

# EL SUMINISTRO DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS A LA REPÚBLICA EN GUERRA

GUILLEM MARTÍNEZ MOLINOS

Este artículo constituye una aproximación al análisis de la estrategia adoptada por el Gobierno republicano para asegurar durante la guerra civil española el suministro continuo de productos petrolíferos con los que alimentar la maquinaria bélica y el sector de economía civil residual. Se apoya, fundamentalmente, en la documentación depositada en el Archivo General de la Cía. Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A. (Campsa) al que el autor ha tenido acceso gracias a la colaboración de su dirección y al apoyo del B. de España. El testimonio de testigos directos ha contribuido a colmar una parte de las lagunas documentales encontradas en la investigación.

Un reciente trabajo expone el encuadramiento general de los suministros de derivados petrolíferos en el contexto de la economía de guerra planteada en España a partir de la sublevación militar del verano de 1936 (1).

En síntesis, mientras el bando rebelde contó muy pronto con la inestimable cooperación de la multinacional petrolera The Texas Co., que puso a su disposición no sólo carburantes y lubricantes y aditivos, sino vitales medios de transporte y facilidades crediticias (2), la República se enfrentó con un vacío que hubo de salvar levantando «ex novo» un dispositivo logístico que financiará con los recursos auríferos del B. de España trasladados al exterior poco después del estallido del conflicto.

---

(1) Martínez Molinos, Guillem. *El suministro de petróleo*. Historia 16. La guerra civil: Economía de guerra. Tomo 16. Madrid, julio 1987.

(2) Los acuerdos de Campsa (Burgos)-Texaco, alcanzados en una reunión celebrada en San Sebastián el 3 de noviembre de 1936 por los representantes de las dos entidades, señores Arvilla y Brewster, fueron confirmados telegráficamente por Brewster el 6 de noviembre, una vez obtenida la aprobación del «Big Boss» Rieber, y por carta un día después. Además de garantizar el suministro de los productos previstos en el marco del contrato republicano vigente, introducirá dos cláusulas absolutamente vitales para la economía de guerra franquista: condiciones crediticias a coste nulo para Campsa que permitía el aplazamiento de los pagos hasta 90 días fecha factura y la provisión de medios de transporte hasta que «Campsa estuviera en condiciones de procurárselos».

Las primeras medidas prácticas del Gobierno para afrontar la situación, por lo que a los abastecimientos petrolíferos se refiere siguen, por ahora, en la penumbra documental.

El dirigente socialista vasco Toribio Echevarría, en una de sus obras escritas y publicadas en el exilio, refiere que a mediados de agosto, cuando llevaba tres años alejado del negocio petrolero, recibió un radiocable de Madrid instándole a que se personara con toda urgencia en la oficina comercial parisina del comercio soviético de exportación de derivados petrolíferos *Soiuzneftexport* —coloquialmente *Nafta Rusa*— con el fin de conseguir la reanudación de los suministros, esta vez a la España en guerra (3).

La *Nafta* era un proveedor clásico del mercado español de carburantes y lubricantes desde antes incluso de la implantación del Monopolio en 1927. El último contrato en vigor, impulsado por el ministro de Hacienda, Indalecio Prieto, había sido denunciado por el primer Gobierno del bienio corrector. Los últimos cargamentos a su amparo habían llegado a puertos españoles meses antes de la sublevación.

Los primeros suministros soviéticos en las nuevas circunstancias no están bien recogidos en los fondos societarios consultados. La referencia documentada, más próxima al comienzo del conflicto, está datada el 12 de septiembre. Es un apunte contable, en un estadillo que *Nafta Rusa* remite a Campsa, por seguros acreditados por el buque-tanque (b/t) «Batun». No sabemos el tipo o coste de los productos servidos por ese moderno petrolero de la marina mercante soviética ni tampoco los puertos de carga y descarga. R. González Echegaray, citando a Salas Larrazábal, afirma que en el período comprendido entre el 15 de agosto al 15 de septiembre arribaron a puertos gubernamentales cuatro b/t soviéticos con 30.000 toneladas de productos. Según ese autor, el petrolero «Varlaam Avaneesov» descargó en Barcelona

---

(3) Toribio Echevarría (Eibar, 1887-Caracas, 1968), militante socialista e influyente miembro de la ejecutiva del PSOE; fue en una primera época oficial mayor del Ayuntamiento de su ciudad natal. En 1918 fundó allí la Soc. Coop. Obrera «Máquinas de Coser Alfa», que dirigiría entre 1923 y 1936. Su valía profesional y probada honestidad debieron influir en Indalecio Prieto, ministro de Hacienda del Gobierno provisional de la República, que le propuso para el delicado puesto de delegado del Gobierno en Campsa. Entonces la Arrendataria estaba controlada por un sindicato de banqueros que reunía a la crema de la oligarquía financiera española y veía la llegada del nuevo régimen con la mayor suspicacia. Siguió como delegado en los sucesivos Gabinetes Azaña. En septiembre de 1933 presentó la dimisión, que le fue aceptada, al ministro Lasa, del Gobierno Lerroux, al inicio del llamado «bienio negro», reintegrándose a «Alfa», cuya gestión no había abandonado por completo. Tras la sublevación militar, el Gobierno de Largo Caballero, con el doctor Negrín como ministros de Hacienda, le nombró director gerente de Campsa, en cuya capacidad continuó hasta la caída de Barcelona. Fue también consejero del B. de España. Vid. *Viaje por el país de los recuerdos*, Méjico, Imp. Modernos, 1968; pp. 423 y 424.

una partida de gasolina en el mes de octubre. De estas expediciones la documentación no ha dejado rastro (4).

Parece lógico pensar que en las semanas siguientes a la sublevación los suministros siguieron las pautas del período precedente, por efecto del impulso inercial que caracteriza este tipo de tráficos. Por otro lado, el posicionamiento de los «partners» comerciales del Monopolio español hacia la situación por la que atravesaba su cliente peninsular se configuró con una cierta lentitud. Buen ejemplo de ello es el de The Texas Co., que, bien y tempranamente informada sobre los acontecimientos españoles, en primero de octubre de 1936 estaba cargando al «Campuzano» con gasolina automoción y especial de aviación en sus instalaciones de Port Arthur.

