 5 por 100, reembolsables a la par el 31 de diciembre de 1947. Fueron recogidos a su vencimiento.

núm. de accionistas



En el año 1946 se crearon nuevos Bonos por 150.000.000 de pesetas, de iguales características que los anteriores, y fueron puestos en circulación únicamente 50.000.000 de pesetas, quedando en cartera los 100.000.000 de pesetas restantes. Los puestos en circulación fueron recogidos a su vencimiento.

Llegado el 31 de diciembre de 1947, se procedió a la recogida de los 250.000.000 que había en circulación, para atender a la cual, se crearon otros por igual cantidad, al tipo de interés de 5,50 por 100, siendo puestos en circulación al cambio de 98,50 por 100 por un plazo de duración de cinco años, vencimiento el 31 de diciembre de 1952. Llegado este vencimiento fueron recogidos.

Con posterioridad, en el año 1949, se emitieron Bonos por valor de 250.000.000 siendo el plazo de amortización de diez años, vencimiento el 31 de marzo de 1959. En el momento de la emisión se pusieron en circulación 50.000.000 al tipo de 96,09 por 100, e interés del 5,50 por 100.

En el año 1952 fueron puestos en circulación los restantes 200.000.000 al tipo 95 por 100.

Figuran, por tanto, en el mercado solamente la totalidad de los 250 millones de pesetas, emitidos en 1949 y cuyo vencimiento es el 31 de marzo de 1959.

OBLIGACIONES

Por Orden Ministerio de Hacienda, de 11 de septiembre de 1953, se autorizó a esta Compañía la emisión de 500.000.000 de pesetas en Obligaciones 4 por 100, libre de impuestos, de los cuales se pusieron en circulación 300 millones en el mes de noviembre de dicho año, al tipo de emisión de 94,50 por 100. En primero de abril de 1956 fueron puestos en circulación los 200 millones restantes al 94 por 100 como tipo de emisión.

NUMERO DE ACCIONISTAS

A continuación citamos el número de accionistas poseedores del capital social, desde el año de la fundación de la Compañía.

Año	Núm. de accionistas	Año	Núm. de accionistas	Año	Núm. de accionistas
1928.....	1.960	1938.....	—	1948.....	7.675
1929.....	2.272	1939.....	3.358	1949.....	7.770
1930.....	2.590	1940.....	3.760	1950.....	8.249
1931.....	2.604	1941.....	3.896	1951.....	9.760
1932.....	2.628	1942.....	4.156	1952.....	9.975
1933.....	2.820	1943.....	4.398	1953.....	10.506
1934.....	2.860	1944.....	5.086	1954.....	10.875
1935.....	2.940	1945.....	5.106	1955.....	11.325
1936.....	3.024	1946.....	5.860	1956.....	12.888
1937.....	—	1947.....	6.644	1957.....	13.642

DIVIDENDOS PAGADOS A LAS ACCIONES

Los dividendos repartidos a los señores accionistas durante los años de vigencia del Monopolio, fueron los siguientes:

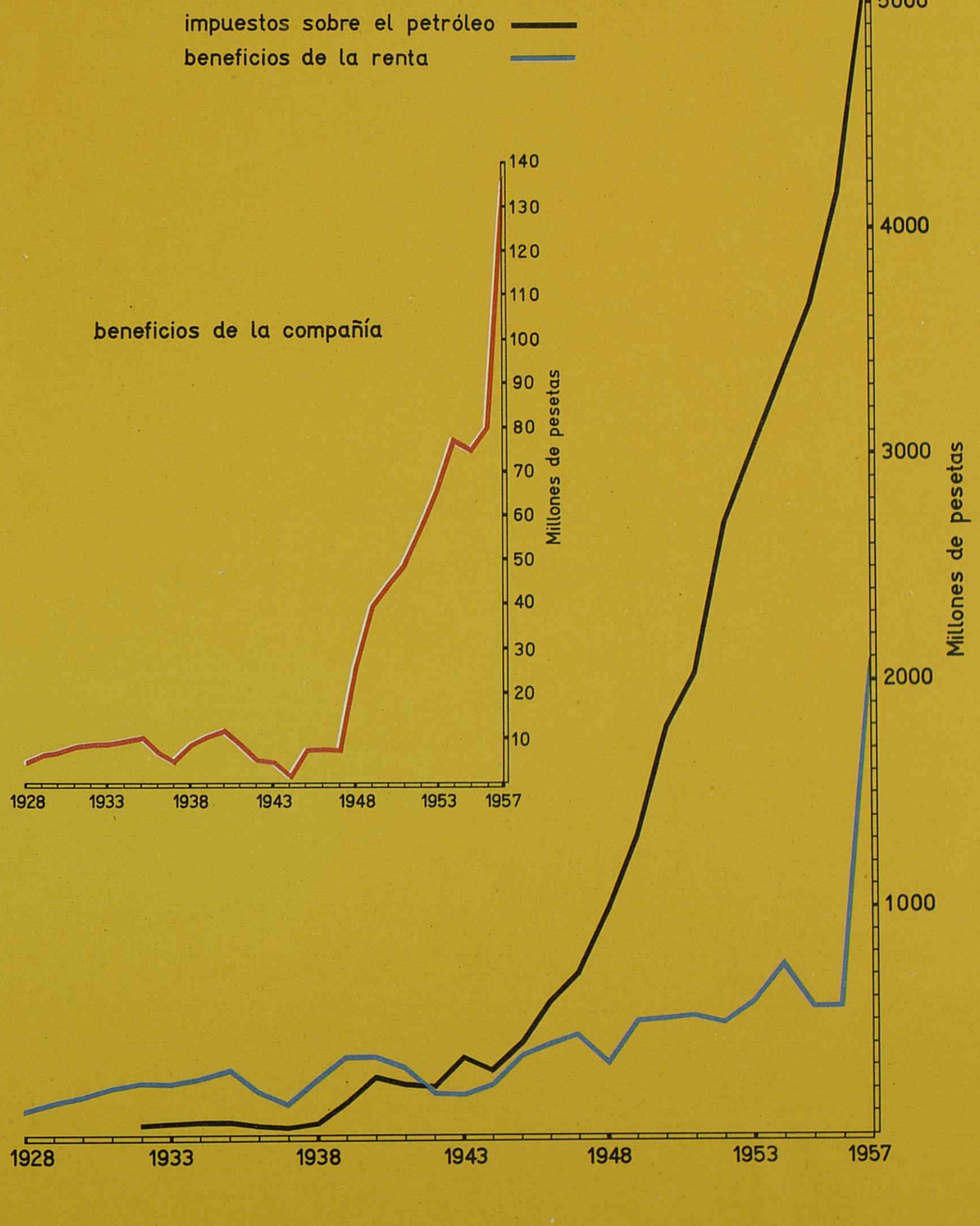
Año	Tanto por ciento	Año	Tanto por ciento	Año	Tanto por ciento
1928.....	6,50	1938.....	5,75	1948.....	7,00
1929.....	7,00	1939.....	7,00	1949.....	8,00
1930.....	7,50	1940.....	7,00	1950.....	8,00 libre
1931.....	7,50	1941.....	7,00	1951.....	8,00 »
1932.....	7,50	1942.....	7,00	1952.....	8,00 »
1933.....	7,50	1943.....	7,00	1953.....	8,00 »
1934.....	8,00	1944.....	7,00	1954.....	8,00 »
1935.....	9,03	1945.....	7,00	1955.....	8,00 »
1936.....	7,00	1946.....	7,00	1956.....	8,00 »
1937.....	6,00 libre	1947.....	7,00	1957.....	9,00 »

El premio que percibe la Compañía por su gestión administrativa, es el 4 por 100 del beneficio líquido que obtiene la Renta cada Ejercicio.

Este 4 por 100 debe entenderse bruto, pues de él hay que deducir las cantidades que se devuelven al Estado, por su participación en éste, según el artículo núm. 14 de la Ley, (50 por 100 del exceso que exista sobre el 8 por 100 de interés al capital) y también por la aplicación del artículo 12, Apartado *c* de la Ley, (por ser de cargo a la Compañía el 20 por 100 de los gastos de personal). Por estos motivos, en todos los Ejercicios el 4 por 100 de premio de gestión resulta disminuído.

No podrá, por tanto, decirse que los servicios prestados por CAMPSA al Monopolio están remunerados excesivamente y resultan onerosos para el Estado.

impuestos y beneficios de la renta y de la compañía



PRODUCCION NACIONAL E IMPORTACIONES

En relación con el epígrafe, puede dividirse en dos períodos, los treinta años transcurridos desde la implantación del Monopolio de Petróleos.

Durante los veintidós primeros años CAMPSA ha venido efectuando la preparación de lubricantes y productos especiales en instalaciones propias, introduciendo en ellas modificaciones conducentes a obtener un aumento de rendimiento, una mejor calidad de los productos y una mayor seguridad e higiene en el trabajo.

Ello permitió atender la progresiva demanda del consumo en la misma medida del resurgir de nuestra Economía, así como disponer de instalaciones que, en momentos de dificultades para la importación de ciertos productos, han hecho posible su fabricación en España, evitando con ello crisis de consideración, que habrían originado perturbaciones importantes en el desarrollo de nuestra actividad nacional.

Desde un principio, CAMPSA percibió la necesidad de prestar una especial atención a la formación de su personal técnico, contando para ello con una inicial plantilla, fundamentalmente bien preparada, aumentándola después con nuevos Ingenieros y Ayudantes Técnicos a los que facilitó la ampliación de sus conocimientos en modernas instalaciones extranjeras. Se consiguió contar con una muy completa plantilla de personal idóneo, suficiente para haber atendido las nuevas Refinerías proyectadas y que por diversas circunstancias no se llevaron a realidad.

Las instalaciones que se destinaron a la fabricación de lubricantes y gasolinas especiales fueron las de Cornellá y Badalona en la provincia de Barcelona, Zorroza en la de Bilbao, Astillero en la de Santander y las de Sevilla y Alicante.

Posteriormente, se montó una moderna planta de fabricación de gasolinas especiales en Morrot (Barcelona), habiéndose desguazado las instalaciones de Badalona y Alicante por estar ya en desuso. Asimismo, se han efectuado instalaciones completas de etilados de gasolinas para super-carburante auto y para aviación en Barcelona, Sevilla, Bilbao, Alicante y Palma de Mallorca.

Al objeto de conseguir una distribución económica de los lubricantes se establecieron tres centros principales de elaboración: Refinería de Cornellá para la zona de Levante, Factoría de Zorroza para el Norte, y Factoría de Sevilla

para el Sur. La zona Centro es abastecida indistintamente por las tres Dependencias.

Han podido salvarse momentos graves en que las disponibilidades de aceite y valvolinas para la RENFE, eral totalmente nulas; otros de carencia de aceites para insecticidas, transformadores, turbinas, motores de explosión y combustión, aceites medicinales, etc.

Las grasas consistentes y valvolinas en sus tipos de base sódica, cálcica, alumínica, etc.; y los aceites marinos, son fabricados totalmente en las nuevas instalaciones de Zorroza y Cornellá, con lo que se obtiene un gran ahorro de divisas.

La segunda etapa viene marcada por la puesta en marcha de las dos Refinerías de la Península, la de Escombreras (REPESA) y la de Puertollano (ENCASO), cuyas producciones, junto con la de la Refinería de Tenerife (CEPSA), con cuya Empresa mantiene CAMPSA relaciones comerciales desde su fundación (1931) abastecen el mercado nacional, siendo CAMPSA a más de la distribuidora de todos los productos, la que prepara las gasolinas especiales, algunos tipos de aceites, grasas y la que con sus importaciones, cubre el déficit de aquellos productos que ya por su cuantía, ya por su calidad, no llegan a producir las Refinerías nacionales.

La CAMPSA por su triple función de compra, elaboración y manipulación de productos petrolíferos, dispone de Laboratorios en sus instalaciones y de un Laboratorio central en Madrid, dotado de modernísimo material y competentes químicos.

Es miembro del Instituto Americano A. S. T. M. y está en relación con los laboratorios de las grandes compañías internacionales para el control e intercambio, sobre todo por lo que se refiere a combustibles para aviación.

En el gráfico de Importaciones y Fabricación Nacional se señalan las cantidades entregadas por las Refinerías nacionales de CEPSA (Canarias), REPESA (Escombreras) y CALVO SOTELO (Puertollano), así como el total de las cantidades adquiridas por CAMPSA por importación y fabricación.

Pueden observarse en dicho gráfico los descensos durante los años de la Guerra de Liberación y la 2.° Guerra Mundial, que dieron lugar a una disminución en el consumo por las dificultades en el abastecimiento de productos petrolíferos.

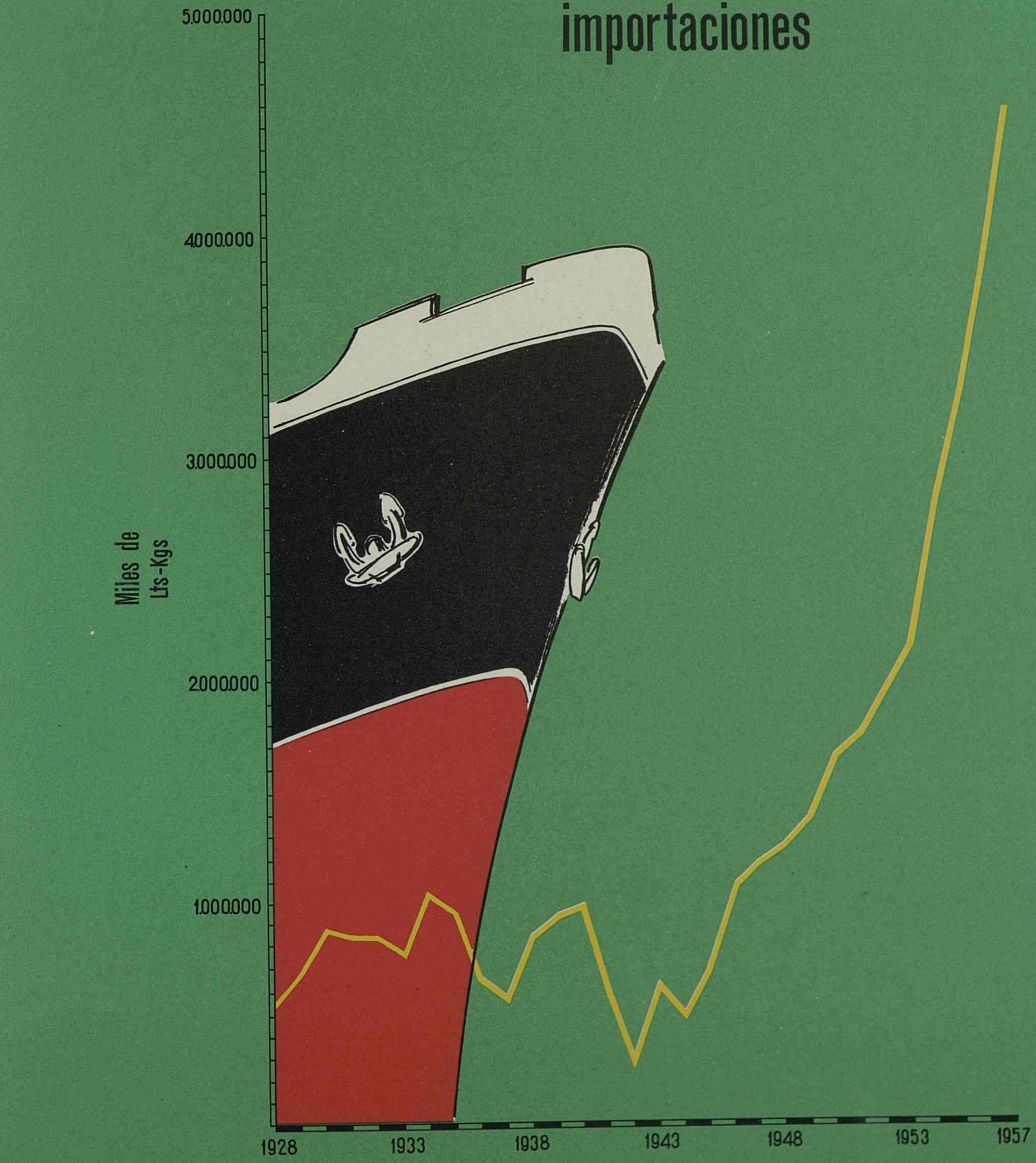
Durante el Movimiento Nacional se habilitó como Laboratorio Central el de la Factoría de Bilbao, una vez que fué tomada esta plaza por nuestro Ejército. Liberado Madrid, y dado el gran incremento que tomó el consumo de petróleo y de sus numerosos sub-productos y sustitutivos, se instaló en la calle Meléndez Valdés.

Hoy, el trabajo se ha hecho muy complejo: las gasolinas son de muy diversos

tipos; el control de los productos entregados por las Refinerías españolas y extranjeras y de estas últimas las gasolinas especiales para aviación, ha exigido la construcción de un nuevo Laboratorio Central, en sus instalaciones de Méndez Alvaro, dotado de modernísimo material con amplias salas de análisis, fábrica de hielo y motores de prueba para ensayos de gasolinas, gas-oil y Diesel.

El Laboratorio Central CAMPSA ha sido elegido como árbitro por la Fiscalía de Tasas de la Presidencia del Gobierno.

importaciones



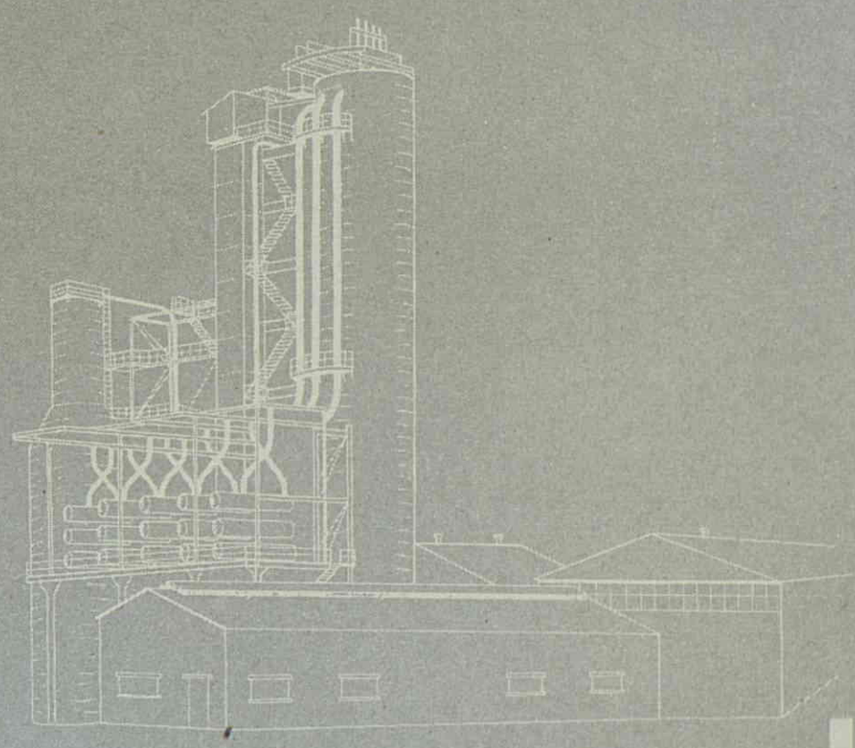
adquisiciones de productos importaciones y producción nacional

TOTALES (importaciones mas producción nacional)

CEPSA

REPESA

ENCASO



Millones de lts-kgs

4700
4500
4000
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500

1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957

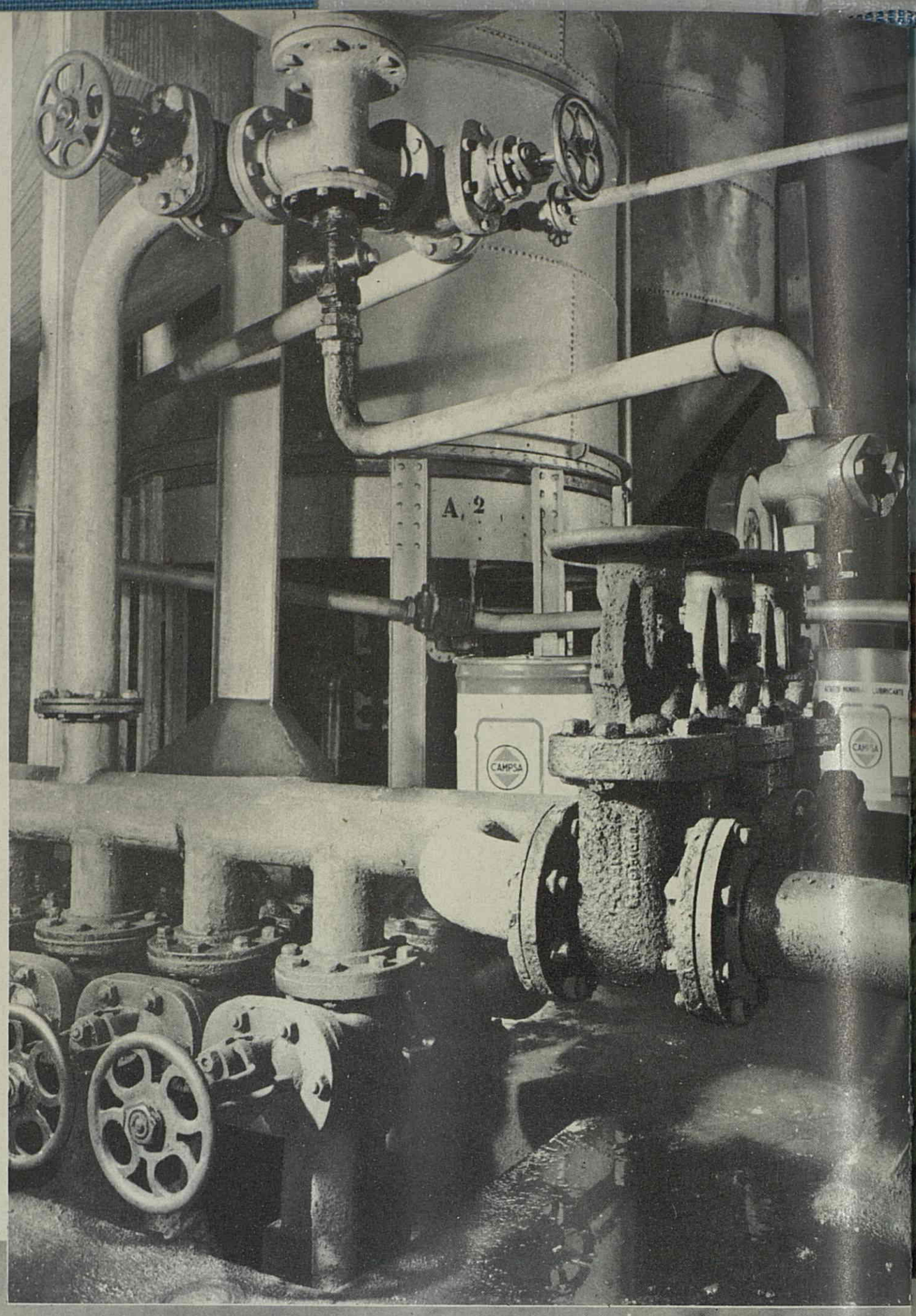

C-2
CAMPSA
LABORATORIO
C-7
CAMPSA



Almacenamiento de lubricantes.
Zorroza (Bilbao)

Torre de fraccionamiento.
Morrot (Barcelona)

Válvulas de llene
de lubricantes.
Cornellá (Barcelona)



Destilación al vacío.
Cornellá (Barcelona)

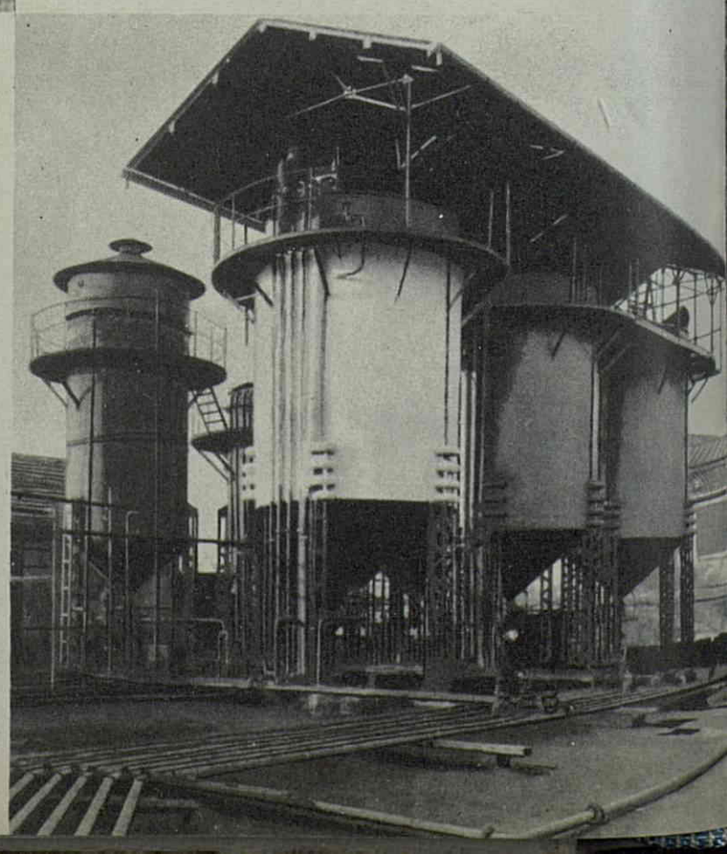




Almacenamiento de lubricantes. Zorroza (Bilbao)

Nave de envasado de lubricantes. Cornellá (Barcelona)

Instalación de refino químico.
Cornellá (Barcelona)



Batería de agitadores
para elaboración de
lubricantes.
Zorroza (Bilbao)



Al dorso:
Batidor de grasa.
Cornellá (Barcelona)

TRABAJOS DE PROSPECCION

POR imperativo de lo que dispone la Cláusula 4.ª del contrato de constitución del Monopolio de Petróleos, desde sus comienzos, CAMPSA ha fomentado la prospección petrolífera en el suelo patrio.

En los primeros tiempos cuando aún no existía, en España, ninguna orientación seria sobre la materia, se prestó ayuda económica a determinados trabajos de iniciativa particular, que merecieron la suficiente garantía, y a finales del año 1937 se decidió emprender directamente los trabajos de prospección petrolífera, creando la Sección de Prospección dependiente del Departamento de Industria de la Compañía.

A partir de entonces, CAMPSA, siguiendo un plan estructurado con la intervención de eminentes geólogos españoles y extranjeros, viene realizando una labor continuada.

Empezó por un reconocimiento geológico de conjunto en la zona que se extiende desde las proximidades de Pamplona hasta el Puerto del Escudo en la cordillera Cantábrica, siguiendo la línea que jalonan innumerables manifestaciones de indicios petrolíferos.

Como resultado del mismo se decidió iniciar el estudio de la zona indicada por estar ya libre de la guerra de Liberación que en aquella época asolaba todavía parte del territorio nacional.

Las conclusiones de dicho informe señalan como del máximo interés petrolífero el Valle de Zamanzas (Burgos), junto con otras estructuras (Basconcillos del Tozo, Huidobro, San Mamés, etc.), de la provincia de Burgos.

En años sucesivos se prosiguió el estudio de detalle del Valle de Zamanzas y sus alrededores, llegándose en el 29 de febrero de 1940 a solicitar, de acuerdo con la Ley de 23 de septiembre de 1939, los perímetros de exploración «Norte Ebro» y «Sur Ebro», que comprendían la zona indicada.

Para ello se designaron cinco equipos geológicos, que actuaron en otras tantas regiones hasta que la disposición del año 1951, que reservaba para el Instituto Nacional de Industria la investigación petrolífera de todo el territorio nacional, impidió que CAMPSA prosiguiera esta labor de delimitación de zonas interesantes y solamente quedaron terminados los trabajos de detalle sobre algunas de las concesiones que fueron denunciadas, antes de la citada disposición.

La recopilación de todos los informes emitidos por ilustres geólogos, tanto

españoles como extrajeros, constituye un valioso archivo sobre las posibilidades petrolíferas de gran parte del subsuelo español.

PROSPECCION EN EL NORTE DE BURGOS

Al terminar el período de exploración de los perímetros Norte y Sur del Ebro, de acuerdo con la antigua Ley del Petróleo, se demarcaron los Permisos de investigación denominados «Zamanzas», «Montegrande-Huidobro», «San Cristóbal» y «Leva», de 20.200 Has. en total.

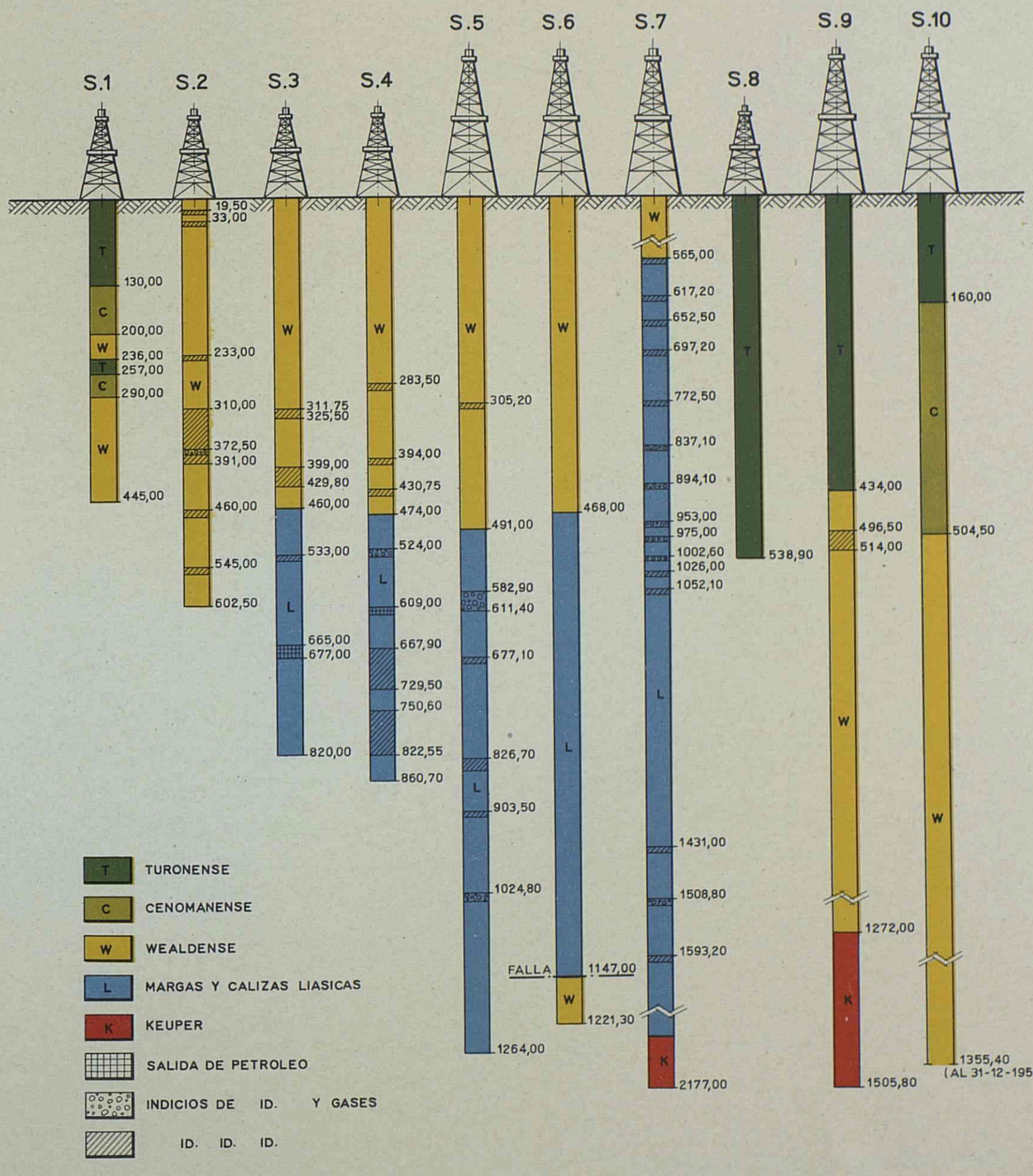
Se intensificaron entonces los estudios de investigación, con un sondeo profundo, el n.° 1, y 26 sondeos someros en el permiso de «Zamanzas», aquél en una cúpula turonense al Norte de este valle y estos en el mismo. El resultado fué negativo en el primero y los segundos dieron fuertes impregnaciones de petróleo en areniscas que animaron a montar una explotación sobre una capa aflorante en cuyo ensayo se logró una separación práctica del petróleo, del que se enviaron para su destilación 100 Tms. a nuestra Refinería de Cornellá. La irregularidad de la citada impregnación hizo desistir que se continuara la explotación.

Con la sonda se practicó el sondeo núm. 1 y con otra tipo Foraky, se siguió la investigación en el valle de Zamanzas, realizándose los sondeos 2, 3 y 4, ubicados en la cúpula diapírica de Villanueva de Rampalay en la margen derecha del río Ebro a distancias de 200 metros aproximadamente uno de otro. En el gráfico adjunto se expresan los terrenos y profundidades alcanzadas. Los indicios de petróleo y gas que se hallaron fueron intensos, pero no llegaron a dar una producción rentable a causa de la baja presión que había en el yacimiento, pero que aconsejaron nuevos sondeos en esta zona.

En el año 1948 llegó a España la sonda Oil Well 64-B, adquirida un año antes por esta Compañía, con la que se practicaron los sondeos 5 y 7 en el citado valle y el 6 próximo a Dobro, ubicado en la estructura «Montegrande». Los terrenos y profundidades se expresan igualmente en el adjunto gráfico, habiendo dado el 5 y el 7 producciones de petróleo y gas que hicieron concebir esperanzas, pero el hecho de caer rápidamente la presión en ellos hizo perderlas y abandonar definitivamente la investigación de Zamanzas.

Se trasladó entonces el equipo de sondeos a Soncillo para realizar perforaciones en el permiso de Leva, que también forma parte de la Reserva del Norte de Burgos, donde se perforó el sondeo núm. 9, y se inició el núm. 10, igualmente representados en el adjunto gráfico. Los indicios hallados en el 9 dieron el 6 por 100 de impregnación, pero también faltó presión para obtener producción. En el 10 continúa la perforación para investigar el flanco Sur del diapiro oculto, hallado en el anterior. Esta investigación tiene interés por hallarse esta zona en el límite con las formaciones cantábricas.

sondeos en la zona norte de Burgos



TRABAJOS REALIZADOS EN LOS PERMISOS DENOMINADOS «ANTICLINAL DE ZUAZO» Y «DIAPIRO DE ORDUÑA»

Después de denunciado el primer permiso se hicieron tres campañas geológicas para detallar la estructura y medir espesores en puntos alejados hacia el S. y O., donde esta operación era imposible.

Para formar la verdadera columna estratigráfica, que había de servir de base al Proyecto del sondeo profundo, hacía falta tener alguna referencia de la magnitud del reconocido aumento de potencia de los terrenos a medida que se progresa hacia el Norte.

Para este reconocimiento se eligió el flanco Sur del diapiro triásico de Orduña y como esta quedaba fuera del perímetro de Zuazo se solicitó el Permiso de Investigación denominado «Diapiro de Orduña» que entesta con el «Anticlinal de Zuazo» constituyendo, en realidad, una ampliación hacia el Norte, de este último permiso.

Para el objeto indicado se ubicó el sondeo núm. 8 en las cercanías del pueblo de Délica (Alava).

El sondeo núm. 8 se paró a los 539 metros sin salir de la facies margosa.

Aunque, no exacta, tenemos ya una idea por interpolación, de la importancia de los espesores en la columna estratigráfica sobre el emplazamiento del futuro sondeo en el anticlinal de Zuazo.

También se han efectuado los trabajos topográficos necesarios de preparación de la futura investigación, incluso geofísica, si fuese precisa.

Actualmente, como es público, la Entidad AMOSEAS (American Overseas Petroleum Limited) de prestigio internacional, ha suscrito con CAMPSA un compromiso de colaboración para la investigación de las concesiones de ésta.

Dicho compromiso está en estudio por el Gobierno y en caso de que fuera autorizado se pretende empezar los trabajos en estas concesiones, consideradas por los americanos como interesantes.

Durante el año ha estado trabajando, en los Permisos de referencia, un equipo de geólogos y estratígrafos de AMOSEAS, acompañados por Técnicos de CAMPSA, que han efectuado además del estudio geológico completo, un levantamiento estratigráfico con alidada para la correlación de horizontes.

TRABAJOS REALIZADOS EN LOS PERMISOS DE INVESTIGACION DENUNCIADOS EN LA PROVINCIA DE SORIA

El interés petrolífero de la franja cretácea y terciaria que se extiende desde Soria (Capital) hasta penetrar en la provincia de Burgos indujo a esta Com-

pañía, después de un detallado estudio de exploración, a solicitar los permisos siguientes:

Fuentetoba.
Aldehuela de Catalañazor.
Nafría la Llana.
Ucero.

En la concesión de Fuentetoba se efectuaron 11 sondeos cortos de 60 a 120 metros para investigar el Wealdense impregnado y al propio tiempo estudiar las posibilidades de montar una explotación de asfalto que en aquellos tiempos escaseaba mucho.

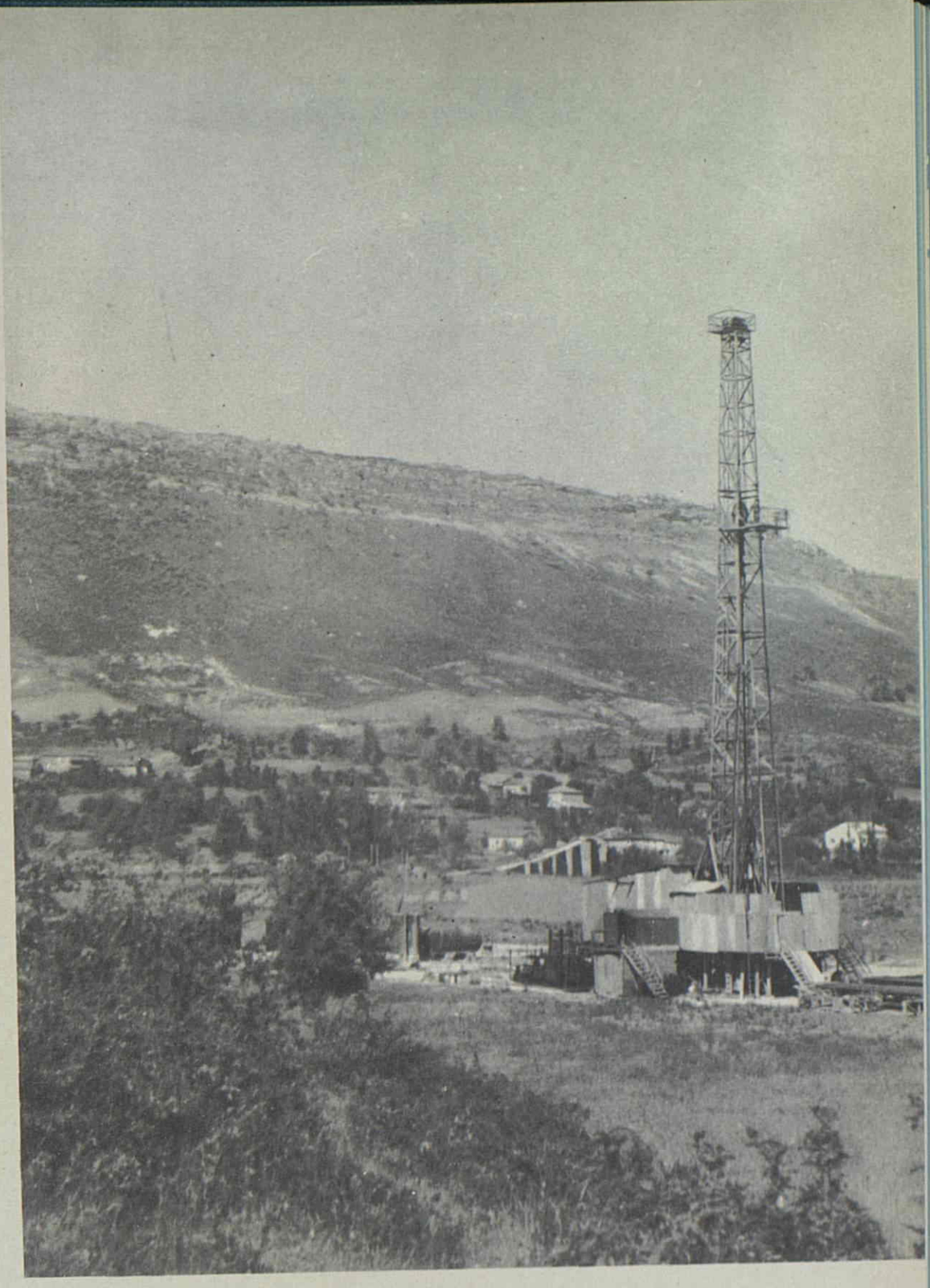
Con el complemento de algunos trabajos de reconocimiento (calicatas y pocillos) se llegó al convencimiento de que la explotación de asfaltos no era rentable; sin embargo, del reconocimiento se obtuvo la certeza de que el nivel wealdense de Fuentetoba no es un indicio fósil, sino un nivel activo, aunque oxidado en superficie.

En este mismo Permiso se ha efectuado, además del detalle geológico, la prospección por sondeos eléctricos realizados, por contrata, por el Instituto Geológico.

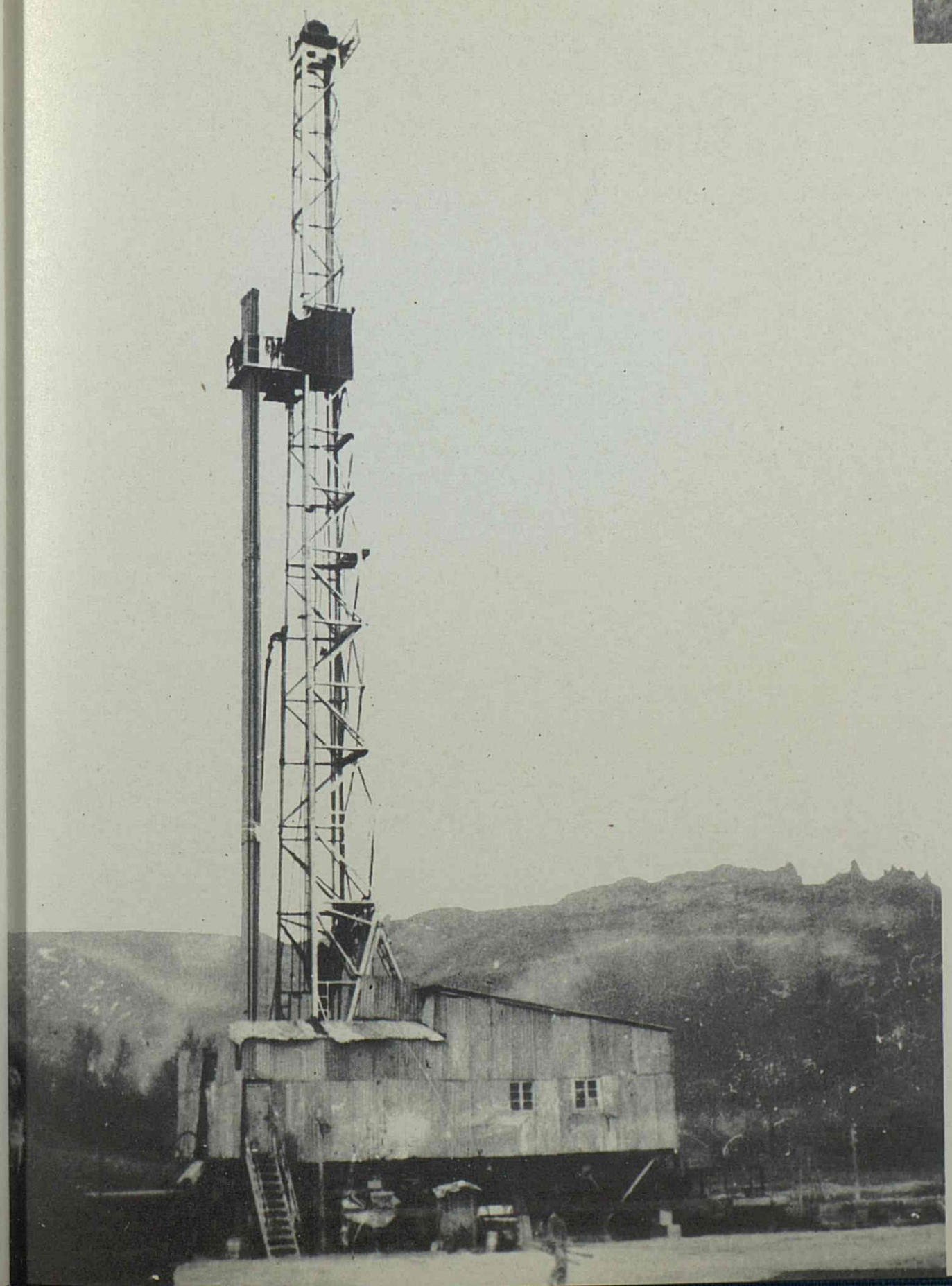
Los anticlinales de «Aldehuela de Catalañazor», «Nafría la Llana» y «Ucero» se hallan estudiados tanto por esta Compañía como por los equipos de AMOSEAS, esperando poderlos investigar pronto por sondeos.

TRABAJOS EN OTRAS CONCESIONES

Excepto en la concesión «Dos Hermanas» en que se han efectuado calicatas de reconocimiento, en todas las restantes se vienen efectuando, sin interrupción, trabajos geológicos de preparación para realizar, cuando se cuente con medios más amplios, la investigación más apropiada en cada caso. La de Arnedo (Logroño) y las estructuras comprendidas en la Reserva de Burgos, ofrecen gran interés para estas investigaciones.



Sondeo n.° 7.
Zamanzas (Burgos)



FLOTÁ

AL constituirse el Monopolio fueron adquiridos para el mismo los siguientes petroleros que navegaban bajo pabellón español.

	Peso muerto — Tm.	
De altura:		
BADALONA (ex-ARNUS)	6.400	
REMEDIOS (ex-CONDE CHURRUCA)	6.900	
ELCANO	7.750	
ZORROZA (ex-ARTZA MENDI)	6.400	
		27.450
Auxiliares:		
OPHIR	550	
EL LEON	400	
CAMPICO (ex-GUADALHORCE)	330	
PETROLEA	250	
		1.530
Pontones:		
EDUARDO	2.400	
EBROS	5.500	
TEXACO	2.300	
		10.200
Total Tm. peso muerto		39.180

En cumplimiento de las disposiciones legales encaminadas a garantizar el transporte marítimo de los productos monopolizados, CAMPSA al poco tiempo de su creación acometió la construcción de nuevos petroleros en Astilleros nacionales.

El programa de ampliación de la flota comprendía la construcción de las siguientes unidades:

2 buques de 10.600 Tm. peso muerto	21.200
5 » » 8.400 » » »	42.000
1 » » 4.700 » » »	4.700
2 » » 1.050 » » »	2.100
Total Tm. peso muerto	70.000

En febrero de 1931, empezó a prestar servicio el primero de estos nuevos buques, b/t CAMPOAMOR, de 10.000 toneladas de carga, construído por Euskalduna.

Otro barco construído por Euskalduna fué el CAMPEADOR, que era gemelo del CAMPOAMOR, y empezó a prestar servicio en agosto de 1932.

Los nombres de los restantes buques, tonelaje y fechas de entrada en servicio se indican a continuación:

Construídos por Sociedad Española de Construcción Naval (Cádiz):

CAMPOMANES:	Comenzó a prestar servicio:			Marzo	1932.
CAMPECHE:	»	»	»	Abril	1934.

Construídos por Echevarrieta (Cádiz):

CAMPAS:	Comenzó a prestar servicio:			Marzo	1932.
CAMPERO:	»	»	»	Mayo	1934.

Construídos por Unión Naval de Levante (Valencia):

CAMPUZANO:	Comenzó a prestar servicio:			Septiembre	1932.
CAMPILLO:	»	»	»	Junio	1934.

Construídos por Hijos de J. Barreras (Vigo):

CAMPALANS:	Comenzó a prestar servicio:			Agosto	1934.

Construídos por Corcho Hijos, S. A. (Santander):

CAMPRODON:	Comenzó a prestar servicio:			Mayo	1934.

Los buques CAMPALANS y CAMPRODON concebidos para el servicio de «bunkering», van dotados de potentes bombas que les permiten descargar a razón de 600/700 Tm. por hora.

Todos los buques reseñados fueron construídos con patentes de la casa Isherwood de Londres, según el sistema que entonces predominaba en este tipo de construcciones; habiéndoseles dotado de los adelantos y elementos precisos para conseguir barcos modelos en su género.

