6. Origen de la Comisaría de Carburantes

Al terminar la guerra civil continuaron los Contratos con CEPSA y The Texas Co. para la importación de sus productos petrolíferos y para los productos especiales, como valvolinas, vaselinas, parafinas, etc. Se siguieron efectuando las compras entre los habituales suministradores, que además de la Texas, eran Atlantic, Penola, Gulf, Boler, Solar, etc.

No habían transcurrido cinco meses de tranquilidad, cuando el 3 de septiembre de 1939 estalló el conflicto internacional con la declaración de la guerra. Se originaron enormes perturbaciones en el mercado petrolífero, pues como es sabido los submarinos eran una de las armas empleadas por ambos bandos con más tenacidad y los buques petroleros sus víctimas preferidas. Ello ocasionó, como hemos descrito, la pérdida del «Badalona» y el torpedeamiento del «Campomanes».

Para poder navegar, nuestros buques tenían que proveerse de NAVYCERT para cada viaje, extendido por el Gobierno inglés y había que dar 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 al ir participando paulatinamente en la contienda, empezó a tomar medidas de carácter comercial a favor de los Aliados, originándose con este motivo algunas dificultades y retrasos en las cargas de nuestros buques tanque, pero el ataque japonés contra Pearl Harbor, dio lugar a la entrada definitiva de Estados Unidos en la guerra el 8 de diciembre de 1944, a partir de cuya fecha nuestros abastecimientos de petróleo que se efectuaban en Norteamérica, entraron en un período de dificultades y continuas paradas de nuestros buques, hasta de seis meses en los puertos americanos.

El Gobierno americano impone la obtención de licencias para la exportación de productos petrolíferos y para el control de los mismos. España creó en la Embajada de los Estados Unidos la «Oil Mission», sometiéndonos aquel país a un riguroso control de existencias, localización de las mismas, y nombramiento de inspectores americanos en los puertos de descarga. Una de sus primeras medidas fue la supresión de suministros, que duró desde el 20 de febrero de 1942 al 11 de mayo del mismo año, por lo que se nos obligó a una mayor restricción en los consumos y mezclar alcohol con la gasolina, para poder aumentar el exiguo «stock» de este producto, incrementándose el uso de gasógenos, adquiriendo CAMPSA con este fin 12.839 t de carbón vegetal y 8.564 t de antracita.

En mayo de 1942 comunicó la «Oil Mission», que en lo sucesivo deberían efectuarse los suministros a través de las refinerías del Caribe y de Aruba, que eran propiedad, la primera, de la Lago Oil Co., filial de la Standard N. Y., y la segunda, de Asiatic Petroleum Co., del grupo de la Shell, con cuyas Empresas no tenía CAMPSA relaciones comerciales, para lo que hubo que hacer algunas gestiones, por medio de las cuales se logró el abastecimiento triangular con 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 estas limitaciones de fechas de carga a la formación de convoyes que como es natural suponían un menor rendimiento en la Flota.

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 t por fecha de carga y 42.000 t mensuales.

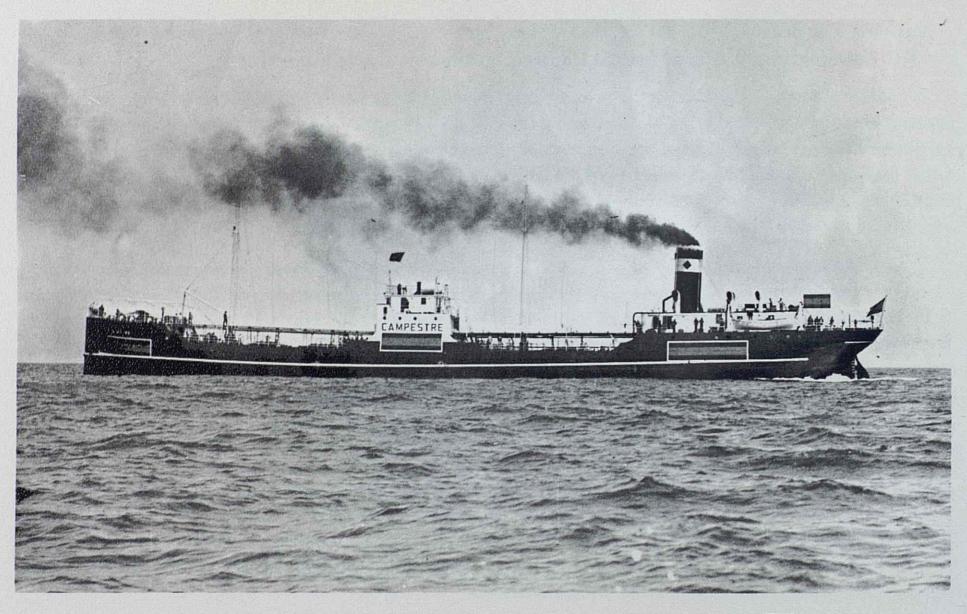
Ante este cúmulo de dificultades la Comisaría de Carburantes creó el puesto de un Inspector-Delegado en Wáshington, para que asesorase a la Embajada de España en todo lo relacionado con petróleos. Este puesto cesó en diciembre de 1947.