Toma de posición más temprana es la de la sociedad belga Petrofina, proveedor no habitual del Monopolio, que el 1 de agosto declina cargar en el b/t «Remedios» la partida contratada de gasoil alegando dificultades en la presentación del crédito irrevocable por la agencia parisina del B. de Bilbao, que Petrofina atribuye a las «graves circunstancias españolas actuales». El b/t «Remedios» abandonará el puerto rumano de carga —Constanza— en lastre y creemos que siguiendo instrucciones de la dirección se dirigirá a un puerto soviético del Mar Negro —Batoum—, en donde entre mediados y finales de agosto tomará productos sucios —gasoil y fueloil— con destino a un puerto republicano. En esta hipótesis sería el primer suministro soviético a la república acosada, al calor de los acuerdos Echevarría/Soiuzneftexport de mediados de agosto, de los que tampoco queda rastro documental.

Los principales efectivos de la flota mercante de altura del Monopolio siguieron en manos del Gobierno durante 1936. No fue hasta enero de 1937 que perdió precisamente al «Campuzano», primera unidad leal apresada o neutralizada por los sublevados en acción de guerra. No es por lo tanto aventurado pensar que inicialmente la responsabilidad de mantener los suministros recayera, como en el período de paz precedente, en las propias unidades, aplicadas mayoritariamente al trayecto Mar Negro/Mediterráneo, tripuladas por las dotaciones habituales y gobernadas por sus mandos naturales. El control por las nacionalistas del paso del Estrecho, a finales de septiembre de 1936, constituye un hito importante en el desarrollo de la guerra económica. A la amenaza a las líneas de suministro republicanas procedentes de Occidente con destino a puertos mediterráneos, se unía la de los aprovisionamientos desde ese mismo litoral al Norte gubernamental. Para hacer frente a esta situación con las mejores garantías de éxito el abastecimiento petrolero a las

---

(4) González Echegaray, Rafael. *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*. Ed. S. Martín. Madrid, 1977, pg. 275.

dos zonas geográficas en que había quedado el territorio republicano se atendería desde dos centros de suministros bien diferenciados: la zona Norte se alimentará básicamente con envíos originados en el Reino Unido o los EE.UU. y la zona Centro-Litoral mediterráneo, con derivados provenientes del Mar Negro. A lo largo del conflicto, partidas aisladas pero no por ello menos significativas de preciado carburante de aplicación militar de origen americano —gasolina automoción y especial para aviación— seguirán arribando a puertos mediterráneos controlados por el Gobierno.

La situación de incomunicación por tierra y de bloqueo por mar en que se encuentra el Norte de España impone nuevas soluciones que aparentemente el Gobierno de la nación tarda en hacer efectivas. El recién constituido Gobierno provisional de Euskadi, para garantizar la continuidad de los suministros militares y generales, emprende determinadas iniciativas de orden legal y práctico que interesan también al suministro petrolífero de su asediado territorio. La primera y quizá principal, en este contexto, es la creación el 26 de octubre de 1936 de un comité interventor ejecutivo de la Campsa al frente del cual nombra al militante nacionalista Vicente Senosain (5).

Los recuerdos de testigos presenciales tales como el del entonces jefe de la factoría de Santurce, Martín García Urziaga (MGU), son útiles para penetrar los entresijos de las acciones emprendidas por el ejecutivo vasco en sus primeras semanas de azarosa existencia y columbrar al mismo tiempo el grado de afectación de los resortes gubernamentales del poder central de la nación.

Según ha manifestado al autor MGU, abandonó su tierra —a finales de 1936— a bordo de un destructor británico, siguiendo instrucciones de Senosain. Una vez en París se dispuso a establecer contacto con posibles suministradores de derivados petrolíferos cuando coincidió, por casualidad, con Germán Blix, agente de la oficina central de Campsa, que se encontraba en la capital francesa persiguiendo una misión similar.

Los dos empleados examinaron conjuntamente la situación planteada por el cerco del País Vasco y tomaron la decisión, después de consultar a Valencia, de comprar con cargo a la renta de petróleos una partida de fuel y gasoil soviético a la sociedad constituida en Londres Russian Oil Products (ROP).

---

(5) El decreto del Dto. de Hacienda (D. O. del País Vasco de 28 de octubre) creando el Comité Interventor va firmado por el presidente del Gobierno provisional Aguirre y por el consejero de Hacienda De la Torre. El comité que sustituye en sus funciones a los órganos administrativos de Campsa en el País Vasco está presidido por Vicente Senosain e integrado por Sarrasqueta (sindicalista vasco), Nadal (PSOE-UGT), Lacuesta, Echevarría, Azqueta e Ibáñez, estos tres últimos vocales del Consejo de Administración de Campsa en representación del Banco de Vizcaya, partícipe de la Arrendataria.

El único b/t de bandera española no perteneciente al Monopolio de petróleos era el «Gobeo», de la Cía. Cantábrica de Navegación, preparado para el transporte de productos pesados como fueloil y asfaltos, amarrado entonces en el Nervión. Los dos hombres de Campsa, buenos profesionales, pasaron lista a las diferentes alternativas a su alcance y pensaron de inmediato en utilizar el buque. La solución «Gobeo» ofrecía la ventaja de ser rápida en su ejecución, además de discreta y económica. La contratación pública en el bullicioso mercado de fletes y seguros de Londres, exigía importantes medios de pago y estaba reñida con la debida reserva aconsejable para garantizar el buen fin de la operación de avituallamiento.

Por otra parte, elementos de la marinería y oficialidad del Dto. Marítimo de Campsa eran naturales del País Vasco, en donde la guerra les había sorprendido y allí permanecían como consecuencia del aislamiento del territorio. No era, pues, difícil reclutar una tripulación aguerrida dispuesta a burlar la vigilancia enemiga.

El b/t «Gobeo», tripulado con oficialidad y marinería de Campsa, conseguiría realizar durante el primer semestre de 1937 tres viajes ida y vuelta Londres-Bilbao, burlando el bloque franquista y transportando en cada uno 4.000 toneladas de combustible. La última partida, descargada en vísperas de la ocupación de la capital vasca por las brigadas navarras de Solchaga, fue devuelta al buque, con órdenes de hacerla arribar a Santander. En el trayecto el buque fue interceptado y apresado por un bou enemigo, que lo condujo a Pasajes.

Menos fortuna tuvo el otro intento de abastecimiento petrolífero de Euskadi recogido por la documentación (6).

La utilización de la flota propia, que soportaba el grueso del tráfico petrolero exterior de España hasta el inicio de la guerra, disminuye aceleradamente a medida que avanza el conflicto.