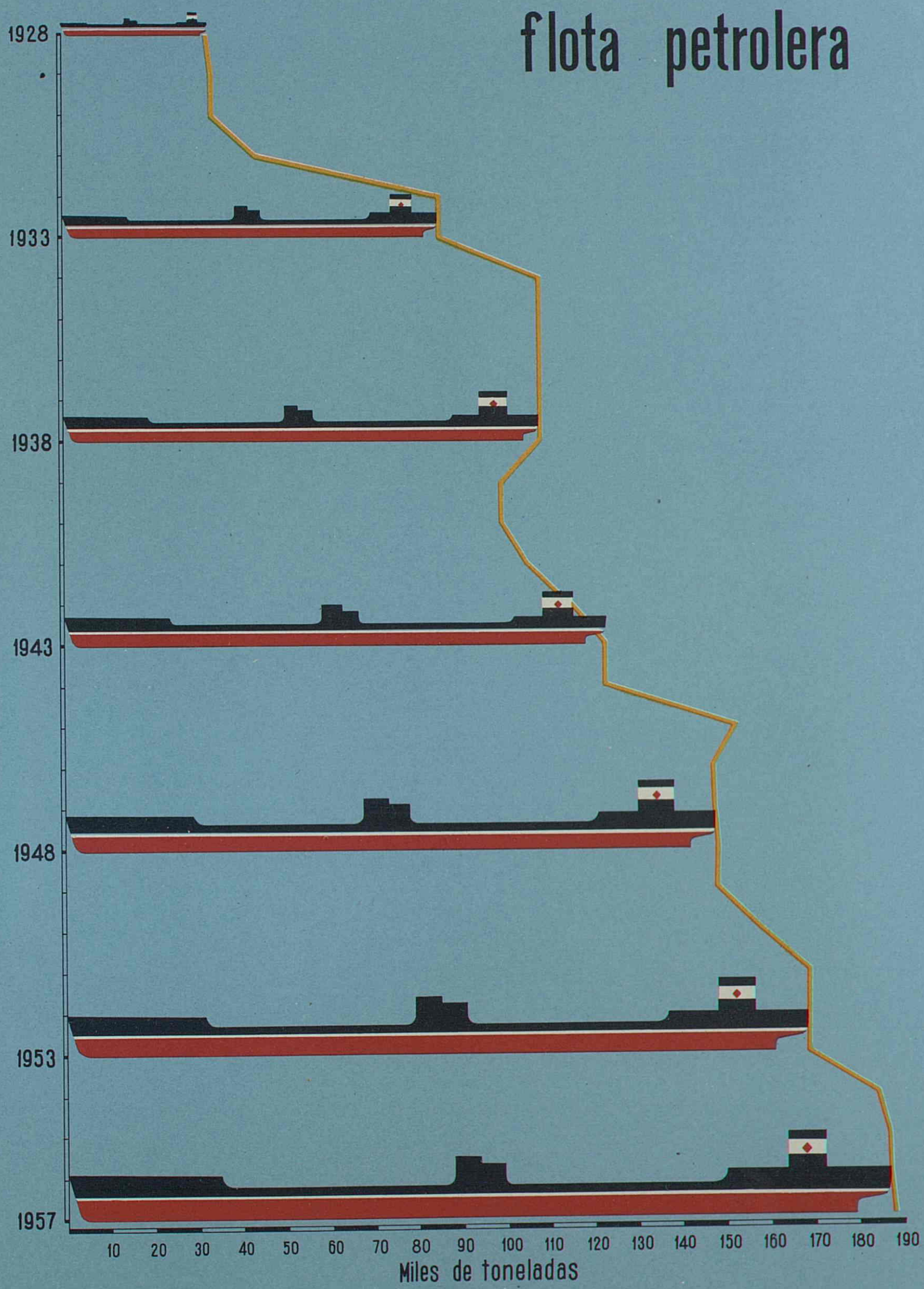
Siendo tan dura la vida de un petrolero por razón de la carga que conducen y por el poco tiempo que permanecen en puerto, se procuró dotarlos de alojamiento con las comodidades precisas para que la vida a bordo sea grata.

Fueron construídos bajo la inspección de Isherwood y del Lloyd's Register of Shipping, recibiendo de éste la máxima clasificación.

Con la construcción de estos buques petroleros en menos de cinco años, CAMPSA contribuyó muy eficazmente a robustecer la industria nacional de construcción naval, proporcionando un gran volumen de trabajo a la industria siderúrgica y Astilleros del país, mitigándose con ello, en buena parte, la crisis de trabajo que tales industrias padecían.

En el mes de agosto de 1934, CAMPSA adquirió el TIFILS a la Compañía Vasco-Valenciana de Navegación.

flota petrolera



El b/t CAMPILLO fué vendido a la Marina de Guerra en 1934 y, como consecuencia, en 4 de febrero de 1935, CAMPSA suscribió con Unión Naval de Levante un contrato para la construcción de otro petrolero gemelo, que es el que actualmente poseemos con ese nombre, ya que el anterior se le designó con el nombre de PLUTON al dejar de pertenecernos.

En 1935 se inició el correspondiente estudio para ampliar la flota con nuevas unidades de unas 10.900 toneladas de p. m. Como consecuencia de las previsiones de consumo, se decidió la construcción de tres de estos buques que fueron adjudicados a la Compañía Euskalduna, Unión Naval de Levante y Sociedad Española de Construcción Naval. Estos nuevos petroleros fueron proyectados por la Casa Isherwood de Londres, de acuerdo con sus patentes «Bracktless-System» y «Arcform». Los correspondientes contratos fueron suscritos en mayo de 1936; estos barcos son los actuales CALVO SOTELO, CAMPEON y CAMPANTE.

En 1936, CAMPSA poseía los siguientes barcos:

	Peso muerto — *Tm.*
B/t *altura* (11): BADALONA, REMEDIOS, ELCANO, ZORROZA, CAMPOAMOR, CAMPEADOR, CAMPOMANES, CAMPAS, CAMPUZANO, CAMPERO y CAMPECHE	90.650
B/t *auxiliares* (6): OPHIR, EL LEON, CAMPICO, PETROLEA, CAMPRODON y CAMPALANS	3.630
Pontones (3): EBROS, TEXACO y TIFLIS	12.000
	106.280
En construcción (1): CAMPILLO	4.700
Total	110.980

Al iniciarse nuestra guerra civil, nuestra flota quedó en la siguiente situación:

		Peso muerto — *Tm.*
Zona Nacional	*Buques de altura* (2): CAMPAS y BADALONA	14.800
	Pontones (3): EBROS, TEXACO y TIFLIS	12.000
	Total	26.800
Zona Roja	*Buques de altura* (9): CAMPOAMOR, CAMPEADOR, CAMPOMANES, CAMPUZANO, CAMPERO, CAMPECHE, REMEDIOS, ELCANO y ZORROZA	75.850
	Auxiliares (6): OPHIR, CAMPRODON, CAMPALANS, CAMPICO, EL LEON y PETROLEA	3.630
	En construcción (1): CAMPILLO	4.700
	Total	84.180

Las vicisitudes o recuperación de los barcos que quedaron bajo el dominio de los marxistas se expresa en lo que sigue:

CAMPOAMOR. — Apresado en Burdeos en julio de 1937.

CAMPEADOR. — Hundido en las Costas de Argel en julio de 1937.

CAMPOMANES. — Recuperado a la liberación de Valencia en marzo de 1939, donde había sido hundido por la aviación nacional y puesto posteriormente a flote por CAMPSA de Zona roja.

CAMPUZANO. — Apresado por los cruceros nacionales CANARIAS y ALMIRANTE CERVERA, el 9 de enero de 1937, cuando se dirigía de San Luis del Ródano (Francia) a Barcelona.

CAMPERO. — Recuperado en Marsella después de la Liberación de Cataluña, llegó a Barcelona en los primeros días del mes de marzo de 1939.

CAMPECHE. — Días antes de entrar las tropas nacionales en Barcelona, huyó a un puerto francés del Mediterráneo, siendo recuperado posteriormente.

REMEDIOS. — Recuperado en el puerto de Valencia en marzo de 1939 a la liberación de dicha ciudad.

ELCANO. — Enajenado para desguace y venta como chatarra estando varado en la ensenada de Gijón.

ZORROZA. — Recuperado en Marsella después de la liberación de Cataluña, llegó a Barcelona en los primeros días de marzo de 1939.

OPHIR. — Apresado en Málaga el 8 de febrero de 1937.

CAMPRODON. — Recuperado a la liberación de Valencia, hundido en aquel puerto.

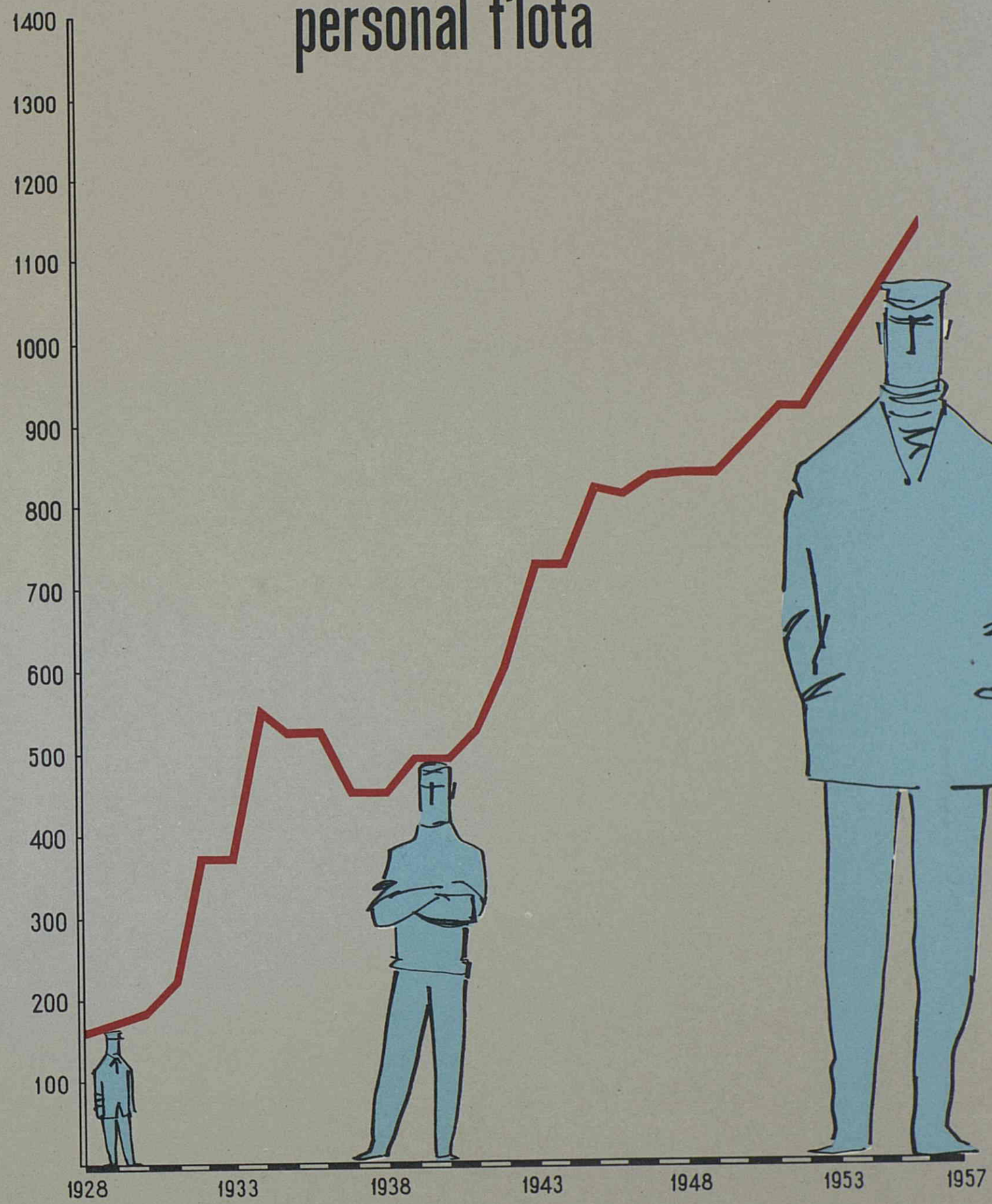
CAMPALANS. — Recuperado a la liberación de Cartagena.

CAMPICO, EL LEON y PETROLEA. — Recuperados a la liberación de Barcelona.

Todos los buques recuperados que estaban al servicio de los rojos lo fueron en un estado lamentable, encontrándose prácticamente desmantelados, sin piezas de respeto, sucios y mal cuidados; algunos de ellos exigieron la realización de importantes obras antes de ser nuevamente puestos en servicio.

Además de los barcos citados se recuperó el b/t SAUSTAN, hoy CAMPANARIO. Este buque fué adquirido por la CAMPSA de Zona roja durante la guerra y fué recuperado en Francia, llegando a Barcelona el día 2 de noviembre de 1939, donde dejó parte de su cargamento, continuando seguidamente a Valencia para terminar su descarga, comenzándose inmediatamente un pequeño recorrido general que el buque precisaba para continuar prestando servicio. En aquellos momentos no se contaba con documentación capaz de acreditar que el buque era de nuestra propiedad y como consecuencia de ello, se incautó del mismo el Estado, entregándoselo a la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales si bien, por tratarse de un buque-tanque y en atención a lo que nosotros solicitamos,

personal flota



después de haber sustituído su nombre por el de CASTILLO CAMPANARIO, nos fué entregado en arrendamiento, comenzando a prestar servicio el día 16 de diciembre de 1939, fecha en la que salió de Valencia con rumbo a América.

Por orden de la Presidencia del Gobierno, fecha 5 de marzo de 1942, se declaró que el buque SAUSTAN era propiedad de CAMPSA, como consecuencia se anuló el contrato de arrendamiento, reembolsando a la Compañía del importe de las cantidades abonadas en concepto de alquiler.

Por Orden de la Presidencia del Gobierno, fecha 5 de marzo de 1942, se declaró que el b/t MIOCENE era propiedad de CAMPSA. Aunque en principio se pensó en acondicionar el barco para ponerlo en servicio, después de diversas incidencias, fué vendido por Orden Ministerial, fecha 24 de diciembre de 1945, cuando se encontraba nuevamente hundido.

Al ser liberado Alicante, se encontraba en el puerto, medio hundido, el buque ENGLISH TANKER que, con un cargamento casi completo de gasolina a bordo, fué alcanzado por la aviación nacional, que le produjo serias averías, ocasionando el incendio y destrucción de una gran parte del buque, la total inutilización de las superestructuras y de la cámara de máquinas y el hundimiento del barco.

Después de recabar el previo consentimiento de las Autoridades de Marina, valiéndonos de nuestros buques OPHIR y BADALONA, se procedió a salvar el cargamento y a poner el buque a flote, quedando amarrado al muelle de dicho puerto, el día 26 de abril de 1939.

Una vez realizado el salvamento, las Autoridades de Marina nos comunicaron que conceptuaban el ENGLISH TANKER como presa de guerra, y que pasaba a depender de la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales.

Este buque fué adquirido por la CAMPSA roja, posteriormente se confirmó su propiedad a favor del Estado con el nombre de CASTILLO ALMENARA, siendo finalmente adquirido por CAMPSA y denominándole CAMPOSINES.

En enero de 1941 comenzó a prestar servicio el nuevo CAMPILO, idéntico al primer buque de este nombre, vendido a la Marina de Guerra, conforme se indicó anteriormente.

En 15 de mayo de 1941, se iniciaron en los Astilleros Unión Naval de Valencia, las obras para dejar al b/t TIFLIS en condiciones para la navegación de altura, terminándose las obras en 13 de abril de 1943. Al salir a navegar lo hizo con el nuevo nombre de CAMPESTRE.

En agosto de 1941, se incrementó la flota con la adquisición del buque panameño SANTA ELENA, con el nombre de CAMPECHANO.

También en este año de 1941, el 17 de octubre, se contrataron con los Astilleros Euskalduna, Unión Naval de Levante y Constructora Naval, otros tres buques, gemelos de los de 10.900 toneladas, contratados en 1936. A estos buques se les designó con los nombres CAMPAMENTO, CAMPANIL y CAMPIZ, respectivamente.

En diciembre de 1941, la flota de CAMPSA sufrió la pérdida del b/t BADALONA, de 6.400 toneladas de carga. Este buque salió en lastre del puerto de Valencia, el 13 de diciembre de 1941, con destino a Aruba, en donde debía tomar un cargamento de fuel oil para ser descargado en puertos nacionales. A la altura de Motril, y a las 16 horas del día 13 del mismo mes, fué torpedeado y hundido por un submarino de nacionalidad desconocida.

En 1942, aumentó nuestra flota con la adquisición del KATRINE MAERSK. Este buque era propiedad del Armador A. P. Möller de Copenhague y se encontraba fletado por CAMPSA cuando en el mes de marzo de 1940 sufrió una avería de consideración, consistente en la rotura del eje cigüeñal del motor propulsor. Para reparar dicha avería, el buque fué llevado a Bilbao, quedando listo en mayo del mismo año. Seguidamente, inició CAMPSA las gestiones para la adquisición de este barco que, debido a la existencia del conflicto europeo, quedó internado en dicho puerto de Bilbao. Las gestiones para la compra fueron muy laboriosas, y hasta noviembre de 1942 no comenzó a prestar servicio para CAMPSA.

En este mismo año de 1942, el b/t CAMPOMANES fué torpedeado al día siguiente de su salida de Bilbao, con destino a Aruba. Sufrió importantes averías que fueron reparadas por la Sociedad Española de Construcción Naval. El barco estuvo inmovilizado desde el 26 de diciembre de 1942 hasta el 22 de junio de 1944.

En abril de 1943, efectuó su primer viaje el nuevo buque J. CALVO SOTELO, de 10.900 toneladas, primero de la serie de los buques de este tipo contratados.

Los motores destinados al J. CALVO SOTELO fueron construídos en los Talleres de Sestao, Bilbao, de la Sociedad Española de Construcción Naval; los restantes equipos, en Barcelona, por la Maquinista Terrestre y Marítima.

Las fechas en que han iniciado sus viajes son las siguientes: J. CALVO SOTELO, abril 1943; CAMPANTE, abril 1945; CAMPEON, diciembre 1945; CAMPIZ, abril 1950; CAMPAMENTO, agosto 1951 y CAMPANIL, enero 1954.

Para el servicio de la ría de Bilbao, se han construído por Astilleros del Cadagua de aquella localidad, tres gabarras y un remolcador provisto de un motor Bolinder's, de 75 HP. Los datos correspondientes a estas embarcaciones, son:

Gabarra «CAMPSA G-1», de 200 toneladas. Fecha de entrega: 25 noviembre 1946.
Gabarra «CAMPSA G-2», de 100 toneladas. Fecha de entrega: 22 julio 1948.
Remolcador «CAMPSA R-1», de 30 toneladas. Fecha de entrega: 15 enero 1948.
Gabarra «CAMPANILLA», de 900 toneladas de p. m. con propulsión propia (225 BHP a 375 r. p. m.). Fecha de entrega: 21 septiembre 1957.

En 18 de diciembre de 1950 se firmaron los contratos de construcción de tres barcos gemelos. Estos buques son CAMPOO, CAMPROVIN y CAMPORREAL. El primero se construyó en Santander y los otros dos en Matagorda (Cádiz). Los equipos propulsores fueron construídos por la Sociedad Española de Cons-

trucción Naval en su Factoría de Sestao (Bilbao). Las fechas de entrada en servicio se expresan a continuación:

CAMPROVIN.....	Junio 1954.
CAMPORREAL.....	Noviembre 1954.
CAMPOO.....	Enero 1955.

En 18 de junio de 1954 se contrató con la Sociedad Española de Construcción Naval y Unión Naval de Levante, mancomunadamente, la construcción de cuatro buques a motor de unas 8.000 toneladas de carga. Sus nombres son:

CAMPOVERDE
CAMPONEGRO
CAMPOBLANCO
CAMPOGRIS

El 5 de abril de 1956 se contrató con Unión Naval de Levante la construcción de dos buques a motor de unas 5.000 toneladas de p. m. Corresponden a los petroleros:

CAMPOLLANO
CAMPOALEGRE

Por último, ha sido aprobado un nuevo programa de construcción de petroleros para poder cubrir las necesidades de distribución del próximo decenio. Este programa abarca las siguientes construcciones:

2	petroleros	de	18.500	Tons.	=	37.000 Tons.
4	»	»	15.000	»	=	60.000 »
6	»	»	8.000	»	=	48.000 »
1	»	»	5.000	»	=	5.000 »
2	»	»	2.000	»	=	4.000 »
3	»	»	1.000	»	=	3.000 »
4	»	»	500	»	=	4.000 »
Total 22 barcos.....						159.000 Tons.

Se inicia el desarrollo del anterior programa, en 29 de julio de 1957, contratando con la Sociedad Española de Construcción Naval y Unión Naval de Levante, mancomunadamente, la construcción de seis buques de 8.000 toneladas, a motor, semejantes a los contratados con fecha 18 de junio de 1954.

También se amplió el contrato con Unión Naval de Levante, de fecha 5 de abril de 1956, relativo a la construcción de los barcos de 5.000 Tm., a fin de elevar a tres el número de éstos.

El nombre de los barcos mencionados en lo que antecede y Astilleros, se indica en lo siguiente:

Buques de 8.000 Tm.

CAMPOCERRADO ...	Sociedad Española de Construcción Naval.
CAMPORRASO.....	
CAMPORRUBIO.....	
CAMPOGULES.....	Unión Naval de Levante.
CAMPORROJO.....	
CAMPOAZUR.....	

Buque de 5.000 Tm.

Pendiente de denominación. Unión Naval de Levante.

El tonelaje transportado por nuestra flota a partir de 1928 hasta la fecha, ha sido el siguiente:

AÑOS	Transportado — *Toneladas*	AÑO	Transportado — *Toneladas*	AÑO	Transportado — *Toneladas*
1928.....	196.722,00	1938 *.....	166.628,15	1948.....	899.072,61
1929.....	178.111,00	1939 *.....	793.576,54	1949.....	967.666,78
1930.....	208.596,00	1940.....	544.997,70	1950.....	1.232.806,43
1931.....	294.651,00	1941.....	576.992,37	1951.....	1.220.728,61
1932.....	477.533,00	1942.....	352.187,22	1952.....	1.739.901,88
1933.....	563.082,00	1943.....	541.502,76	1953.....	2.242.248,78
1934.....	694.698,41	1944.....	490.718,14	1954.....	2.460.893,90
1935.....	724.680,00	1945.....	675.662,82	1955.....	2.805.295,09
1936 *.....	45.347,79	1946.....	1.034.875,36	1956.....	2.924.483,54
1937 *.....	70.970,61	1947.....	912.028,16	1957.....	3.410.649,91

* Zona Nacional.

En los primeros años del Monopolio, únicamente se contaba con cuatro buques de altura con un total de 27.450 Tm. de p. m. Con tan escasos medios de transporte era imprescindible el fletar buques ajenos para suplir la falta de los propios.

En el transcurso de estos 30 años de existencia de CAMPSA, las circunstancias han sido muy variables y mientras en algunas épocas hemos tenido barcos de sobra y ellos nos ha permitido fletarlos, en otras, las necesidades de consumo han exigido que se recurriese a la utilización de barcos pertenecientes a otras empresas.

Los contratos para el abastecimiento de productos petrolíferos hasta nuestra guerra de Liberación, exigían de nuestros buques que cargasen regularmente

tm. transportadas



en los puertos rusos y rumanos del Mar Negro, puertos americanos del Golfo de Méjico o Norte Atlántico, Tenerife y circunstancialmente en algún otro puerto del centro de Europa.

Una vez terminada la guerra se procedió con toda actividad a poner en servicio los buques que estaban averiados y en mayo de 1941, estaban todas nuestras unidades en servicio.

La segunda conflagración mundial produjo una sensible perturbación en el abastecimiento de combustibles, imponiéndose restricciones en los suministros y en algunos períodos la paralización de las importaciones.

Desde 1947 hasta 1952, nuestros buques realizaron viajes al Golfo Pérsico, aparte de las importaciones de puertos americanos y europeos.

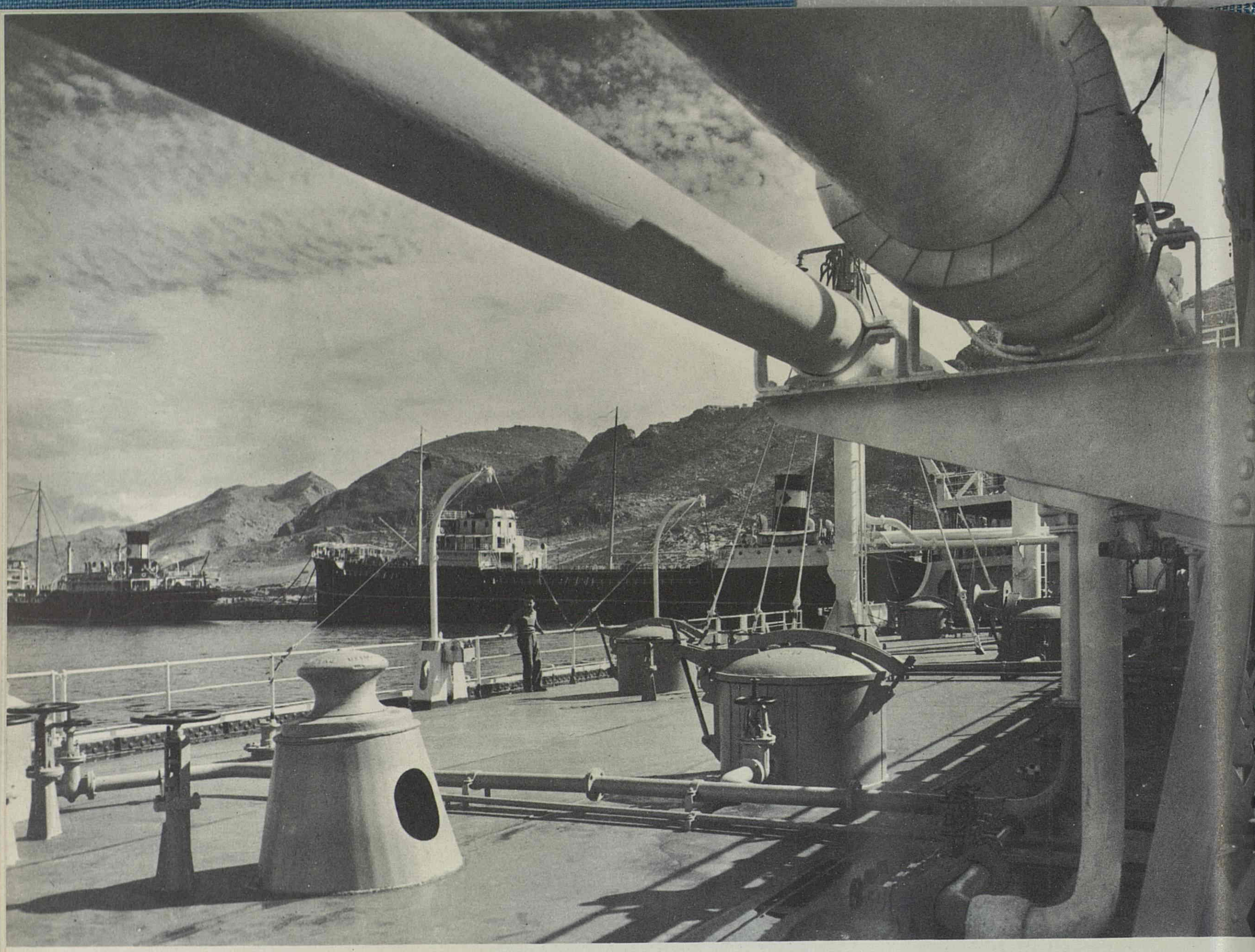
Parte de nuestra flota se ha utilizado también en el transporte de productos suministrados por CEPSA en Tenerife y desde febrero de 1950 con la puesta en marcha de la Refinería de Escombreras (Cartagena) han prestado servicio a ésta en la importación de crudos.

El personal embarcado ha aumentado proporcionalmente al número de buques en servicio; en 1928 la plantilla de flota la integraban 171 individuos y hoy su número asciende a 1.139.


CAMPOAMOR

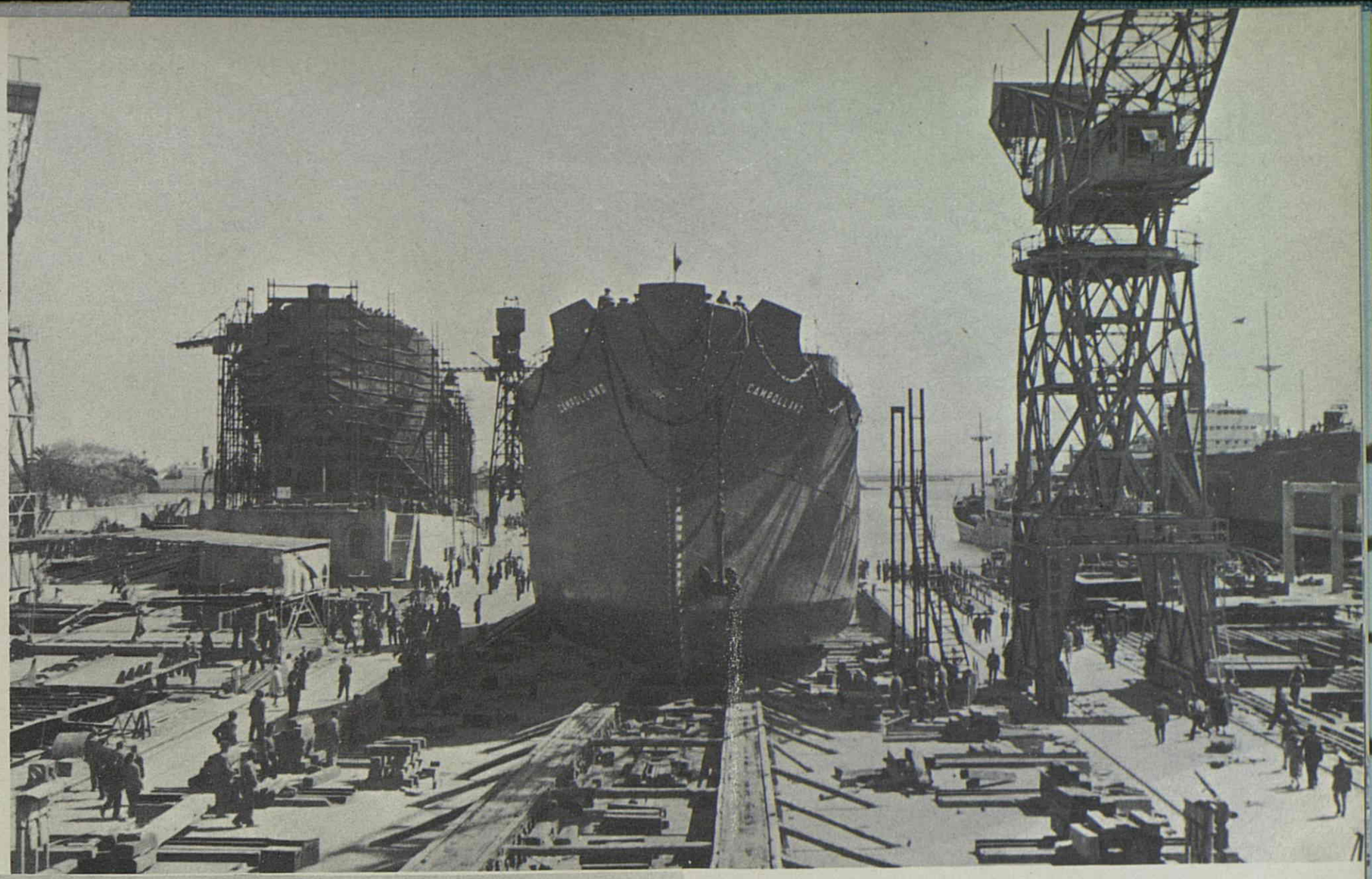
Zorroza. Petrolero de 6.400 Tm.

Campuzano. Petrolero de 8.400 Tm.



Escombreras (Murcia)

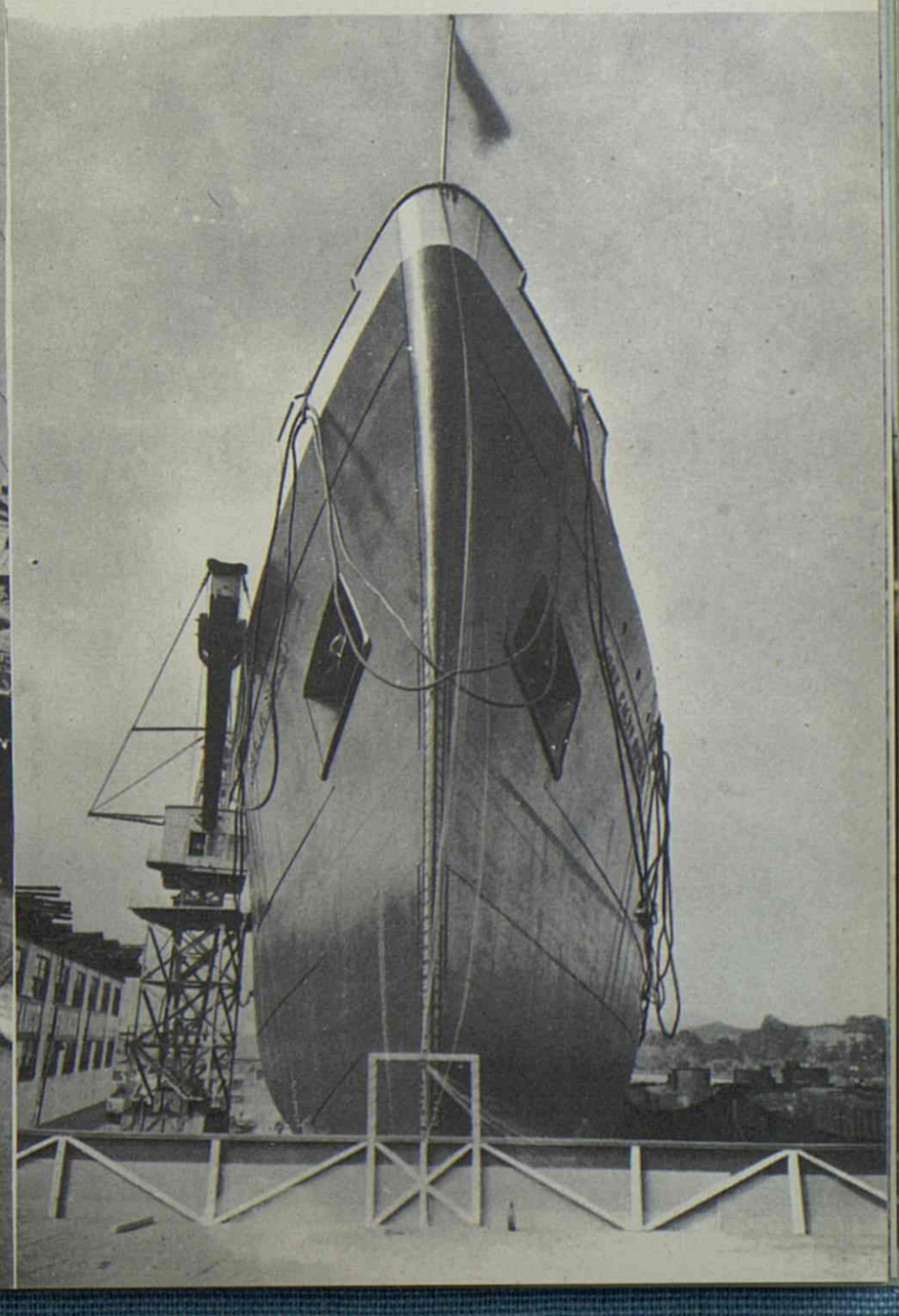
Botadura del
Campollano.
Abril 1958

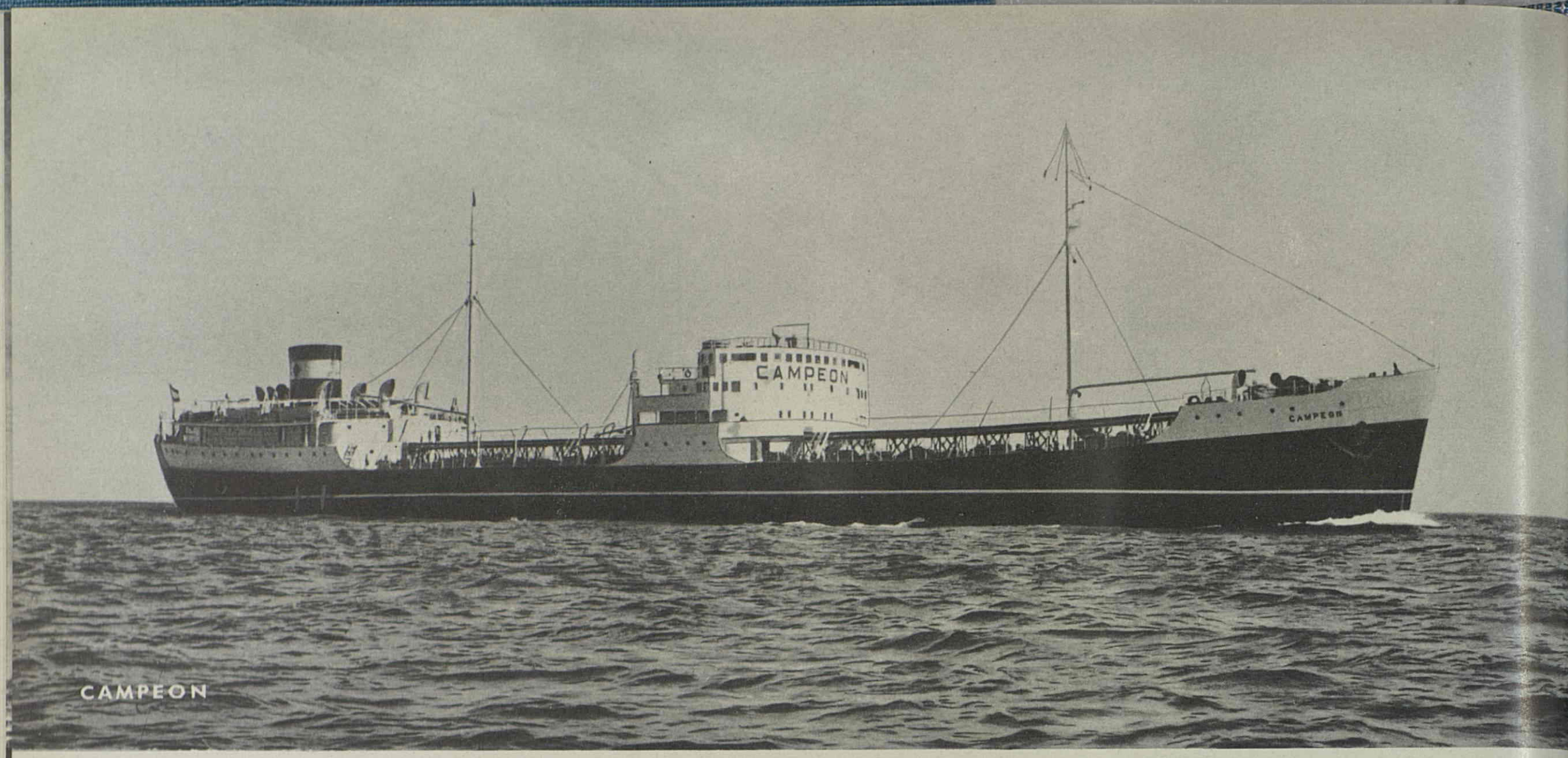




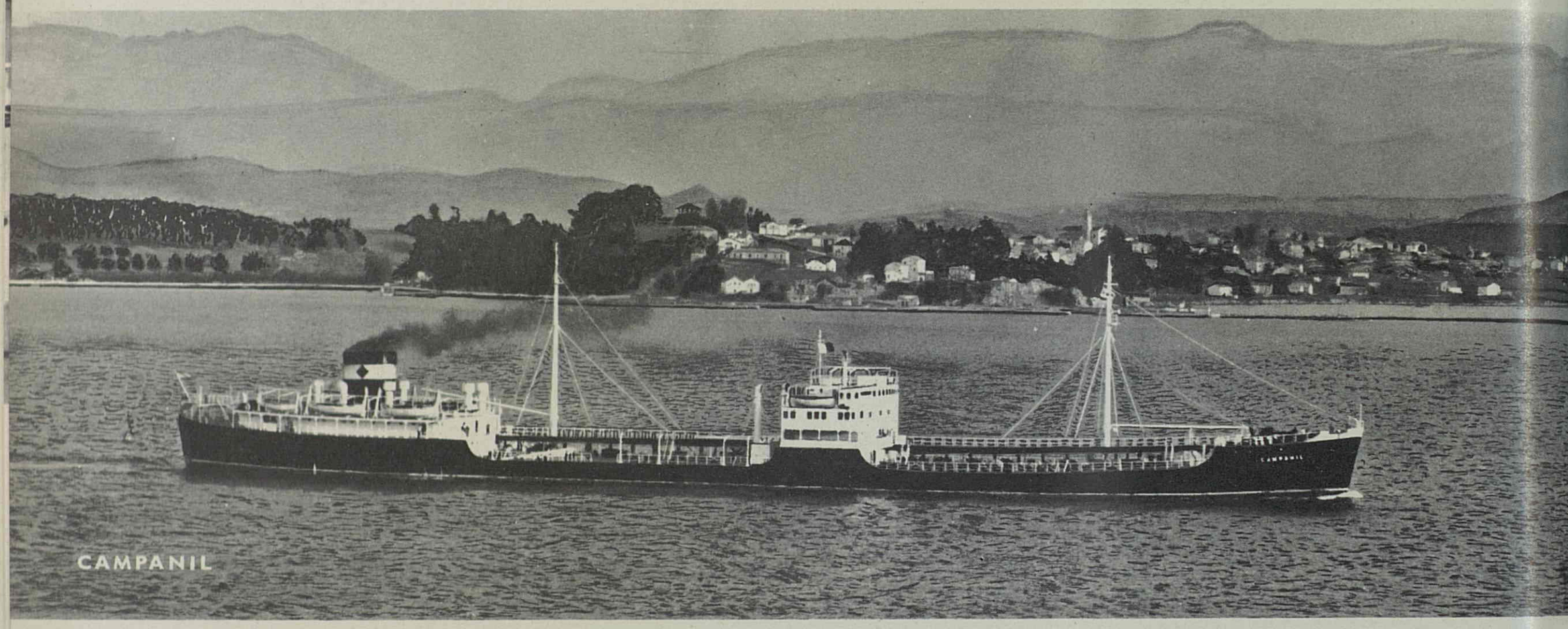
Campoverde en
Armamento.
Abril 1957

Proa del Calvo Sotelo.





CAMPEON



CAMPANIL

CAMPECHANO

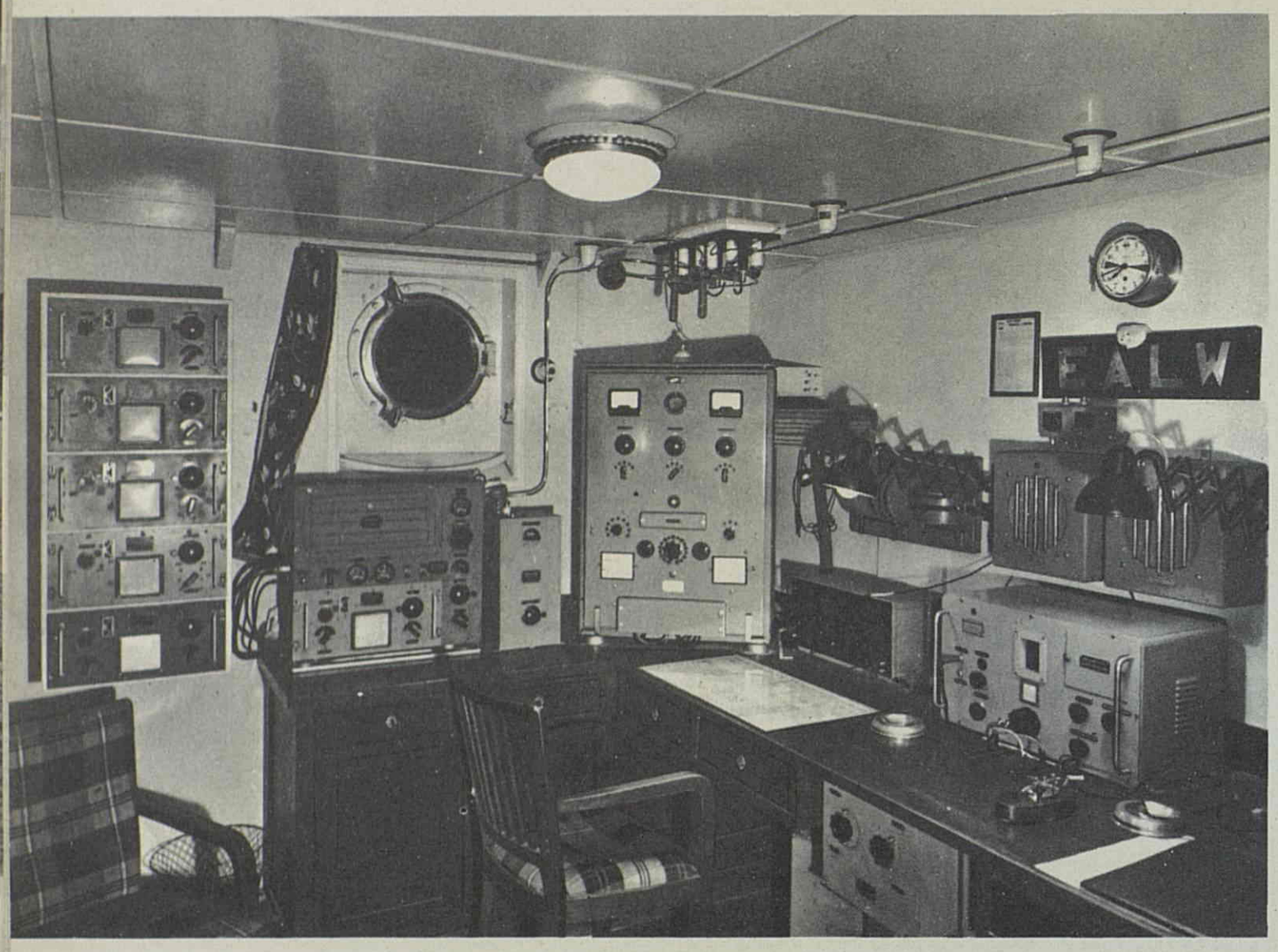


Campero.

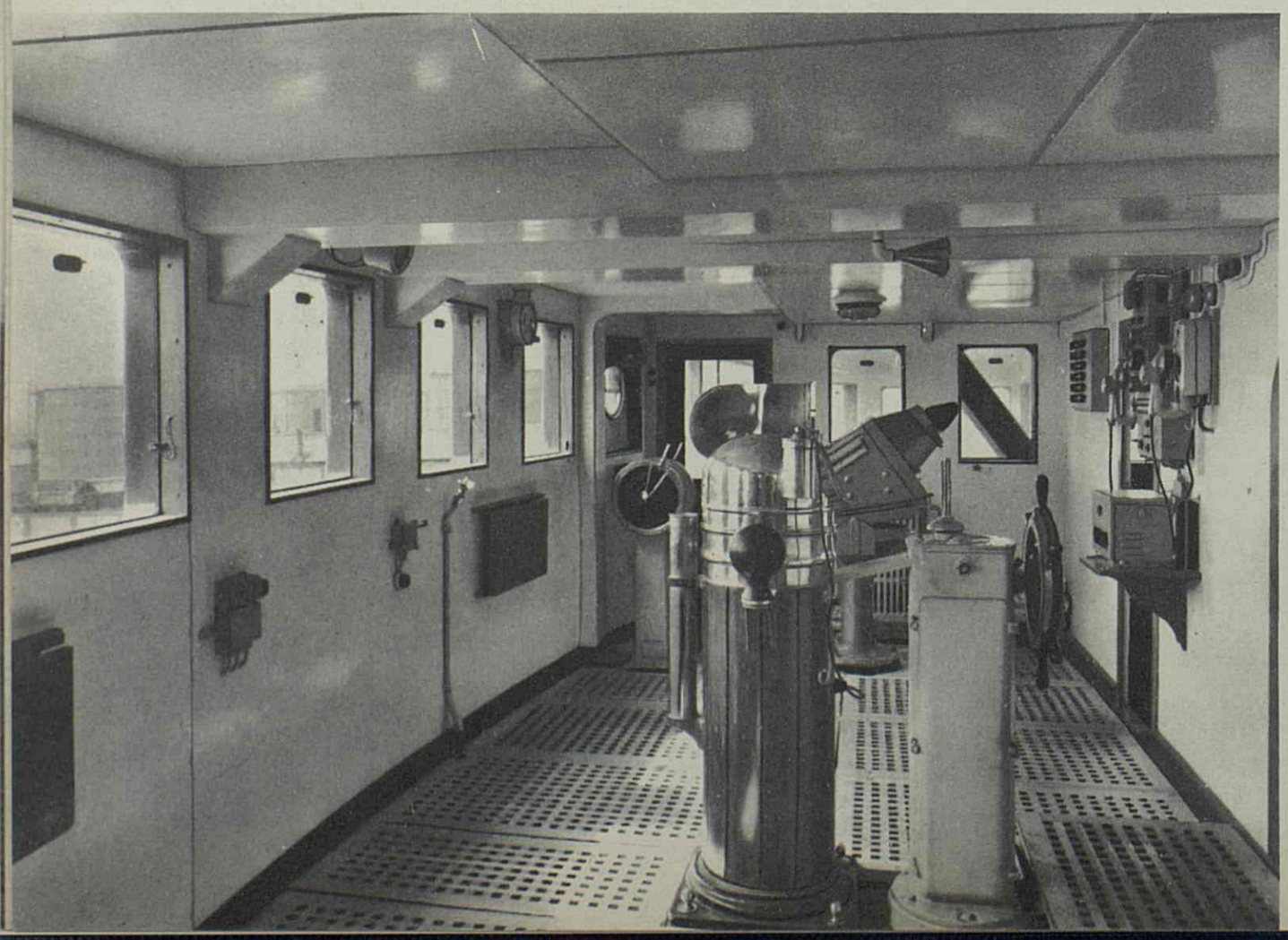
Campóo.