Otra de las medidas del Gobierno americano fue el obligar a consumir los «stocks» que teníamos, llegando al mínimo el 5 de agosto de 1944 con las siguientes existencias:

	Metros cúbicos
Gasolina automóvil	9.800
Gasolina avión	1.010
Petróleo	3.300
Gas-oil	10.860
Fuel-oil	10.820

El impuesto creado en España para la exportación del wolframio español, suscitó una represalia por el Gobierno americano, creando 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, cuyos pagos había que efectuarlos quince días antes de la llegada del barco al puerto de carga, a través de la U. J. Comercial Co.

A este recargo se añadió otro de 2,50 por tinglesa en concepto de flete Golfo Aruba a partir del 29 de junio de 1943, por considerar que España tenía una economía de fletes, al traer sus productos de Aruba-España en lugar de Golfo-España.



Buque tanque «Campestre» reconstruido en 1943 en Valencia. Antiguo «Tiflis».

Las continuas gestiones 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.

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

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

Al terminar la guerra mundial el 14 de agosto de 1945, mejoraron un poco nuestras importaciones, aunque sin poder suprimir por completo nuestro régimen de restricción, y en enero de 1946 The Texas Co. comunicó que habiendo desaparecido las razones que originaron la no aplicación del descuento a partir de dicha fecha, quedaba el Contrato con todo su vigor, y en enero de 1947, habiéndose creado la nueva Empresa Caltex, todos los suministros de aquélla se harían a través de ésta, continuando la buena amistad que aquella Sociedad había sostenido siempre con CAMPSA, por lo que ésta hizo constar en sus veinticinco años de su fundación, su perpetuo agradecimiento a la ayuda prestada por aquella Compañía durante la guerra civil, suministrando productos incluso con transportes propios y grandes facilidades de pagos en el período que prácticamente estábamos carentes de divisas.

Durante la guerra civil española, las importaciones de productos petrolíferos fueron las siguientes:

BARCOS PROPI	os
Zona Nacional	Zona Republicana
225 viajes: 1.986.651 t.	282 viajes: 861.647 t.
BARCOS FLETAD	oos
156 viajes: 1.484.732 t.	229 viajes: 642.592 t.

A partir de 1947 los suministros fueron normales hasta el conflicto del Canal de Suez, pero gracias a la acertada política del Gobierno, cuando todos los países no productores tuvieron que sufrir numerosos incidentes y dificultades, España no interrumpió el suministro de gasolina, limitándose tan solo en pequeñas proporciones el de gas-oil.

Solucionado el conflicto del Canal de Suez, la normalidad volvió a su cauce y los transportes con nuestra Flota no volvieron a tener perturbaciones, excepto las originadas por el segundo conflicto entre árabes y judíos, que al volver a cerrar de nuevo el Canal obligaron a bastantes buques a dar la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza.

Describiremos a continuación el Programa de Ampliación definitiva de la Flota, aunque tengamos que remontarnos a 1935, y podremos observar que para el logro de la misma hubo que vencer numerosas dificultades.