De las casi 200 expediciones anotadas por el investigador, alrededor de una quinta parte lo fueron en barcos de la flota del Monopolio y el resto con barcos de pabellón extranjero, preferentemente británico, que contaba con la protección de su flota de guerra.

---

(6) El b/t «Campeador», con 10.000 ton. de gasolina automoción y aviación americana intentó en vano arribar a Bilbao en la primavera de 1937. Interceptado por una unidad enemiga logró burlarla izando pabellón inglés y haciéndose pasar por el «Pollux», un b/t de aquella nacionalidad. Se refugió en Burdeos, en donde fue secuestrado por un comando franquista con la supuesta complicidad del capitán, en circunstancias poco claras que fueron objeto de expediente por parte de la justicia republicana. Vid. Martínez Gil, Alfonso, *La flota del Monopolio de Petróleos: 1927-1970*, Delegación del Gobierno en Campsa. Madrid, 1971. También González Echegaray, op. cit., p. 131.

A falta de una depuración de los listados de expediciones, la última operación de importación en b/t propio sería la que realizaba el «Campeador» cuando fue torpedeado en el Cabo Bonn el 12 de agosto de 1937 por la escuadra italiana, episodio bien recogido en la literatura.

A partir de esa fecha, los b/t que le quedan a la Cía. Arrendataria (serán hasta el final del conflicto «Campeche», «Campero» y «Zorroza») pasan a reforzar el puente marítimo Languedoc/Cataluña, a operaciones de cabotaje o a otros servicios. Desgraciadamente la documentación aflorada no arroja demasiada luz sobre las características del puente que enlazaba las terminales petroleras de los puertos de Sete y Le Nouvelle con el litoral catalán.

El hostigamiento enemigo sobre las vías de comunicación marítimas de la República tiene varias lecturas. Por un lado, la medida de las expediciones petrolíferas neutralizadas por cualquier causa (menos de veinte) parece corroborar la opinión de algunos autores que consideran cuantitativamente poco relevante el dominio franquista del mar en la neutralización del comercio exterior del Gobierno. Sin embargo, los buques aplicados al tráfico de hidrocarburos que fueron dañados o apresados una o varias veces a lo largo de la guerra serían aproximadamente la mitad de los más de sesenta contabilizados, entre b/t y mercantes convencionales, utilizados estos últimos en el importantísimo suministro de bidones con carburantes y lubricantes.

La relación de apresamientos y hundimientos en alta mar o en dársena por efecto de ataque naval, aéreo o campo de mina, con ser importante no afectó de forma esencial la estrategia global republicana, aunque sí le hizo adoptar soluciones cambiantes que le permitieron garantizar un máximo de operaciones no fallidas.

La política de reforzamiento de la flota, por reposición de bajas, se materializó a mediados de 1937 cuando la documentación da cuenta de la entrada en servicio de los b/t «Saustan» y «English Tanker», cuyos propietarios eran respectivamente la propia Campsa y una empresa armadora domiciliada en Londres, constituida por impulso gubernamental, la Mid Atlantic Shipping Co. (7). El primer semestre de 1937 había sido particularmente aciago para los barcos del pabellón propio, ya que había presenciado la desaparición definitiva o temporal del «Campeche», dañado por mina en el C. San Sebastián;

---

(7) La Mid Atlantic Shipping Co. se constituyó en Londres en el verano de 1937 y sus actividades se desarrollaron, seguramente, hasta después de concluida la guerra de España. Entre sus fundadores y directivos se encontraban el empresario norteamericano de origen vasco Marino de Gamboa y el abogado del Estado José Ignacio Aldama Gamir. Además de propietaria del b/t «English Tanker» desarrolló funciones de «broker», agente de fletes, etc. Esta sociedad, auspiciada previsiblemente por las autoridades republicanas —Gobierno provisional de Euzkadi y Central— merecería un estudio especializado.

del «Campoamor», capturado en Burdeos; del «Campuzano», apresado, y del «Elcano», bombardeado en Gijón poco antes de la ocupación de Asturias.

A las dos citadas unidades se agregarían más tarde dos unidades más, el «Iossifoglu» y el «Miocene», un b/t que se especializaría en el tráfico litoral entre La Nouvelle y Cataluña. Esta flotilla de navíos dispares tampoco resultó decisiva en la logística de Campsa, pero le añadió flexibilidad y ciertas dosis de autonomía. A finales de 1937/principios de 1938 el Monopolio se ha adaptado bien, por lo que a los transportes se refiere, a las nuevas circunstancias. Su tráfico resulta apenas alterado por acciones esporádicas del enemigo, que no volverán a alcanzar la virulencia del primer semestre. A señalar, con todo, los daños inflingidos por bombardeos a b/t atracados en puertos mediterráneos duramente castigados por la aviación enemiga, especialmente en la etapa final de la guerra.

La flota propia o ajena al servicio de Campsa cubre prioritariamente la ruta del Mediterráneo Oriental, con origen en las terminales petroleras soviéticas del Mar Negro (puerto de Batuum y Tovapse) y en el puerto rumano de Constanza.

También a mediados de 1937 se contratan los almacenes —colchón de productos blancos (gasolina y keroseno)— de Sete y La Nuovelle, que irán adquiriendo mayor importancia a medida que avanza la guerra y se acercan los frentes a la frontera francesa.

MGU refiere que centenares de camiones cisternas de propiedad francesa alquilados por la República a la sociedad Sogesud cubrían el trayecto La Nouvelle-Barcelona a lo largo de 1938 y principios de 1939. Las instalaciones de la sociedad Redeventza en Sete se especializará en la carga de b/t del puente marítimo, aunque también éstos acuden ocasionalmente a La Nouvelle. Las operaciones de abastecimiento de los indicados almacenamientos del Mediodía galo son responsabilidad de la oficina de Campsa (Petróleos) en París, que funciona primero dentro del complejo Campsa-Gentribus para independizarse después.

La base documental contiene información relevante sobre los movimientos de importación por carretera, pero exige una mayor depuración que no ha sido posible realizar hasta ahora, al contrario de lo que ocurre con la base de datos por vía marítima, mucho más perfilada y completa.

Determinadas navieras británicas, entre las que destaca con diferencia la Stanhope Steamship Co., propiedad de Billmeir, se especializarán en el arriesgado suministros a la República y, en los últimos días de la guerra, contribuirán a evacuar a la población agolpada en las localidades portuarias sitiadas por las tropas victoriosas de Franco.