Comedor de oficiales,



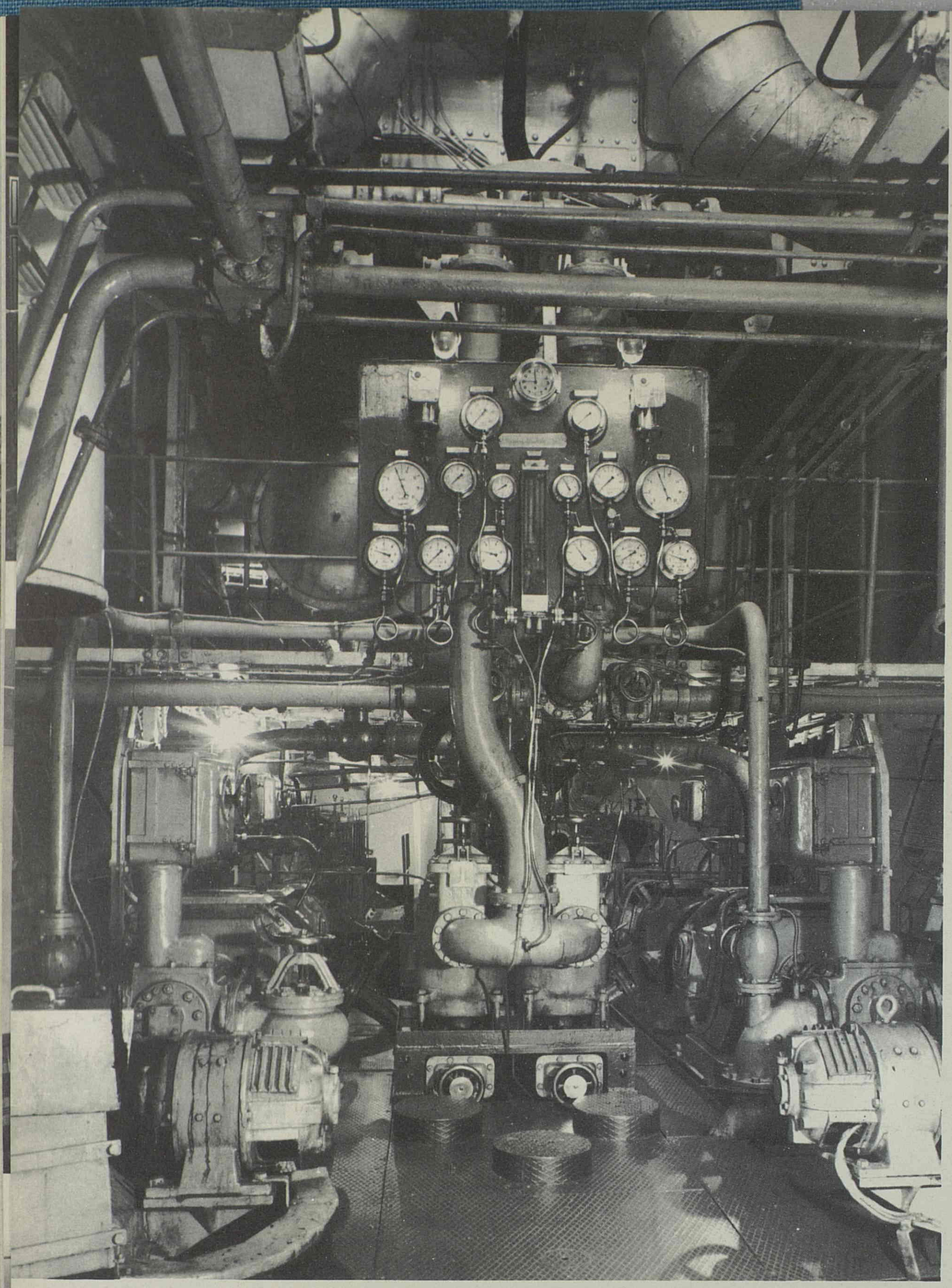
sala de radiotelegrafía y



puente de mando del Campanil.



Camposines y Campoamor en el puerto de Escombreras.



Sala de máquinas
del Calvo Sotelo.


CAMPIZ

CONSUMO Y DISTRIBUCION

DESDE el año 1928 al año 1957, el consumo de productos petrolíferos experimentó en España un fuerte aumento. Esta elevación no ha seguido, sin embargo, una marcha progresiva, sino presentando bruscas altas y bajas que reflejan, en forma casi perfecta las profundas perturbaciones por las que ha pasado nuestra Patria, especialmente desde poco antes del advenimiento de la República hasta la terminación de la última guerra mundial.

Hay que hacer notar que para CAMPSA el aumento sufrido ha gravitado con particular intensidad en el lapso comprendido desde 1944 hasta la fecha, ya que en el primero el consumo fué de 483.500 Tm/m³, llegando en el año 1956 a 3.894.050 Tm/m³, lo que supone en dicho espacio de tiempo, un promedio de más de un 20 por 100 de aumento anual.

Naturalmente, todas las variaciones registradas en el consumo, han tenido su correspondiente reflejo en las importaciones, que en los años 1928, 1944 y 1957 fueron, respectivamente, del orden de 544.000, 496.000 y 3.853.000 Tm/m³.

Precisamente en dicho año 1944, durante el mes de agosto, se registró en España la existencia más baja de gasolina auto de todo el período de actuación del Monopolio, ya que los «stocks» del mencionado producto, el día 5 de dicho mes, solamente alcanzaban la cifra de 9.804 m³ planteando estas escasísimas reservas uno de los problemas más difíciles de distribución, para poder atender con ellas el consumo en todo el territorio nacional.

En el gráfico de importaciones se aprecia la subida casi vertical que han tenido que experimentar las importaciones a partir del año 1944 para cubrir el aumento verdaderamente impresionante del consumo.

A pesar de las dificultades de todas clases con que CAMPSA tropezó en dicho período para la reposición y puesta a punto de sus diferentes elementos, supo hacer frente, con verdadero éxito, a una de las etapas más difíciles de sostenimiento y expansión de la vida nacional, importando, almacenando y distribuyendo por todo el territorio español, los productos necesarios.

Cada una de nuestras Factorías tiene asignada una zona llamada «Zona de Abastecimiento» dentro de la cual tiene la misión de abastecer a otras Instalaciones secundarias (Subsidiarias y Depósitos) que de ella dependen a efectos de suministro. Estas Subsidiarias y Depósitos tienen a su vez asignadas otras zonas más pequeñas, con la misión de repartir dentro de ellas los productos necesarios para

el consumo, haciendo llegar al público, bien directamente o por medio de las Estaciones de Servicio, Aparatos Surtidores y Agentes revendedores en general, las cantidades necesarias. Las Factorías tienen igualmente su Zona directa de venta.

Estas Zonas de entrega directa al consumidor, citadas últimamente, se llaman «Zonas de Distribución». Las «Zonas de Abastecimiento» en que se considera actualmente dividida España para estos efectos y las «Zonas de Distribución», se reseñan en los gráficos situados a continuación.

Para el transporte de productos petrolíferos desde las Factorías a las Subsidiarias y Depósitos, dentro de cada una de las «Zonas de Abastecimiento», se emplea casi exclusivamente el ferrocarril, salvo algunos casos aislados, utilizándose vagones cisternas para los productos líquidos a granel y vagones plataformas para productos envasados.

Para el suministro al público, tanto desde las Factorías como desde las Subsidiarias y Depósitos dentro de sus respectivas «Zonas de Distribución», se emplea casi exclusivamente el camión, ya sea cisterna o plataforma y muy escasamente el ferrocarril.

Distribución por ferrocarril.

Se comprende fácilmente, que dado el gran aumento experimentado por las ventas de productos petrolíferos desde el año 1928 hasta la fecha, hayan tenido también que sufrir determinadas ampliaciones nuestros elementos de transporte, tanto de camiones como de vagones, para poder ir sosteniéndose al nivel de considerable importancia adquirida por los servicios de distribución. Se señalan las variaciones experimentadas por nuestros vagones cisternas en el período 1928/1957, en el correspondiente gráfico a continuación.

Se inicia la actuación del Monopolio con material ferroviario incautado a las antiguas Compañías Petrolíferas, que se elevaba a 352 vagones, de los cuales 311 eran de vía ancha y 41 de vía estrecha, sumando en conjunto una capacidad total de 6.667 m^3, lo que arroja un promedio de algo menos de 19 m^3 por vagón.

Desde el comienzo de su actuación, la Compañía se vió precisada a ir adquiriendo nuevo material ferroviario, habiéndose puesto paulatinamente en servicio las siguientes unidades:

En 1929: 37 vagones cisternas de vía ancha y dos ejes, con una capacidad media de 21 m^3 por unidad.

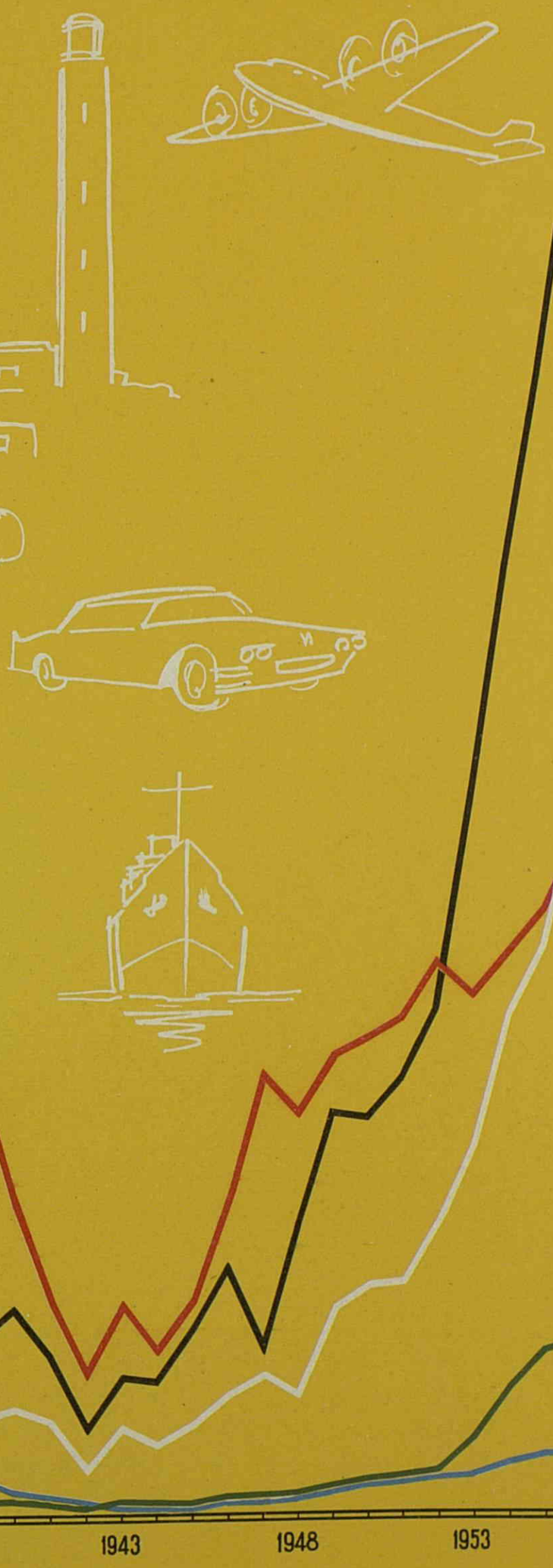
En 1930: 132 vagones cisternas de vía ancha y dos ejes, de tipo análogo al anterior, pero con una capacidad media por unidad de 23 m^3.

En el mismo año, se pusieron en servicio en España 20 vagones cisternas de vía ancha con bogies, de 50 m^3 de capacidad media por unidad, que es el máximo admitido por los ferrocarriles.

En 1932 se pusieron en servicio 80 vagones cisternas de vía ancha y de tipo

consumo nacional de productos petrolíferos

gasolinas auto
gasolinas avion
petroleo
gas - oil
fuel - oil



Millones de ths - Kgs

2150
2100
2000
1900
1800
1700
1600
1500
1400
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100

1928 1933 1938 1943 1948 1953 1957

normal de dos ejes, de 20 m³ de capacidad media por unidad y otros 20 vagones cisternas de bogies y cuatro ejes de 50 m³ de capacidad media por unidad.

En 1939 entraron en servicio 50 vagones cisternas de vía ancha y cuatro ejes, del tipo Diamond de 45 m³ de capacidad media por unidad.

En 1948 entraron en servicio 30 vagones cisternas de vía ancha y cuatro ejes de 38 m³ de capacidad por vagón, habiendo sido adquiridas estas 30 unidades a la industria americana.

En 1951 se pusieron en servicio 15 vagones cisternas del tipo corriente de vía ancha y dos ejes con capacidad media de 20 m³ por unidad.

En 1952 se adquirieron 67 unidades, de las cuales 41 eran de 24.000 litros de capacidad, destinados al transporte de productos ligeros y 26 de 20 m³ al transporte de fuel-oil.

En 1953 entran en servicio 18 vagones de 24 m³ de capacidad y en 1954, 75 vagones de 20 m³, destinados al transporte de productos pesados.

En 1955 entran en servicio 102 vagones de 20 m³ de capacidad, adquiridos a la industria nacional y 23 unidades de 50 m³ de capacidad, adquiridos a la industria francesa.

Por último, en 1956, empezaron a prestar servicio 48 unidades más de 20 metros cúbicos adquiridas en España.

Todo el material ferroviario adquirido por CAMPSA, a excepción de los 30 vagones americanos de 38 m³, y de los 23 franceses de 50 m³, ha sido construído por la industria nacional, que ha fabricado, por tanto, para la Compañía 627 vagones de diferentes tipos.

En 1957 se proyectó construir, por la industria nacional, 500 vagones cisternas de una capacidad media de 22.500 litros, con lo que se conseguirá una notable mejora en la distribución.

Queremos señalar que todo el material, cuya construcción se proyecta, está equipado de freno de vacío con regulador de timonería de freno S. A. B., lo que le permite ser apto para la formación de trenes puros, con el consiguiente aumento de rendimiento en el transporte.

En el transcurso de nuestra Cruzada, CAMPSA se vió obligada a recurrir al material ferroviario de los particulares, utilizándose hasta 115 vagones de esta procedencia, que fueron posteriormente devueltos a sus propietarios, a quienes se indemnizó por disposición del Gobierno.

Por contra, durante los años en que nos vimos obligados a restringir el consumo de productos petrolíferos y especialmente los de 1943, 44, 45 y 46, CAMPSA se encontró con material en exceso para cubrir el reducido servicio a que se veía limitada, cediéndose entonces en alquiler a la industria particular el material sobrante que llegó a alcanzar la cifra de 110 vagones.

La fuerte subida del consumo, iniciada en el año 1945, obligó a CAMPSA a ir recuperando su material alquilado y en el año 1949, llegando a ser insuficiente

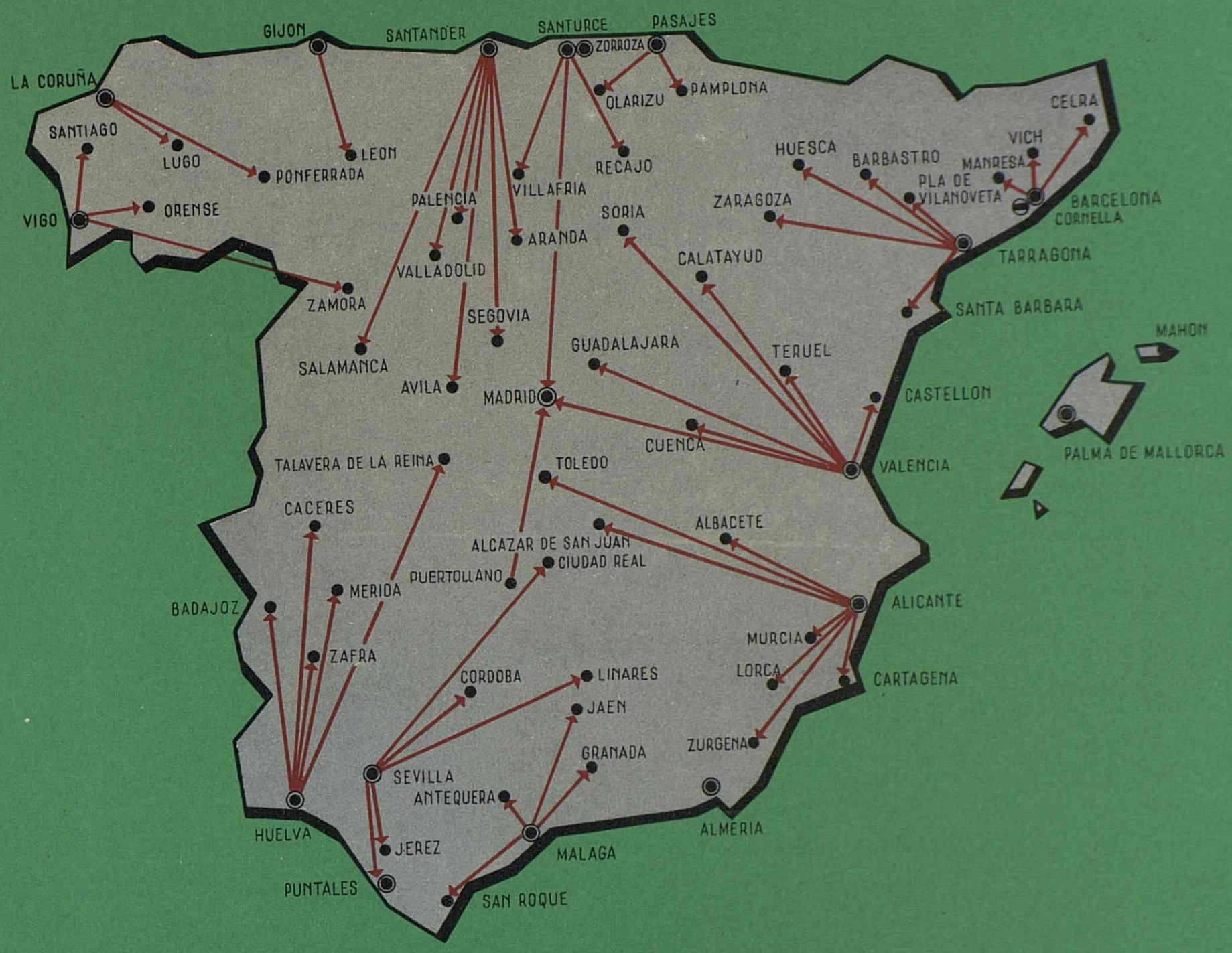
el propio, tomó en alquiler cisternas de particulares, entretanto empezaban las entregas del material ferroviario que tenía en construcción, desde hacía algún tiempo, la industria nacional.

Es conveniente hacer notar que el número de cisternas de que CAMPSA disponía en 1956 era muy superior al del año 1928 (el número de vagones superior en un 198 por 100 y la capacidad superior en un 305 por 100), lo que da idea del enorme esfuerzo realizado por la Compañía desde su implantación, a pesar de las dificultades de todo género con que hubo de luchar a partir de la iniciación de nuestra guerra.

A continuación se inserta un cuadro en el que se señalan los Lts./Kgs. repartidos por ferrocarril durante cada año, desde 1928 a 1958, así como el importe total de estos transportes, los kilómetros recorridos y el coste medio obtenido cada año por 1.000 Lts./Kgs. transportados.

LTS./KGS. TRANSPORTADOS POR FERROCARRIL Y PRECIO DE LOS 1.000 LTS./KGS.

Años	Importe total de los transportes ferrocarril — *Pesetas*	Total de litros o kilogramos transportados	Total de kilómetros recorridos	Gasto medio por 1.000 Lts./Kgs.
1928	5.843.818,08	242.600.629	4.166.552	24.088
1929	10.123.111,36	275.929,442	6.837.000	36.687
1930	13.904.368,42	306.290.924	8.928.764	45.395
1931	12.723.193,14	309.198.243	8.248.302	41.148
1932	12.898.675,27	299.983.592	8.032.026	42.997
1933	13.010.345,71	317.114.715	7.908.418	41.027
1934	16.466.269,89	345.576.281	9.266.504	47.648
1935	17.801.840,54	380.585.977	9.409.702	46.774
1936	12.191.440,44	258.259.862	6.441.750	47.206
1937	15.601.662,28	181.517.181	8.239.648	85.951
1938	22.200.358,70	229.154.959	11.722.454	96.883
1939	28.331.539,91	476.550.955	14.575.844	59.451
1940	17.309.995,88	330.123.374	8.845.122	52.434
1941	13.429.282,75	240.777.075	6.530.074	55.774
1942	10.763.466,79	132.671.919	4.398.664	81.128
1943	15.941.169,08	225.686.193	6.511.132	70.634
1944	12.442.246,58	192.848.143	5.083.892	64.518
1945	21.255.028,60	213.224.060	6.682.678	99.684
1946	34.864.258,67	351.331.209	9.806.822	99.234
1947	43.798.966,68	445.428.062	11.659.754	98.330
1948	43.578.285,44	427.640.381	10.362.406	101.904
1949	53.486.322,20	481.134.888	11.140.778	111.167
1950	86.775.585,35	512.092.086	12.453.050	169.453
1951	115.071.081,35	674.453.476	16.351.326	170.613
1952	127.752.605,62	723.936.274	17.550.633	176.469
1953	143.813.345,21	812.171.111	19.689.034	177.072
1954	201.690.526,13	937.666.227	22.731.303	215.099
1955	246.824.412,54	1.129.618.688	27.384.321	218.502
1956	261.864.747,79	1.250.685.851	30.318.884	209.377
1957	374.657.830,47	1.381.324.329	33.923.924	271.230



distribución en vagones cisternas

capacidad de vagones cisternas



Estudiando, aunque sea muy ligeramente, este cuadro y teniendo en cuenta lo dicho sobre el número y capacidad de los vagones cisternas, llama poderosamente la atención la gran eficacia alcanzada por nuestra distribución por ferrocarril, ya que de 242.600 m³ transportados en el año 1928 con 4.166.552 kilómetros recorridos, hemos pasado a 1.250.685 m³ repartidos por ferrocarril en el año 1956, con un recorrido de 30.318.804 kilómetros, es decir que se ha logrado una distribución por ferrocarril más de cinco veces superior teniendo que realizar un recorrido siete veces más elevado, y esto se ha logrado con un número de cisternas que no llega a ser cuatro veces superior al de 1928.

Este resultado, sin precedentes, se ha debido principalmente a dos causas esenciales: la primera es la continua vigilancia que se ejerce sobre nuestro material móvil y la permanente atención desplegada para evitar su paralización. La segunda causa es el aumento logrado en la capacidad media de nuestros vagones, que de unos 19 m³ por unidad en 1928 ha pasado a unos 24,5 m³, permitiendo así a la Compañía, en estrecha colaboración con los Servicios de la RENFE, obtener los resultados anteriores que se pueden calificar de muy brillantes tanto más si se considera la larga etapa de defecto por la que han pasado los Ferrocarriles Españoles.

Pasando a considerar los precios de costo por 1.000 Lts./Kgs., no puede dejar de notarse una gran elevación de los mismos, particularmente durante los últimos años, pero hay que admitir que estos precios han sido casi exclusivamente influenciados por los notables aumentos introducidos en las Tarifas Oficiales de Ferrocarriles, a las cuales nuestra Compañía es completamente ajena, no existiendo otra alternativa que aceptar las que sucesivamente se van aprobando y que para nosotros han supuesto un aumento global desde 1928, de un 869 por 100 aproximadamente para el precio de los 1.000 Lts./Kgs. que estamos considerando.

Distribución por camiones-cisternas.

La mayoría de los transportes realizados desde cada una de las Instalaciones de la CAMPSA (Factorías, Subsidiarias o Depósitos) a las Estaciones de Servicio, Aparatos Surtidores y a los consumidores, dentro de sus respectivas «Zonas de Distribución», se realizan como hemos dicho casi exclusivamente por camión.

Estos servicios fueron implantados al comienzo del Monopolio bajo un régimen de arriendo de los mismos a las antiguas Empresas o industriales, dedicadas a estas actividades, hasta el momento que comenzó «CAMPSA» su gestión, cumpliéndose así lo dispuesto en el Real Decreto de constitución del Monopolio de Petróleos.

Durante el año 1928, el servicio de distribución de la Compañía disponía de 333 camiones, con una capacidad media por unidad de 3,3 m³/Tm., realizándose con este material y en dicho año, un transporte de 538.150 m³/Tm., con un

recorrido total de 6.194.507 Kms., lo que supone un suministro medio por camión y año de 1.615 m³/Tm. y un recorrido de 11,5 Kms. por 1.000 Lts./Kgs.

En el año 1956 la flota de camiones al servicio de CAMPSA era de 732 unidades, con una capacidad media por camión de cinco m³/Tm., realizándose con dicho material un transporte de 2.569.426 m³/Tm. y un recorrido total de 23.533.450 kilómetros, lo que supone un suministro medio por camión y año de 3.510 metros cúbicos/Tm., con un recorrido de 10,9 Kms. por cada 1.000 Lts./Kgs.

Se aprecia en este servicio una mejora más pronunciada que la señalada para los vagones cisternas, ya que en 1956, con un número de camiones superior al de 1928 en poco más de un 100 por 100, se ha realizado un transporte superior en más del 400 por 100 al de dicho año 1928, con un recorrido medio por 1.000 litros/Kgs. sensiblemente inferior, lo que supone una elevación muy acentuada del rendimiento de nuestros servicios de distribución.

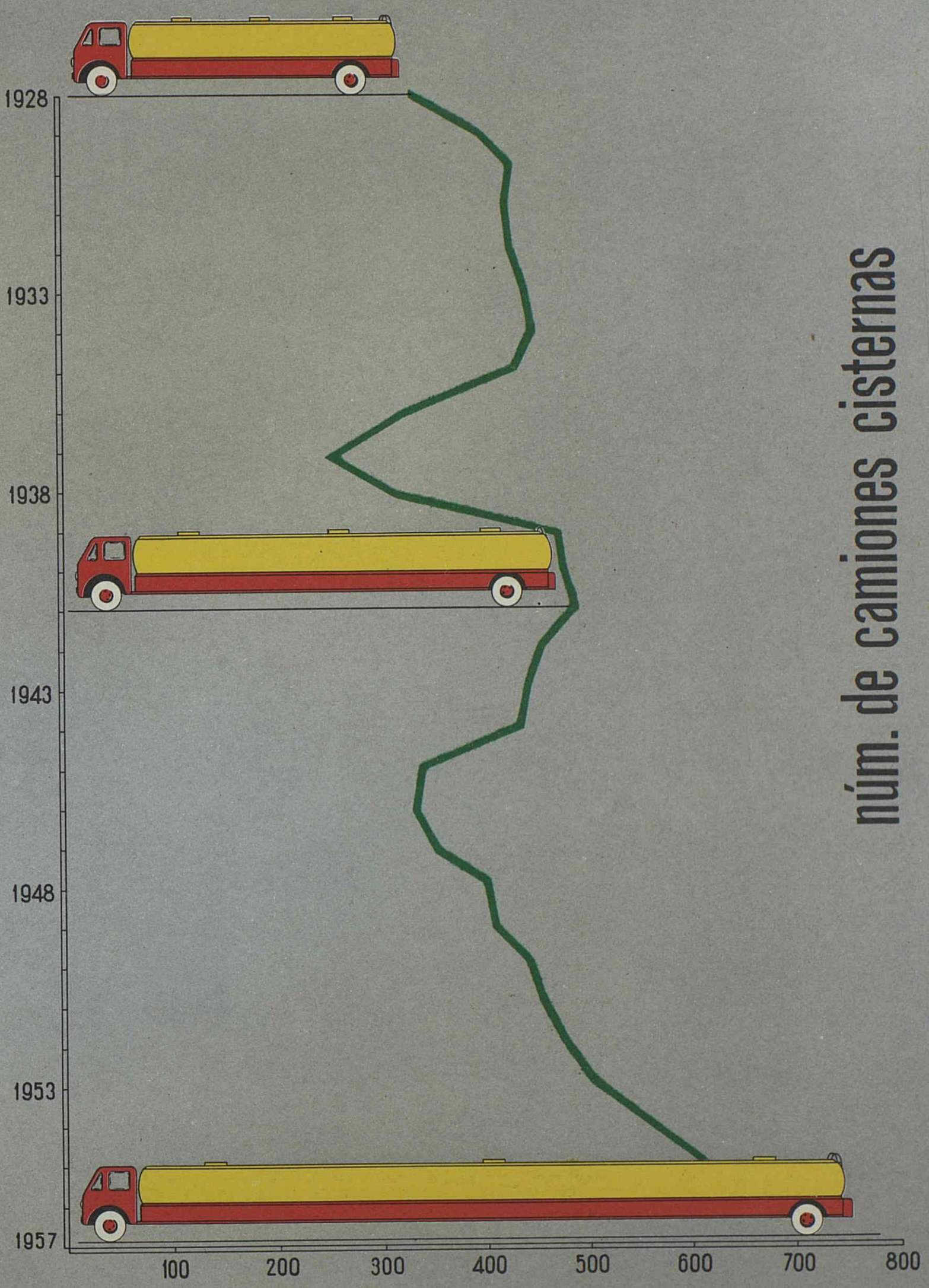
En el cuadro siguiente se especifican los vehículos utilizados en cada año.

NUMERO DE CAMIONES EN SERVICIO 1928/1956

Año	CISTERNAS		PLATAFORMAS		EN TOTAL	
	Número	Capacidad total — *metros cúbicos*	Número	Capacidad total — *Toneladas*	Número	M³/Tons.
1928	174	656	159	447,5	333	1.103,5
1929	225	907	174	500,	399	1.407,
1930	257	1.063	175	514,5	432	1.577,5
1931	264	1.122	162	488	426	1.610
1932	270	1.164	161	482	431	1.646
1933	280	1.238	163	497	443	1.735
1934	292	1.326	154	478,5	446	1.804,5
1935	285	1.309	148	474,5	433	1.783,5
1936	217	973	102	341	319	1.314
1937	172	958	80	270	252	1.038
1938	220	1.060	103	372,5	323	1.432,5
1939	299	1.549	178	653,5	477	2.202,5
1940	301	1.556	179	659	480	2.215
1941	300	1.542	185	666,5	485	2.208,5
1942	287	1.479	171	629,5	458	2.108,5
1943	277	1.416	168	585	445	2.001
1944	277	1.412	155	576	432	1.988
1945	216	1.156	121	450	337	1.606
1946	226	1.199	125	461,5	351	1.660,5
1947	270	1.410	129	468,5	399	1.878,5
1948	274	1.425	130	469,5	404	1.894,5
1949	312	1.619	125	470,5	437	2.089,5
1950	325	1.744	126	476	451	2.220
1951	334	1.763	137	528,5	471	2.291,5
1952	359	1.892,5	138	512,5	497	2.405
1953	384	2.014,5	157	578	541	2.592,5
1954	444	2.409	158	591,5	602	3.000,5
1955	474	2.602	173	650,5	647	3.252,5
1956	533	2.917,5	199	759	732	3.676,5
1957	563	3.120	198	763,5	761	3.883,5



zonas de abastecimiento por camiones cisternas


1928
1933
1938
1943
1948
1953
1957
100
200
300
400
500
600
700
800
núm. de camiones cisternas

Se observa en el cuadro dado a continuación, que a pesar de los fuertes aumentos experimentados por los diversos elementos que tienen influencia en estos transportes (valor de material, jornales, cubiertas, reparaciones, gasolina, aceite, etcétera), los precios de coste por 1.000 Lts./Kgs. transportados han llegado a elevarse solamente a poco más del doble de los obtenidos en el año 1928, cuando el valor, por ejemplo, del material y de las cubiertas puede suponerse que ha llegado a alcanzar cifras de diez o doce veces superiores a las de 1928 y el resto, como las reparaciones, jornales, etc., ha experimentado elevaciones que si no llegan a ser diez veces superiores, no difieren mucho de esta proporción de aumento.

LTS./KGS. TRANSPORTADOS POR CAMION Y COSTOS DE 1.000 LTS./KGS.

Años	Total de Lts./Kgs. distribuídos	Total de Kms. recorridos	Total de M³/Tons./Kms. obtenidos	Total de pesetas pagadas	Costo medio por 1.000 Lts./Kgs.
1928	538.150.565	6.194.507	24.779.993,31	15.651.043,78	29,08
1929	582.824.633	6.526.954	26.108.973,94	14.741.126,69	25,29
1930	658.292.437	7.429.919	29.721.065,33	15.912.658,38	24,17
1931	679.173.222	7.929.610	32.024.069,62	16.700.552,31	24,58
1932	682.355.696	8.398.163	33.758.534,39	17.432.907,16	25,54
1933	676.209.987	8.297.335	33.515.869,72	17.203.695,93	25,44
1934	736.739.599	8.362.409	33.451.254,55	17.304.333,98	23,48
1935	808.587.275	9.244.578	46.229.258,58	18.866.160,43	23,33
1936	512.960.667	5.996.088	29.981.897,06	12.343.547,02	24,06
1937	298.561.714	4.258.340	21.295.842,27	8.761.109,51	29,34
1938	441.717.366	6.002.678	29.873.896,39	12.340.906,60	27,93
1939	713.363.478	7.792.253	38.966.998,72	15.890.742,08	22,27
1940	713.526.076	7.584.447	37.922.238,81	15.476.065,66	21,68
1941	521.990.747	6.676.484	33.387.328,06	13.632.046,05	26,11
1942	298.442.423	3.762.762	18.814.695,71	13.215.442,27	44,28
1943	451.811.509	4.926.552	24.633.333,99	15.703.750,42	34,75
1944	384.754.480	4.156.887	20.785.286,73	14.603.742,46	37,95
1945	501.097.874	4.885.704	24.430.520,02	19.011.830,68	37,94
1946	727.829.112	6.830.045	34.153.738,99	23.286.019,25	31,99
1947	958.402.659	9.084.327	45.426.578,14	33.261.340,52	34,70
1948	900.512.818	8.444.512	42.223.233,52	41.796.778,87	46,41
1949	1.123.153.677	10.428.614	52.146.131,74	49.679.619,71	44,23
1950	1.194.490.901	11.438.386	57.195.103,31	66.306.283,27	55,51
1951	1.229.978.404	11.994.462	59.972.475,97	79.496.932,27	64,63
1952	1.399.825.342	13.396.755	53.991.440,98	101.656.459,71	72,62
1953	1.589.386.042	15.123.231	60.912.734,32	111.981.983,22	70,46
1954	1.933.532.204	18.282.747	77.328.882,72	134.779.150,96	69,71
1955	2.181.327.186	20.442.418	89.481.000,90	162.632.203,66	74,56
1956	2.569.426.296	23.533.450	106.843.737,38	187.094.770,00	72,82
1957	2.727·323.566	25.164.676	117.110.625,93	234.810.389,61	86,10

Este resultado se ha logrado principalmente con el cuidadoso interés que ha tenido la Compañía en favorecer el aprovechamiento al máximo de la capacidad de carga de los vehículos y con el esfuerzo realizado para que los nuevos camiones puestos en servicio fueran del mayor tonelaje compatible con las características

de cada Zona y con las dificultades de adquisición que pudieran presentarse, lográndose con ello el magnífico resultado que ya hemos señalado.

Se indican en el siguiente cuadro los kilómetros recorridos por las mercancías movidas por ferrocarril y los correspondientes a los transportados por camión, así como el porcentaje de kilómetros resultantes por cada 1.000 Lts./Kgs. transportados.

KILOMETROS RECORRIDOS
POR FERROCARRIL Y POR CAMION Y PROMEDIO POR 1.000 LTS./KGS.

Años	Kilómetros recorridos por ferrocarril	Kilómetros recorridos por camión	Kilómetros por 1.000 Lts./Kgs. transportados	
			por ferrocarril	por camión
1928	4.166.552	6.194.507	17,17	11,51
1929	6.837.000	6.526.954	24,77	11,19
1930	8.928.764	7.429.919	29,15	11,28
1931	8.248.302	7.929.610	26,67	11,67
1932	8.032.026	8.398.163	26,77	12,30
1933	7.908.418	8.297.335	24,90	12,27
1934	9.266.504	8.362.409	26,81	11,35
1935	9.409.702	9.244.578	24,72	11,43
1936	6.441.750	5.996.088	24,94	11,68
1937	8.239.648	4.258.340	45,39	14,26
1938	11.722.454	6.002.678	51,10	13,58
1939	14.575.844	7.792.253	30,50	10,92
1940	8.845.122	7.584.447	26,79	10,62
1941	6.530.074	6.676.484	27,12	12,79
1942	4.398.664	3.762.762	33,15	12,60
1943	6.511.132	4.926.552	28,85	10,90
1944	5.083.892	4.156.887	26,36	10,80
1945	6.682.678	4.885.704	31,34	9,74
1946	9.806.822	6.830.045	27,91	9,38
1947	11.659.754	9.084.327	26,10	9,47
1948	10.362.406	8.444.512	24,20	9,37
1949	11.140.778	10.428.614	23,15	9,28
1950	12.453.050	11.438.386	24,30	9,57
1951	16.351.326	11.994.462	24,20	9,75
1952	17.550.633	13.396.755	24,24	9,57
1953	19.689.034	15.123.231	24,24	9,51
1954	22.731.303	18.282.747	24,24	9,46
1955	27.384.321	20.442.418	24,24	9,37
1956	30.318.884	23.533.450	24,25	9,16
1957	33.923.924	25.164.676	24,56	9,23

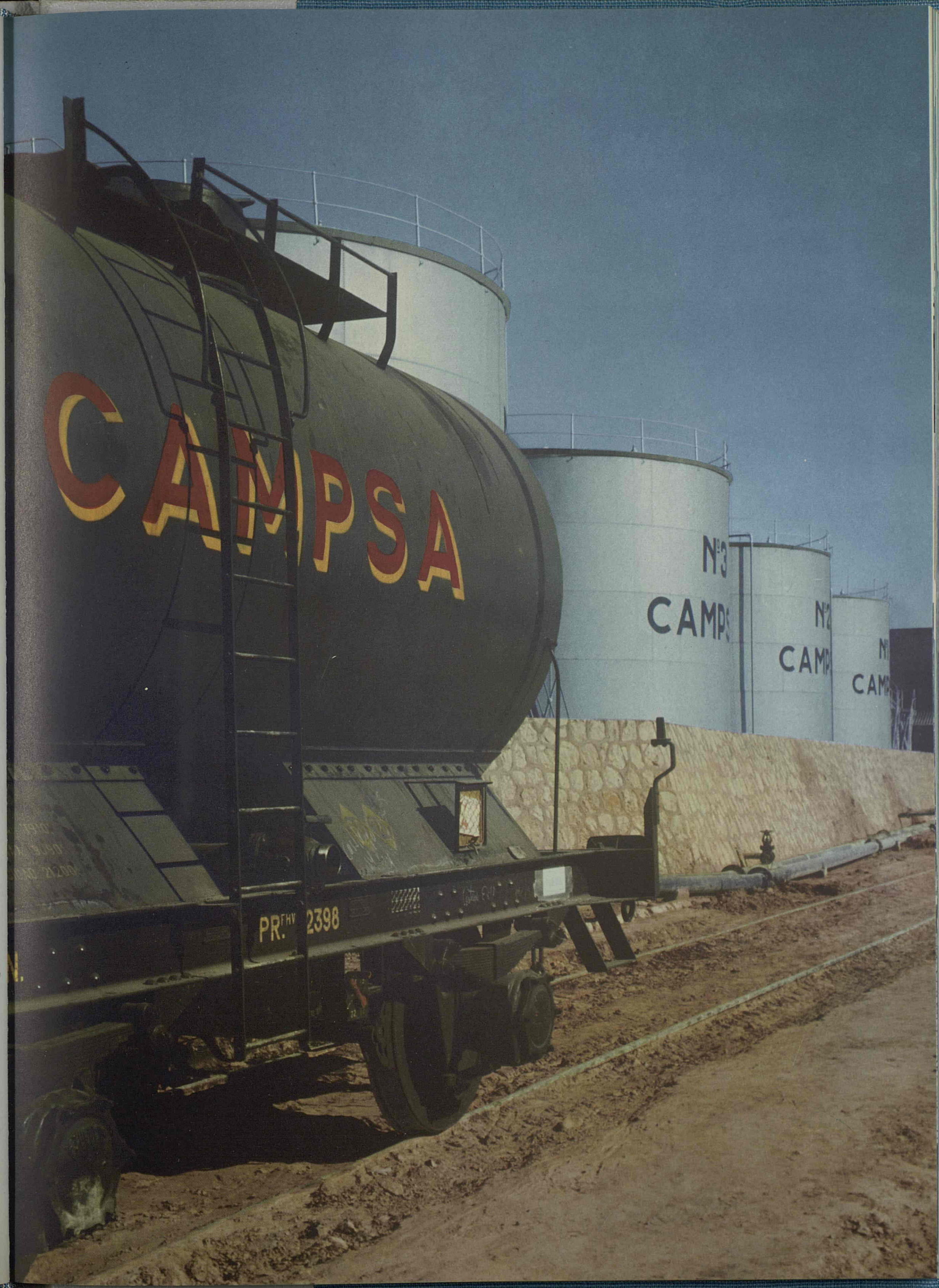
Se ve que los recorridos medios obtenidos, aún manteniéndose continuamente dentro de cifras parecidas, han tendido a disminuir dentro del período considerado.

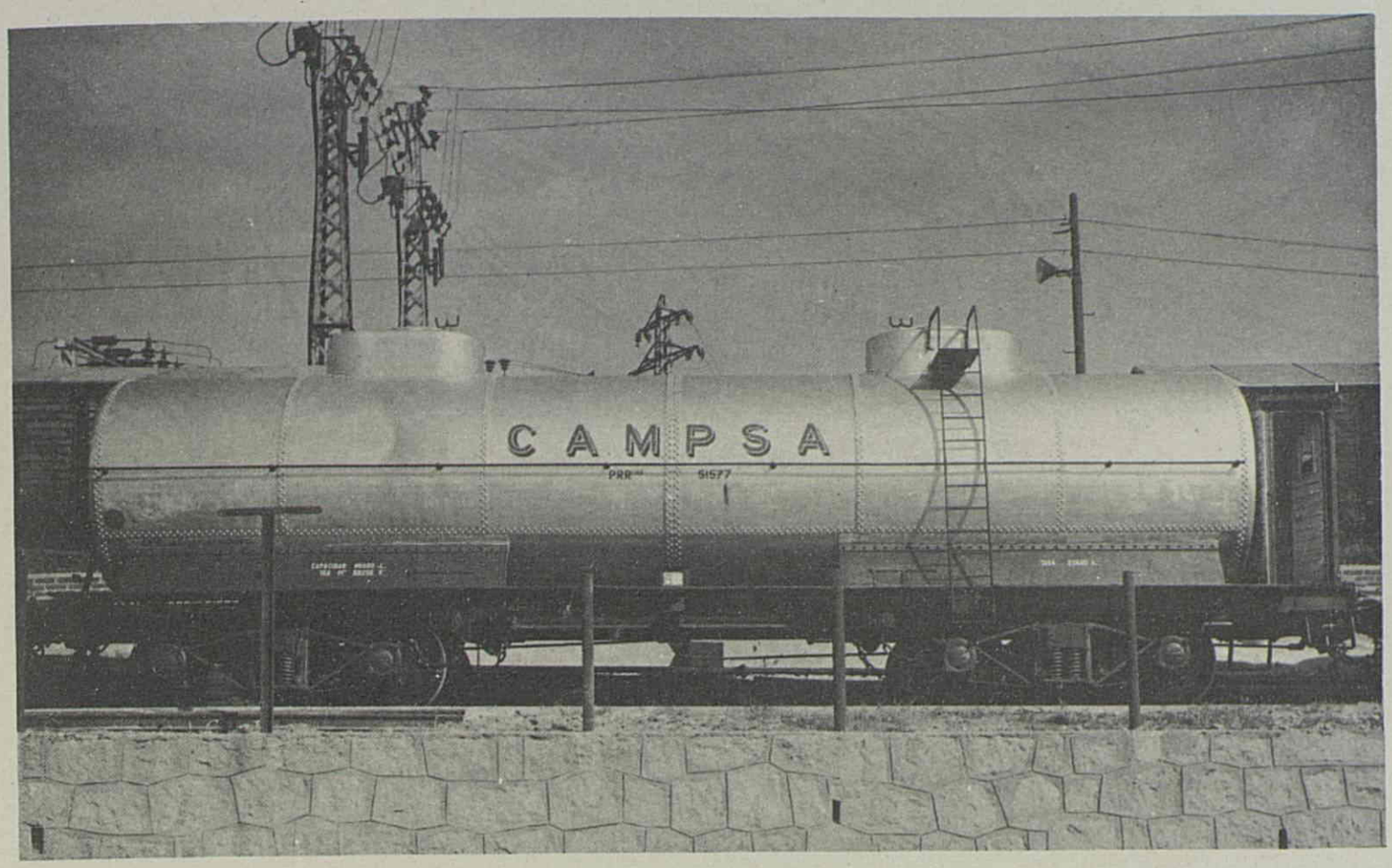
En el cuadro adjunto se detallan las pesetas abonadas en transportes por ferrocarril y por camión y el coste por Tm/m³/Km. correspondientes.