Se acompaña al presente artículo, como apéndice, un listado que recoge la totalidad de las expediciones marítimas, identificadas por el autor, con destino a puertos gubernamentales durante la guerra civil.

El interés de una relación como la que por primera vez se expone a la consideración de los estudiosos, estriba en su aportación a la cuantificación de las importaciones de productos petrolíferos efectuadas por el Gobierno en el citado período, huérfano de estadísticas fiables y en muchos casos siquiera aproximadas.

Queda comentar finalmente la metodología seguida para su elaboración.

Se ha informatizado un fichero de suministros, para el período bélico, con diferentes campos (columnas) que se comentan más adelante. Cada asiento o línea constituye un registro del fichero que recoge el movimiento de un producto —fueloil, gasoil, gasolina automoción, etc— transportado por un buque en un viaje determinado. Las bodegas de un buque-cisterna están compartimentadas en diversos tanques de almacenamiento, de tal modo que una misma expedición puede reunir varios productos, que en todo caso pertenecen a una misma familia, de las dos existentes: productos limpios —gasolinas, kerosenos, benzol— y productos sucios —crudo, fuel, gasoil, asfaltos—. Cada buque está especializado en el transporte de una familia y no suele cambiar su especialización a lo largo de su vida útil. Los lubricantes y grasas se transportaban en envases de diferentes características; en este tráfico intervenían tanto buques mercantes normales como los propios buques cisterna, que utilizaban unos compartimentos especiales aptos para carga general. Frecuentemente y en los dos bandos, una parte importante de gasolina especial de aviación, formulada para su consumo inmediato, se importaba en bidones de 200 litros, que servían asimismo para la carga de los aparatos en el propio campo de aviación, con la ayuda de pequeñas bombas de actuación manual. En los movimientos de bidones con carburantes intervenían, pues, prioritariamente, buques mercantes, de los que el listado que se adjunta da una buena muestra.

En consecuencia, a algunos viajes corresponden varios registros.

A partir del fichero o principal así formado se pueden recabar una variedad de ficheros auxiliares o de trabajo, secuenciados por campos. En esta ocasión se presenta el fichero por el campo de «suministradores», que se estima como el más representativo para apreciar la estructura de los suministros leales y permite asimismo calibrar su composición.

Los campos anotados han sido, por el orden en el que aparecen en el listado:

*Fecha de embarque:* cuando se desconocía el día exacto, en especial a partir de 1938, se ha atribuido un número de orden dentro del mes en cuestión. Los dígitos expresan por este orden año, mes y día.

*Proveedor:* la República se suministró mayoritariamente de la Soc. Nafta soviética y de empresas rumanas; una multinacional americana, Atlantic, permaneció fiel a sus compromisos anteriores y facilitó al Gobierno lo que éste pudo buenamente retirar con sus propios medios; la Texaco, ligada asimismo por contrato con Campsa, cambió de bando en octubre/noviembre de 1936. En caso de ignorarse el suministrador, se hace constar con «N.D.». Los transbordos definen las operaciones de carga intermedias, bien de barco a barco en rada protegida —las menos— o de las instalaciones de almacenamiento-colchón que la República alquiló en Sete y La Nouvelle, en el litoral meridional galo.

*Producto:* se enumeran los derivados importados y, cuando ha sido posible, se han asentado productos no habituales, como el benzol, utilizado en las mezclas para la elaboración de combustible de aviación de alto octanaje, e incluso se han identificado las pocas partidas de crudo destinadas a la pequeña refinería catalana de Cornellá (antigua Sabadell & Henry), que estuvo en funcionamiento durante casi todo el período bélico.

*Buque y número de viajes:* tras el nombre más utilizado de cada buque/tanque —los cambios de nombre y bandera eran frecuentes por razones obvias— se ha dispuesto un número de orden de los viajes realizados por esa unidad, que en los buques de la Arrendataria se corresponde con el número de orden de la serie original. Cuando se trata de una sola expedición, se indica con las letras UN.

*Procedencia:* el listado es especialmente poco explícito en este campo. El autor cree haber recogido todos los destinos a puertos del Cantábrico, bien el País Vasco, bien en Cantabria y Asturias. En esta hipótesis, todas las demás operaciones de importación arribaron a puertos mediterráneos, bajo control gubernamental, donde la Cía. Arrendataria disponía de estaciones de recepción. Cartagena, base de la flota leal, era lugar privilegiado para la recepción del fueloil. La documentación recoge con frecuencia expediciones que descargan en dos o más puertos.

*Cantidades en Tm. e importes Fob en US \$ (fletes y seguros excluidos):* se han anotado parámetros exactos cuando tales datos eran facilitados por el soporte documental; en caso contrario, y con finalidad estadística, se han dispuesto datos aproximados coherentes con el texto.

*Observaciones:* además de enumerar las incidencias surgidas en una expedición, sea en tránsito o en rada, se han hecho llamadas en las expediciones sobre las que el representante de Texaco ante Franco, William M. Brewster, domiciliado en París, suministraba algún tipo de información a las autoridades, bien por iniciativa propia o a petición de aquéllas. Las operaciones que cuentan con más inteligencia son las originadas en Rumania, en donde proliferaba una constelación de sociedades vinculadas a intereses occidentales. Las fechas son las de las comunicaciones epistolares dirigidas por Brewster a Burgos.

Una profundización en los contenidos del propio archivo de Campsa o el acceso a otras fuentes documentales permitiría llenar los huecos evidentes del listado, en su presenciación actual.

Entre los que el investigador intuye se encuentran los siguientes:

— El puente Languedoc-Cataluña, tanto en su vertiente terrestre como en la marítima de cabotaje. Asimismo, los canales de aprovisionamiento a los almacenamientos-colchón del Languedoc.

— Los períodos inicial y final de la colaboración soviética, así como su articulación contractual. Los rastros documentales de los envíos soviéticos desaparecen a partir de agosto de 1938, pero hay indicios de que debieron continuar hasta finales de año.

La evaluación de los fondos aplicados a fletes/seguros y gastos de despacho de mercancías, primas, bonificaciones y demás extras. El Gobierno contrató fletes y seguros en condiciones onerosas; las recompensas a las navieras y a los capitanes que se aventuraban a realizar los viajes en las duras condiciones imperantes no eran raras, según testimonia MGU y refleja, siquiera parcialmente, la documentación. En ocasiones la componente de gastos por fletes y seguros podía superar el propio coste de los productos. Tampoco se conoce el precio de adquisición de los buques comprados por cuenta del Monopolio ni la reparación de los daños y averías causados a su flota.

Los cómputos globales de importación de crudo y productos por vía marítima por el Gobierno republicano durante la guerra civil arroja las siguientes cantidades:

- Movimientos: 190.
- Tonelaje: 1.165.000.
- Coste: US \$ 26.300.000.

Una valoración «sui generis» de las lagunas elevaría esas cifras alrededor de un 20 por ciento, quedando como montantes finales, razonables y estimados, los siguientes:

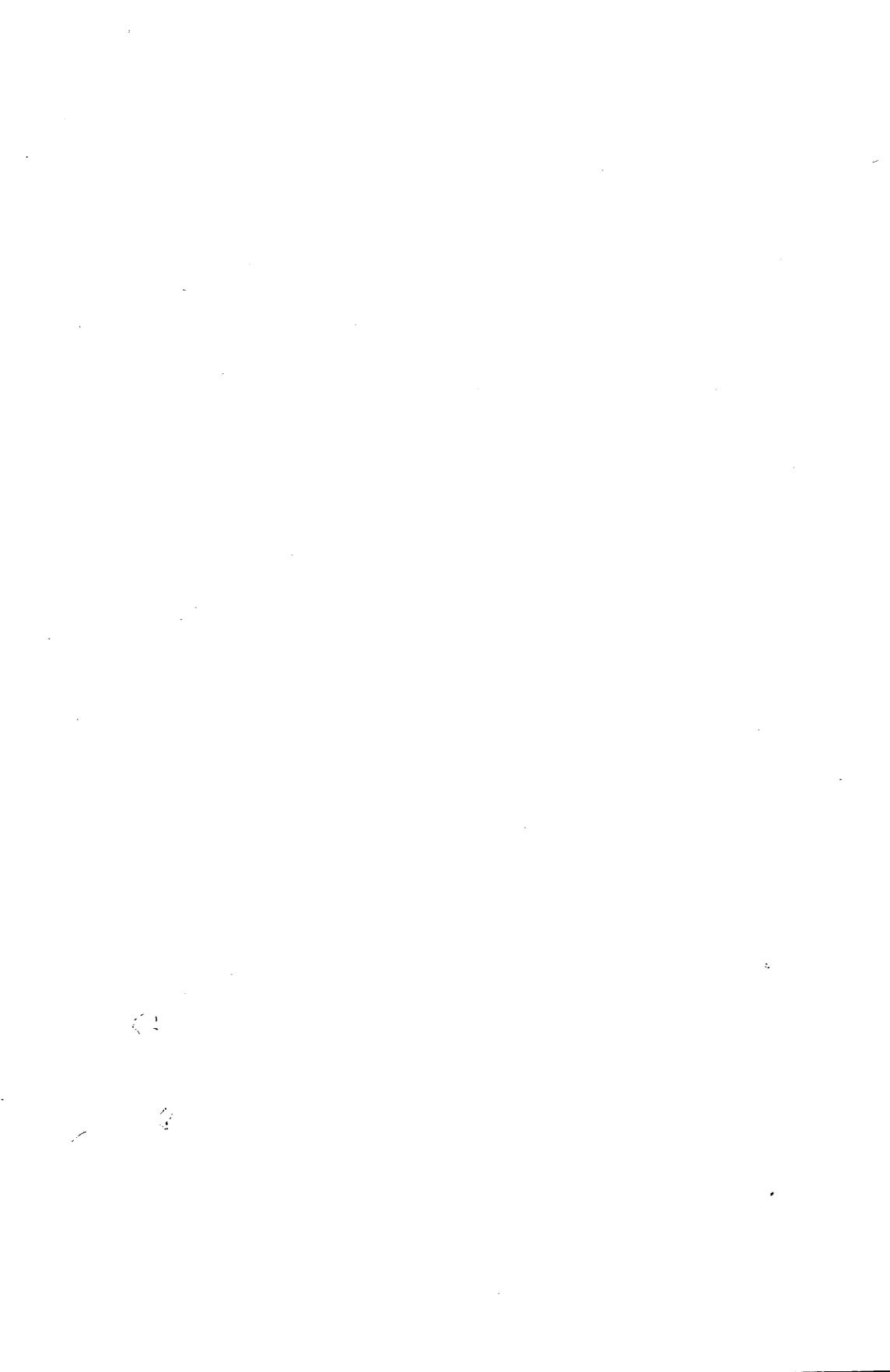
- Movimientos: 230.
- Tonelaje: 1.400.000.
- Coste: US \$ 31.000.000.

La URSS habría contribuido con algo más de un tercio de los suministros, esto es, 425.000 toneladas (570.000 ton. con la mayoración), destacando por lo tanto como el proveedor más importante.

Los nacionalistas importaron por vía marítima durante la guerra civil una cantidad similar: alrededor de un millón y medio de toneladas de productos derivados del petróleo y de aditivos, aplicando en su adquisición unos US \$ 24.000.000 Fob. La Texaco facilitó —nunca mejor empleada la expresión— las tres cuartas partes, esto es, 1.100.000 toneladas, con una contrapartida económica de unos 20 millones de dólares.

En conjunto, la economía de guerra española absorbió unos tres millones de toneladas de derivados petrolíferos, empleando algo más de US \$ 55.000.000 Fob.

De acuerdo con los grandes números elaborados por el autor, las importaciones españolas de productos derivados durante los casi tres años de guerra mantuvieron la tónica del período inmediato precedente, que era de casi un millón de toneladas anuales. Donde se registran sustanciales variaciones es en la estructura de los suministros, en los costos de adquisición y, obviamente, en los modos de utilización, que supusieron un desvío importantísimo de recursos energéticos hacia factores bélicos y parabólicos.