IMPORTE DE LA Tm/M³/Km.
TRANSPORTADA POR FERRROCARRIL Y CAMION 1928/1956

Año	Total transportes por camión — *Pesetas*	Total transportes por ferrocarril — *Pesetas*	Total general — *Pesetas*	Coste por Tm/M³/Km.	
				por ferrocarril — *Pesetas*	por camión — *Pesetas*
1928	15.651.043,78	5.843.818,08	21.494.861,86	0,077915	0,63
1929	14.741.126,69	10.123.111,36	24.864.238,05	0,077925	0,56
1930	15.912.658,38	13.904.368,42	29.817.026,80	0,077860	0,53
1931	16.700.552,31	12.723.193,14	29.423.645,45	0,077820	0,52
1932	17.432.907,16	12.898.675,27	30.331.582,43	0,078325	0,51
1933	17.203.695,93	13.010.345,71	30.214.041,64	0,080250	0,51
1934	17.304.333,98	16.466.269,89	33.770.603,57	0,086670	0,51
1935	18.866.160,43	17.801.840,54	36.668.000,97	0,092285	0,40
1936	12.343.547,02	12.191.440,44	24.534.987,46	0,092320	0,41
1937	8.761.109,51	15.601.662,28	24.362.771,79	0,092360	0,41
1938	12.340.906,60	22.200.358,70	34.541.265,30	0,092375	0,41
1939	15.890.742,08	28.331.539,91	44.222.281,99	0,092555	0,40
1940	15.476.065,66	17.309.995,88	32.786.061,54	0,093190	0,40
1941	13.632.046,05	13.429.282,75	27.061.328,80	0,097905	0,40
1942	13.215.442,27	10.763.466,79	23.978.909,06	0,116510	0,70
1943	15.703.750,42	15.941.169,08	31.644.919,50	0,116575	0,63
1944	14.603.742,46	12.442.346,58	27.046.089,04	0,116540	0,70
1945	19.011.830,68	21.255.028,60	40.266.859,28	0,151450	0,77
1946	23.286.019,25	34.864.258,67	58.150.277,92	0,169290	0,68
1947	33.261.340,52	43.798.966,68	77.060.307,20	0,178870	0,73
1948	41.296.778,87	43.578.285,44	85.375.064,31	0,200025	0,98
1949	49.679.619,71	53.486.322,20	103.165.941,91	0,218225	0,95
1950	66.306.283,27	86.775.585,35	153.081.868,62	0,324100	1,15
1951	79.496.932,27	115.071.081,35	194.568.013,62	0,325945	1,32
1952	101.656.459,71	127.752.605,62	229.409.065,33	0,358516	1,88
1953	111.981.983,22	143.813,345,21	255.795.328,43	0,484927	1,84
1954	134.779.150,96	201.690.526,13	336.469.677,09	0,805354	1,74
1955	162.632.203,66	246.824.412,54	409.456.616,20	0,964113	1,82
1956	187.094.770,00	261.864.747,79	448.959.517,79	1,015948	1,75
1957	234.810.389,61	374.657.830,47	609.468.220,08	1,525530	2,01

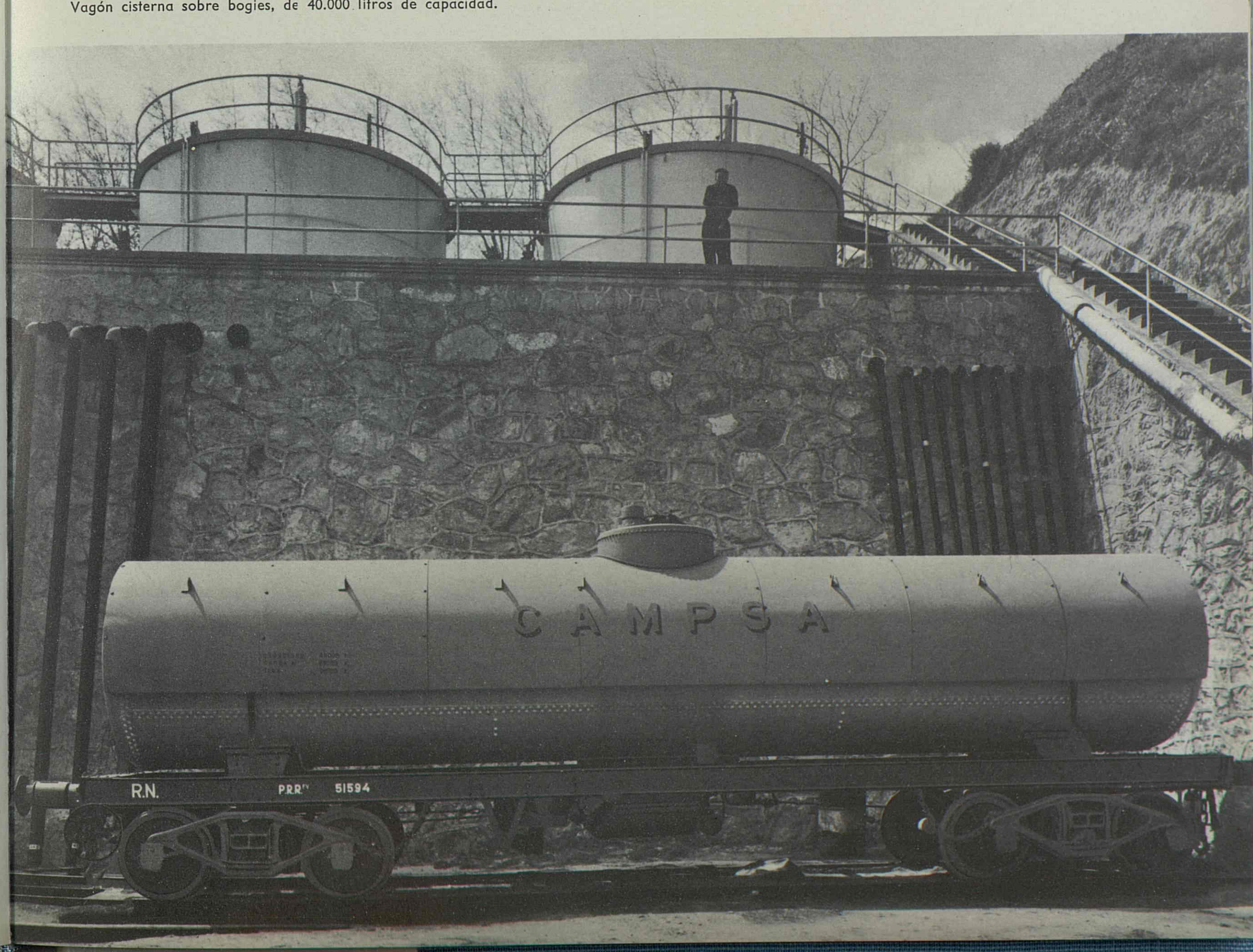
Cuantas cifras han quedado expuestas, señalan de manera concluyente, que durante el período 1928/1956 la labor de CAMPSA en materia de distribución y transporte, ha sido una demostración evidente del poder organizador de la Compañía y del celo y pericia del personal encargado de estos servicios.

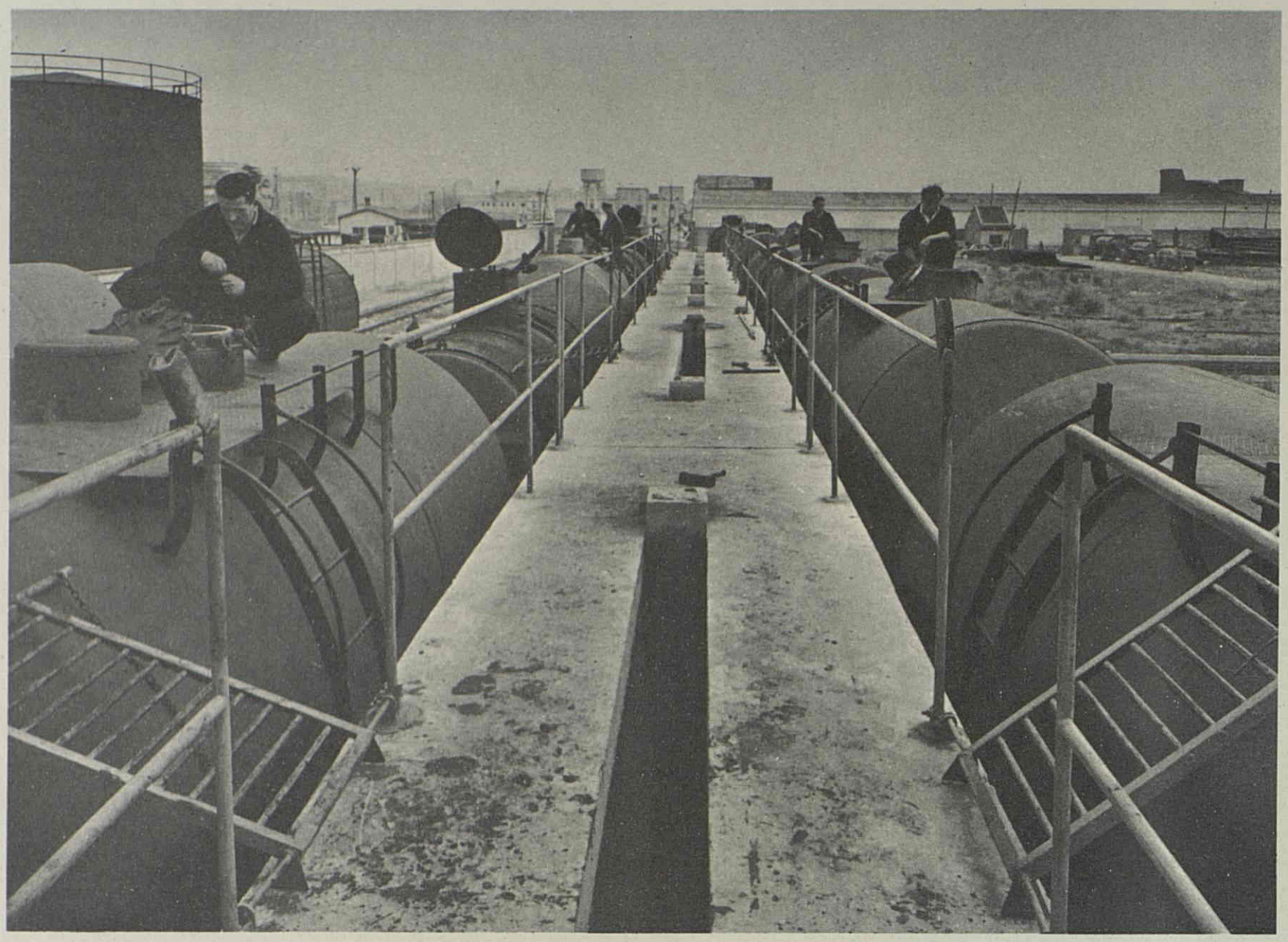

CAMPSA
Nº3
CAMPS
Nº2
CAMP
PR. 2398



Vagón cisterna
de 45.000 litros
de capacidad.

Vagón cisterna sobre bogies, de 40.000 litros de capacidad.

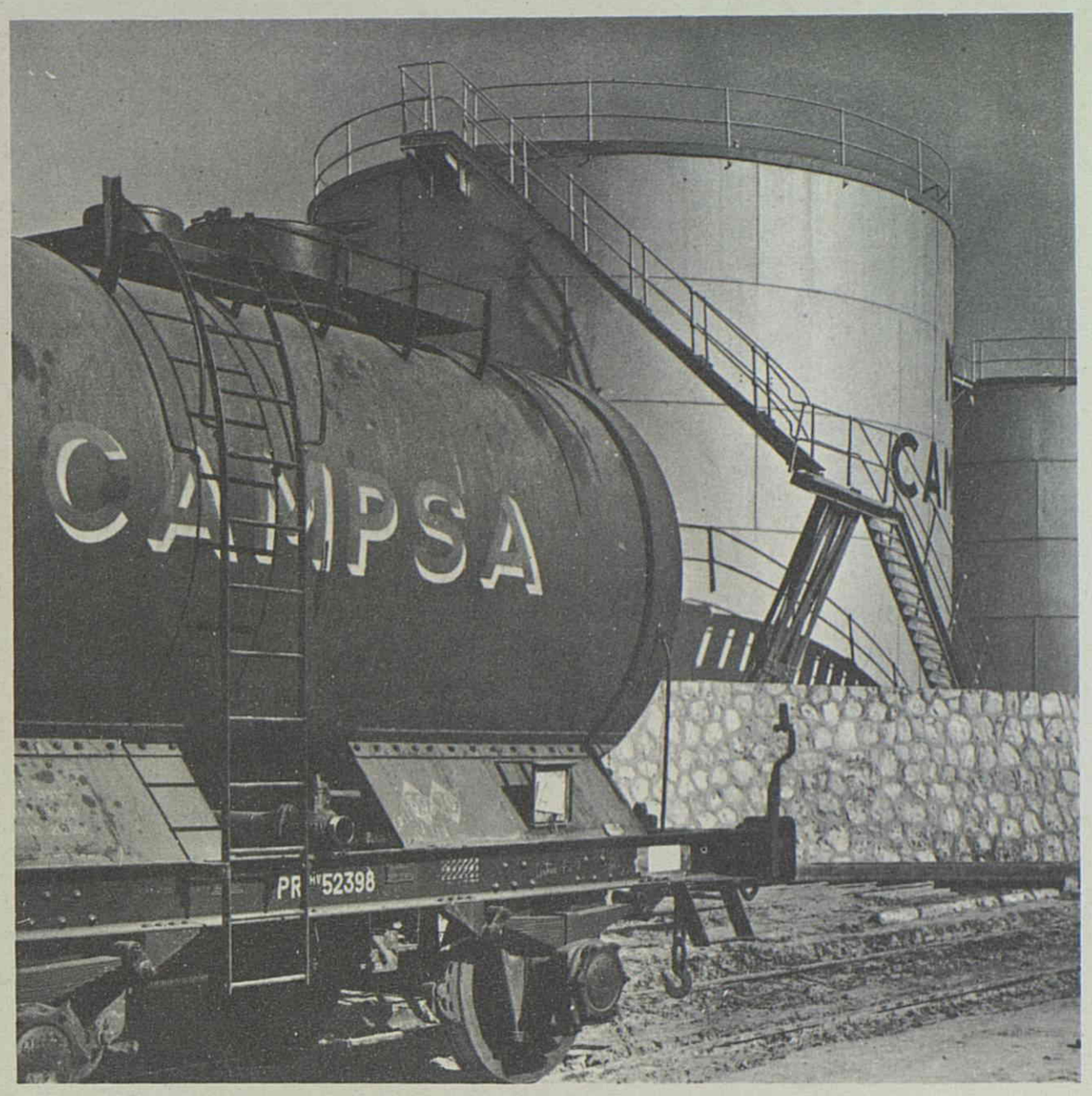




Medición de vagones cisternas. Santander.



Medición de vagones cisternas. Valladolid.



Un vagón cisterna en el apartadero de Valencia.

En el apartadero de Santurce (Bilbao).





Trenes de vagones
cisternas en Santander.



Trenes de vagones
cisternas en Madrid


Nº16
CAMPSA
Nº13
CAMPSA
CAMPSA
CAMPSA
CAMPSA


CAMPSA
CAMPSA



Carga de un camión cisterna...

...y su medición en Zaragoza.

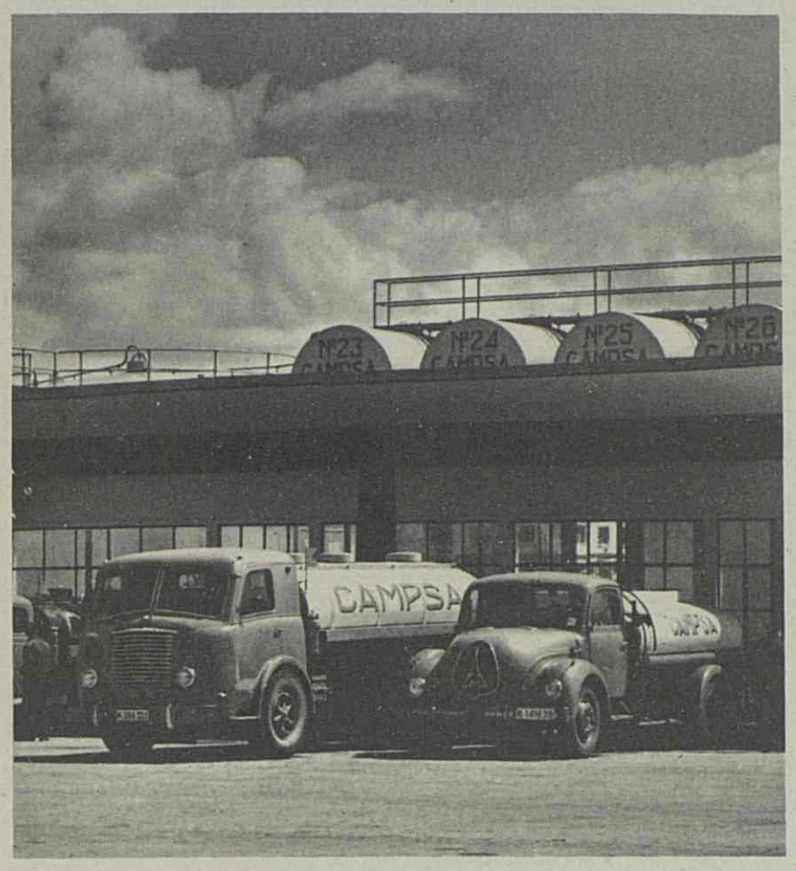


Carga de camiones cisterna. Valladolid

Cargadero de camiones cisterna en Gijón.

Cisterna semi-remolque
para suministro de aviones.

Mangueras y contadores
del semi-remolque.



Camiones cisterna.

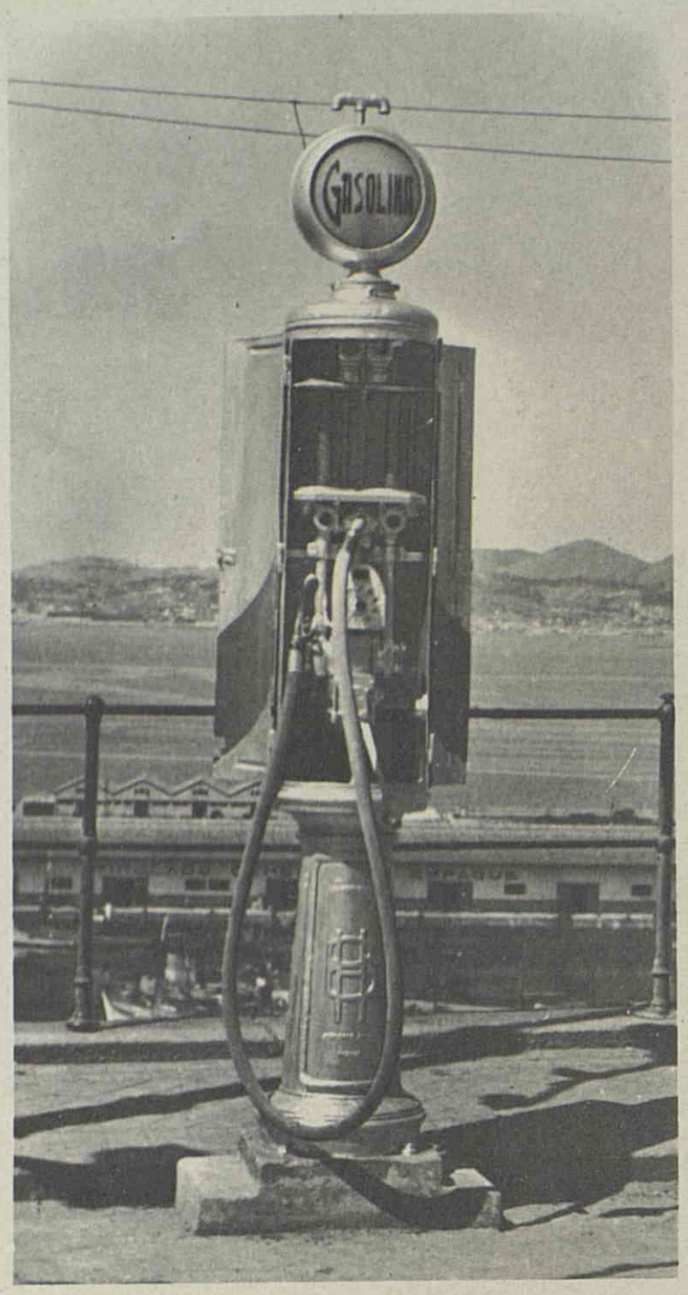


Nuevos camiones cisterna "Pegaso".

Vista de frente.




CAMPSA
GASOLINA
GASOLINA 62
CAMPSA



1928
Un viejo surtidor.

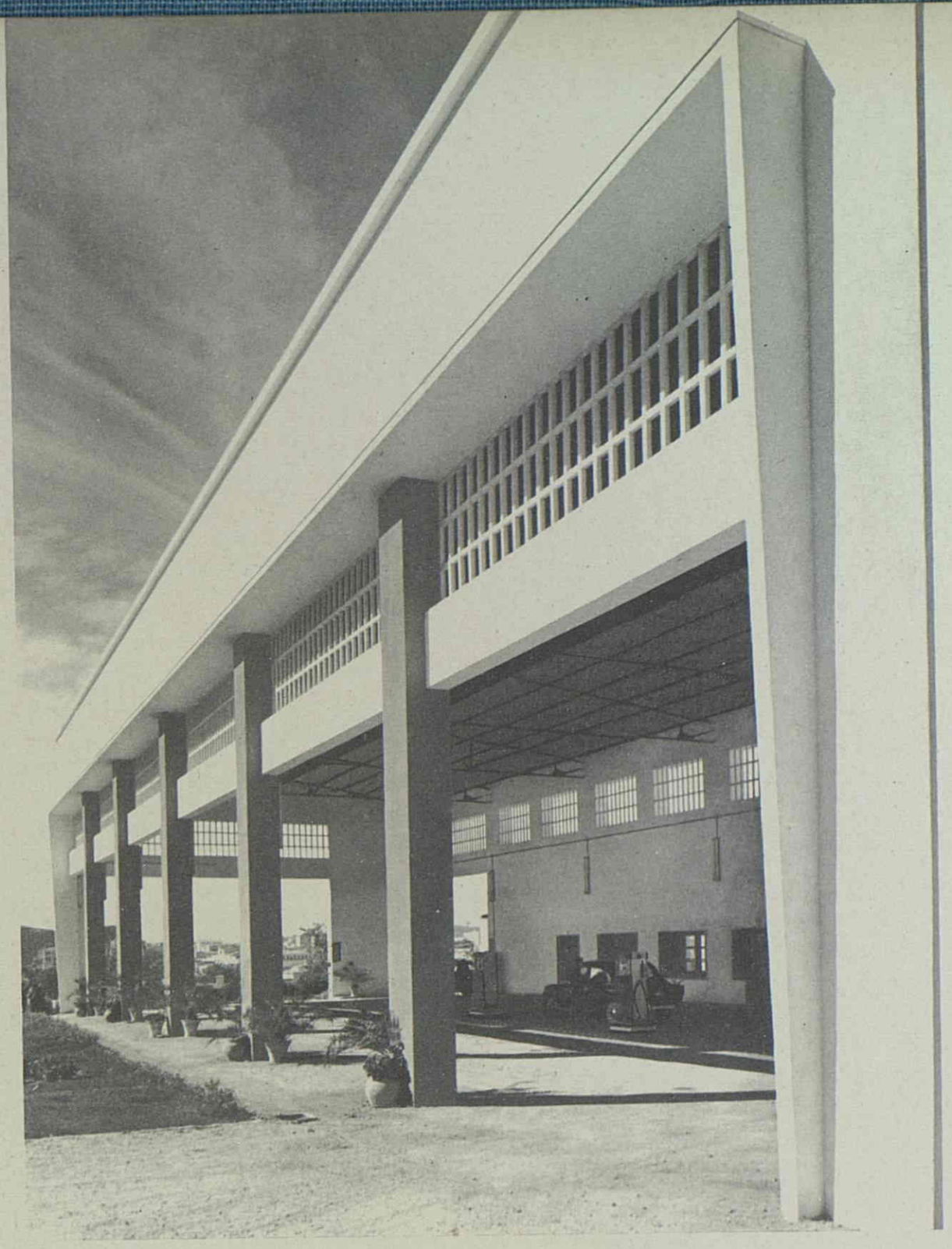
1958
Estación de servicio CAMPSA en Madrid.


GASOLINA
M·144·382

Estación de servicio CAMPSA en Madrid.

Estación de servicio CAMPSA en Sevilla.

Estación de servicio en Alicante.



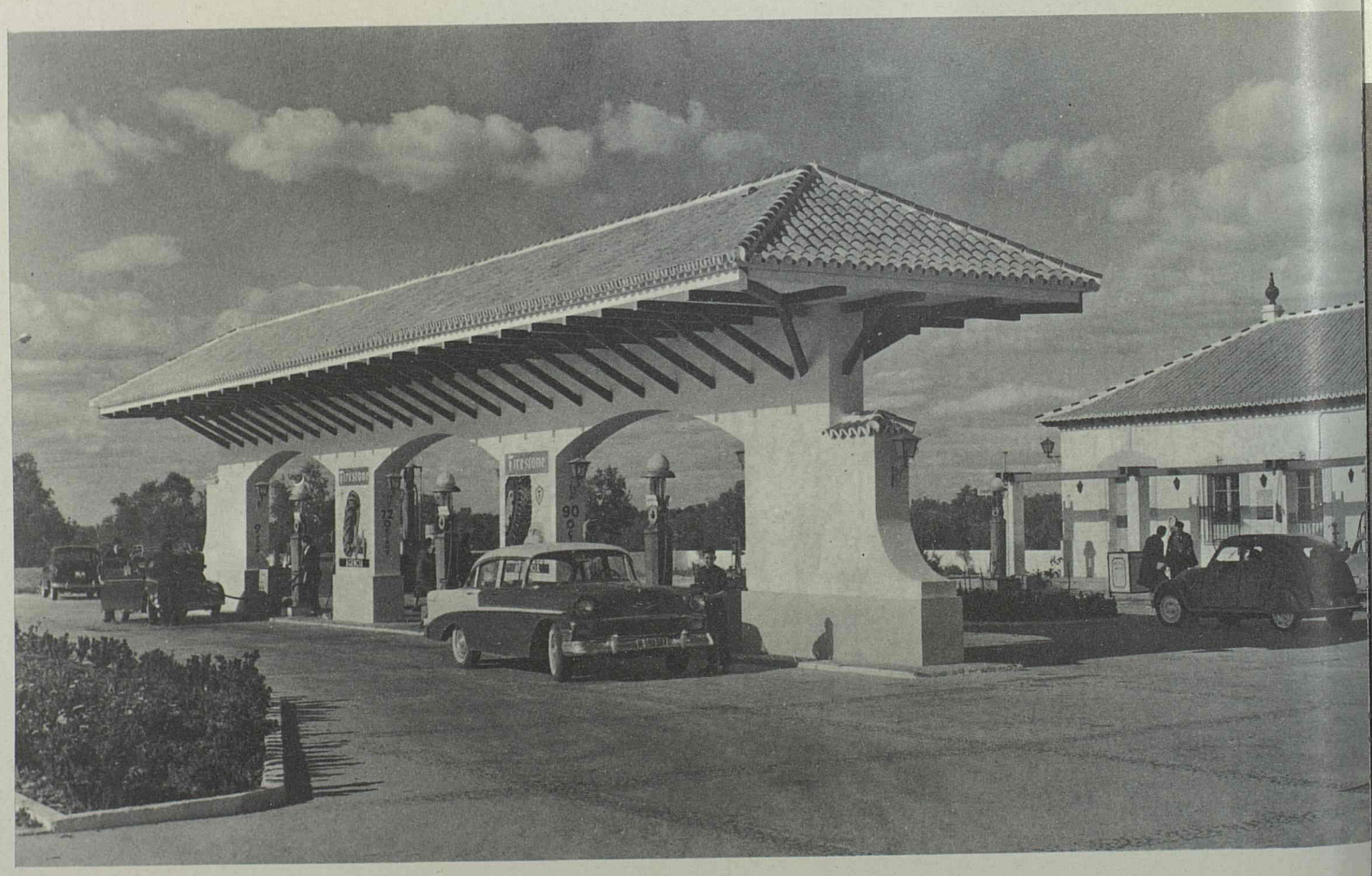
Estación en el Puente de los Franceses (Madrid)





Estación de servicio en Torremolinos.

Estación en Dos Hermanas.



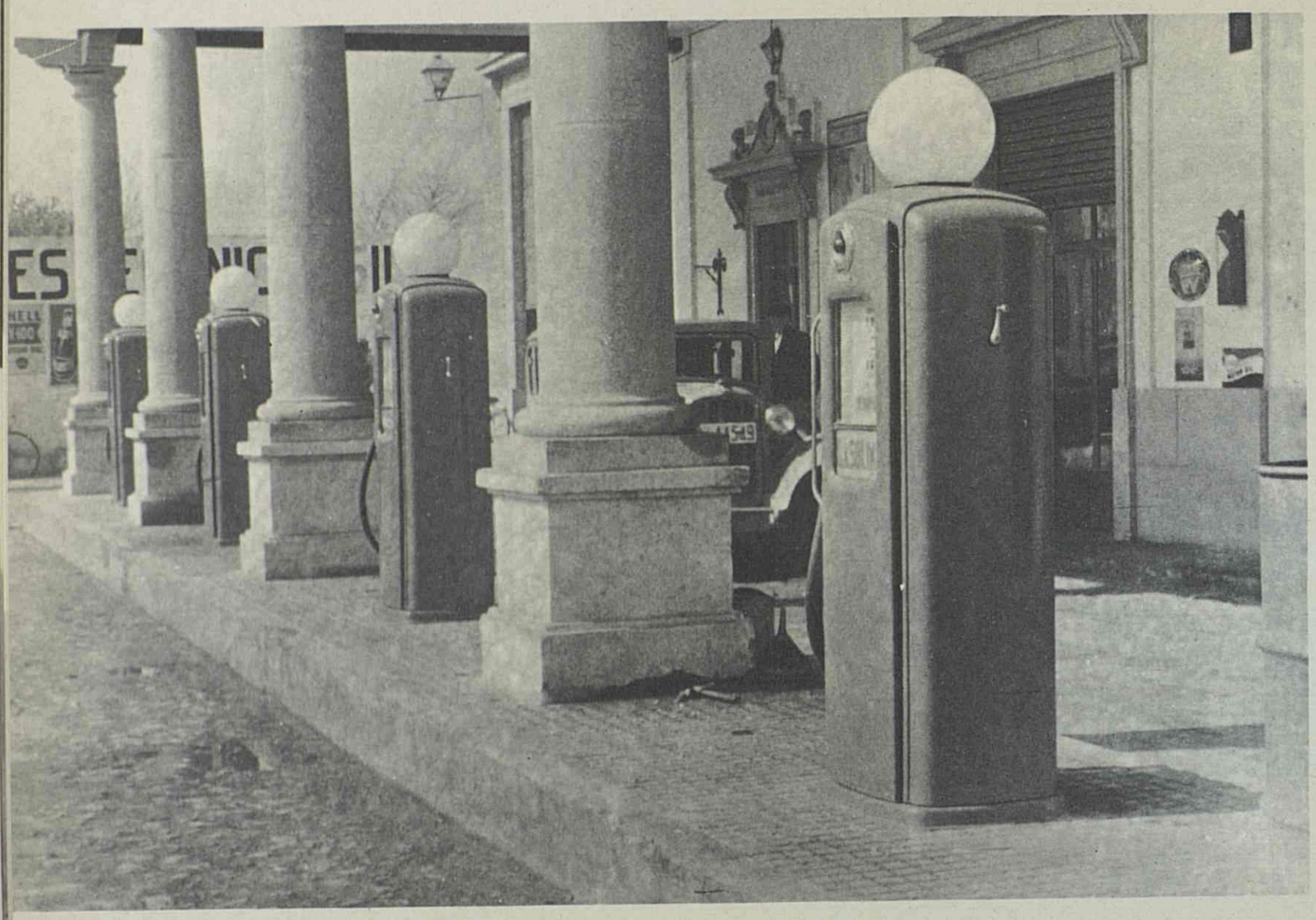
Dos estaciones de servicio madrileñas.



Bujaraloz (Zaragoza)



Almansa (Albacete)



Quintanar de la Orden (Toledo)

Estaciones de servicio en carretera.

San Sebastián.



Irún.

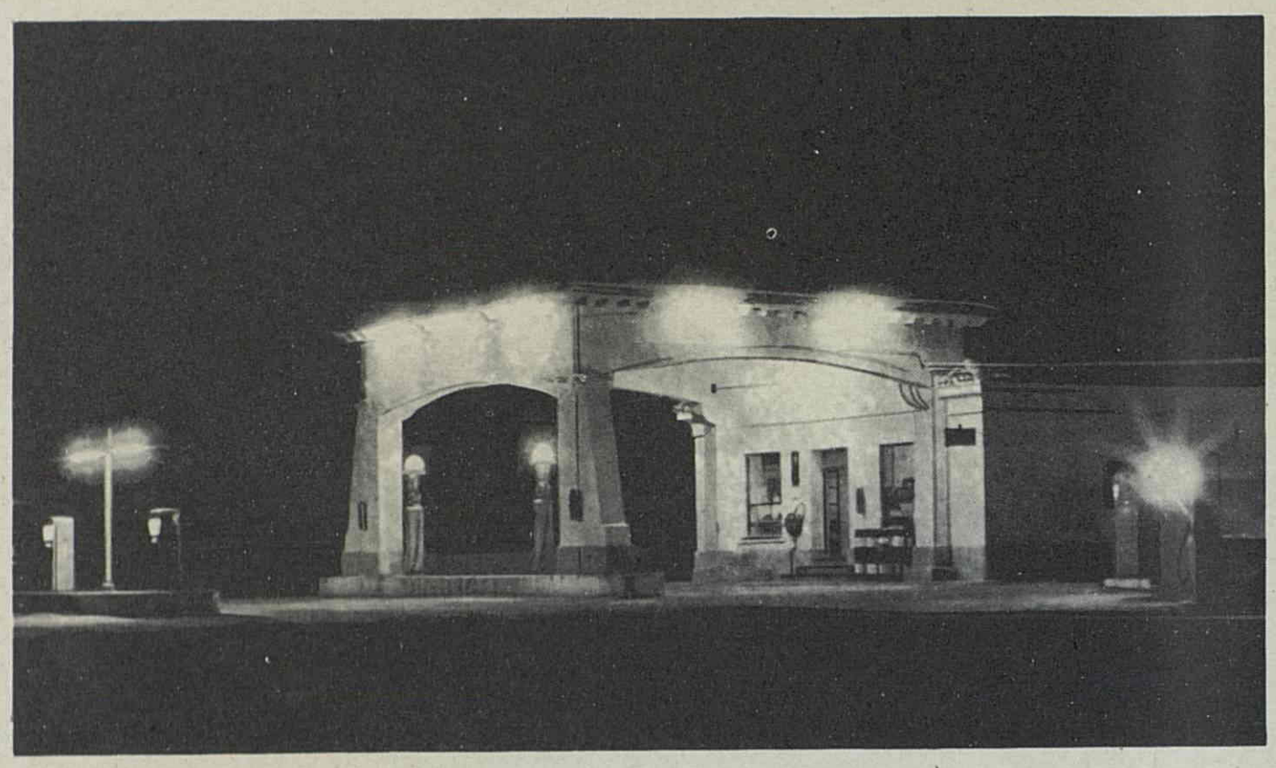



SANC





En Pancorbo (Burgos)

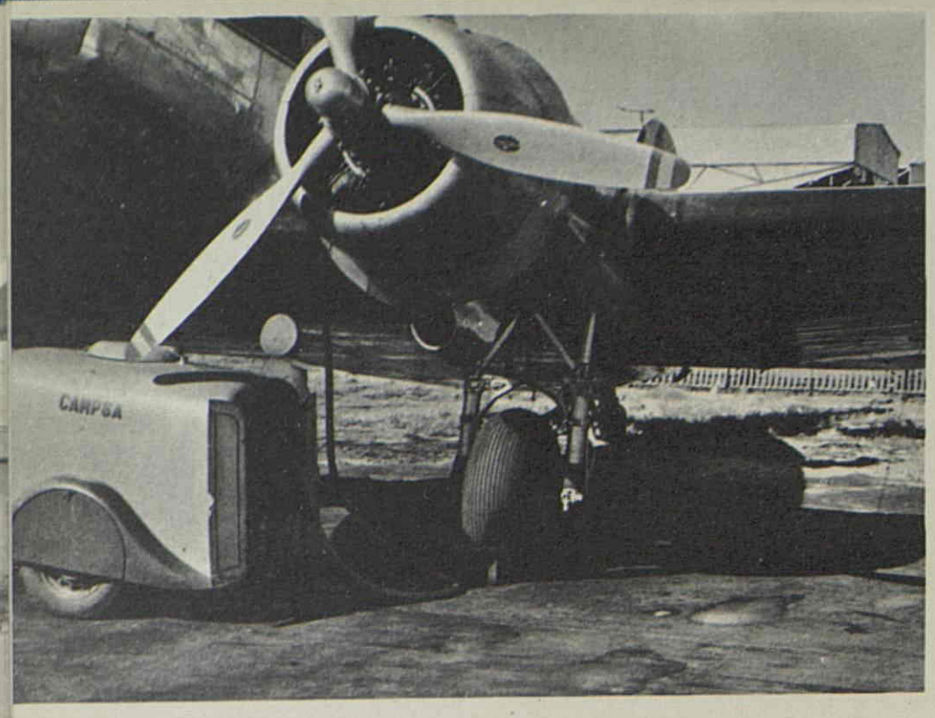


En Alcorcón (Madrid)



En Vich (Barcelona)


CAMPSA
IBERIA LINEAS AEREAS ESPAÑOLAS

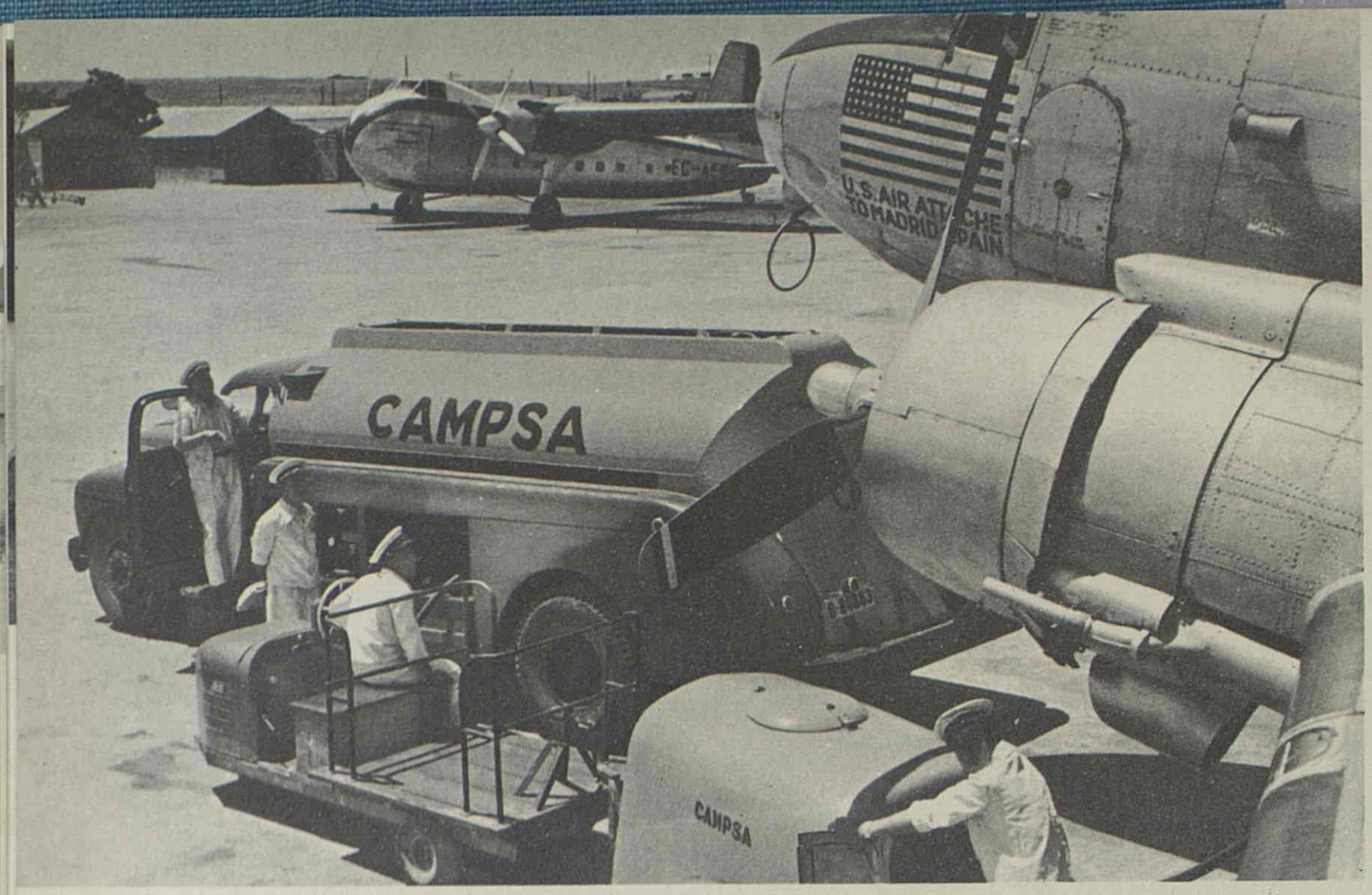


Carga de lubricante.

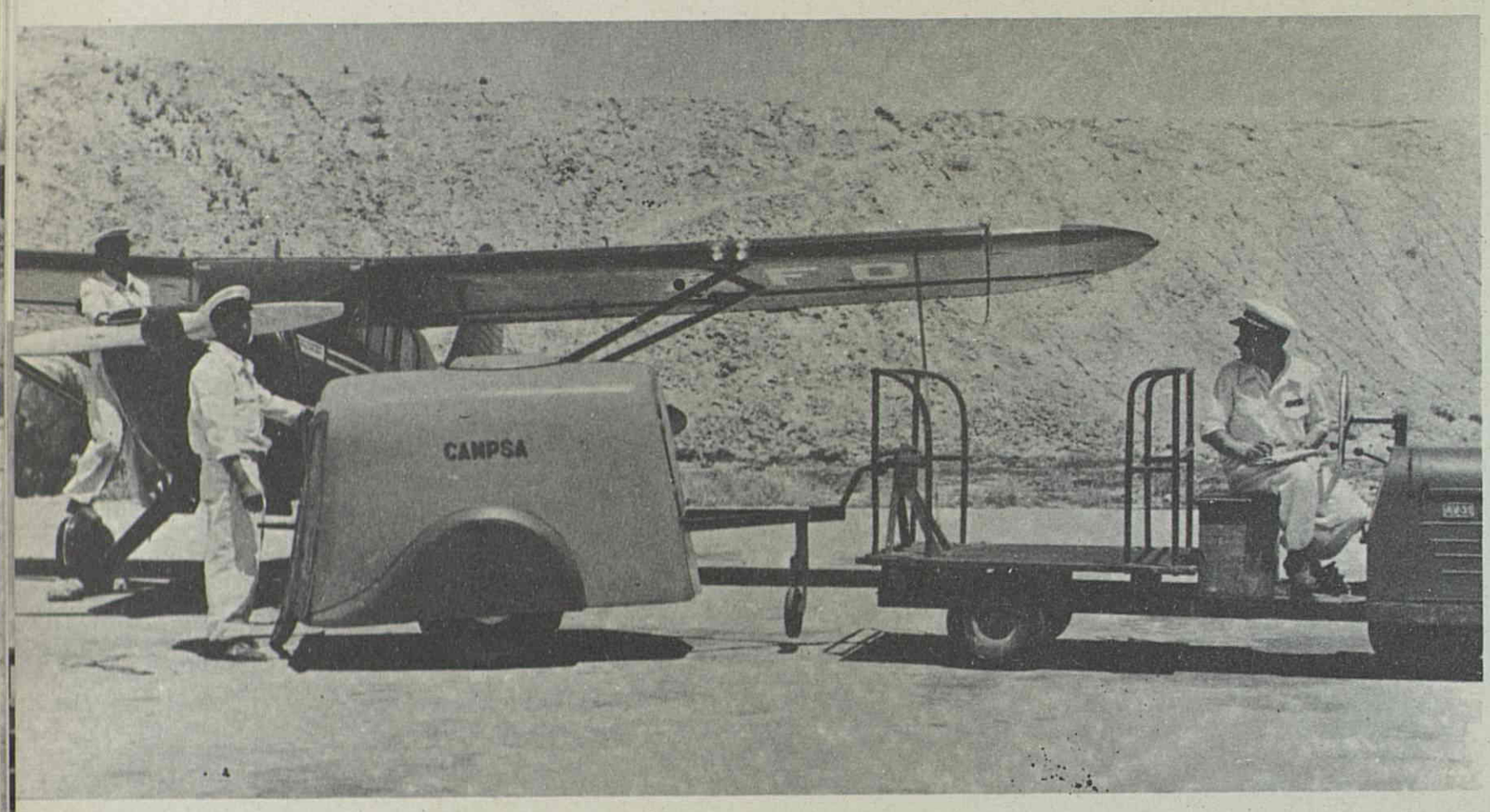


Unidades de aprovisionamiento de aviones en Barajas (Madrid)


Santa Maria
AIN
4550
3
Iberia
CAMP



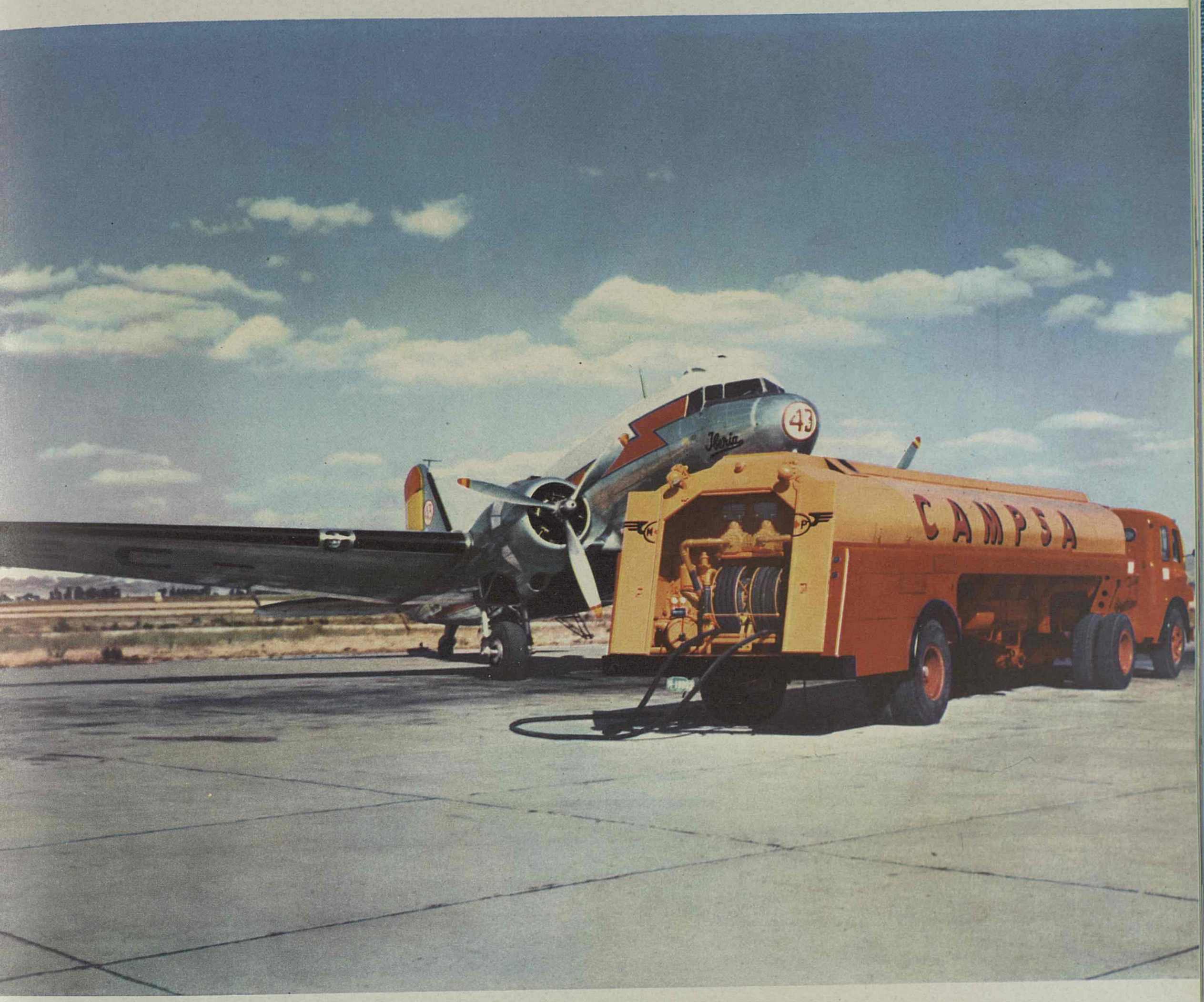
Suministro de aeronaves extranjeras de servicio oficial en Barajas.



Carga de una avioneta de turismo.



Aprovisionamiento de líneas aéreas extranjeras en Valencia.


43
Iberia
CAMPSA

INSTALACIONES EN FACTORIAS

CONSECUENCIA de la diversidad de Compañías antes existentes, las instalaciones se habían construído con arreglo a puntos de vista comerciales de cada una de ellas, sin obedecer, por tanto, a un plan de conjunto. Por esta razón se puso en evidencia desde el primer momento una gran desigualdad en las zonas de abastecimiento, pues mientras algunas estaban deficientemente atendidas, en otras, especialmente en las poblaciones más importantes, como Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao, Alicante, etc., tenían establecidas instalaciones todas o casi todas las Compañías, enfrentándose CAMPSA con el complicado problema de la unificación y reparto de instalaciones.

Fué preciso, por tanto, estudiar desde el principio una red nacional de instalaciones de abastecimiento y distribución, adecuada para las necesidades del consumo y prever además el ritmo de consumo de productos petrolíferos en un futuro más o menos inmediato.

Como consecuencia de este estudio general, se han construído de nueva planta las siguientes Factorías: Barcelona, Tarragona, Valencia, Málaga, Sevilla, Vigo, Pasajes y Gijón, unificando y acondicionando las de La Coruña, Santurce, Santander y Alicante, en las que, sin embargo, se han efectuado importantes obras, especialmente de ampliación de tancaje, renovación de tuberías de descarga e instalaciones de llene de vagones y camiones cisternas.