# **ANEXO**



CRUDO, DERIVADOS Y ADITIVOS IMPORTADOS POR CAMPEA LEAL (VIA MARITIMA) (1934/1939) - (PROVEEDORES)

B/L DATE	PROVEEDOR	PRODUCTO	BUQUE	N. VIAJE	PROCEDENCIA	DESTINO	CANT.	IMPORTE	OBSERVACIONES
360805	ATLANTIC	GASOL.	CAMPOHANE	44	PHILADEL.	-	6654	124000	
360805	ATLANTIC	GASOL.ESP.	CAMPOHANE	44	N. TORR	-	955	30000	
361013	ATLANTIC	BENZOL.	CAMPUZANO	42	PHILAD.	VALENCIA	1211	162096	
=====									
							8820	316096	
=====									
370120	ATLANTIC	GASOL.	CAMFOAMOR	43	PHILADEL.	-	9034	194137	WMB 0106&13&2&3&2&8&3
370417	ATLANTIC	GASOL.	CAMFOAMOR	43	HOUSTON	SANTANDER	8627	168644	WMB 0416&07&2&0&6&07&6
370713	ATLANTIC	GASOL.	OILFIELD	1	PHILADEL.	-	6866	139311	
370713	ATLANTIC	GASOL.ESP.	OILFIELD	1	PHILADEL.	-	198	15315	
370822	ATLANTIC	GASOL.	ESTURIA	3	PHILADEL.	-	9405	197256	
371126	ATLANTIC	GASOL.	REFAST	2	ATRECO/TEXAS	GIBR.F.O.	6280	122880	WMB 1210&13&3&80104
=====									
							49350	837563	
=====									
380208	ATLANTIC	GASOL.	ARLETTA	4	P. ARTHUR	-	6600	150000	
380315	ATLANTIC	GASOL.	REFAST	4	ATRECO/TEXAS	ALACANT	6253	140000	
380504	ATLANTIC	GASOL.	REFAST	5	ATRECO/TEXAS	-	6200	124000	
380609	ATLANTIC	GASOL.	SAUSTAN	2	ATRECO/TEXAS	VALENCIA	7200	200000	
380828	ATLANTIC	CRUDO	STANBRIDGE	8	CORPUS CHRIS	GIBR.F.O.	4660	40000	INTELIC WMB 0913
380828	ATLANTIC	GAS OIL	STANBRIDGE	8	CORPUS CHRIS	GIBR.F.O.	2000	28000	
=====									
							32913	680000	
=====									
370120	CITIES	LUBES&GRASAS	CAMFOAMOR	42	PHILADEL.	-	205	15000	
370401	CITIES	GASOL.	REFAST	1	P. ARTHUR	ALACANT	6300	120000	
370417	CITIES	GASOL.ESP.	CAMFOAMOR	43	HOUSTON	SANTANDER	971	31800	CAPTURADO EN BURDEOS
370712	CITIES	CRUDO	MYRIAM	1	N. ORLEANS	BARNA	10541	96310	
371221	CITIES	CRUDO	STANFIELD	1	SABINE	BARNA	2873	23471	WMB 1210&13&2&2&2&8&3
=====									
							20879	284581	
=====									
380203	CITIES	CRUDO	STANBRIDGE	4	P. ARTHUR	-	8000	64000	
=====									
							8000	64000	
=====									
370721	CONTINENTAL	GASOL.	ARLON	1	LONDON	CLJON	6351	237771	
370811	CONTINENTAL	RES&GRASAS	ARLON	1	LONDON	CLJON	650	450	
370831	CONTINENTAL	GASOL.	ARLON	2	CONSTANTZA	-	650	27982	
371230	CONTINENTAL	GASOL.	ARLON	7	CONSTANTZA	-	6787	134826	INTELIC WMB 0105
=====									
							20043	652023	
=====									
380219	CONTINENTAL	GASOL.	ARLON	8	CONSTANTZA	-	6532	230000	INTELIC WMB 0309
380316	CONTINENTAL	GASOL.	ARLON	9	CONSTANTZA	ALACANT	6693	230000	INTELIC WMB 0414
380402	CONTINENTAL	GASOL.	ARLON	10	CONSTANTZA	ALACANT	6700	240000	
=====									
							19925	700000	
=====									

CRUDO, DERIVADOS Y ADITIVOS IMPORTADOS POR CAMPSA LEAL (VIA MARITIMA) (1936/1939) - (PROVEEDORES)

B/L DATE PROVEEDOR PRODUCTO BUQUE N.VIAJE PROCEDENCIA DESTINO CANT.TON IMPORTE OBSERVACIONES

370102	CONTINENTAL	FUEL OIL	STANMOUNT	7	CONSTANTZA	CARTAG	6500	67500	
370203	CONTINENTAL	GASOL.	VALETTA	7	CONSTANTZA	-	6500	260000	
370813	DEPOSITO	GASOL.	OILFIELD	2	SETE	-	13000	327500	
							4960	100000	
370803	GROSSMAN	GASOL.	OILFUNEER	4	CONSTANTZA	-	4960	100000	
371102	HANOVER	GASOL.ESP.	WISCONSIN	UN	HOUSTON	VALENCIA	8178	300574	
371126	HANOVER	GASOL.ESP.	OREGON	UN	N. YORK	VALENCIA	2250	225000	INTELEG HMB 1207
							1650	167276	INTELEG HMB 1207
370417	HENLE	VASELINA	CAMFOAMOR	43	HOUSTON	SANTANDER	3900	392276	
370802	N.D.	GASOL.	VALETTA	UN	N.D.	GIJON	25	3510	
370802	N.D.	LUBESGRASAS	VALETTA	UN	N.D.	GIJON	9000	0	
							300	0	
380706	N.D.	GASOL.ESP.	ST. MALD	UN	N. ORLEANS	ALH/CARTAG	9300	0	
380713	N.D.	GASOL.ESP.	ESSEX DRUID	UN	N. ORLEANS	GIBRAL F.O	4790	400000	
380803	N.D.	GASOL.	N.D.	-	LONDON	-	3461	300000	
							8400	290000	
390115	N.D.	FUEL OIL	STANBRIDGE	9	CONSTANTZA	-	16651	990000	
390202	N.D.	FUEL OIL	STANMOUNT	8	CONSTANTZA	CARTAG	8000	120000	
							6500	67500	
360824	N-RUSA	FUEL OIL	REMEDIOS	56	BATOUM	-	14500	187500	
360824	N-RUSA	GAS OIL	REMEDIOS	56	BATOUM	-	4600	33046	
360902	N-RUSA	FUEL OIL	ZORROZA	39	BATOUM	-	1600	18692	
360925	N-RUSA	FUEL OIL	REMEDIOS	57	BATOUM	-	6300	37200	
360928	N-RUSA	FUEL OIL	CAMPECHE	22	BATOUM	-	6241	44000	
361001	N-RUSA	BENZOL	N.D.	0	BATOUM	-	7700	45000	
361004	N-RUSA	GAS OIL	CAMPERO	17	BATOUM	-	1500	74452	
361004	N-RUSA	PARAFINA	CAMPERO	17	BATOUM	-	6643	60546	
361031	N-RUSA	FUEL OIL	CAMPECHE	23	BATOUM	-	210	18692	
361106	N-RUSA	GASOL.	N.D.	0	TOURSESE	-	1800	33325	