Por lo que se refiere a Subsidiarias, son completamente nuevas las de Orense, Santiago, Lugo, León, Zamora, Villafría (Burgos), Olarizu (Vitoria), Recajo (Logroño), Soria, Calatayud, Barbastro, Manresa, Celtra (Gerona), Castellón, Lorca, Zurgena, Albacete, Murcia, Granada, Córdoba, Jerez, Badajoz, Segovia, Guadalajara, Jaén, Talavera, Ciudad Real, Palencia, Salamanca, Valladolid y Zafra, donde o no existían instalaciones de recepción y almacenamiento de productos, o se trataba de depósitos insignificantes, carentes de elementos adecuados de almacenamiento y distribución. Se han construído asimismo las nuevas Subsidiarias de Toledo, Cuenca, Murcia, Teruel, Vich y Gerona, iniciándose la construcción en Mérida, Ponferrada, Pobla de Segur y ampliándose últimamente las de Cáceres y Madrid.

En los últimos años, y como consecuencia del incremento del consumo, se han transformado algunas Subsidiarias en Factorías, habiendo sido la primera, la de Huelva. La instalación de Almería que primitivamente fué una Factoría receptora, reducida a Subsidiaria en 1939, como consecuencia de la casi total destrucción

de la instalación por los bombardeos durante la guerra, se ha convertido de nuevo en Factoría receptora sobre nuevos terrenos adquiridos.

Se ha realizado también la conversión de la Subsidiaria de Puntales en nueva Factoría receptora de Cádiz, ampliándose convenientemente la instalación primitiva y, por último, se ha comenzado igualmente la construcción de las nuevas Factorías de Algeciras y Mahón, y se han iniciado las de Castellón y Escombreras.

Muchas de las citadas instalaciones sufrieron grandes daños durante nuestra guerra de Liberación, habiendo tenido que ser reconstruídas en todo o en parte, en especial las que quedaron situadas en la denominada Zona roja, y sobre todo las Factorías costeras del Mediterráneo.

Como resumen, en 1928, la superficie total de las instalaciones era de 812.435 metros cuadrados y en 1957 la superficie alcanza 1.927.294 m^2.

TUBERIAS DE DESCARGA

La longitud de las tuberías varía, de 300 metros (tubería de Santander, Puerto Franco, que es la más corta de España) hasta 4.500 (tubería de Factoría de Gijón que es la de mayor recorrido).

Desde 1928 se han instalado gran número de tuberías de descarga, aparte de la renovación y reparación de las existentes en aquella fecha. De la labor efectuada da fe la consideración de que en 1 de enero de 1928 la longitud total de tuberías de descarga instaladas en España era de 22.290 metros, siendo hoy día de 55.735 metros, lo que representa un aumento de un 150 por 100 que constituye una considerable mejora en este aspecto.

TANQUES DE ALMACENAMIENTO Y SERVICIO

Se ha dedicado desde el principio atención a la ampliación de las capacidades de almacenamiento con los satisfactorios resultados que se ponen de manifiesto en el diagrama correspondiente y en el que puede comprobarse que, siendo el tancaje total en 1 de enero de 1928, en todas las instalaciones incautadas por la Compañía de 181.886 m^3 se alcanzó en el año 1936 la cifra de 538.758 m^3 en tanques, gran parte de los cuales fueron destruídos durante la guerra civil española, por lo que en 1 de enero de 1939 la capacidad de almacenamiento se había reducido a 349.892 m^3.

Desde el momento mismo que terminó la guerra, la CAMPSA volvió a laborar intensamente para el aumento del tancaje, pudiéndose disponer en la actualidad de 1.087.844 m^3.

En 1957 se llevó a cabo un amplio estudio de capacidades de almacenamiento y,



- Refinería
- Factoría
- Subsidiaria

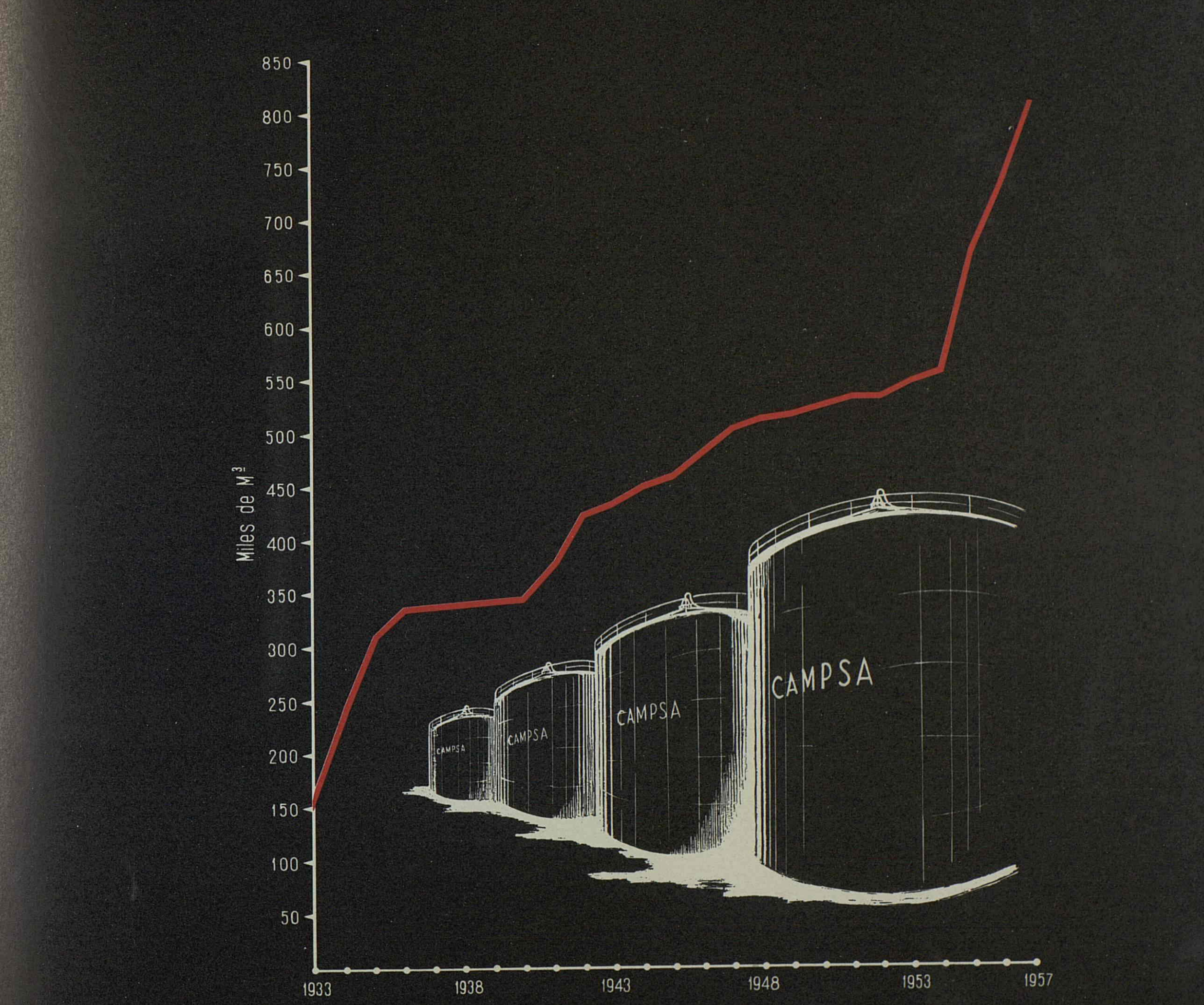
Descarga de buques tanques
" en envasado

red de instalaciones

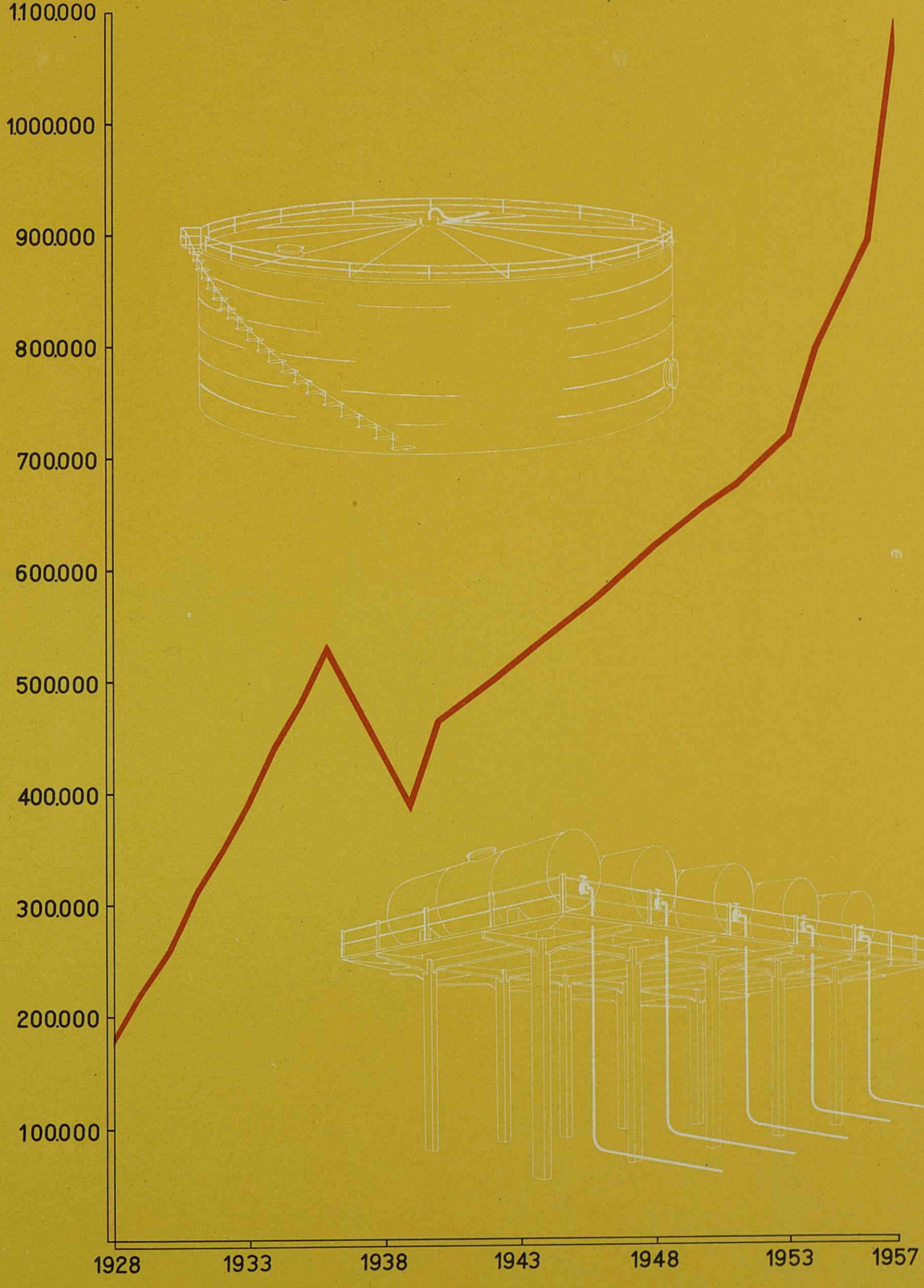


tubería de descarga

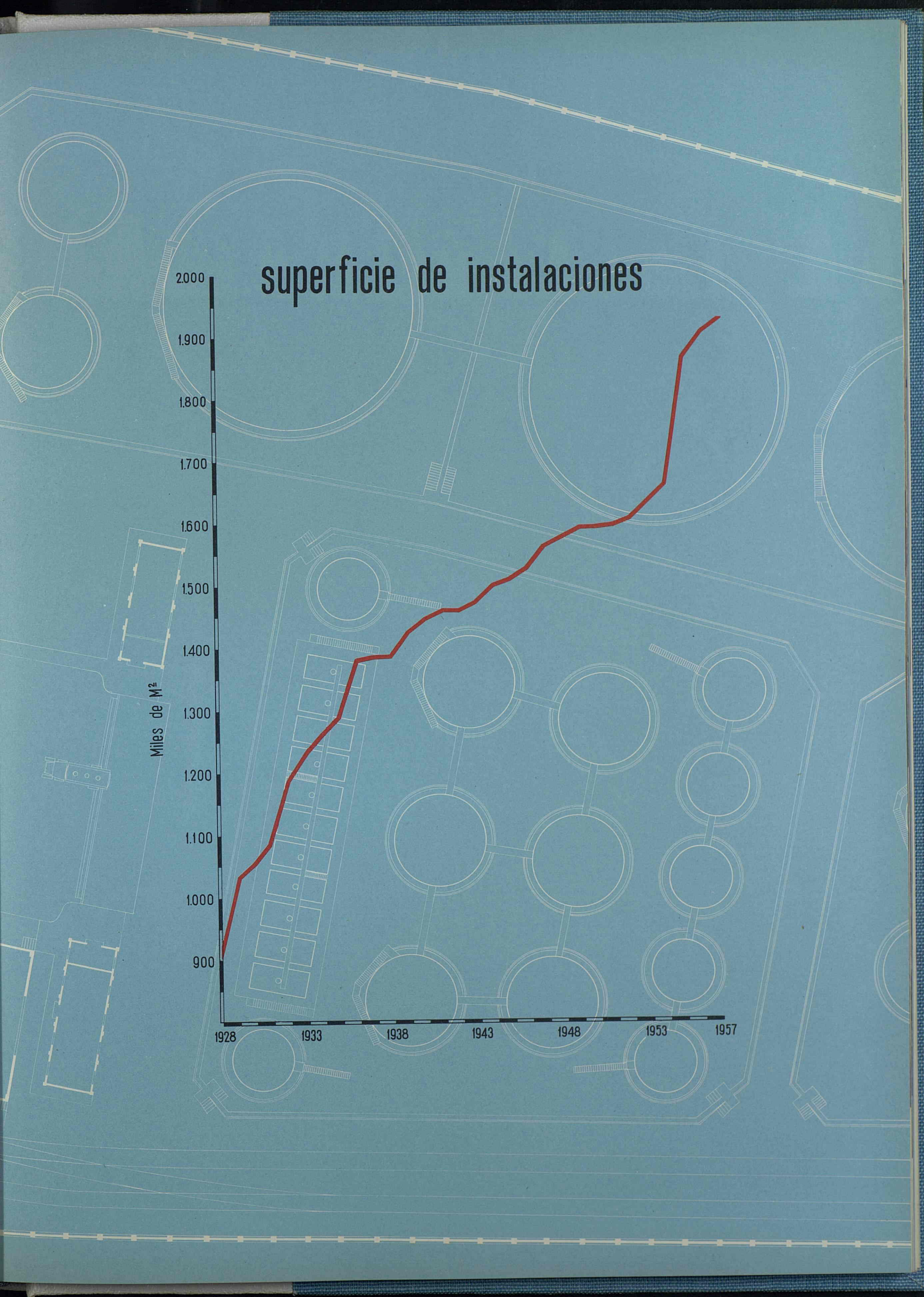
tanques instalados



capacidad de almacenamiento



superficie de instalaciones



fué aprobado un plan trienal por el que se alcanzará la cifra de 1.796.354 m³ de capacidad de almacenaje.

APARTADEROS DE FERROCARRIL

En 1928 existían en todas las instalaciones de la Compañía 2.769 metros de vías apartaderos, cifra que se ha elevado hoy á 17.547 metros, significando una mejora muy estimable teniendo en cuenta además las dificultades que a partir de 1940 ha sido necesario vencer para la construcción de estos apartaderos, principalmente por la falta de carril.

Para el movimiento de los vagones-cisterna y plataformas de ferrocarril, se cuenta en las Factorías con tractores del tipo Fordson, sobre bandajes de goma, salvo en Sevilla y Tarragona, en las que por las condiciones del terreno ha sido preciso utilizar locomóviles diesel sobre railes en vía ancho normal.

MOTORES, BOMBAS Y CALDERAS

A continuación y para destacar el importante aumento que la CAMPSA ha logrado en la mejora de sus instalaciones, se incluye un pequeño cuadro que recoge la comparación entre los principales elementos de máquinas de las instalaciones de la CAMPSA en 1928 y 1957:

			1928	1957
Calderas		Número	20	74
		Superf. calefacción en m²	1.271	3.738
Bombas		Número	120	615
		Caudal en m³/h.	4.340	26.687
Motores	Eléctricos	Número	79	707
		Potencia en HP.	461	3.986
	Explosión	Número	20	78
		Potencia en HP.	329	679

La superficie ocupada por los talleres de reparación en 1928 era de 1.103 metros cuadrados. Hoy día ocupan una extensión de 12.330 m², lo que representa un aumento de 11.227 m². Cifra con la que se evidencia la mejora introducida en las instalaciones de la Compañía, en este aspecto de la explotación.

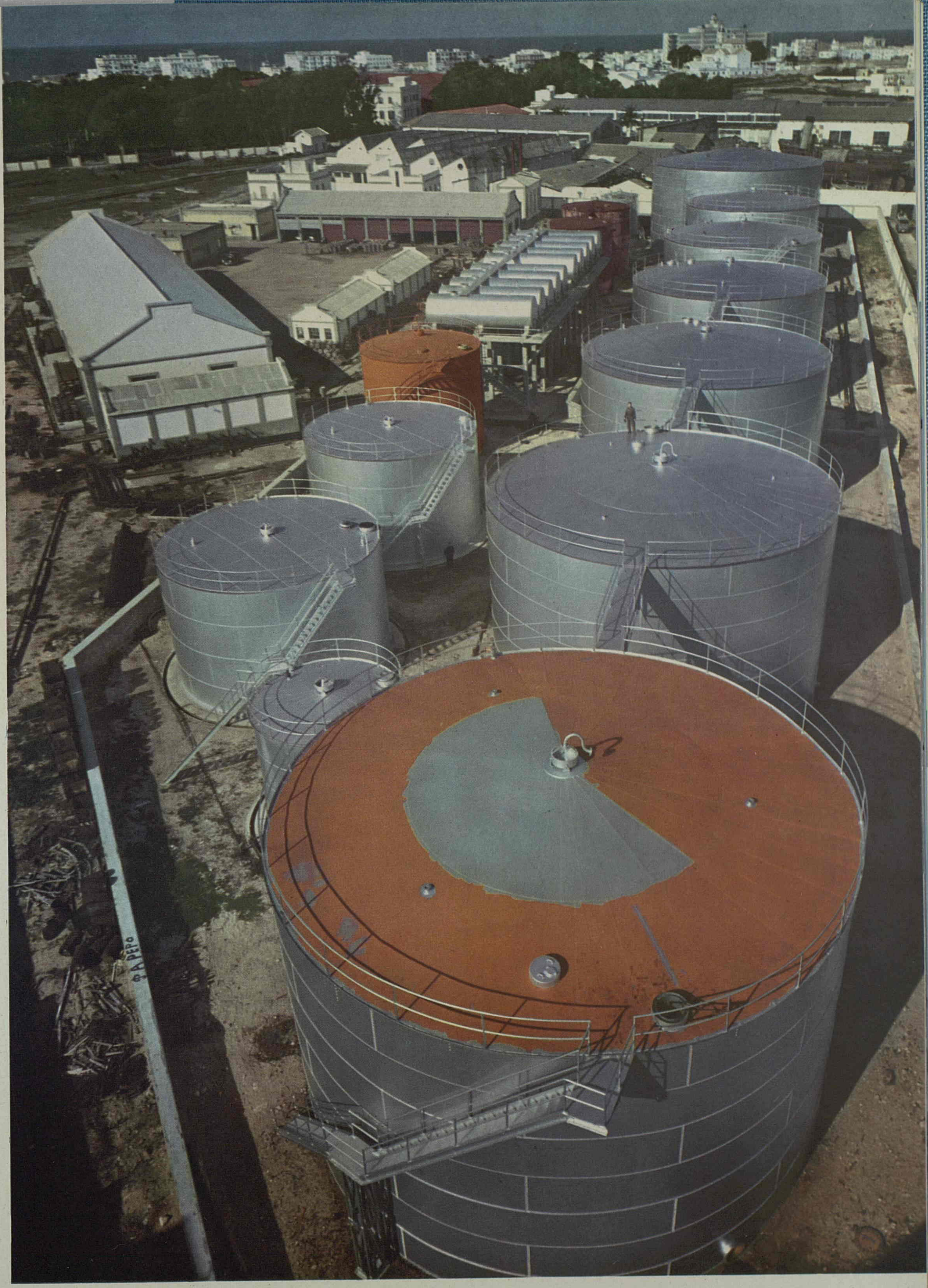
ALMACENES DE PRODUCTOS Y MATERIALES

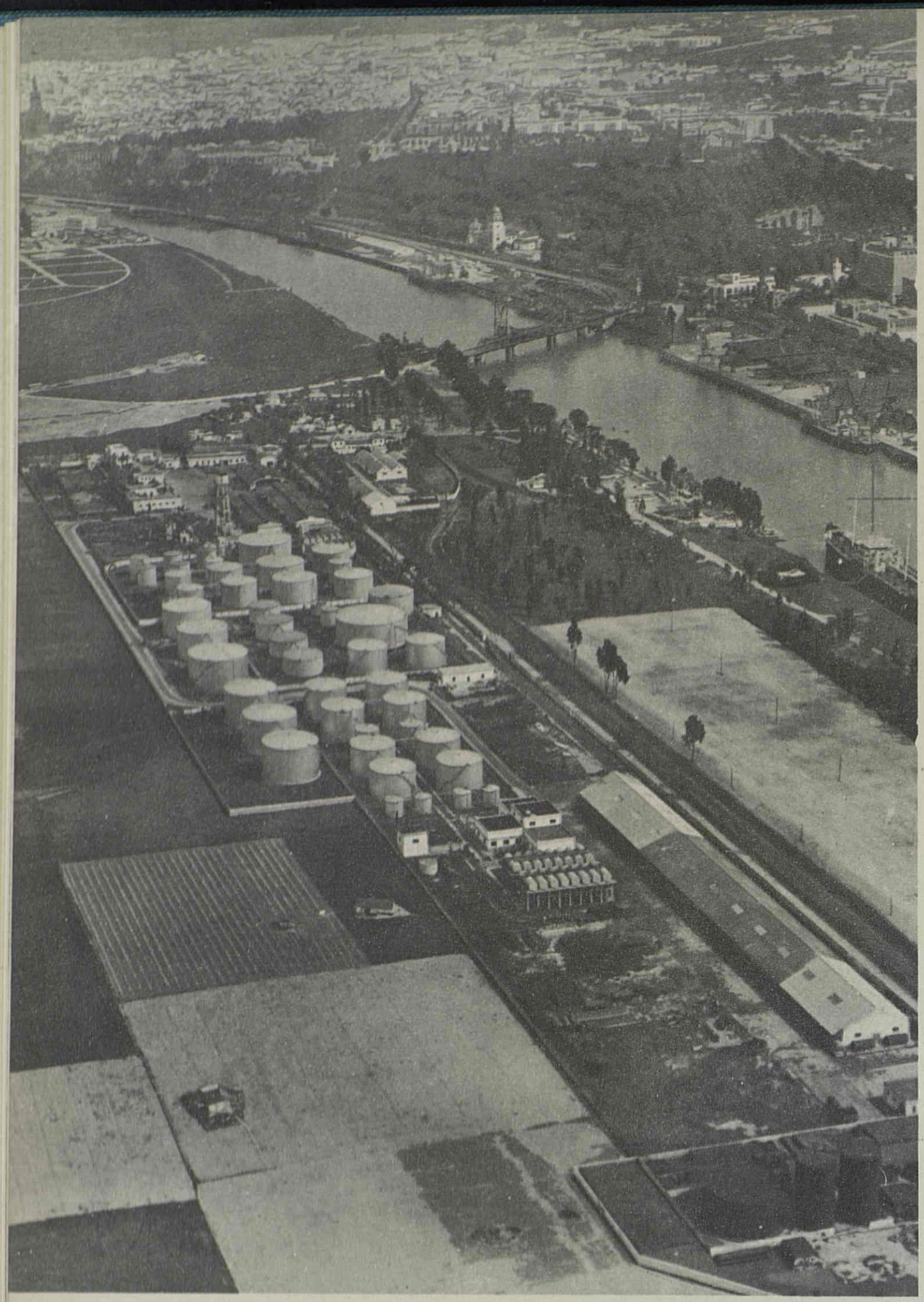
La superficie de estos almacenes que en 1928 era solamente de 43.281 m², alcanza en la actualidad 71.107 m², que representa un aumento del 64,29 por 100 de la primitiva superficie de almacenes.

INSTALACIONES DE ETILADO

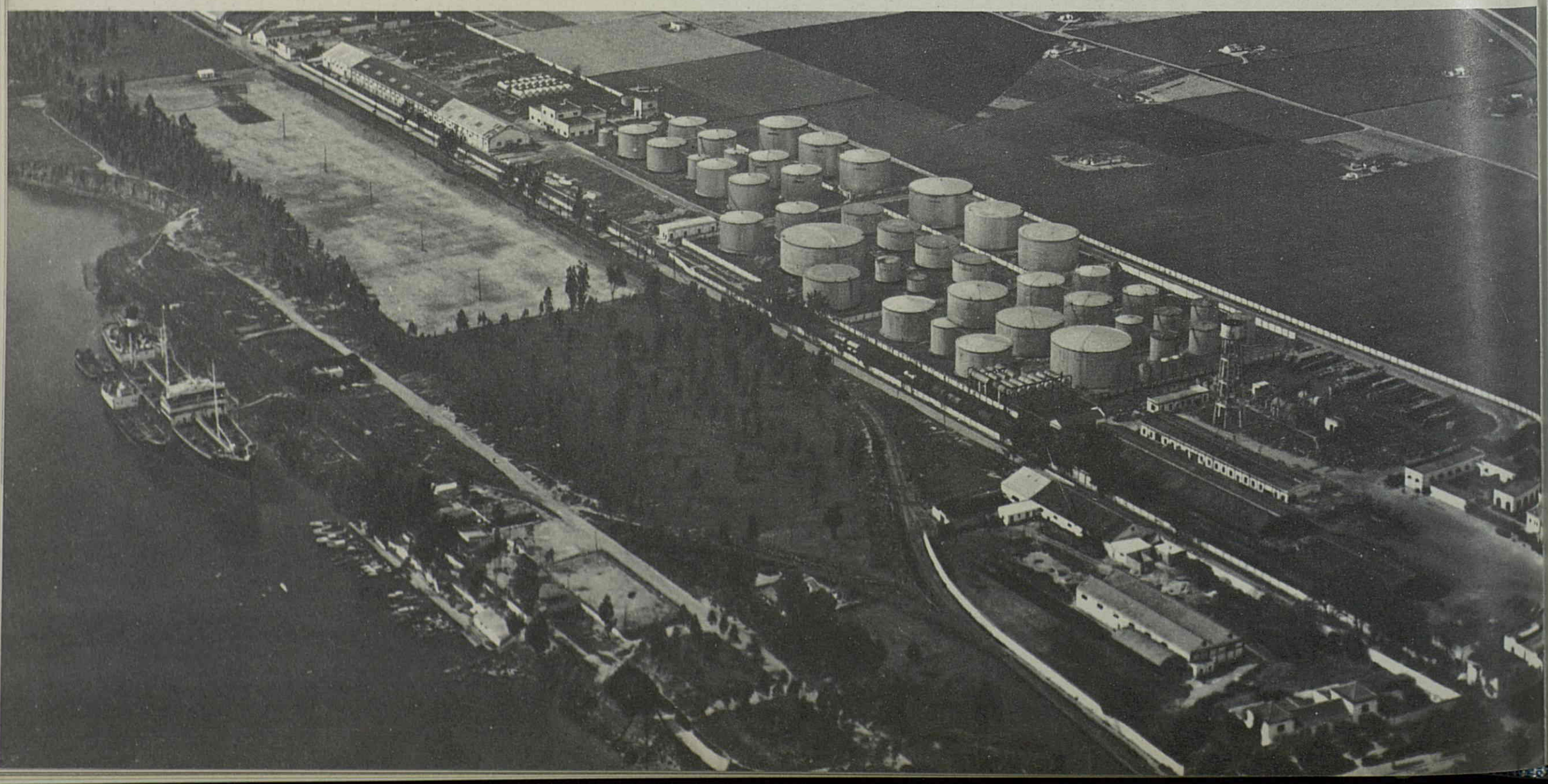
La CAMPSA posee cuatro plantas de etilado, situadas en sus Factorías de Barcelona, Bilbao, Sevilla y Alicante, debidamente acondicionadas, según las normas de The Associated Ethyl Company Ltd.

A pesar de la gran cantidad de gasolinas etiladas preparadas en estas plantas, durante más de doce años, no se ha registrado un solo accidente de mayor o menor gravedad en las mismas, debido a la gran vigilancia y especiales precauciones observadas, así como los reconocimientos médicos periódicos del personal empleado en dichas operaciones.





Vistas aéreas
de la factoría de Sevilla.



Vista parcial del patio de carga en la factoría de Sevilla.

Vista general del tancaje de almacenamiento en Sevilla.

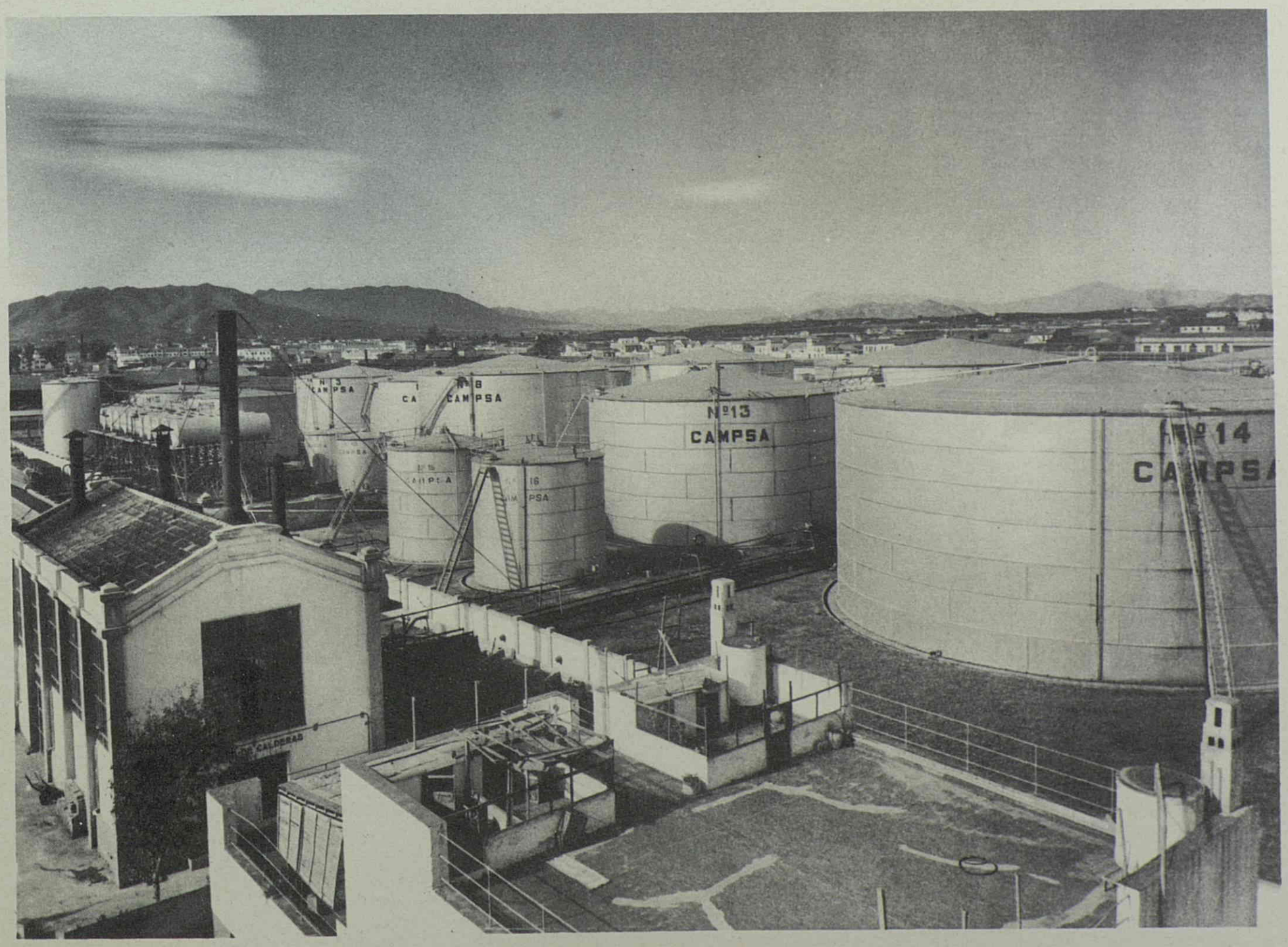
La factoría de Huelva y su muelle de carga.

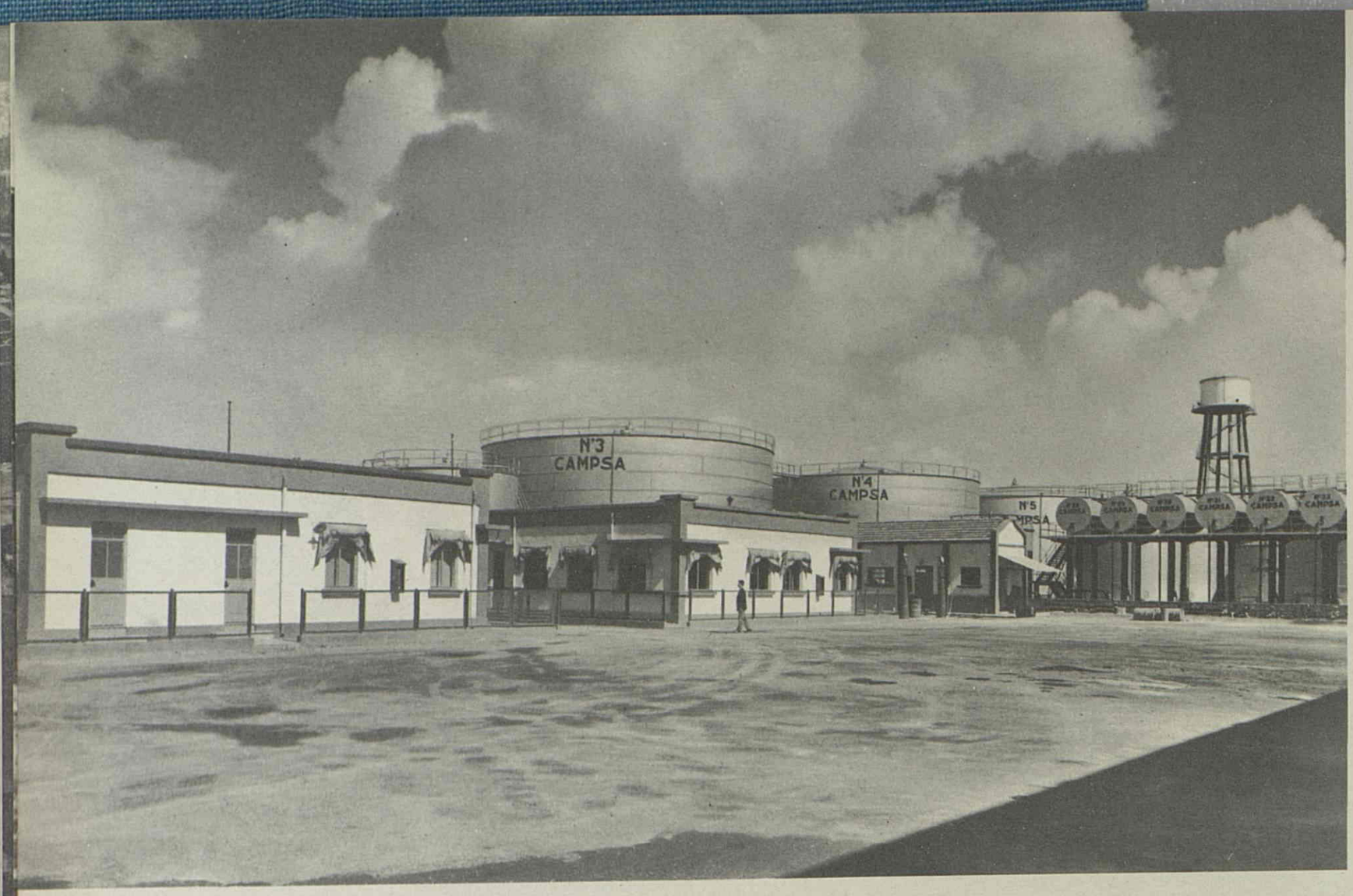
Vista aérea de la factoría y la capital al fondo.



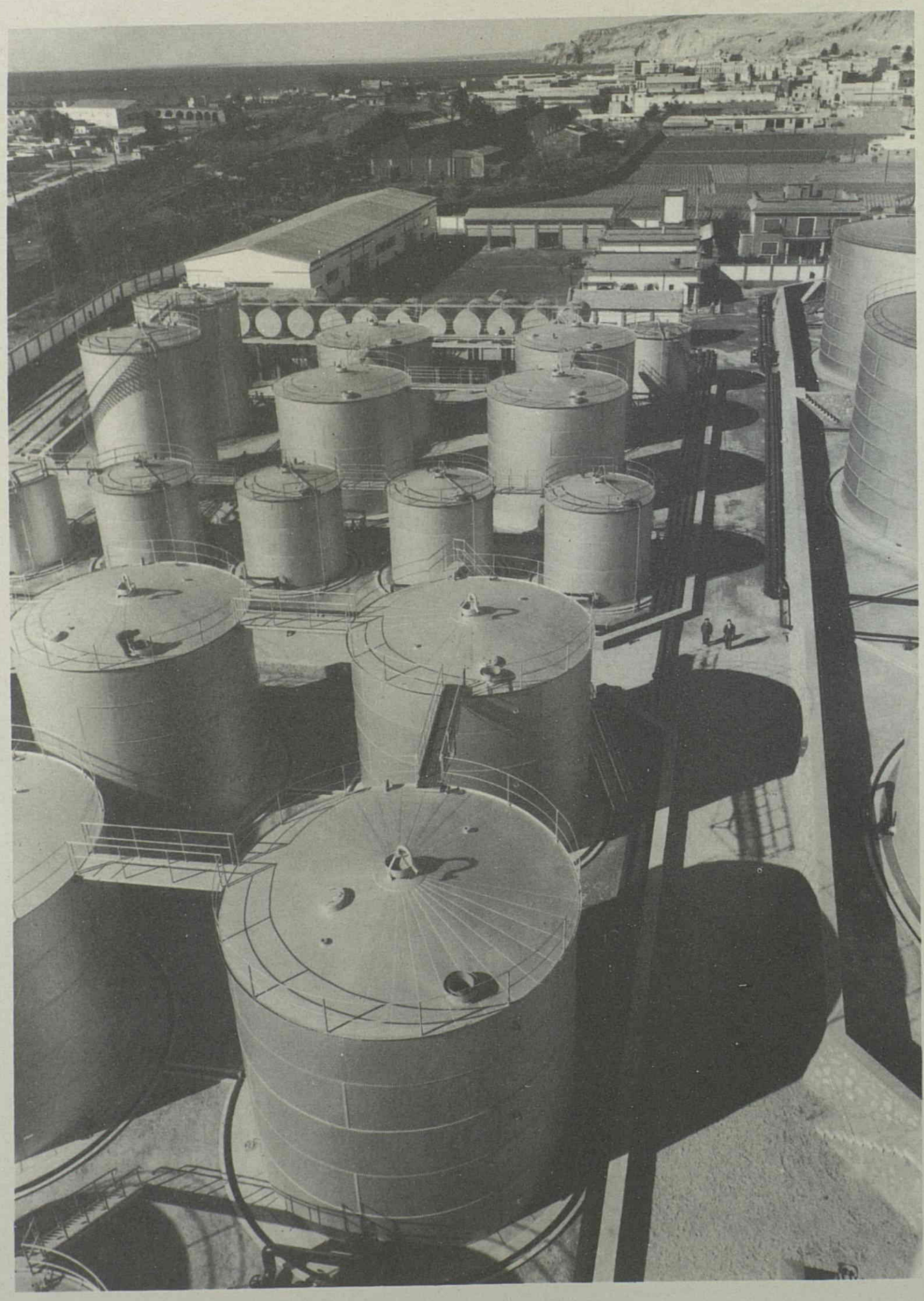
Vista general del patio de la factoría de Málaga.

Tanques de almacenamiento en la misma dependencia.



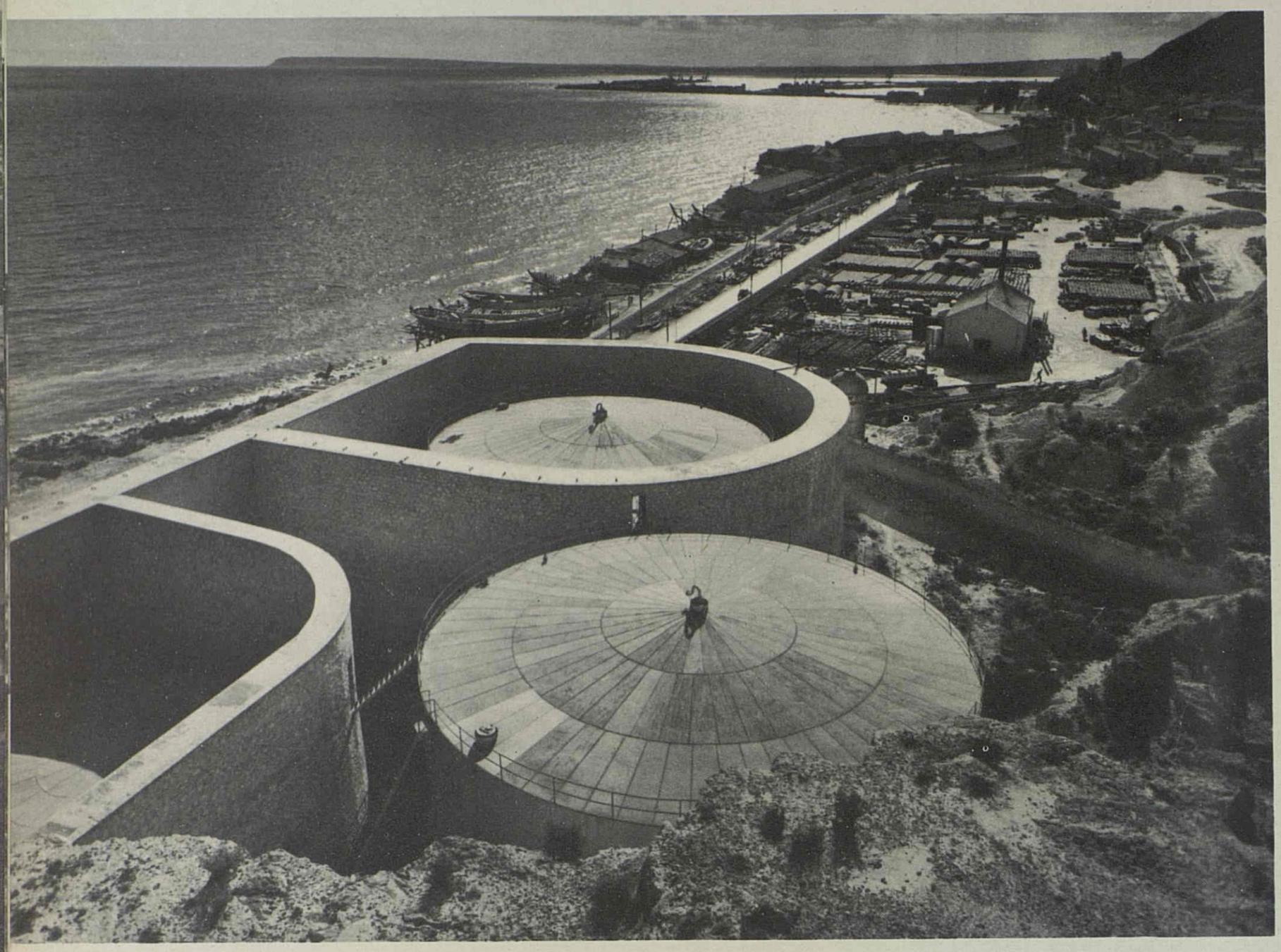


Vista parcial
del patio de la factoría
de Almería.



Tanques en la factoría.


Nº 15
CAMPSA
Nº 16
CAMPSA
Nº 17
CAMPSA
Nº 18
CAMPSA
Nº 19
AMPSA
CAMPSA



Una vista parcial
de la factoría de Alicante.

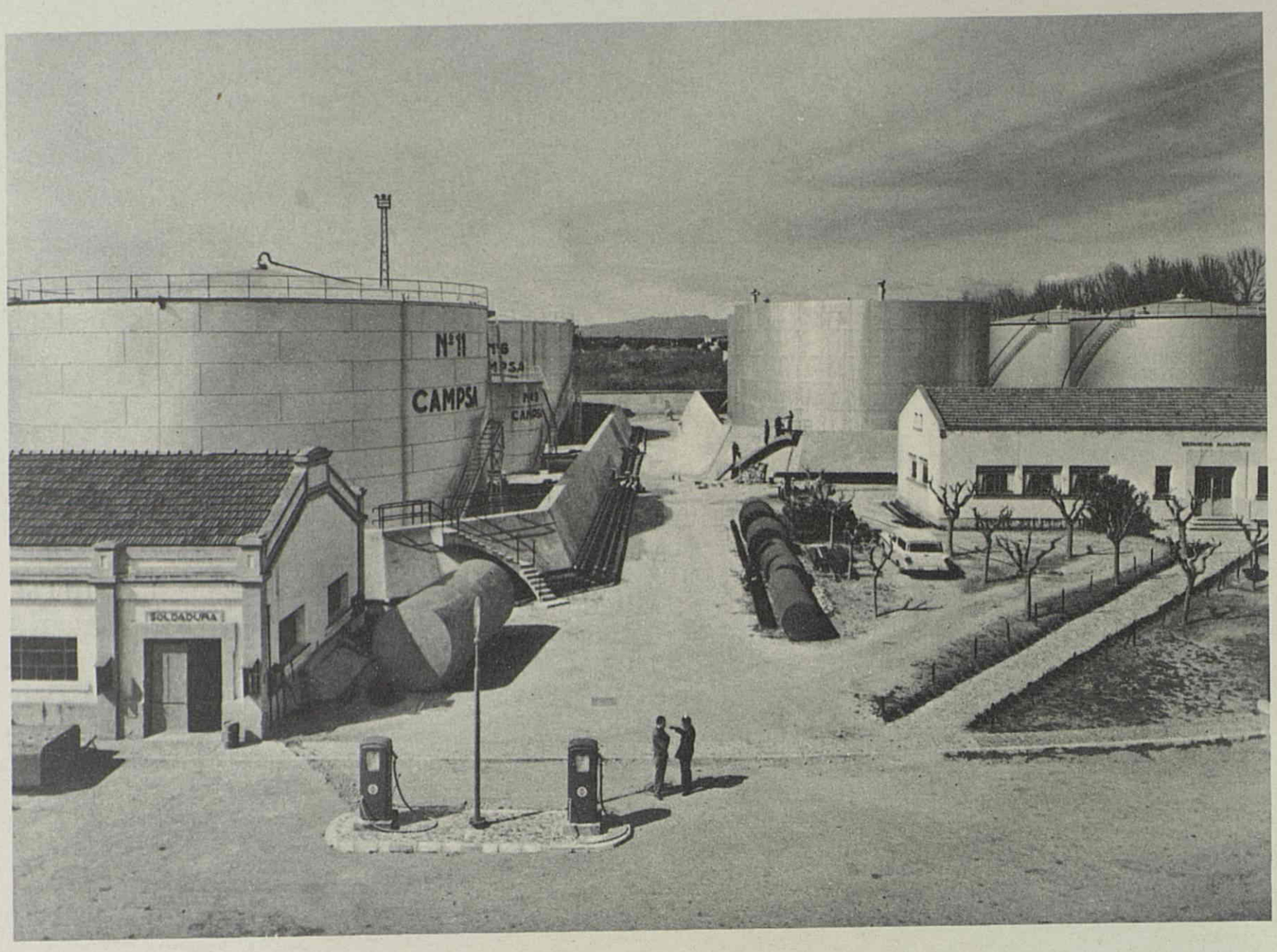


Galería de instalaciones
subterráneas en Alicante.

Una vista de la factoría de Valencia.



Patio de carga y castillete de tanques.