CRUDO, DERIVADOS Y ADITIVOS IMPORTADOS POR CAMPA LEAL (VIA MARITIMA) (1936/1939) - (PROVEEDORES)

B/L	DATE	PROVEEDOR	PRODUCTO	BUQUE	N. VIAJE	PROCEDECIA	DESTINO	CANT.	TON	IMPORTE	OBSERVACIONES
361106	N. RUSA	GASOL. ESP.	N. D.	0	TUAPSE	-	1700	56397			
361106	N. RUSA	TETRAETILO	N. D.	0	TUAPSE	-	10	12300			
361120	N. RUSA	GASOL.	SERGO	UN	TUAPSE	-	2000	41284			
361210	N. RUSA	KERO	SERGO	UN	TUAPSE	-	2000	27678			
361228	N. RUSA	GASOL. OIL	CAMPECHE	18	BATOUM	-	7588	8547			
361228	N. RUSA	FUEL OIL	CAMPECHE	24	BATOUM	-	7635	45076			
=====											
							64783	666705			
=====											
370101	N. RUSA	FUEL OIL	ZORROZA	40	BATOUM	-	4833	31852	INTELIC WMB 370211		
370101	N. RUSA	LUBESAGRASAS	ZORROZA	40	BATOUM	-	1282	33773			
370105	N. RUSA	GASOL.	CAMPOMANES	45	TUAPSE	-	7606	164652			
370123	N. RUSA	CAMPEADOR	CAMPEADOR	36	BATOUM	-	8853	218639	INTELIC WMB 0211		
370254	N. RUSA	FUEL OIL	ZORROZA	58	BATOUM	-	6830	43375			
370301	N. RUSA	FUEL OIL	ZORROZA	76	BATOUM	-	7829	48121			
370301	N. RUSA	FUEL OIL	ZORROZA	41	BATOUM	-	3060	37093			
370309	N. RUSA	GAS OIL	ZORROZA	41	BATOUM	-	3225	37093			
370309	N. RUSA	FUEL OIL	REMEDIOS	59	BATOUM	-	2445	18445			
370309	N. RUSA	GAS OIL	REMEDIOS	59	BATOUM	-	3426	39985			
370311	N. RUSA	GASOL.	HINHLA	1246	BATOUM	-	9923	211326			
370321	N. RUSA	CAMPEADOR	CAMPEADOR	37	BATOUM	-	7684	56643	HUNDIDO BOMB. AEREO		
370322	N. RUSA	FUEL OIL	ELCANO	79	BATOUM	-	4391	39600	INTELIC WMB 0203		
370322	N. RUSA	FUEL OIL	ELCANO	1	BATOUM	-	4200	52162			
370404	N. RUSA	GAS OIL	IONIA	47	BATOUM	-	7548	163527			
370404	N. RUSA	GAS OIL	CAMPOMANES	47	BATOUM	-	1350	27532			
370417	N. RUSA	GAS OIL	CAMPECHE	2	BATOUM	-	1350	27532			
370417	N. RUSA	GASOL.	HINHLA	2	BATOUM	-	7623	152557			
370514	N. RUSA	GASOL.	CAMPOMANES	48	TUAPSE	-	8610	221074			
370518	N. RUSA	FUEL OIL	CAMPEADOR	38	BATOUM	-	4584	33678			
370523	N. RUSA	FUEL OIL	REMEDIOS	61	BATOUM	-	1799	22390			
370601	N. RUSA	GAS OIL	REMEDIOS	61	BATOUM	-	5	6400			
370620	N. RUSA	TEL	DELTA	1	BATOUM	-	783	6647			
370620	N. RUSA	FUEL OIL	ZORROZA	43	BATOUM	-	5500	65000			
370620	N. RUSA	FUEL OIL	ZORROZA	43	BATOUM	-	4962	27705			
370622	N. RUSA	FUEL OIL	IONIA	1	BATOUM	-	4636	27705			
370622	N. RUSA	FUEL OIL	IONIA	1	BATOUM	-	4636	27705			
370625	N. RUSA	GAS OIL	IONIA	1	BATOUM	-	4636	16336			
370625	N. RUSA	GAS OIL	CAMPILLO	2	BATOUM	-	8243	189853			
370710	N. RUSA	GASOL.	ESTURIA	2	TUAPSE	-	1363	21707			
370710	N. RUSA	KERO	ESTURIA	2	TUAPSE	-	7780	58562			
370721	N. RUSA	FUEL OIL	BURLINGTON	1	BATOUM	-	3254	24484			
370729	N. RUSA	FUEL OIL	IOSSIFOGLU	2	BATOUM	-	3660	47936			
370729	N. RUSA	GAS OIL	IOSSIFOGLU	2	BATOUM	-	7867	59409	APRES. PERD. CTO.		
370729	N. RUSA	FUEL OIL	BURLINGTON	2	BATOUM	-	8856	55040			
371017	N. RUSA	FUEL OIL	BURLINGTON	4	BATOUM	-	9432	186080			
371017	N. RUSA	FUEL OIL	BURLINGTON	4	BATOUM	-	9432	186080			
371106	N. RUSA	GASOL. ESP.	ESTURIA	6	BATOUM	-	5233	107370	INTELIC WMB 1213		
371123	N. RUSA	GASOL. ESP.	ARLETTA	2	BATOUM	-	1475	44520			
371123	N. RUSA	GASOL.	ARLETTA	2	BATOUM	-	5000	186811			
371209	N. RUSA	GASOL.	ESTURIA	5	TUAPSE	-	5000	150800			
371212	N. RUSA	LUBESAGRASAS	GLOXINIA	2	BATOUM	-	2350	47000			
371222	N. RUSA	IOUSSICA	IOUSSICA	UN	TUAPSE	-	5700	128209			
371226	N. RUSA	ASFALTO	ARLETTA	3	TUAPSE	-	2310	46000	INTELIC WMB 0103		
371227	N. RUSA	ASFALTO	STANHOULT	1	BATOUM	-	215673	3307580			