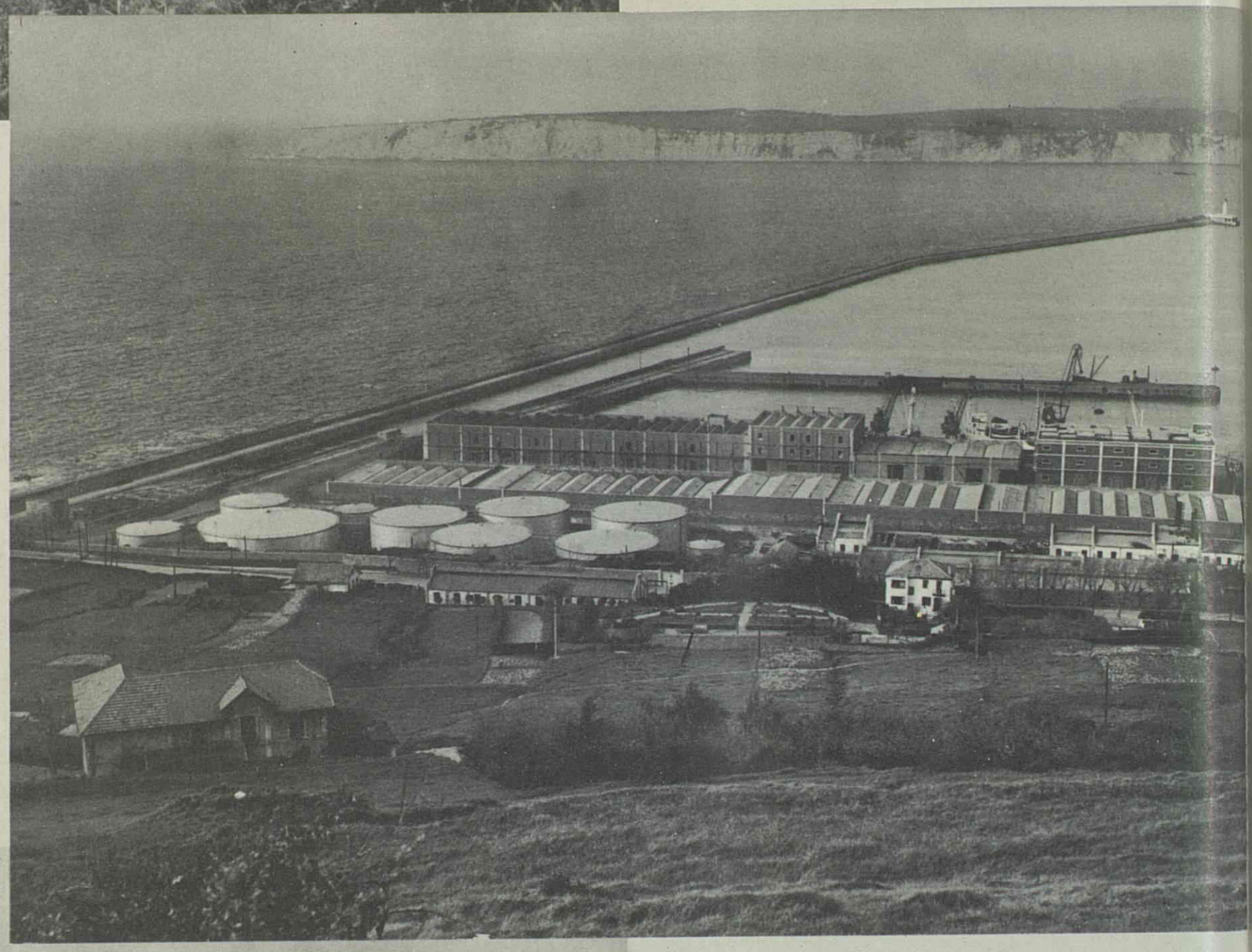
Dos vistas de la factoría de Tarragona.

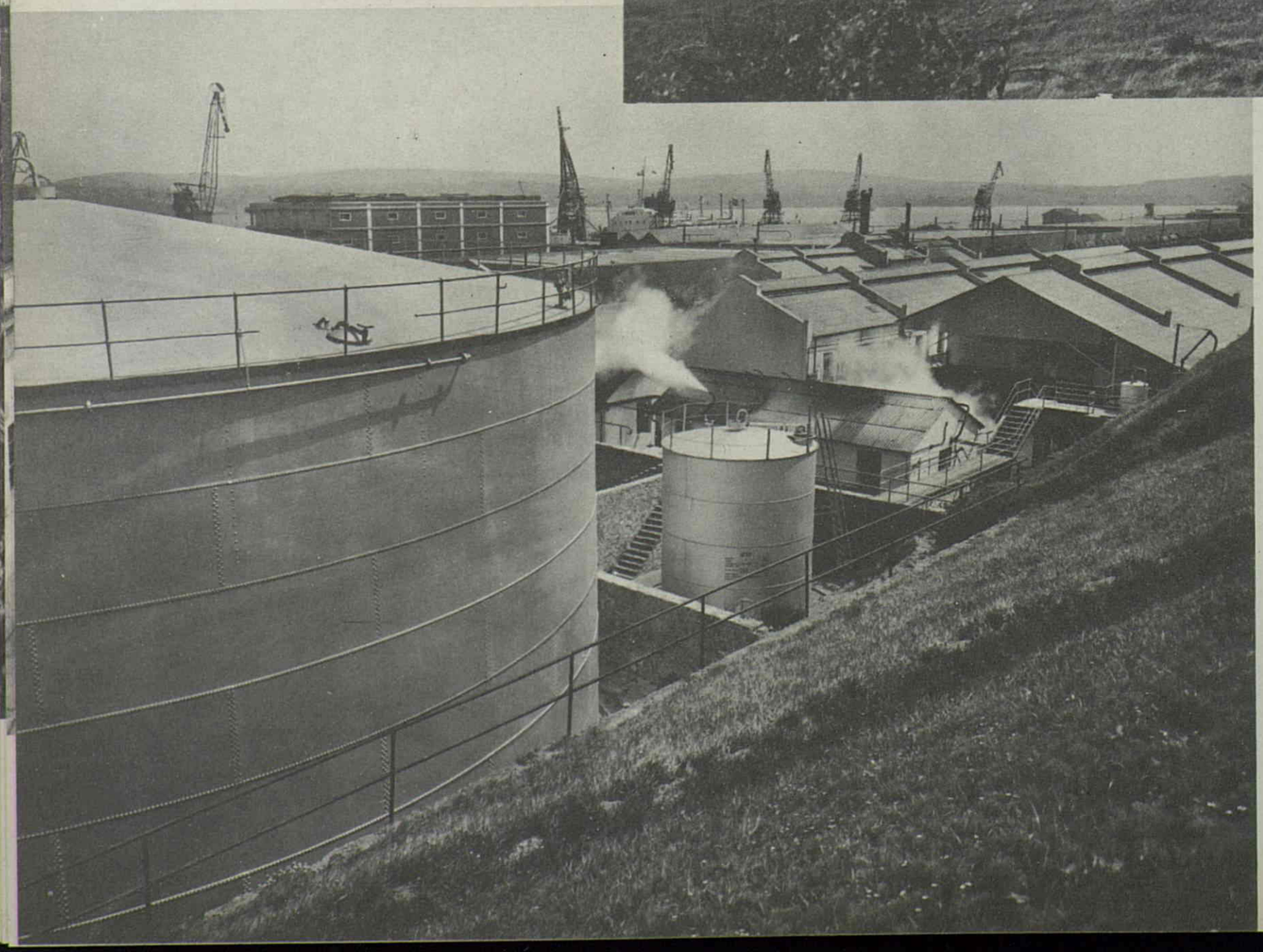




Vista general en Morrot (Barcelona).

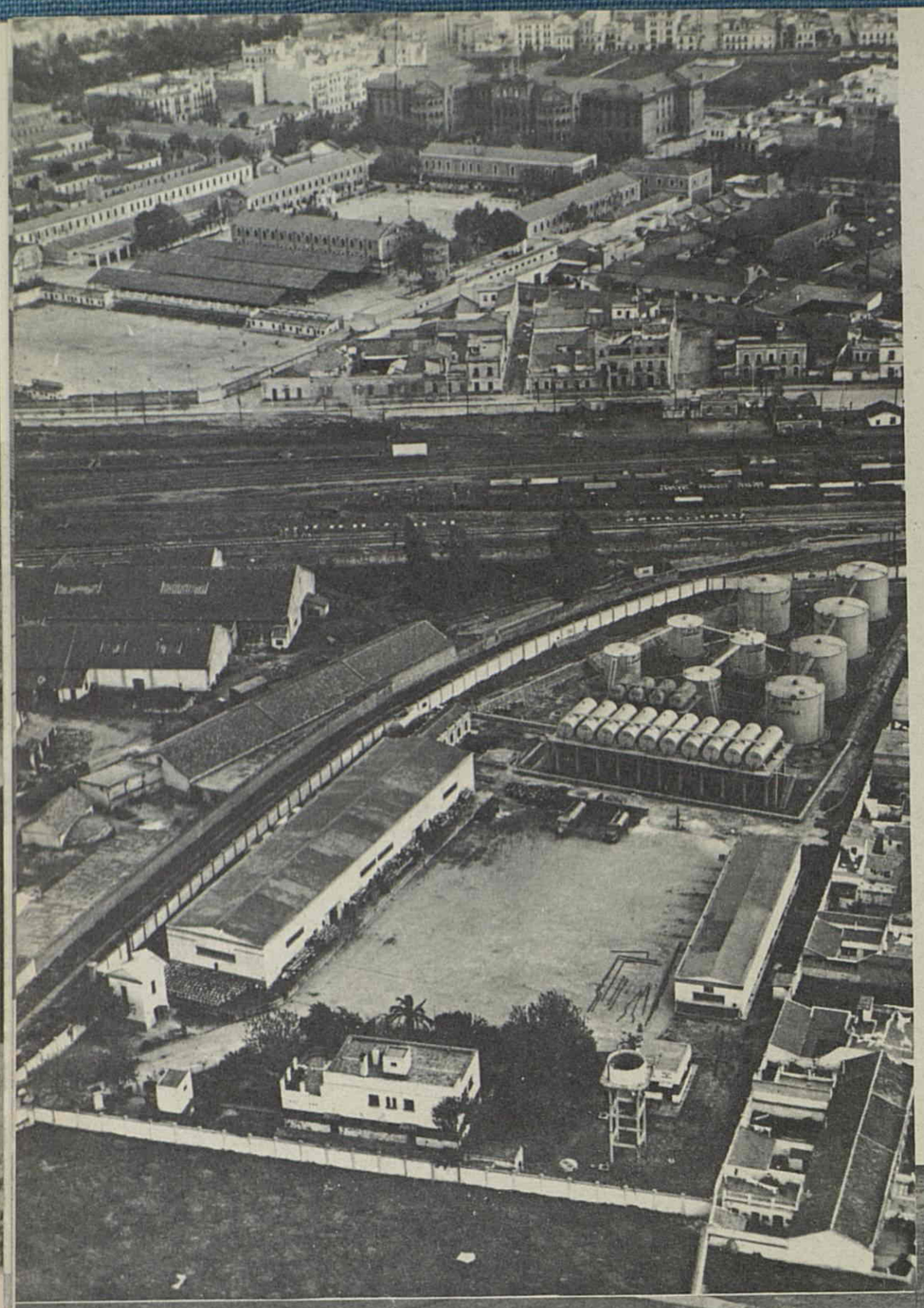






Tres vistas
de la factoría
de Santurce (Bilbao).


CAMPSA
CAMPSA
CAMPSA
CAMPSA
CAMPSA

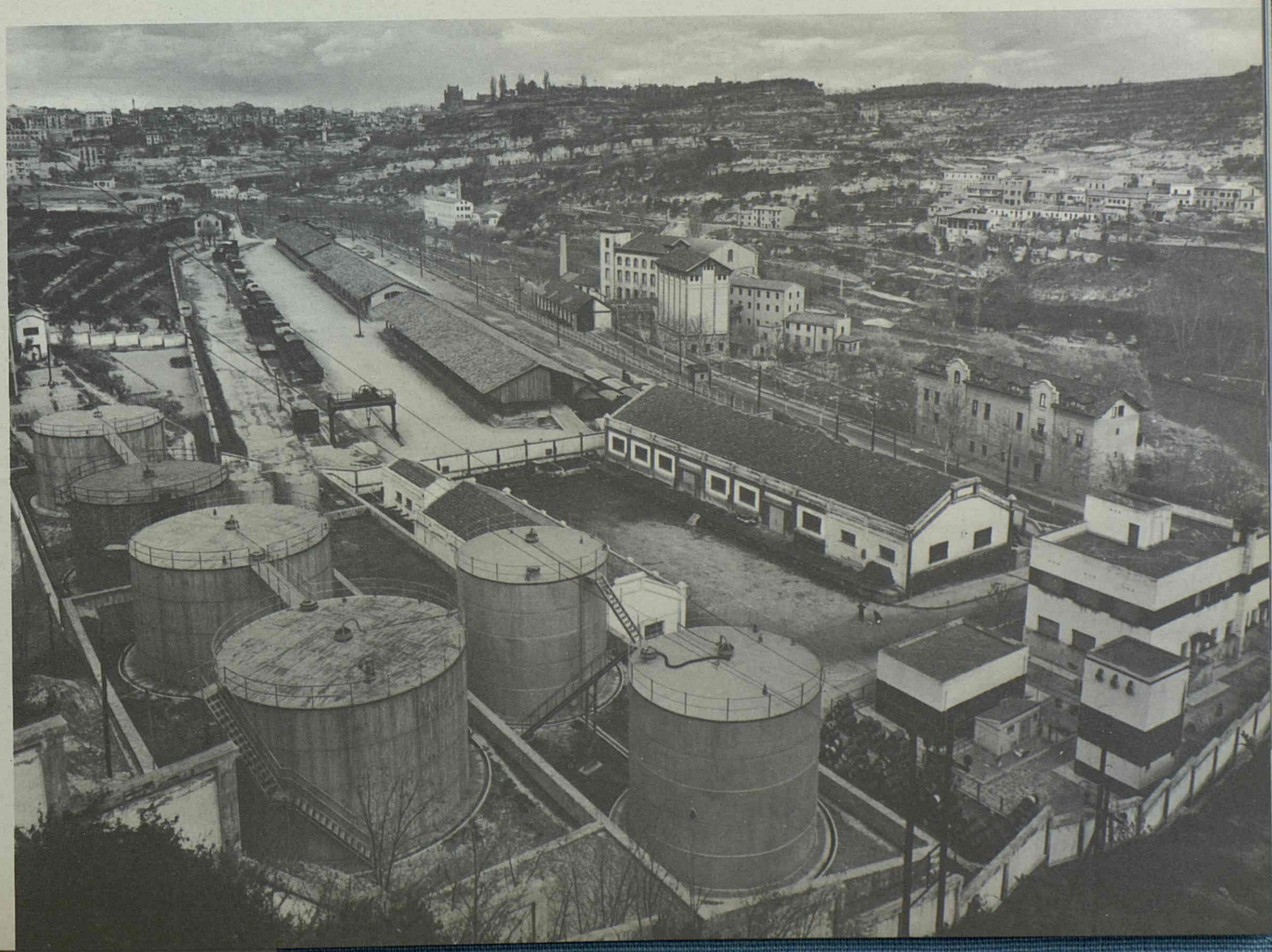


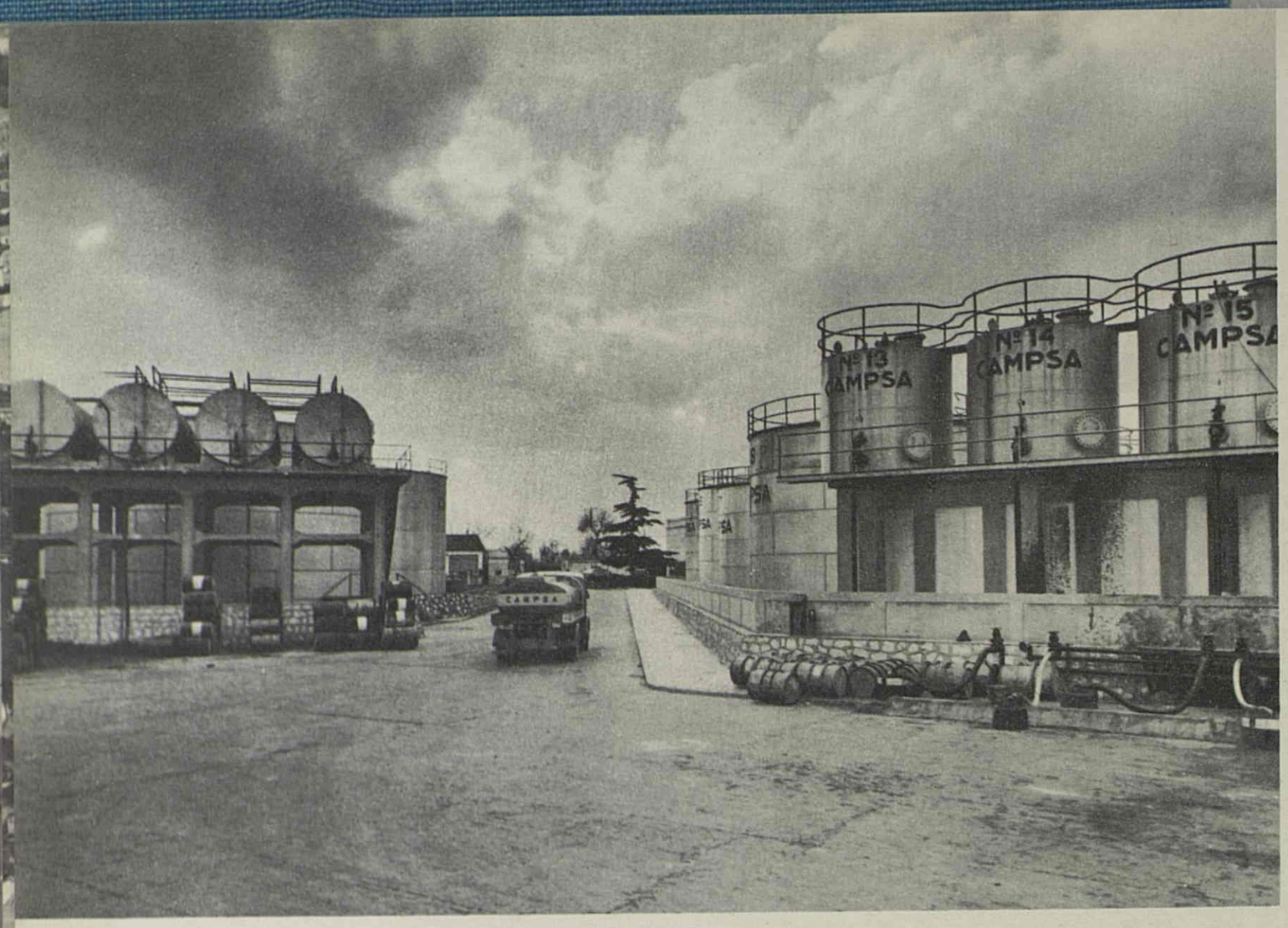
Dos vistas aéreas de la subsidiaria de Córdoba.



Linares y la subsidiaria
CAMPSA en primer término.

Manresa y su subsidiaria.





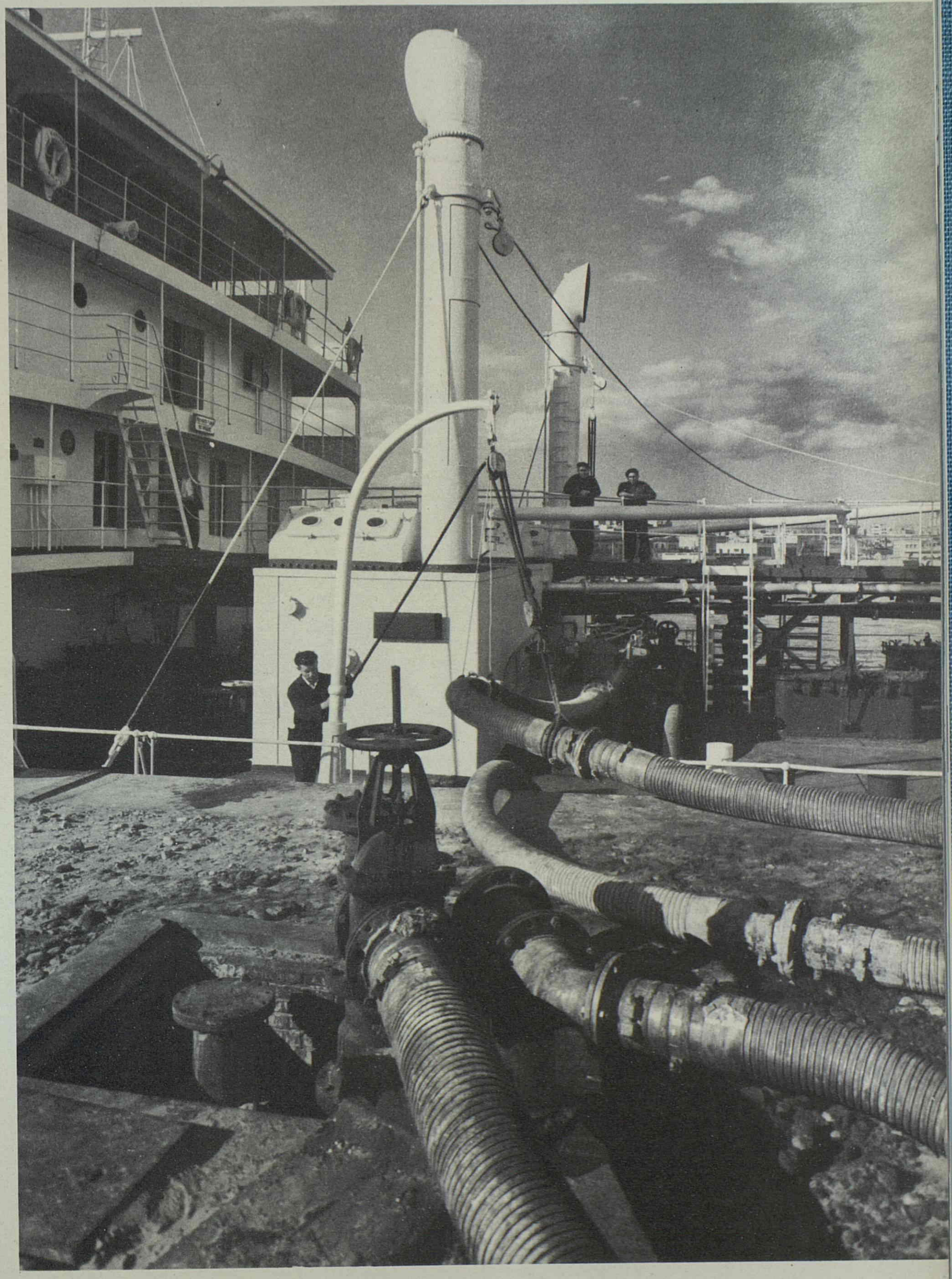
Zaragoza.



Murcia.

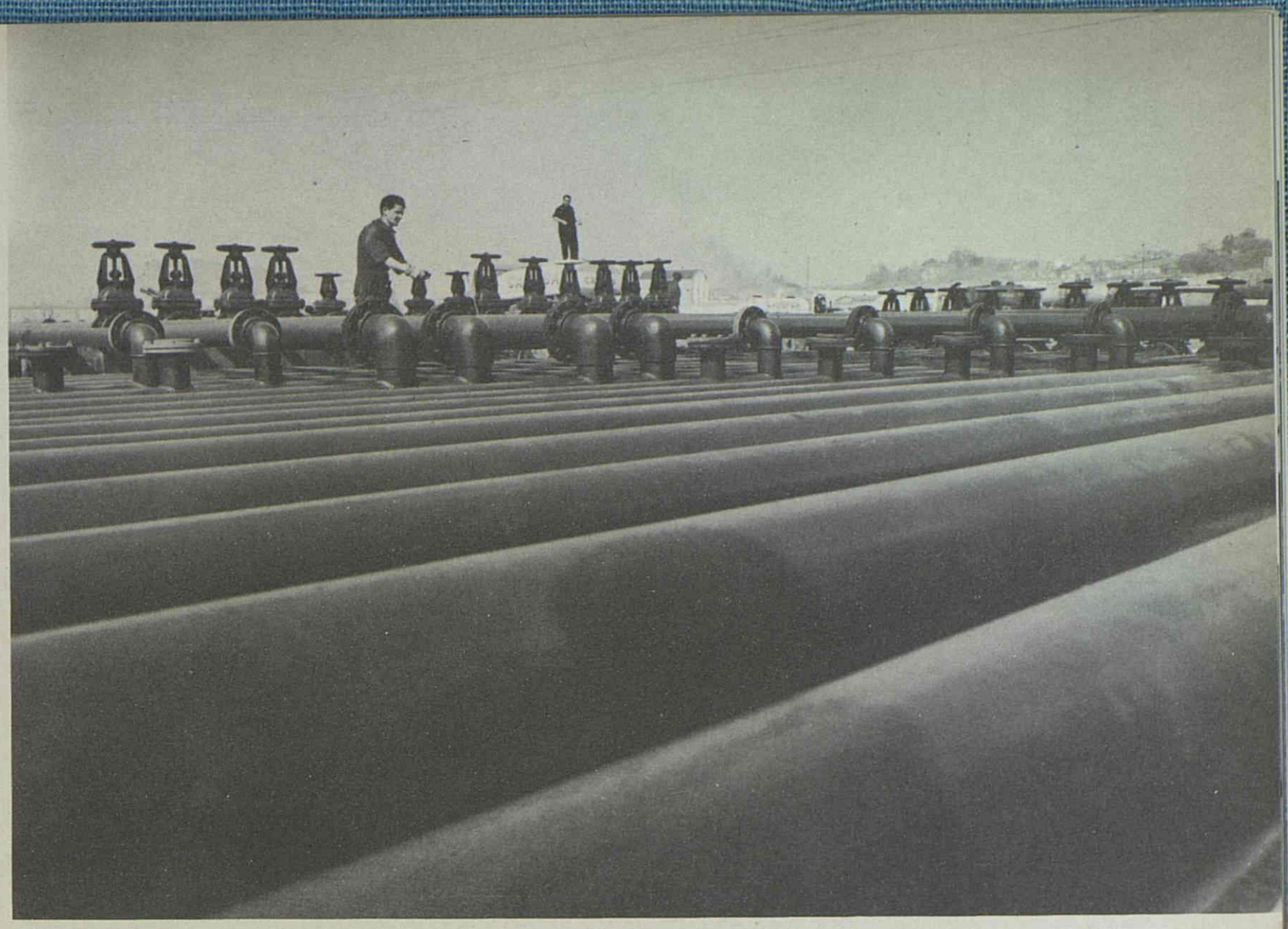


Valladolid.



Descarga de buques tanques en Tarragona.

Descarga de buques tanques en Santander.



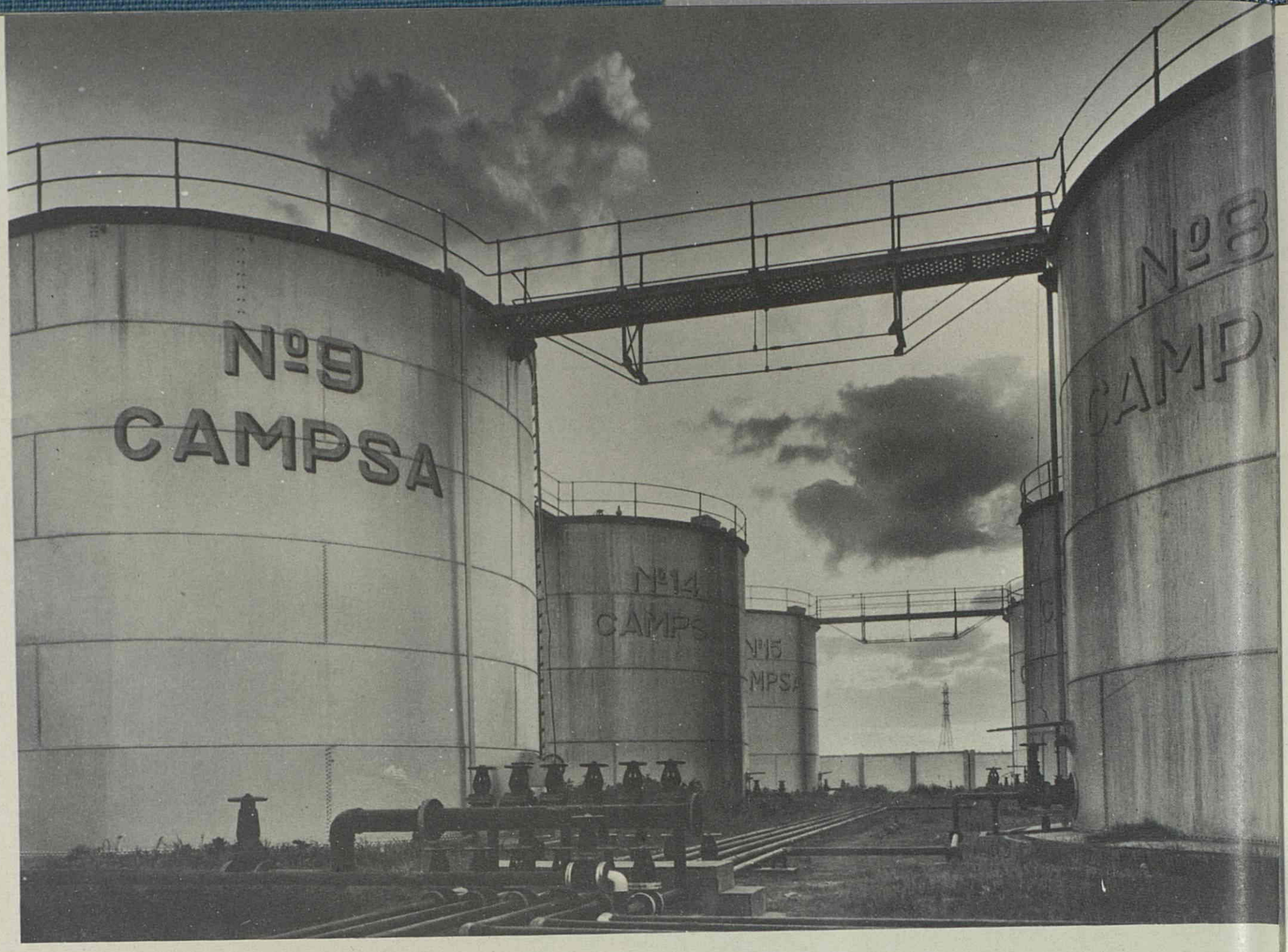
Cuadro de válvulas en Santander.

Carga en la refinería de Escombreras.



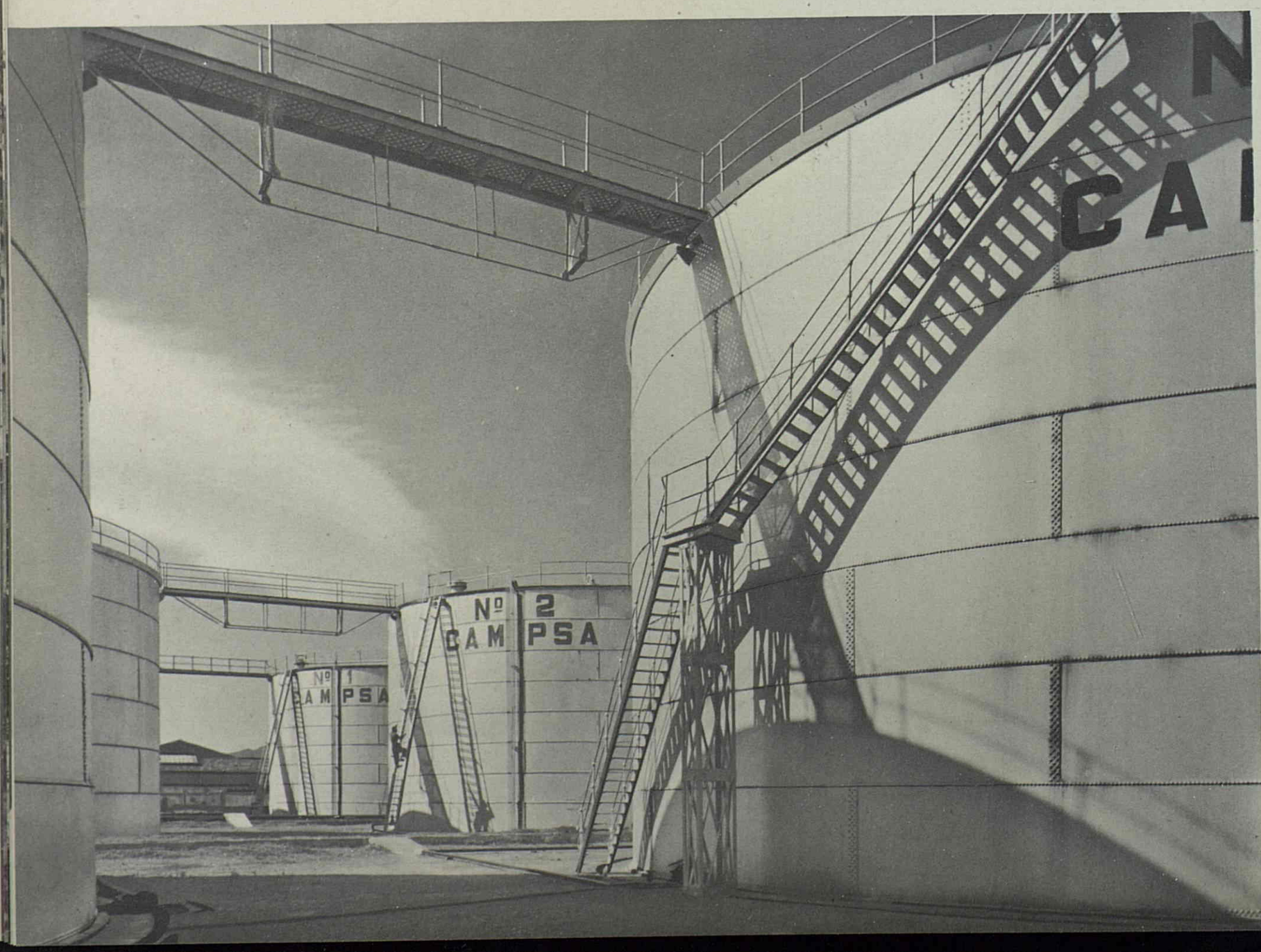
Tanque subterráneo de 2.000 m^3 en la factoría de Alicante.


3
PSA

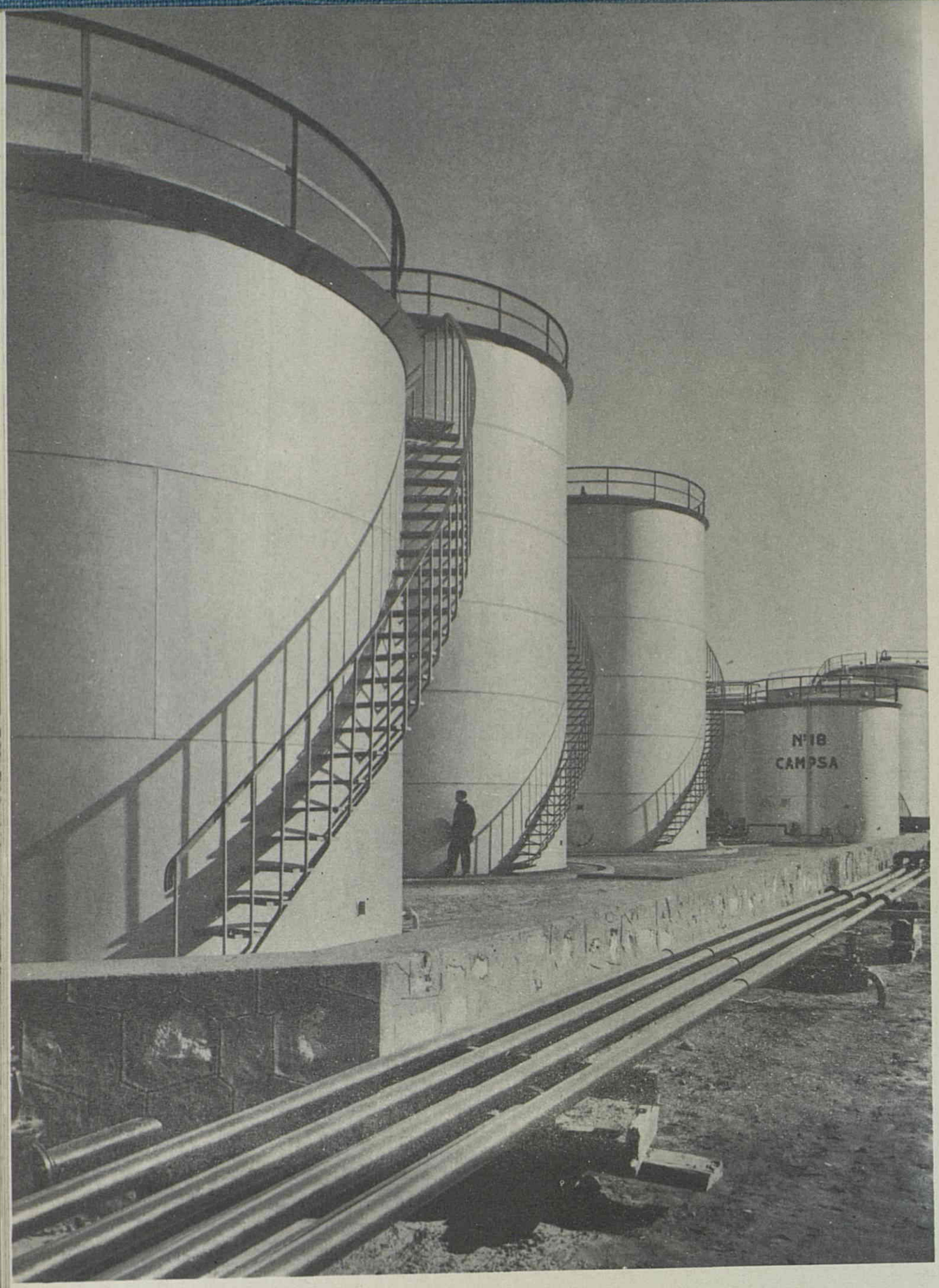


Tanques de almacenamiento en Sevilla...

... en Málaga...



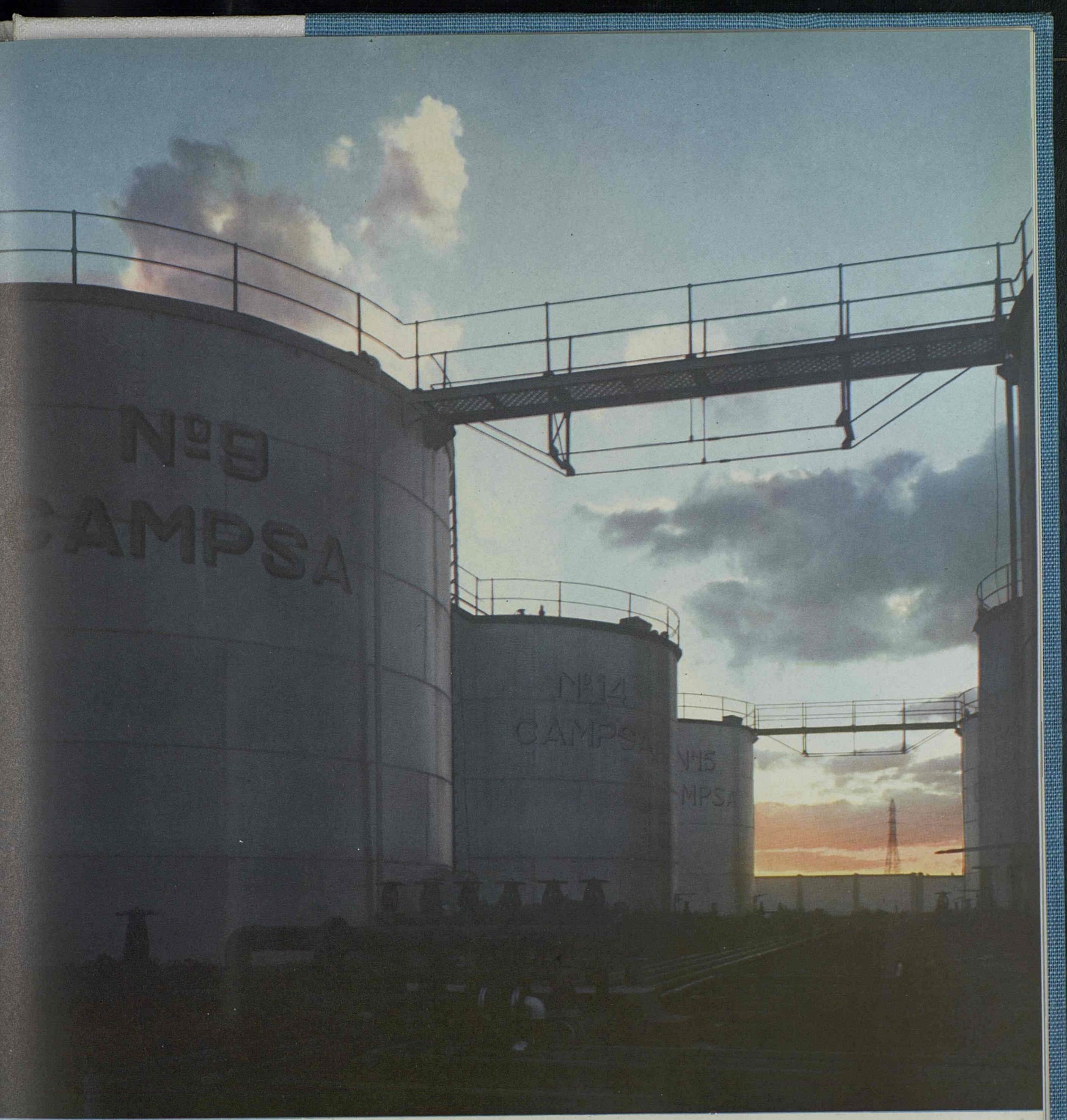
. . . y en Valencia.

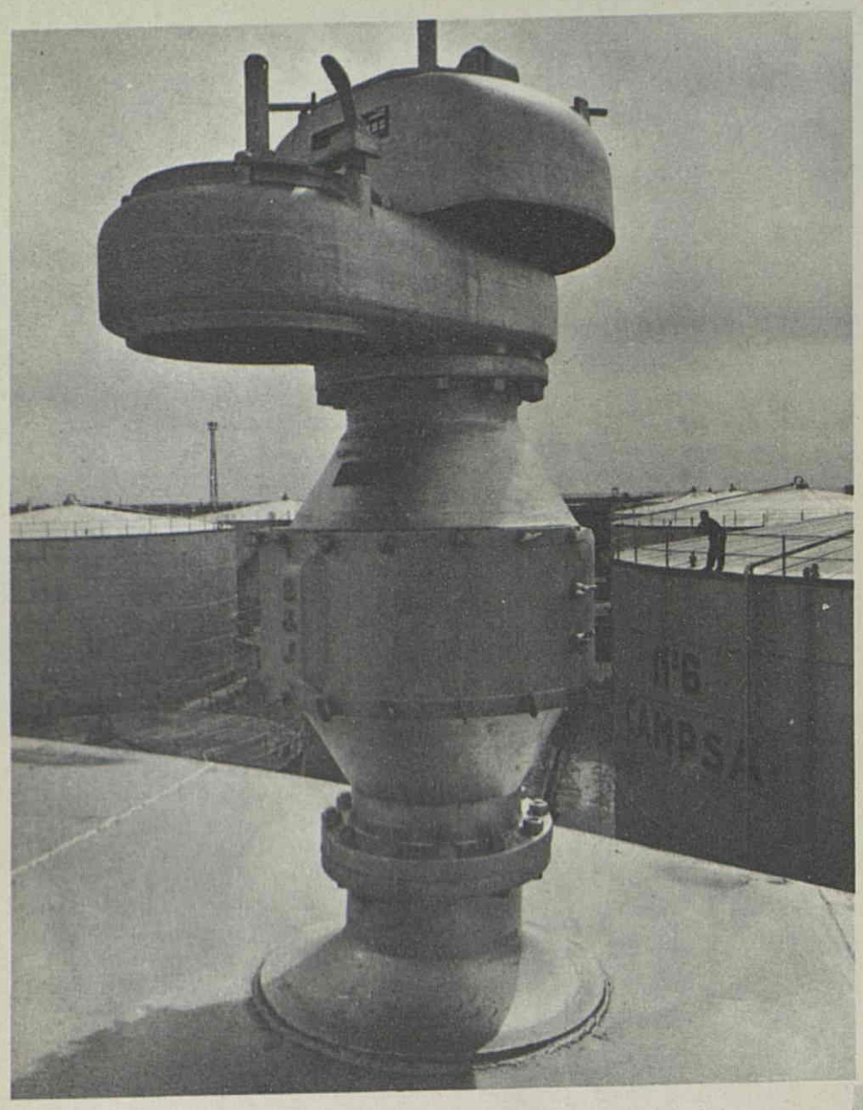


Cubeto de tanques
en Almería...

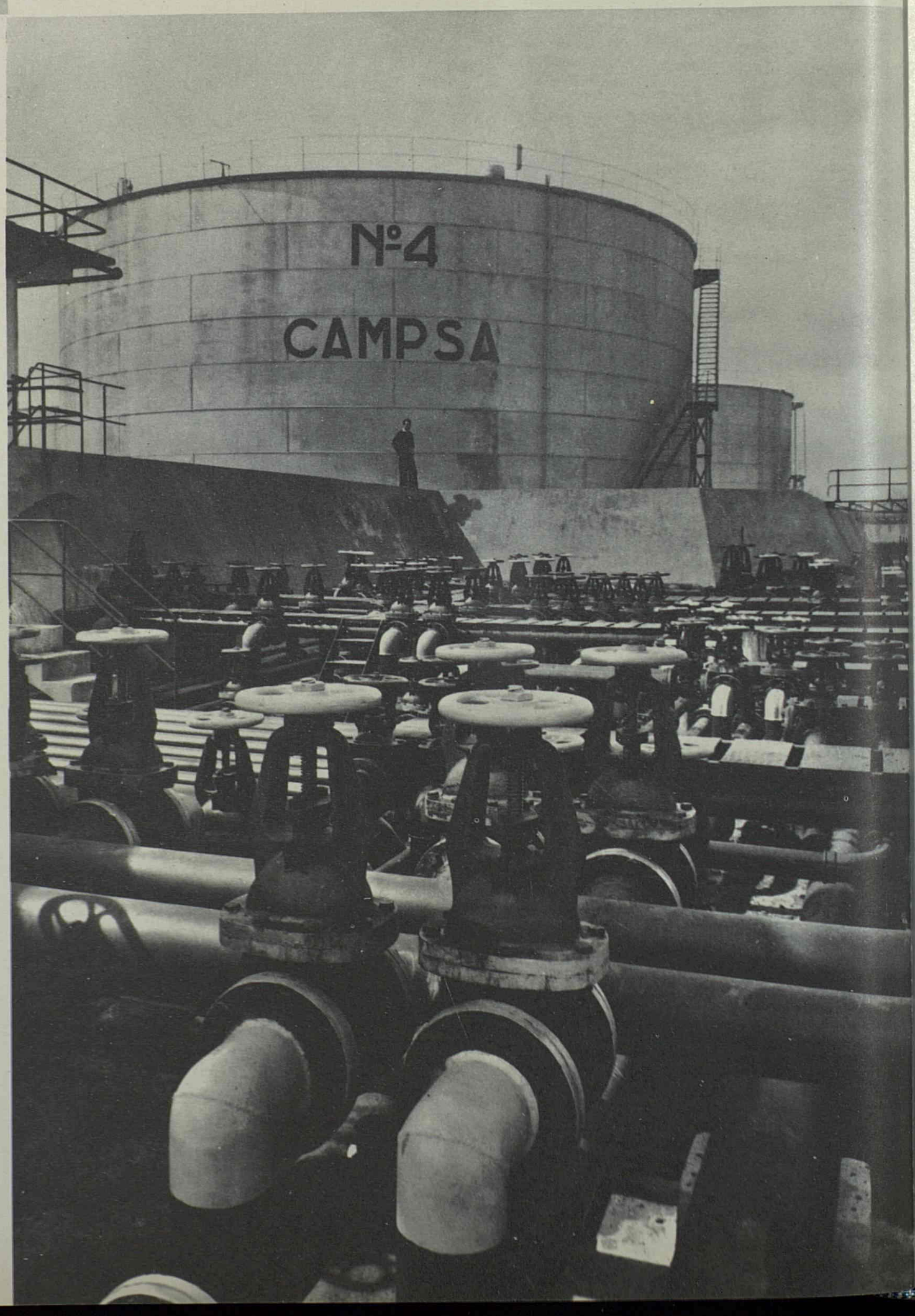


... y en Morrot
(Barcelona).

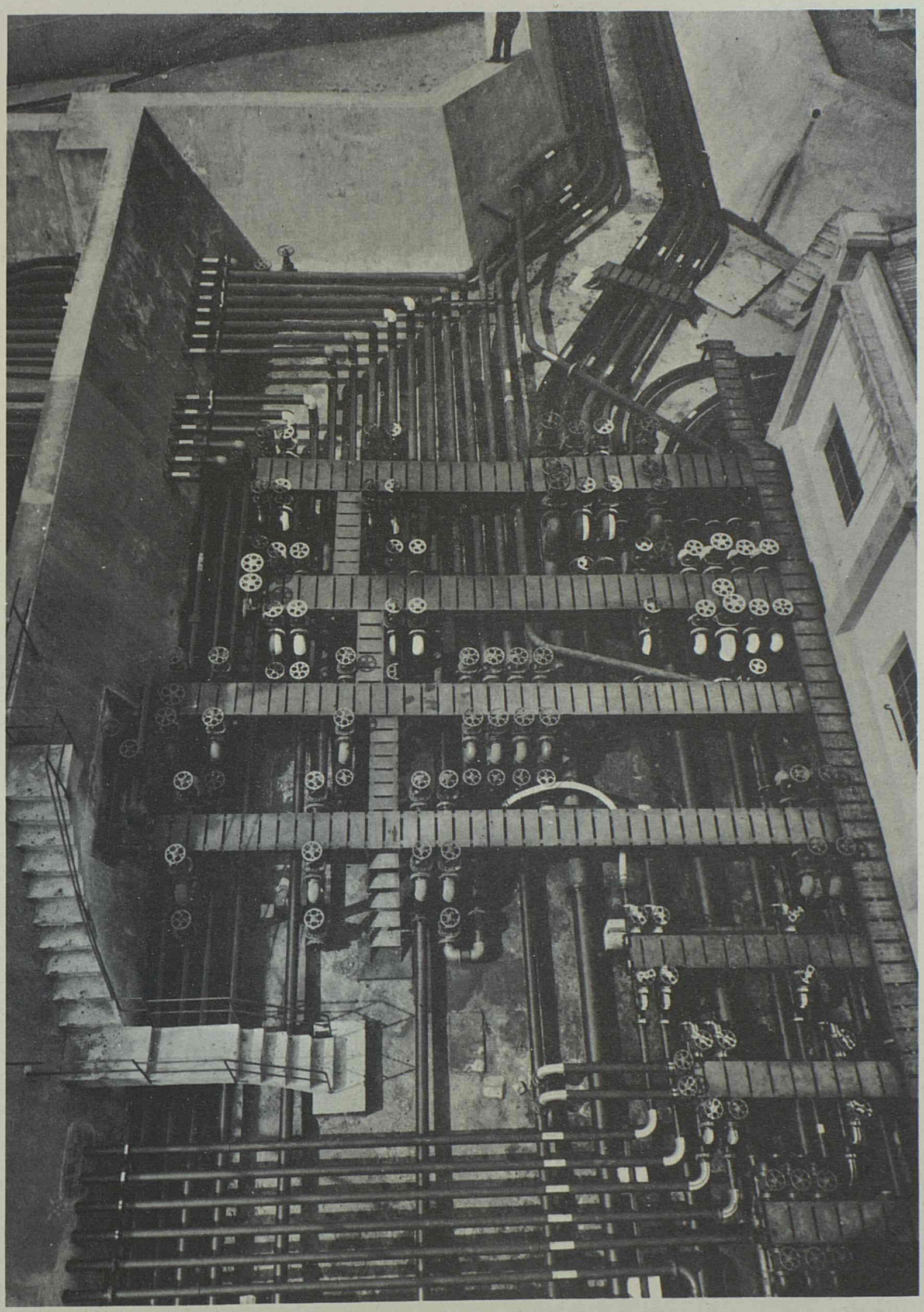

Nº9
CAMPSA
Nº14
CAMPSA
Nº15
MPSA



Válvula atmosférica...



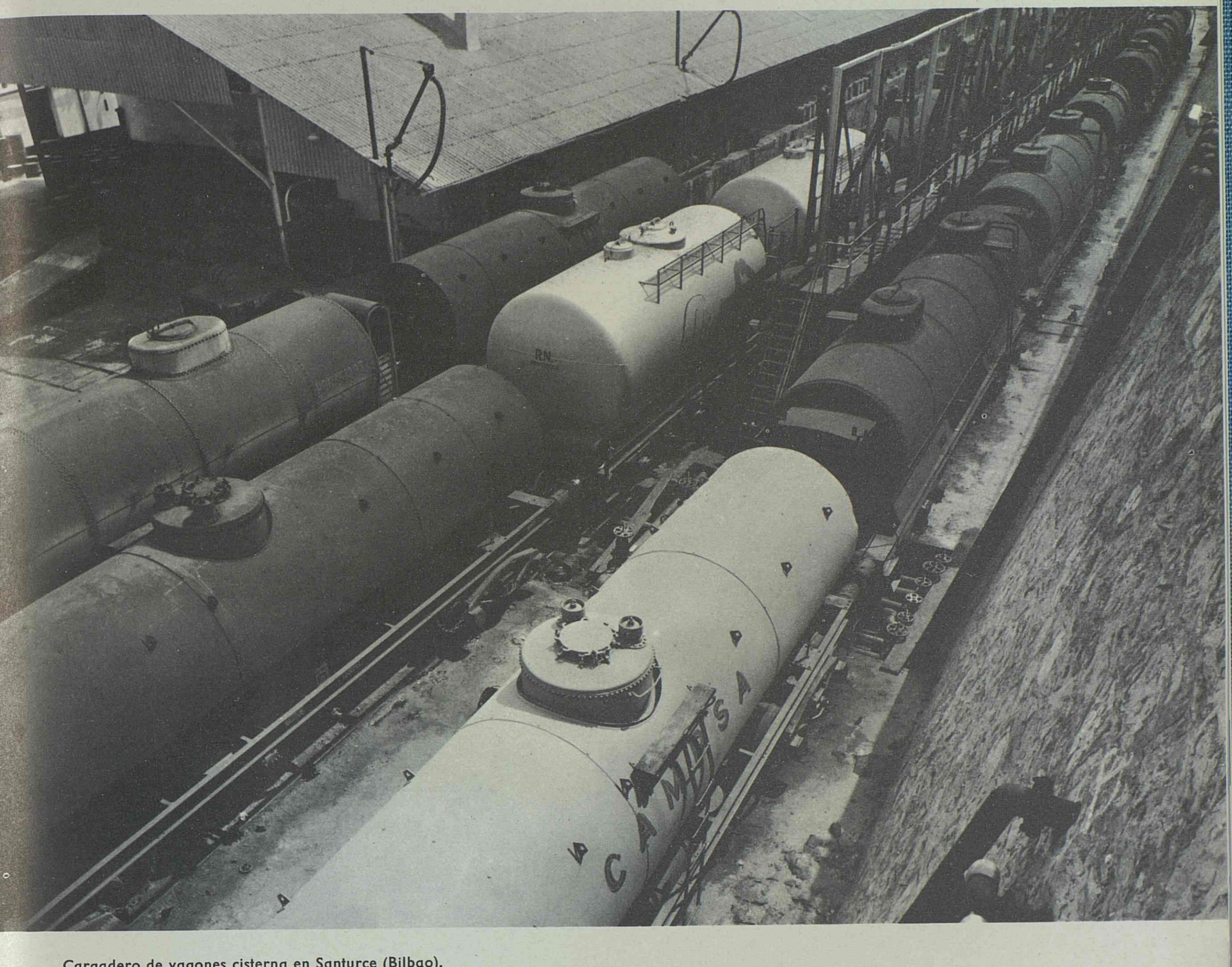
... y vista parcial del puente de maniobra en Tarragona.



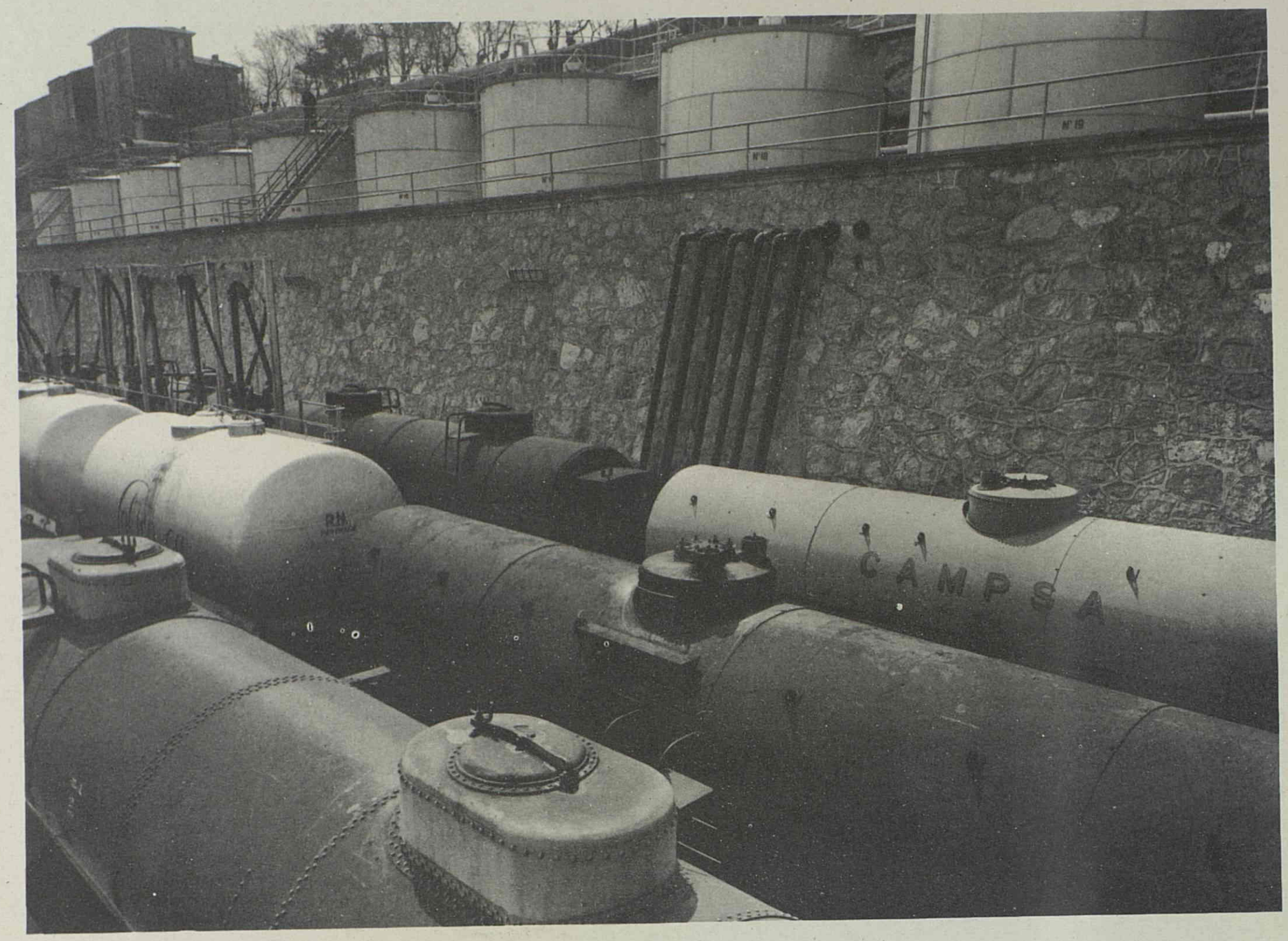
Puente de maniobra en Tarragona.

Castillete de tanques de servicio y puente de maniobra en Valladolid.

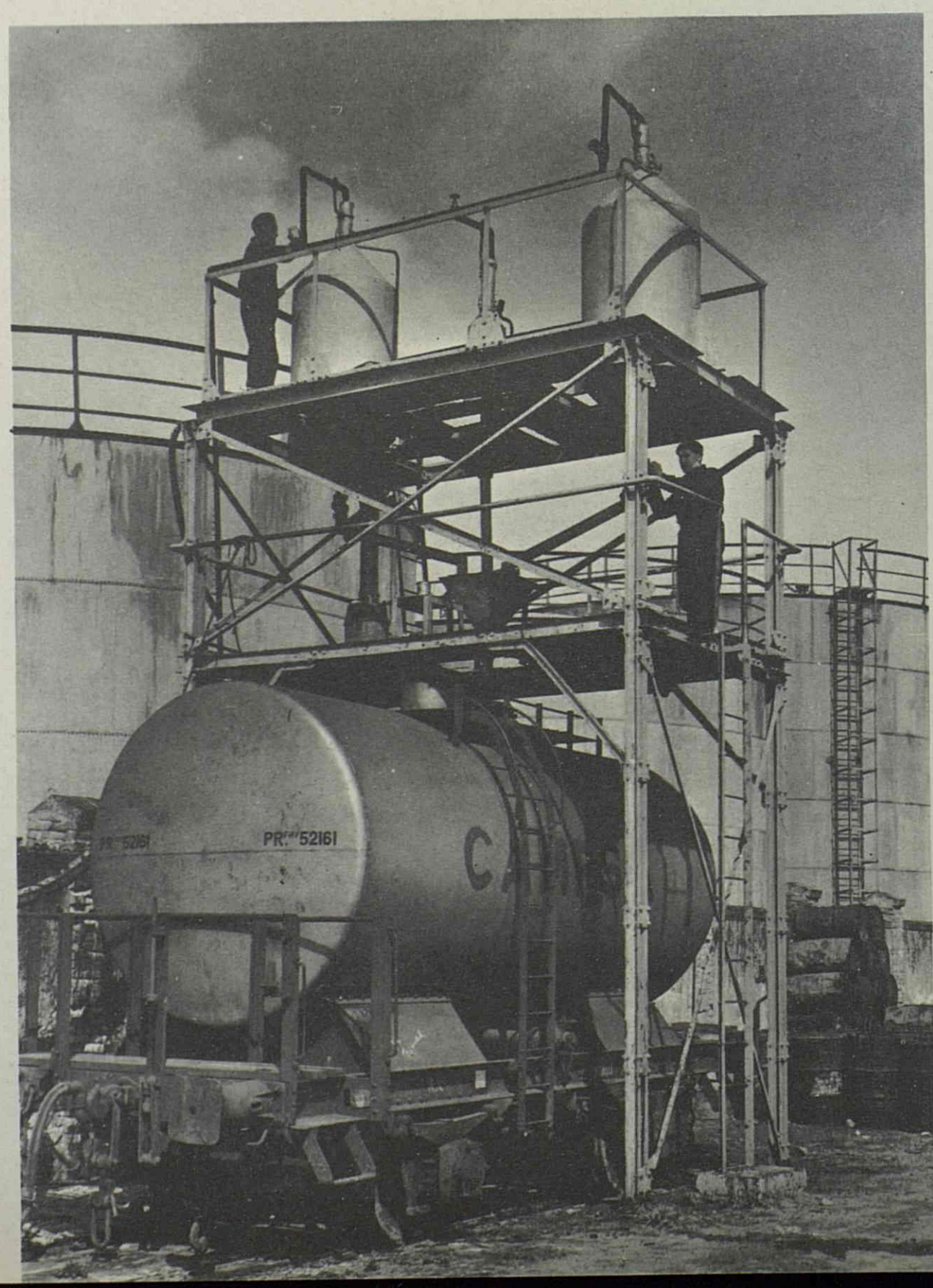
Sala de bombas, puente de maniobra y castillete de servicio en Almería.



Cargadero de vagones cisterna en Santurce (Bilbao).



Vagones cisterna en carga. Santurce (Bilbao).



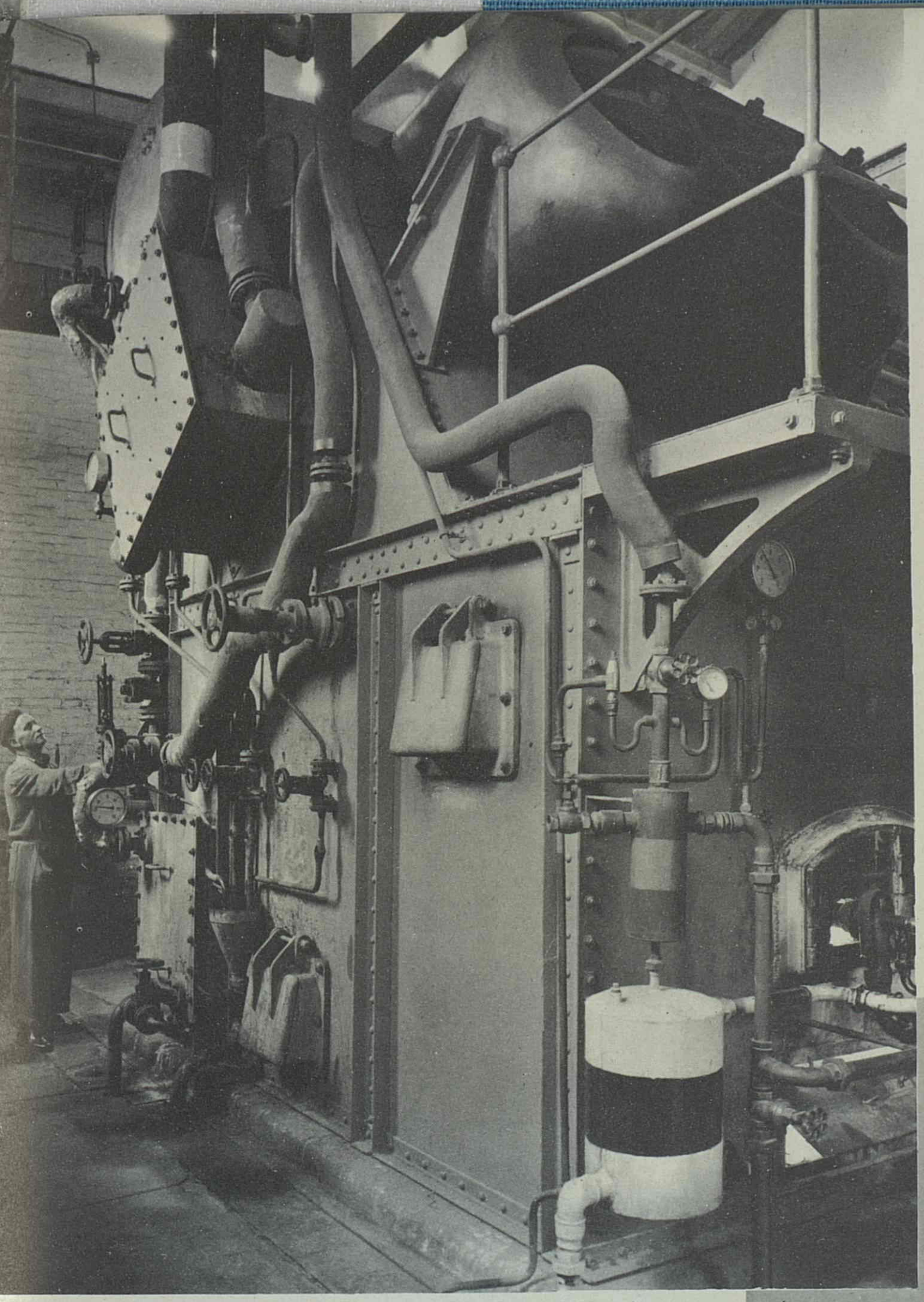
Carga en el apartadero. Santander.

Apartadero de Santander.

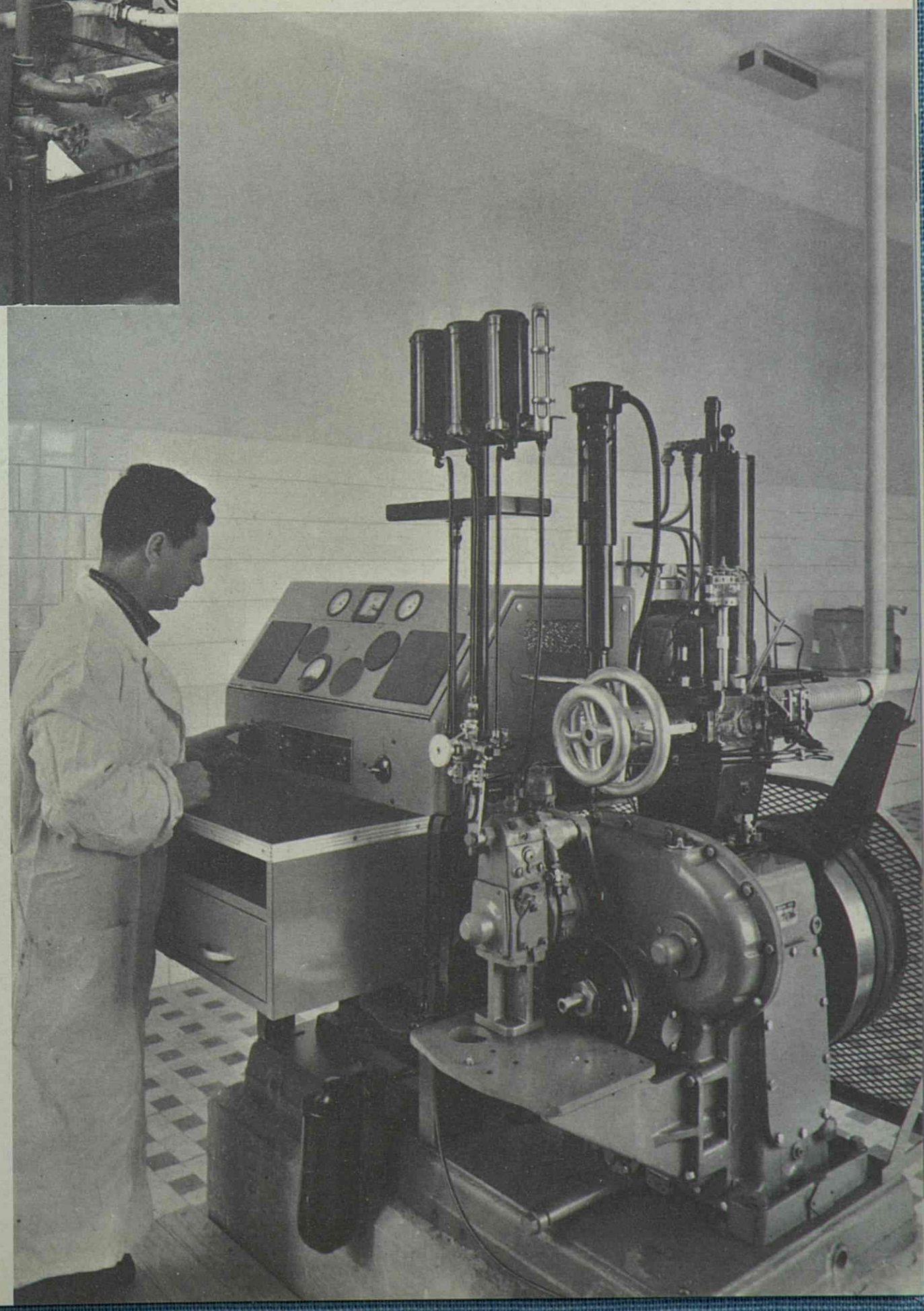


Vagón cisterna en el apartadero de Málaga.

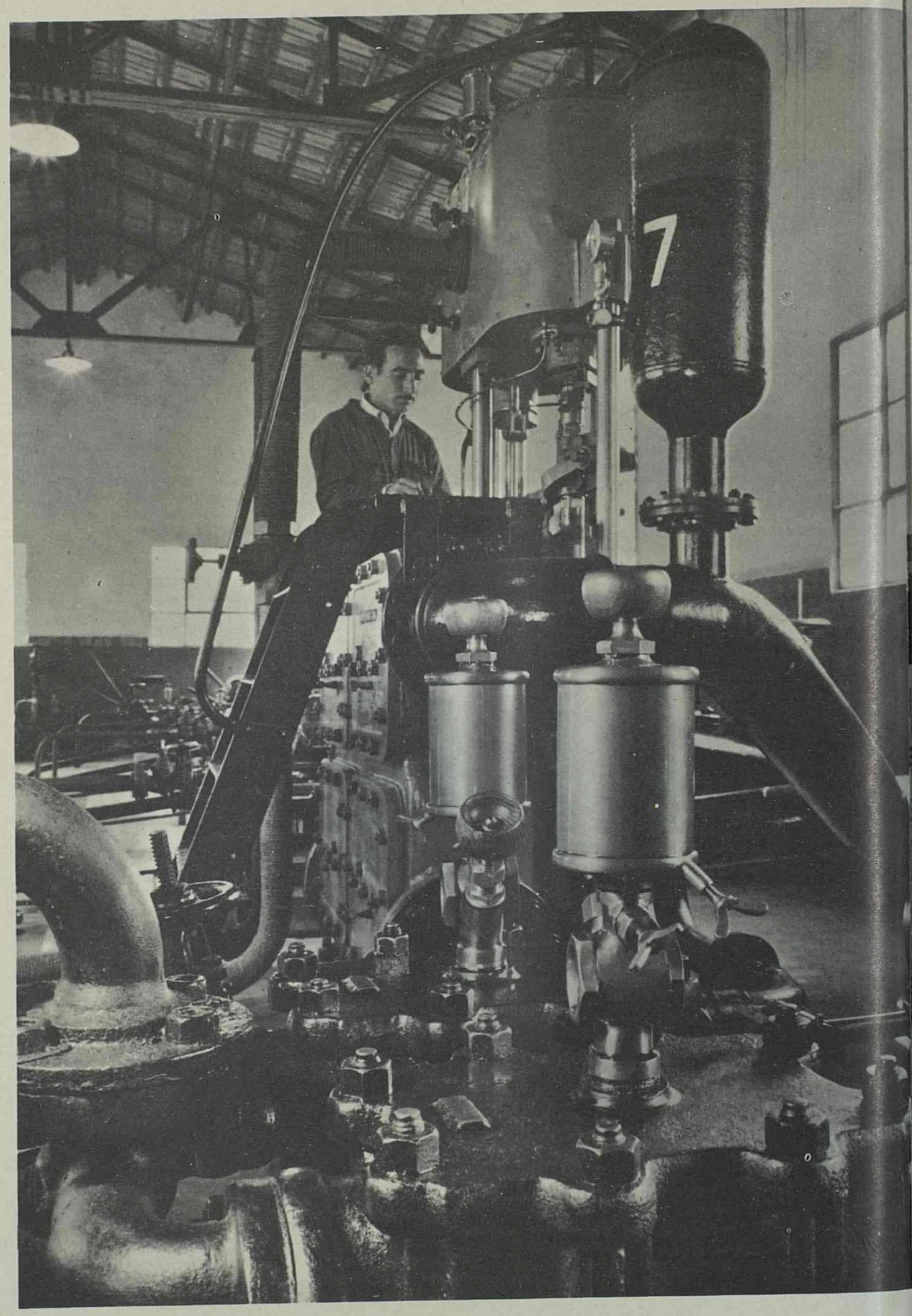
Cargadero de vagones cisterna y nave de almacén en Morrot (Barcelona).



Generadores de vapor en
Cornellá (Barcelona).



Motor para ensayos de
combustibles diesel
en Madrid.



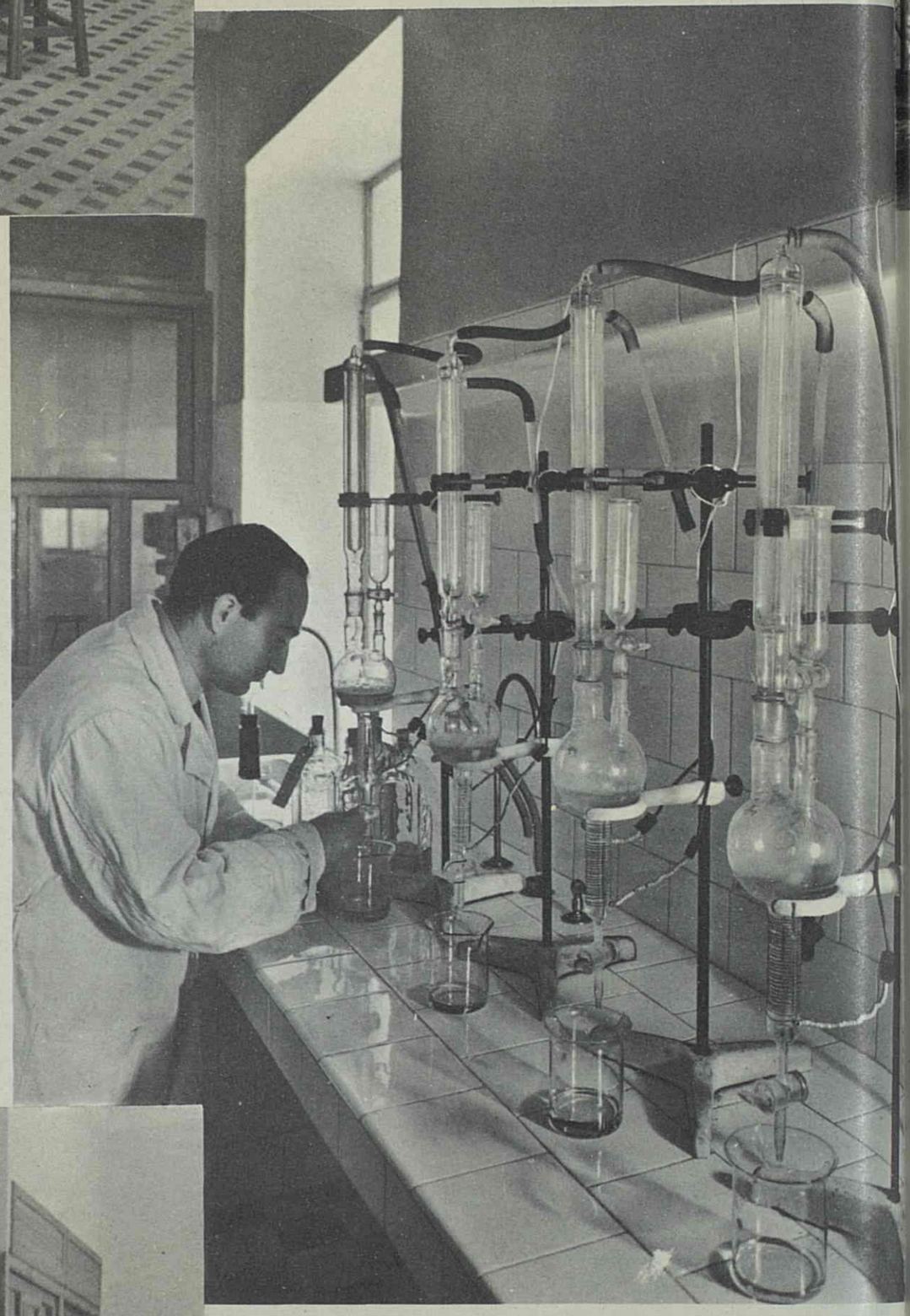
Sala de bombas en Tarragona.



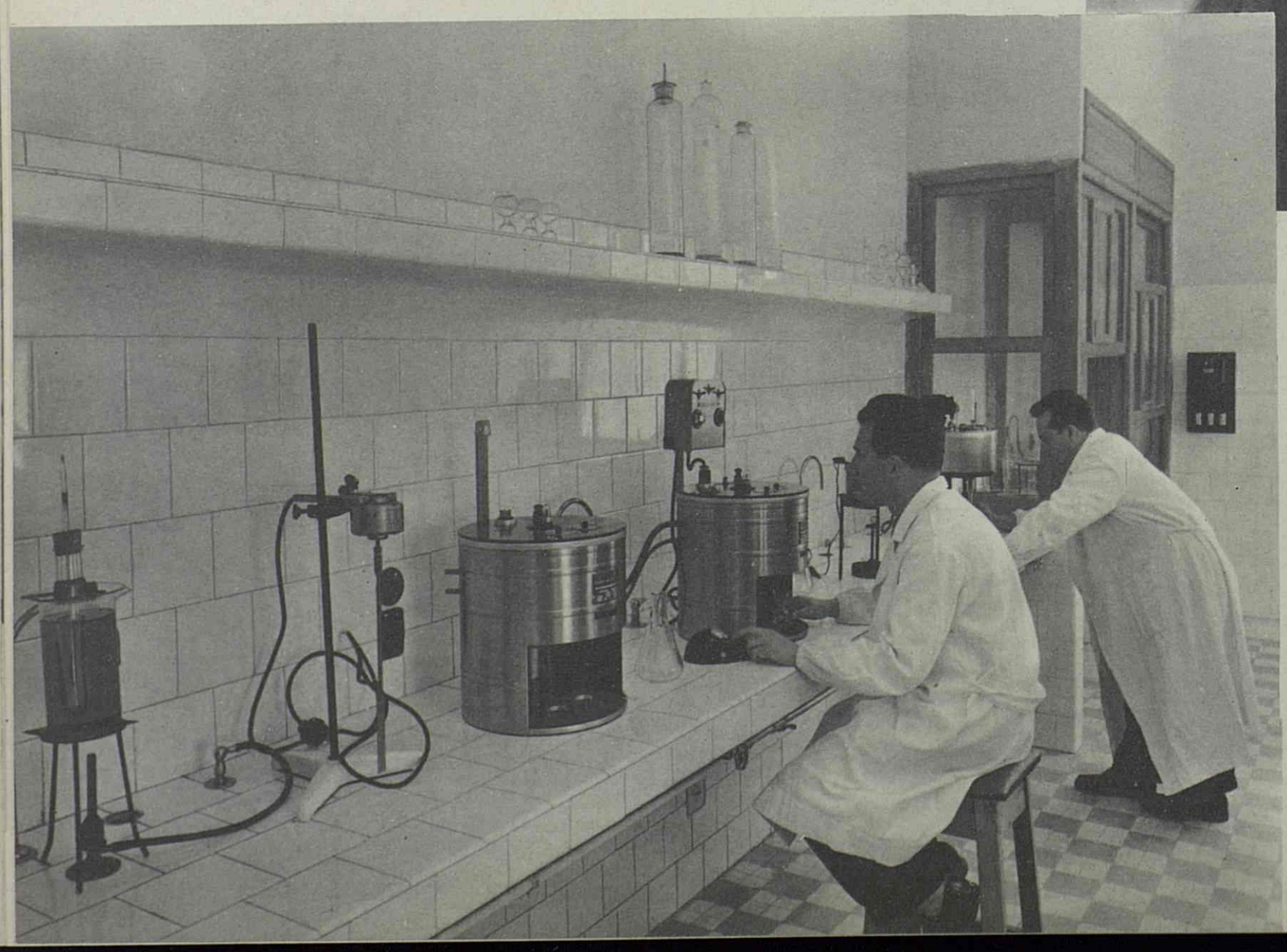
Determinación del índice de octano en las gasolinas. Sala de motores en Madrid.



Sala de combustibles de aviación
Madrid.



Determinación del plomo
tetraetilo en las gasolinas.
Madrid.



Batería de viscosímetros.
Madrid.



Entrada principal a la factoría de Tarragona.

Acceso a la subsidiaria de Valladolid.



Vivienda de ingeniero en Zorroza (Bilbao)...

...y en Almería.

Viviendas de obreros en Almería...



... y en Morrot (Barcelona)



SEGURIDAD E HIGIENE

Se ha concedido especial atención a la seguridad e higiene del trabajo, aspecto muy importante en la explotación de nuestras instalaciones, teniendo en cuenta el carácter inflamable de gran parte de los productos que en las mismas se manipulan.

Por ello, desde la misma iniciación de las actividades de la Compañía, se organizaron servicios contra incendios, dotando a las instalaciones de los elementos más necesarios de extinción y al mismo tiempo por una serie de disposiciones de la Dirección, fueron implantándose medidas para la prevención de incendios y de accidentes.

El personal está dotado de guantes de trabajo para operaciones de manipulación de bidones, pintura, apagado de cal y otras operaciones peligrosas en la albañilería y soldadura autógena y eléctrica.

También de gafas para protección ocular para ciertos trabajos en nuestros talleres, así como de trajes impermeables y botas para trabajos en interior de tanques y a la intemperie en casos de lluvia, o en zonas encharcadas.

Material especial de protección para las operaciones de etilado, caretas adecuadas, bien por insuflacción de aire o del tipo de cartucho con sustancias absorbentes de gases nocivos.

El personal obrero recibe de la Compañía trajes de trabajo y elementos de aseo, así como glicerina para protección de la piel, prohibiéndose el lavado con gasolina en evitación de afecciones cutáneas localizadas en las manos.

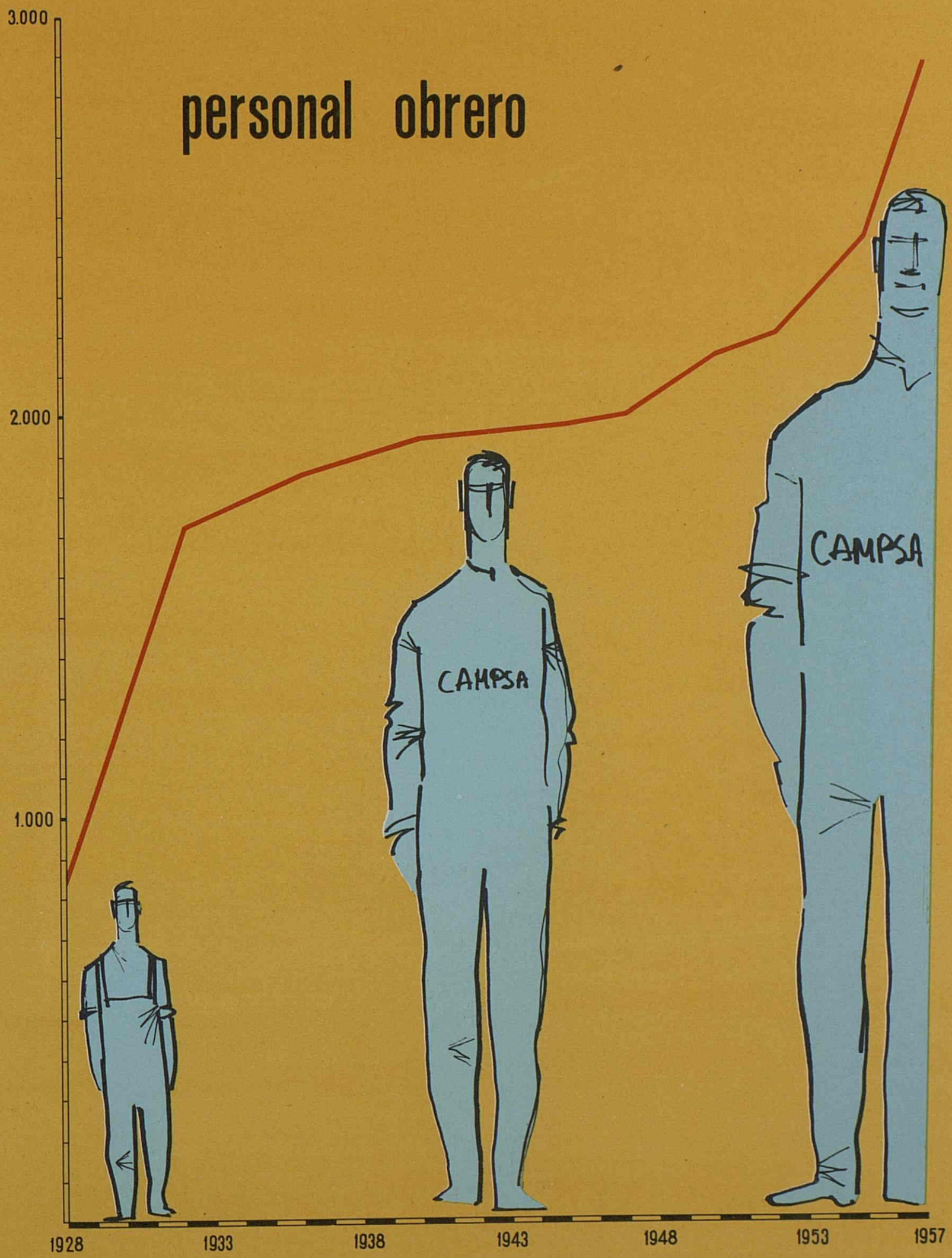
En cuanto a los servicios higiénicos y sanitarios se dispone de lavabos, duchas, vestuarios y comedores en los que hay instaladas cocinas eléctricas.

Se efectúan anualmente por la Compañía estadísticas relativas a los accidentes de trabajo que han tenido lugar durante el año, observándose la progresiva mejora conseguida en los índices, tanto de frecuencia, como de gravedad de los referidos accidentes.

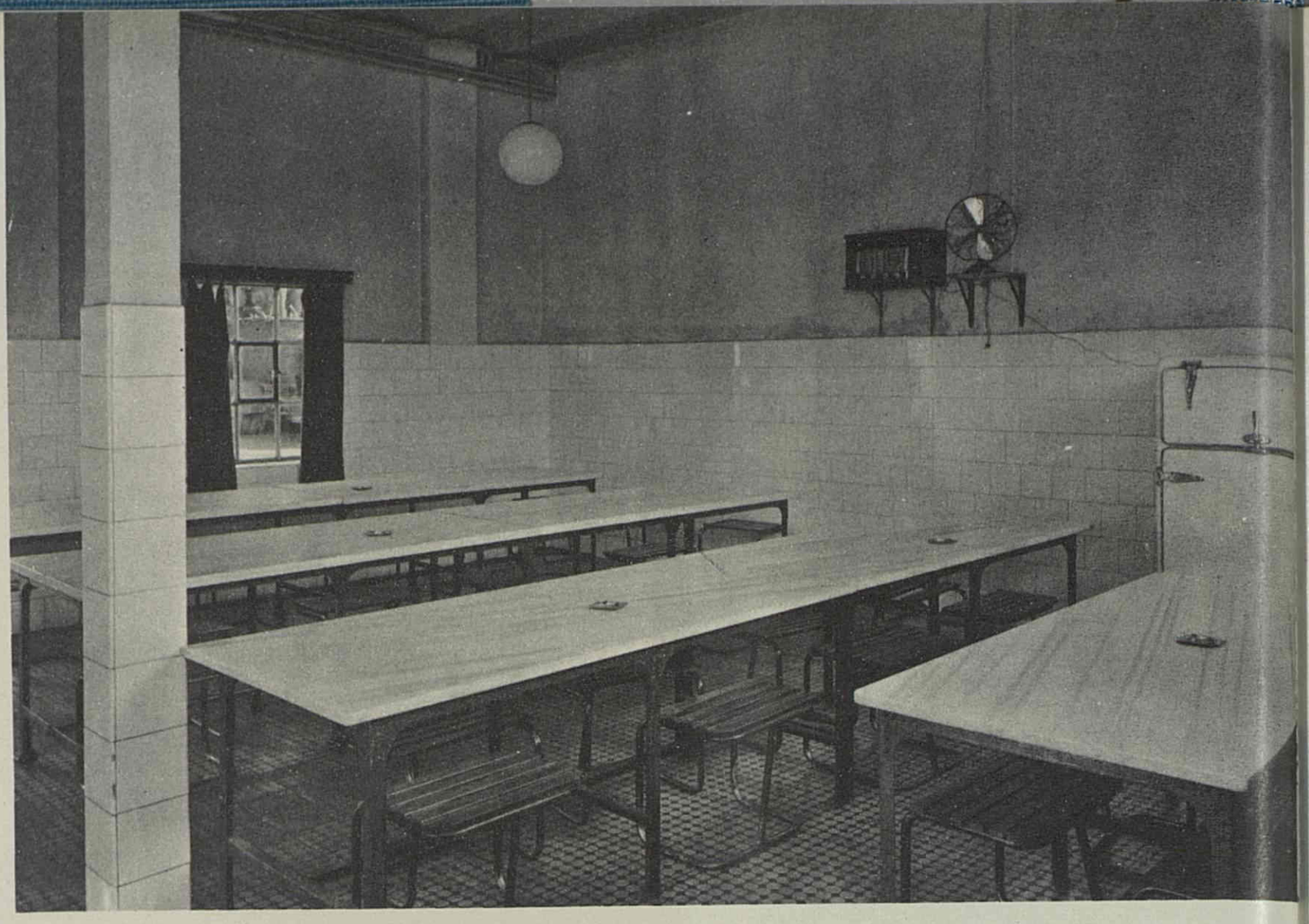
empleados

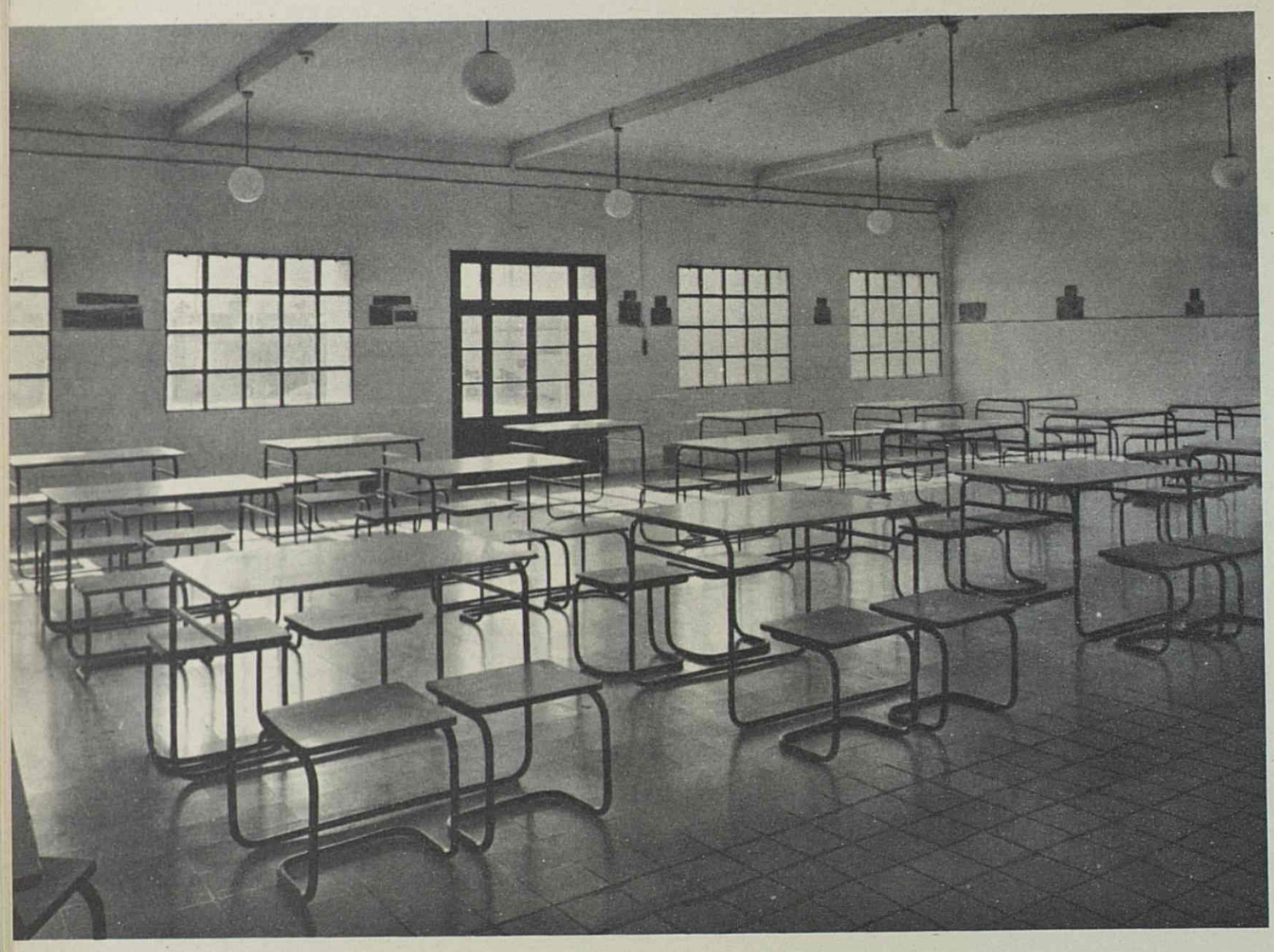

1500
1400
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
1928
1933
1938
1943
1948
1953
1957

personal obrero

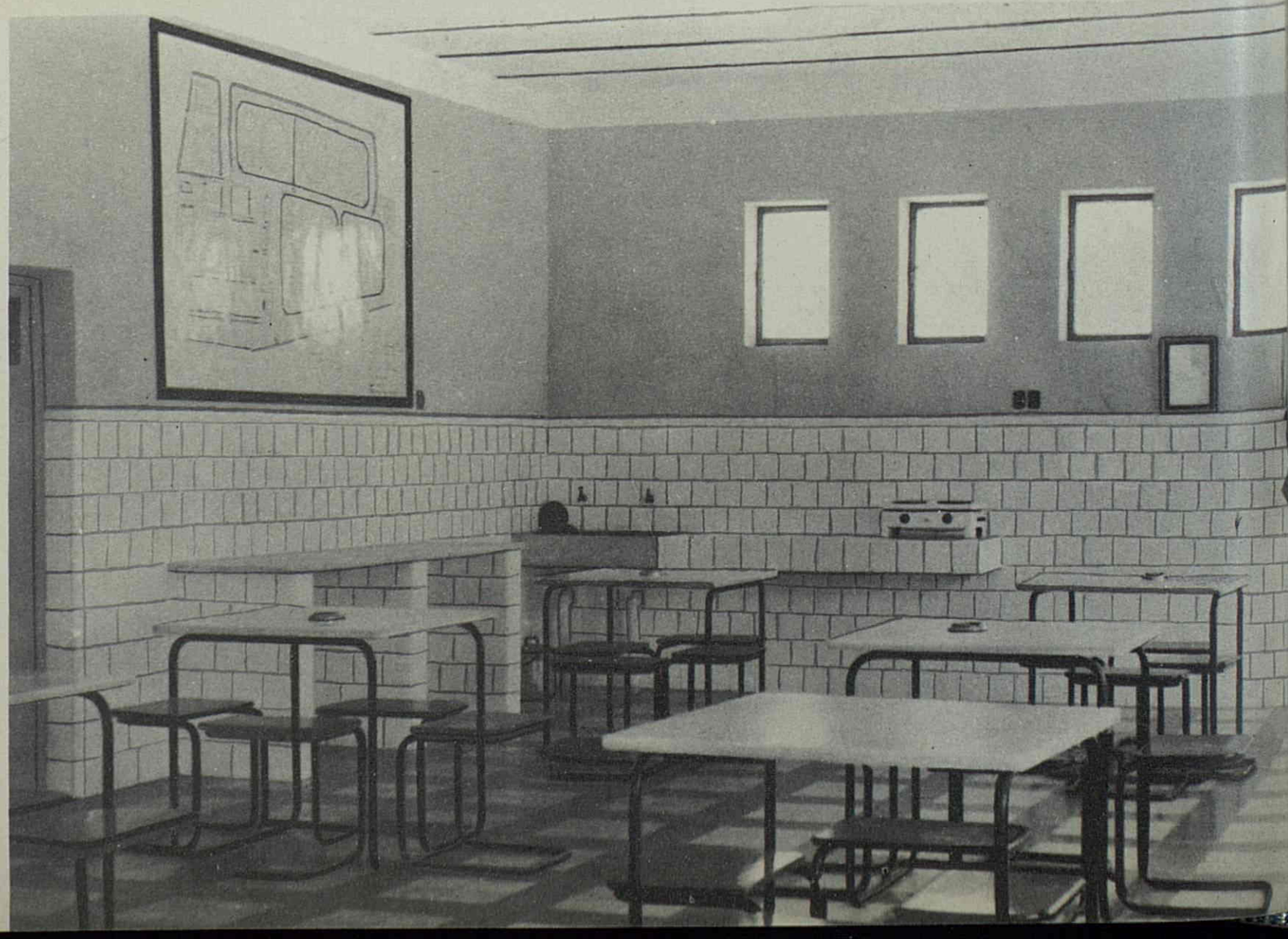






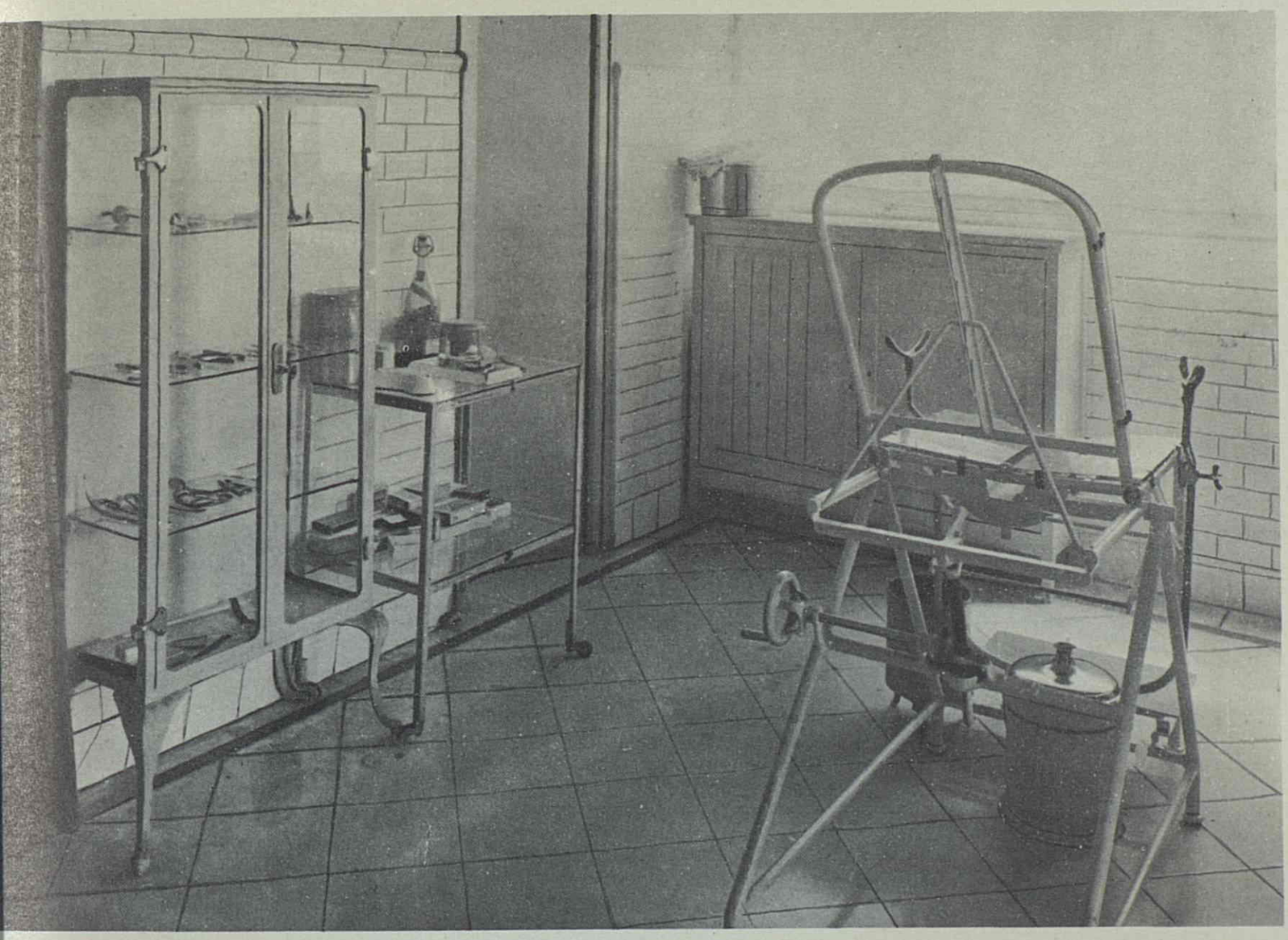


Comedores de obreros en Madrid, Morrot y Almería.



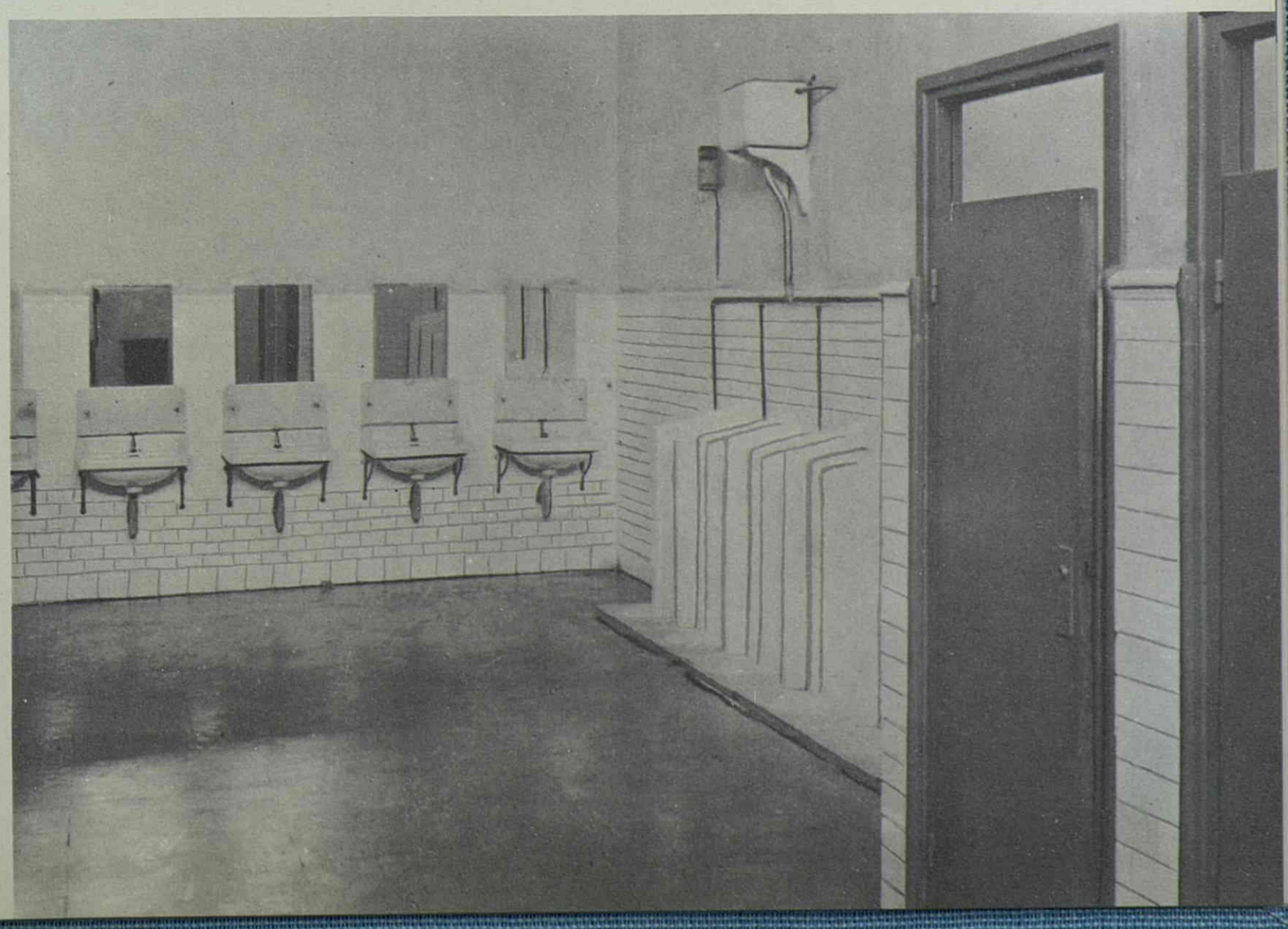
Servicios higiénicos
en Morrot.



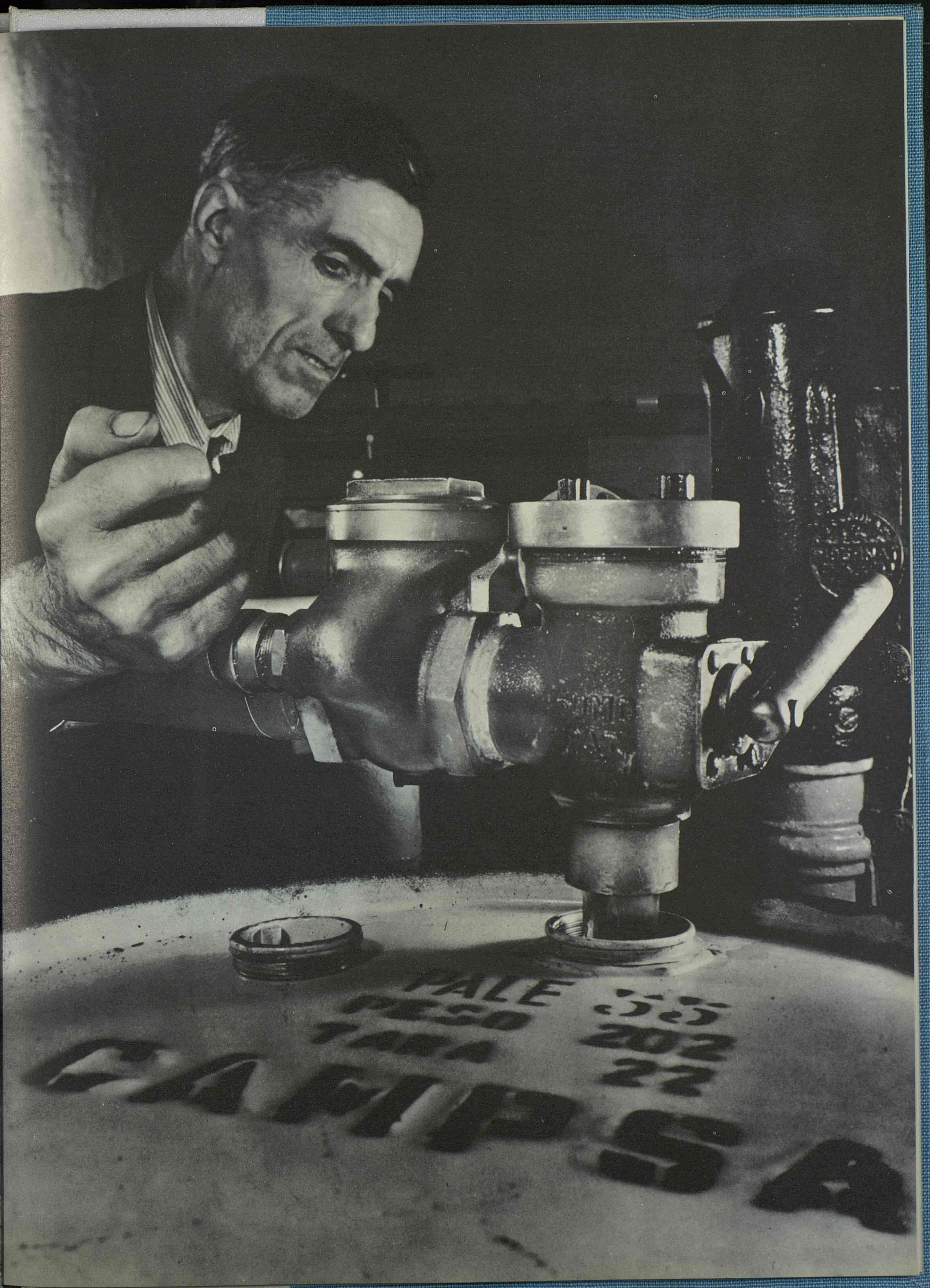


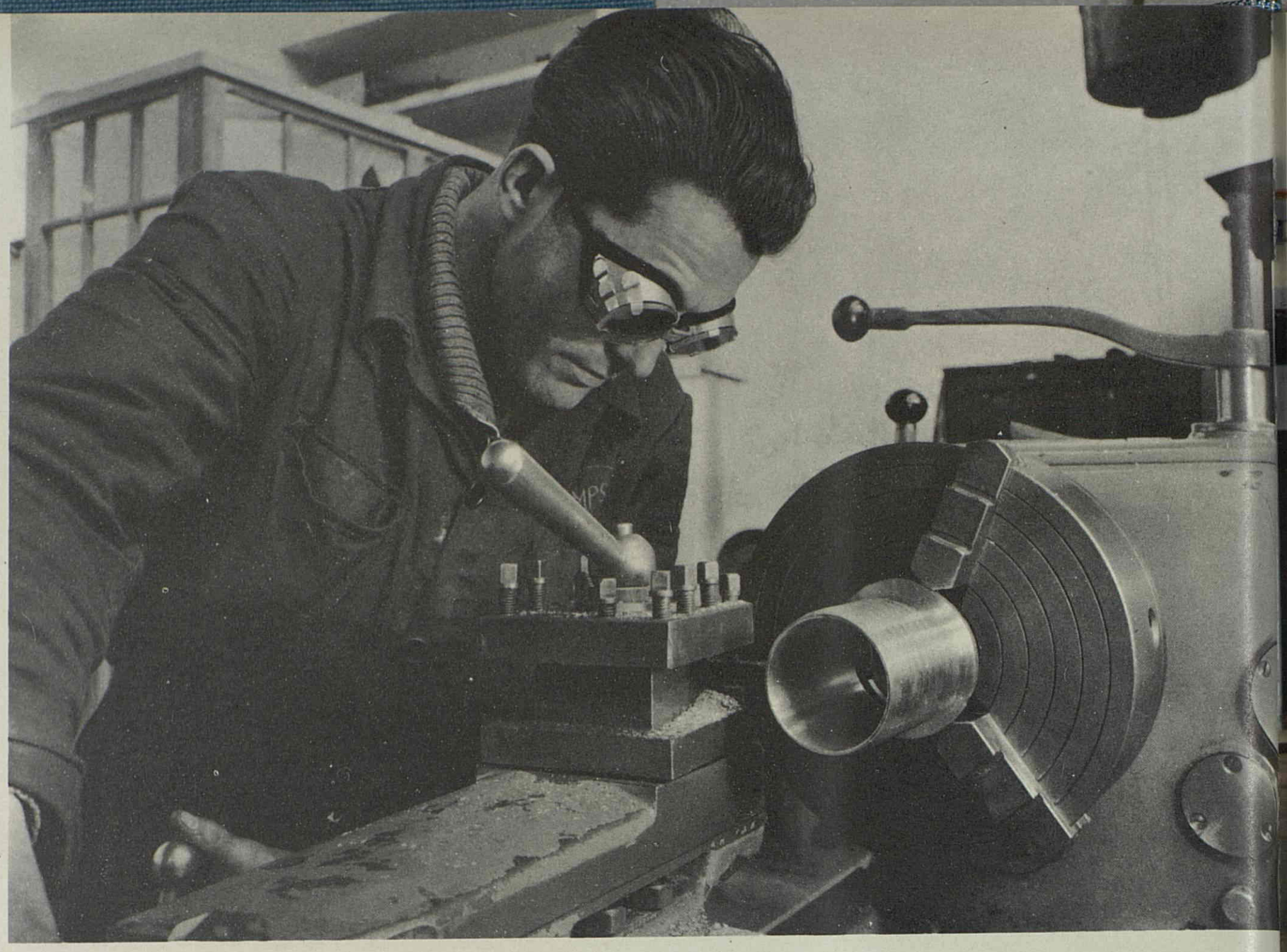
Botiquín y sala
de curas en Barcelona.

Servicios higiénicos
en Sevilla.



Personal técnico en
trabajos de laboratorio
en Madrid y Cornellá.

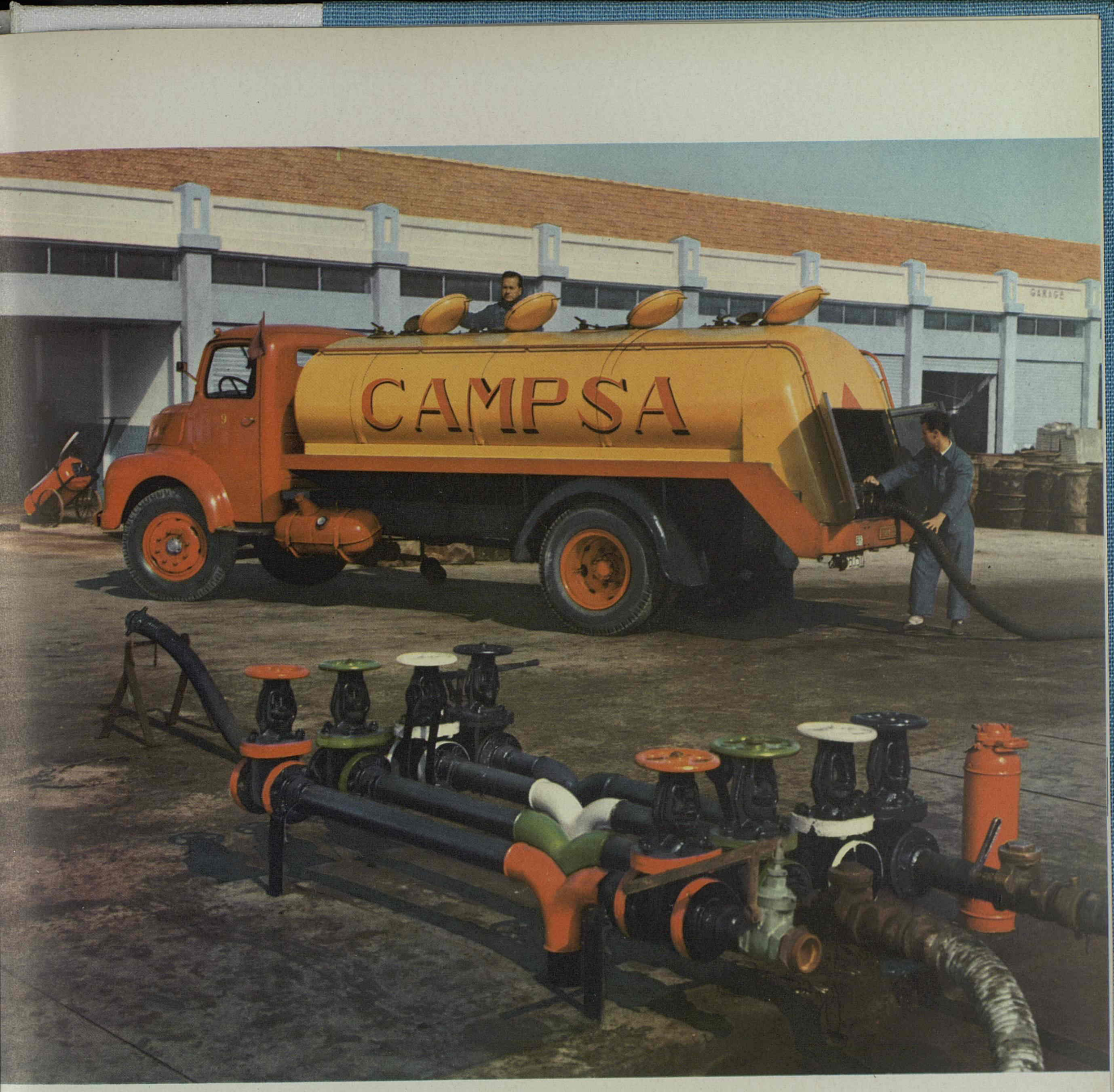




Un tornero en Morrot (Barcelona).

Maniobra en Sevilla.




CAMPSA
GARAGE

OBRAS EN FACTORIAS

A continuación se reseñan brevemente las instalaciones actualmente en construcción, dividiendo nuestra Península, en cada caso, en Zona Norte o Zona Sur, y éstas, a su vez, en Factorías o Subsidiarias, de un modo convencional.

EN CONSTRUCCION

FACTORIAS

Zona Norte:

Santander. — Aprobado el tercer plan de obras que comprende la terminación total de la nueva Factoría de Maliaño. Esta Factoría está en servicio provisionalmente sin haberse terminado las obras por haber tenido necesidad de habilitarla para pesados.

Barcelona. — Aprobada la ampliación de tancaje de pesados en 41.730 m², tanques ya instalados, continuan las obras, aunque está habilitada para el servicio con el carácter provisional.

Pasajes. — Nuevo tendido de tuberías: Al variar la Junta de Obras del Puerto, el atraque de los buques tanques se están instalando las nuevas tuberías de descarga y ampliación de las existentes, y está en período de montaje, que seguirá el ritmo que marque la Junta de Obras del Puerto.

El Ferrol del Caudillo. — Ejecutado el primer plan de obras, se tiene a punto el segundo plan de obras y terminación de la Factoría.

Gijón (Musel). — Se ejecutan obras de explanación y está montándose el primer tanque

Zona Sur:

Nueva Factoría de Madrid. — Terminado el montaje de tanques con una capacidad de 59.510 m³, se tiene estudiado el segundo plan de obras; el importe asciende a 36 millones de pesetas.

Cádiz (Puntales). — Puesta en servicio provisionalmente, está prácticamente terminada, habiéndose instalado con una capacidad de almacenamiento de 20.872 m³ y dotada con todos los servicios de una Factoría, siendo el importe total de 22 millones de pesetas.

Almería. — Como la anterior, provisionalmente puesta en servicio, está a falta de instalar algunos tanques, y su capacidad total será de 24.300 m³ y el importe total de las obras asciende a 30 millones de pesetas.

Algeciras. — Terminado el primer plan de obras y el montaje de tanques contratados en Francia hasta 13.890 m³. Está en período de ejecución el segundo plan de terminación de la Factoría, que importa en total 24 millones de pesetas.

Castellón. — Está adjudicado el primer plan de obras, que comprende: apartadero, muro de cierre y explanaciones, por un importe de seis millones de pesetas.

Mahón. — Terminado el primer plan, se ha montado el total de la capacidad de la instalación, que es de 6.970 m³, y está en período muy avanzado el resto de las obras, cuyo total importe asciende a 13 millones de pesetas.

SUBSIDIARIAS

Zona Norte:

Gerona. — Terminado el montaje de tanques por una capacidad de 1.830 m³ y pendientes de montar 5.400 m³, las obras de albañilería están en período de construcción bastante avanzado, siendo el importe total de estas obras de 13 millones de pesetas.

Vich. — Esta instalación tiene montada la capacidad total de 9.310 m³ en tanques y muy avanzadas las obras de albañilería, faltando el apartadero.

El importe total de las obras de albañilería ascenderá, aproximadamente, a tres millones de pesetas.

Huesca. — Totalmente terminadas las obras de albañilería que importaron seis millones de pesetas, tiene montados los tanques de servicio y está a falta del montaje de los tanques de almacenamiento que están contratados por un total de 3.750 m³.

Teruel. — Las obras de albañilería están terminadas, cuyo importe es de cinco millones de pesetas, faltando el apartadero y el montaje de tanques de almacenamiento que están contratados por un total de 2.900 m³.

Guadalajara. — En esta instalación se ha construído un casfillete de hormigón armado para 10 tanques de 25 m³ de servicio, cuyo importe total asciende a 500.000 pesetas.

Zona Sur:

Cuenca. — Prácticamente terminadas las obras de albañilería, que han importado seis millones de pesetas, están en período de montaje los tanques de almace-

namiento con una capacidad total de 5.200 m^3 y están instalados los 10 tanques de servicio de 25 m^3.

Alcázar de San Juan. — Terminadas las obras de albañilería, por un importe de seis millones de pesetas, tiene una capacidad total de almacenamiento de 17.350 metros cúbicos.

Ciudad Real. — Tiene montados 100 m^3 de tancaje y en período de construcción otros 1.250 m^3 para almacenamiento.

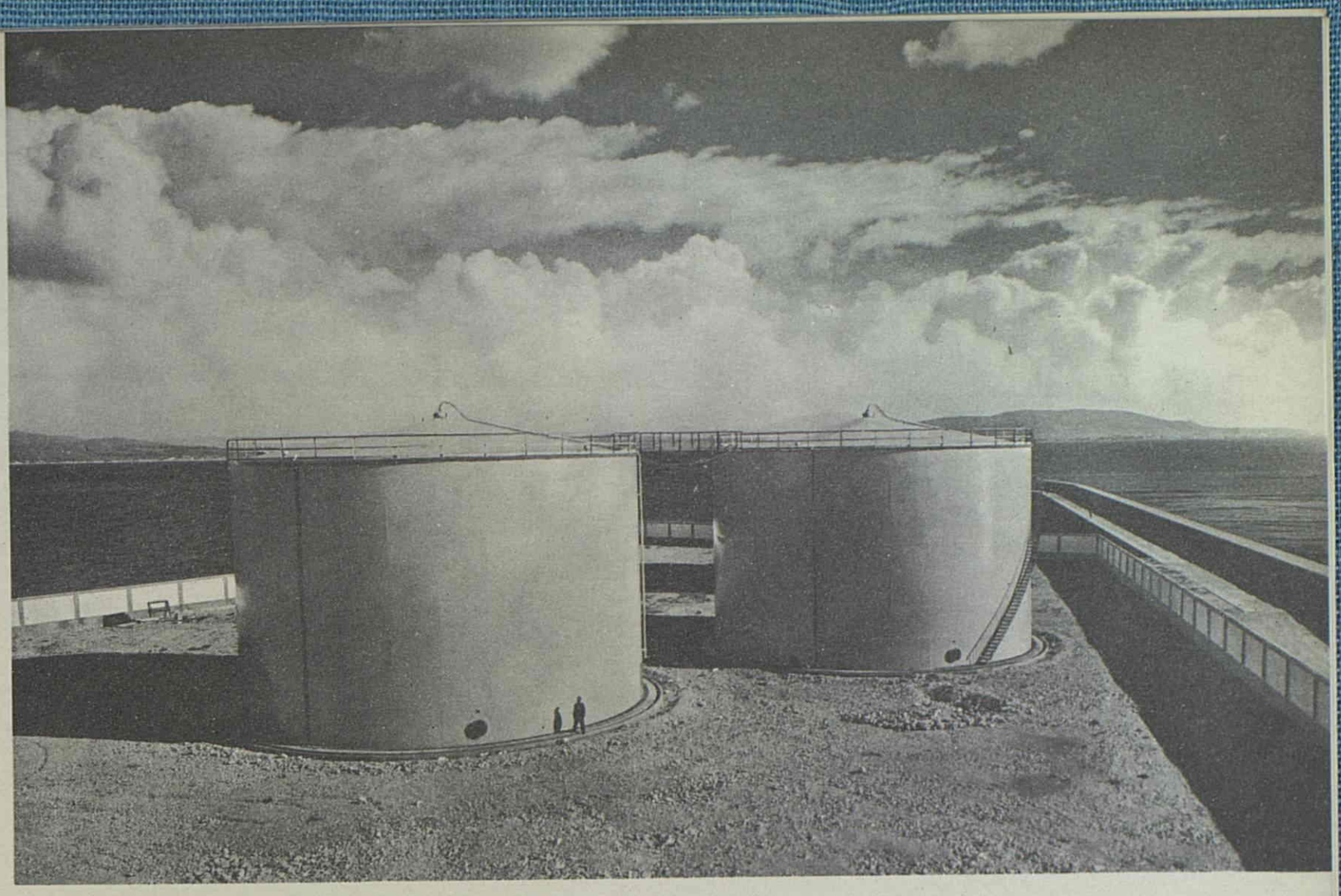
Córdoba. — En período de ampliación tiene en construcción y pendiente de montaje 800 m^3 de tanques de almacenamiento, y las obras de albañilería han importado 500.000 pesetas.

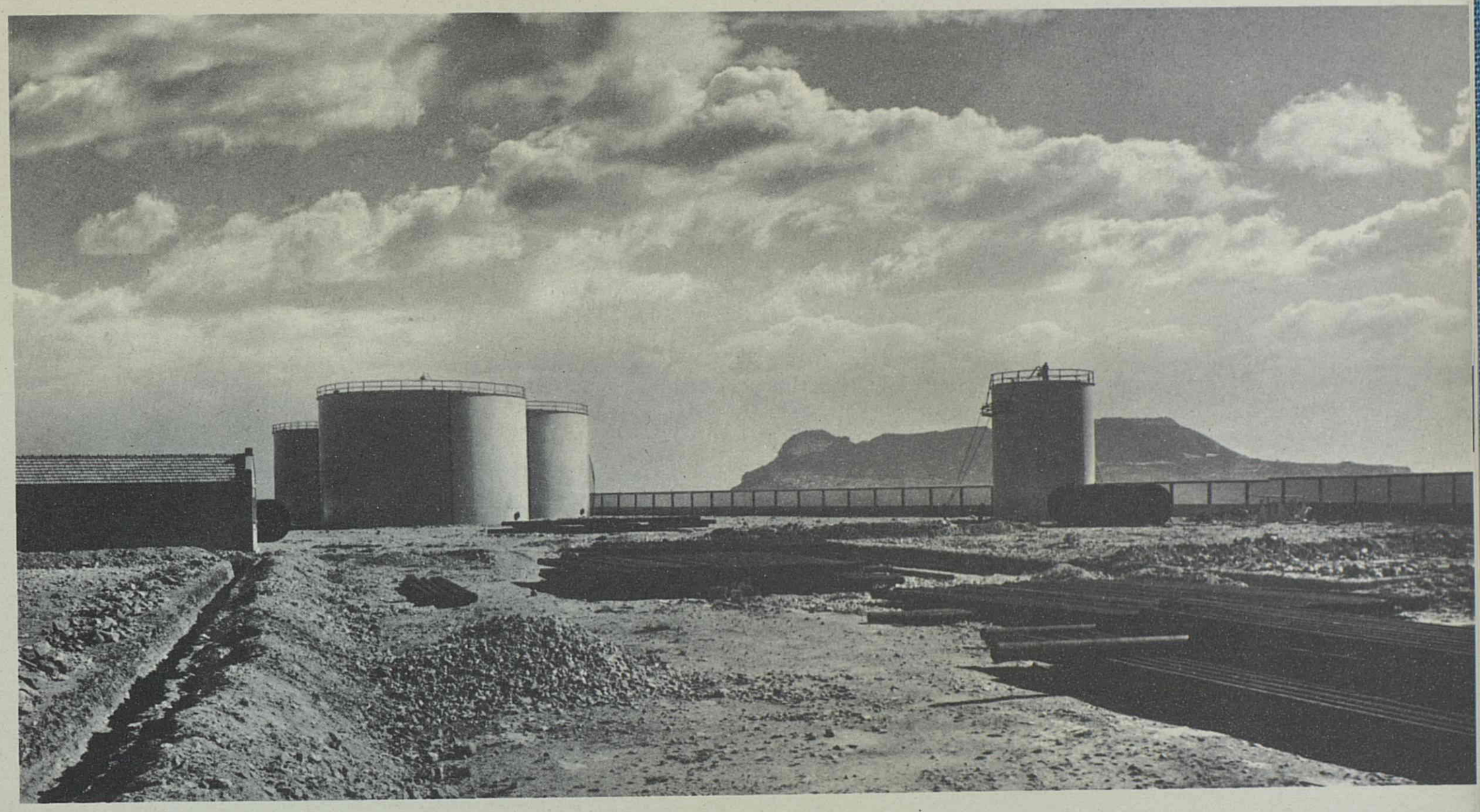
Granada. — También en período de ampliación, se ha terminado el castillete de hormigón para tanques de servicio, por un importe de 500.000 pesetas.

Albacete. — Terminadas las obras de albañilería por un importe de tres millones de pesetas, esta instalación tiene terminados también los tanques de almacenamiento con una capacidad total de 9.391 m^3.

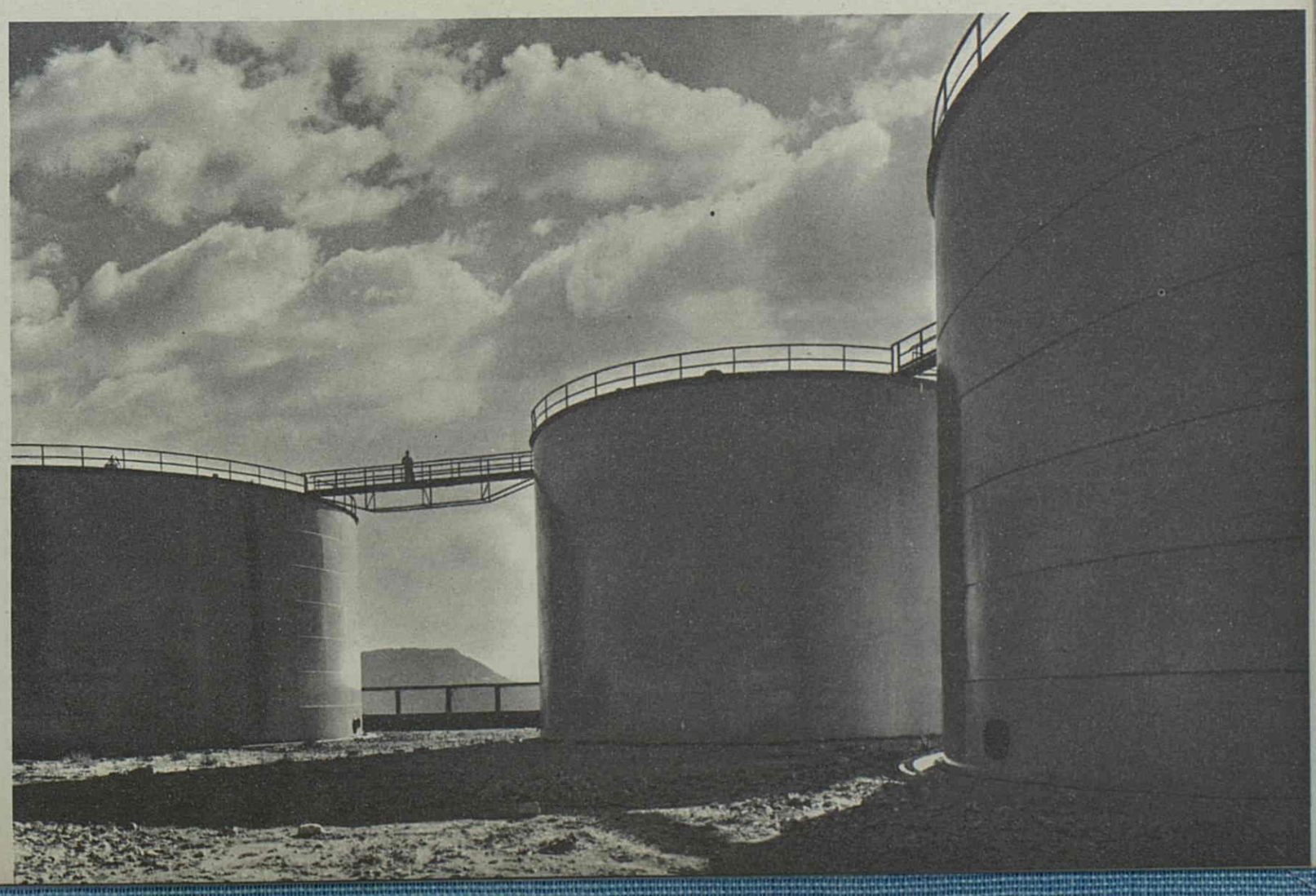
Mérida. — Terminado el primer plan de obras, estará en breve en ejecución el segundo plan de terminación de las obras de albañilería.

Vistas parciales de la nueva factoría en construcción en Villaverde (Madrid)





La factoría de Algeciras
en construcción.



NUEVOS PROYECTOS

FACTORIAS

Zona Norte:

Instalación portuaria de GIJON. (Musel.)
Ampliación Factoría de SANTURCE.
Ampliación Factoría de BARCELONA.
Ampliación Factoría de TARRAGONA.
Nueva Factoría de PASAJES.

Zona Sur:

Nueva Factoría de MADRID. (Tercer Plan.)
Nueva Factoría de CASTELLON. (Segundo Plan.)
Nueva Factoría de PALMA DE MALLORCA.
Nueva Factoría de ALICANTE.
Ampliación Factoría de PALMA.

SUBSIDIARIAS

Zona Norte:

Nueva Subsidiaria BURGOS.
Ampliación Subsidiaria VITORIA.
Ampliación Subsidiaria CALATAYUD.
Ampliación ZARAGOZA.
Nueva Subsidiaria POBLA DE SEGUR.

Zona Sur:

Ampliación Subsidiaria MURCIA.
Nueva Subsidiaria CARTAGENA.
Ampliación Subsidiaria GRANADA.
Nueva Subsidiaria MERIDA. (Segundo Plan.)
Ampliación Subsidiaria CIUDAD REAL.

OTROS SERVICIOS

Además de las actividades peculiares de CAMPSA que han sido reseñadas, la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos ha prestado a los intereses nacionales otros servicios, tales como la construcción de hornos especiales para la elaboración de carbón vegetal y la distribución de éste durante la época en que hubo necesidad de utilizar gasógenos, por la insuficiencia de la gasolina.

También ha colaborado en el almacenamiento de aceites vegetales de boca; transporte y almacenamiento de los excedentes de alcoholes industriales y vínicos, y otros servicios especiales que le fueron ordenados por el Gobierno, todo ello sin otra ambición que la de colaborar con sus medios y actividad, a cuanto redunde en beneficio de los intereses nacionales.

INDICE

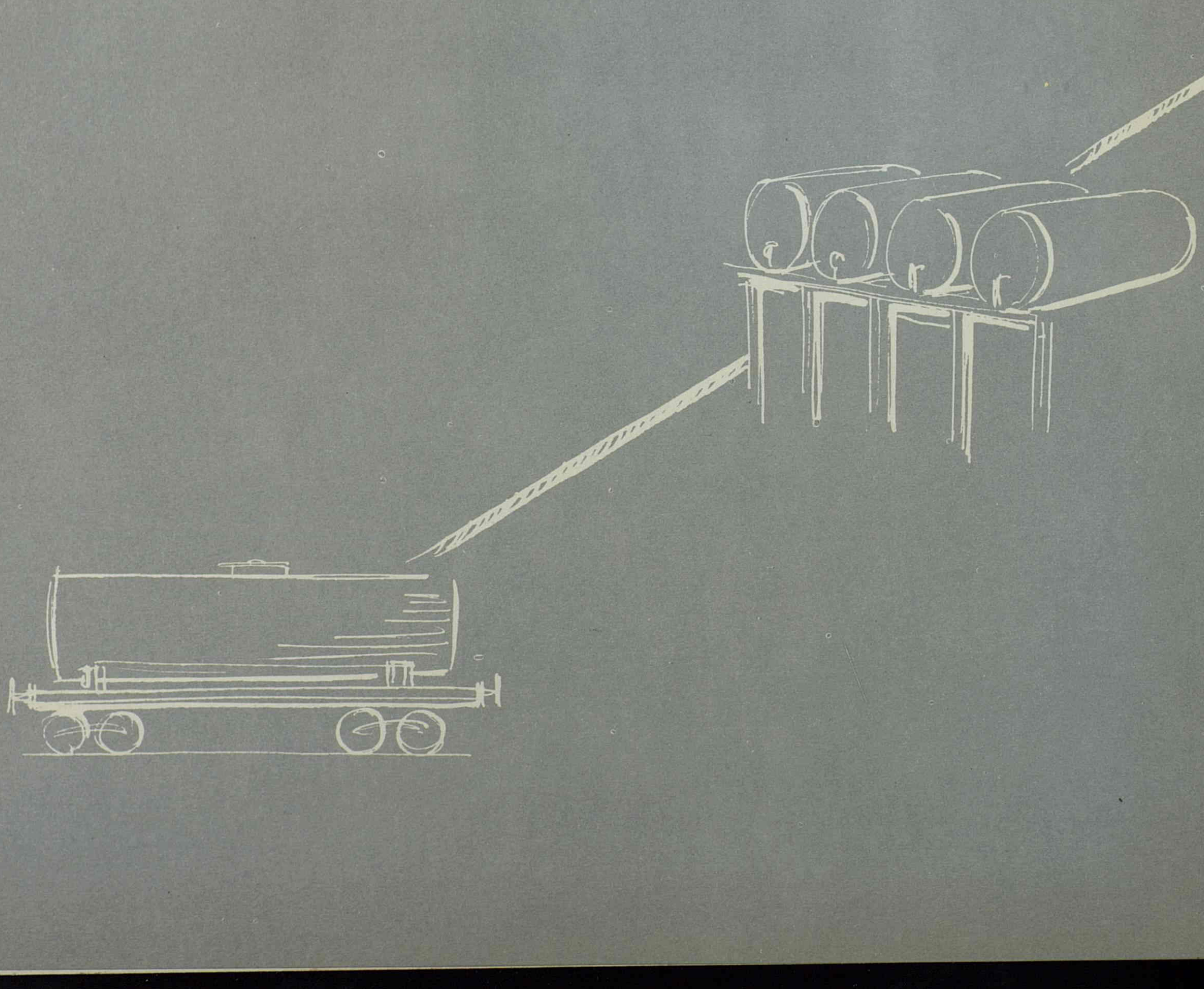
5	Prólogo.
7	30 años de servicio.
9	Fundación del Monopolio.
17	Real Decreto - Ley fundacional.
29	Real Decreto y Contrato de CAMPSA con el Estado.
43	Ley de reorganización del Monopolio y renovación del Contrato.
57	Ministros de Hacienda y Delegados del Gobierno.
61	Alto personal de la Compañía.
63	En treinta años.
65	Resumen de la actuación de CAMPSA.
77	1928 - 1936.
85	1936 - 1939.
97	1939 - 1958.
105	Capital social.
115	Producción nacional e importaciones.
137	Trabajos de prospección petrolífera por la Compañía.
147	La flota.
179	Consumo y distribución.
182	Distribución por ferrocarril.
191	Distribución por camiones - cisternas.
229	Instalaciones en factorías y subsidiarias.
232	Tuberías.
232	Tanques.
243	Apartaderos.
243	Motores, bombas y calderas.
243	Almacenes.
244	Etilado.
285	Seguridad e higiene en el trabajo.
301	Obras en factorías y subsidiarias.
309	Nuevos proyectos.
313	Otros servicios prestados por CAMPSA.

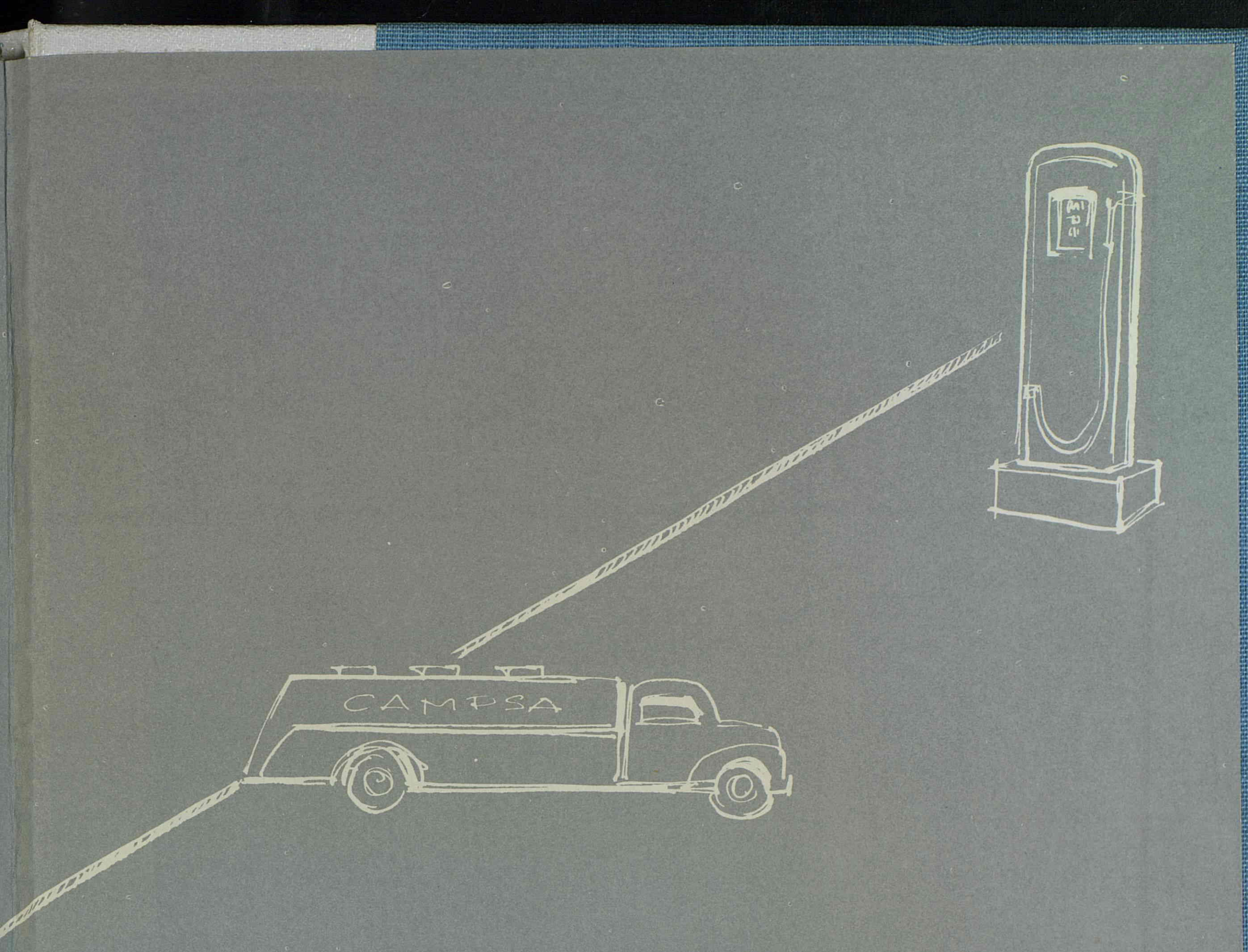
proyecto y dirección
publicidad llave

dibujos
Lagarde
Fernández Manzano
Muñoz

fotografías
Pando
Compte
Campúa
Servicios Aéreos Norte
Archivos Campsa

realización
gráficas reunidas, s. a.




CAMPSA