CRUDO, DERIVADOS Y ADITIVOS IMPORTADOS POR CAMPSA LEAL (VIA MARITIMA) (1936/1939) - (PROVEEDORES)

B/L	DATE	PROVEEDOR	PRODUCTO	BUQUE	N. VIAJE	PROCEDECIA	DESTINO	CANT. TON	IMPORTE	OBSERVACIONES
380168	N. RUSA	GASOL.	ESTURIA	6	TUAPSE	-	9763	186341		
380169	N. RUSA	GASOL.	REFAST	3	TUAPSE	-	4926	93912	WMB 0126: APRES. PERD. C.T.O.	
380121	N. RUSA	FUEL OIL	OKFIELD	2	BATUUM	-	6300	45000		
380203	N. RUSA	LUBES&GRASAS	GLOXINIA	3	BATUUM	-	5000	150000		
380203	N. RUSA	FUEL OIL	STANMOUNT	2	BATUUM	-	6354	51000		
380301	N. RUSA	FUEL OIL	ESTURIA	UN	TUAPSE	-	1800	18000		
380303	N. RUSA	PARAFINA	ASECALT	UN	BATUUM	-	2500	50000		
380307	N. RUSA	GAS OIL	L. LUGANO	4	BATUUM	-	5000	60000		
380316	N. RUSA	FUEL OIL	GLOXINIA	3	BATUUM	-	6400	50000		
380405	N. RUSA	GASOL.	STANMOUNT	5	TUAPSE	-	5000	100000		
380405	N. RUSA	KERO	ARLETTA	5	TUAPSE	-	1500	30000		
380506	N. RUSA	GAS OIL	GLOXINIA	5	BATUUM	VAL/ALAC	5000	45000		
380509	N. RUSA	GASOL.	ARLETTA	4	TUAPSE	BARNA	4500	160000		
380510	N. RUSA	FUEL OIL	STANBRIDGE	5	BATUUM	BARNA	8000	64000		
380510	N. RUSA	VASELINA	STANBRIDGE	5	BATUUM	BARNA	12	1200		
380603	N. RUSA	GASOL.	ARLON	11	TUAPSE	VAL/ALAC	5000	125000	HUND. VALENCIA 380627	
380603	N. RUSA	KERO	ARLON	11	TUAPSE	VAL/ALAC	1000	20000		
380604	N. RUSA	GAS OIL	STANBRIDGE	4	BATUUM	BARNA	4000	52000		
380604	N. RUSA	LUBES&GRASAS	GLOXINIA	6	BATUUM	BARNA	1000	50000		
380608	N. RUSA	FUEL OIL	STANBRIDGE	6	BATUUM	BARNA	8000	70000		
380610	N. RUSA	FUEL OIL	STANMOUNT	4	BATUUM	VAL/ALAC	8000	70000		
380610	N. RUSA	GASOL.	ARLETTA	7	TUAPSE	CARTAG	6657	55000		
380703	N. RUSA	KERO	ARLETTA	7	TUAPSE	-	5500	140000		
380703	N. RUSA	FUEL OIL	STANBRIDGE	7	BATUUM	-	1000	16000		
380704	N. RUSA	GAS OIL	GLOXINIA	7	BATUUM	-	8000	65000		
380712	N. RUSA	LUBES&GRASAS	GLOXINIA	7	BATUUM	-	4000	50000		
380712	N. RUSA	FUEL OIL	STANMOUNT	5	BATUUM	CART/BARNA	6600	55000		
380816	N. RUSA	FUEL OIL	STANMOUNT	4	BATUUM	-	6400	35000		
=====										
370924	PALLAS	GASOL.	BENE	6	CONSTANTZA	-	141056	2163453		
371027	PALLAS	GASOL.	BENE	7	CONSTANTZA	-	3624	143515		
371201	PALLAS	GASOL.	BENE	8	CONSTANTZA	VALENCIA	3645	134720	INTELIC WMB 1019&111	
371203	PALLAS	GASOL.	MARYAD	1	CONSTANTZA	-	6471	242550		
=====										
380106	PALLAS	GASOL.	MARYAD	3	CONSTANTZA	-	17388	654138		
380130	PALLAS	KERO	MARYAD	2	CONSTANTZA	-	6582	247458		
380225	PALLAS	GASOL.	MARYAD	3	CONSTANTZA	-	6088	210000	INTELIC WMB 0209	
380228	PALLAS	FUEL OIL	OKFIELD	4	CONSTANTZA	ALACANT	660	12000		
380401	PALLAS	GASOL.	MARYAD	3	CONSTANTZA	CARTAGENA	6600	235000	INTELIC WMB 0309	
380601	PALLAS	GASOL.	MARYAD	5	CONSTANTZA	VALENCIA	7460	110000	INTELIC WMB 0309	
380602	PALLAS	GASOL.	MARYAD	6	CONSTANTZA	VALENCIA	6600	284000	BOMB. AERED ALAC. WMB 0610	
380702	PALLAS	GASOL.	STRAFORD	1	CONSTANTZA	BARNA	6300	215000		
380801	PALLAS	GASOL.	STRAFORD	2	CONSTANTZA	BARNA	4300	21500		
380801	PALLAS	GASOL.	STRAFORD	4	CONSTANTZA	VALENCIA	6300	215000	INTELIC WMB 0908	
381001	PALLAS	GASOL.	STRAFORD	5	CONSTANTZA	VALENCIA	6300	215000	INTELIC WMB 1007&102	
381003	PALLAS	GASOL.	REFAST	5	CONSTANTZA	VALENCIA	6300	140000	INTELIC WMB 1024	
381101	PALLAS	GASOL.	STRAFORD	6	CONSTANTZA	ALAC	6300	215000	INTELIC WMB 1122	
=====										
84550 2764158										

CRUDO, DERIVADOS Y ADITIVOS IMPORTADOS POR CAMPSA LEAL (VIA MARIITIMA)(1936/1939) - (PROVEEDORES)

B/L	DATE	PROVEEDOR	PRODUCTO	BUQUE	N.VIAJE	PROCEDENCIA	DESTINO	CANT.	IMPORTE	OBSERVACIONES
370467	PHOENIX	GASOL.	CONSTANTIZA	1	7634	178551				
370604	PHOENIX	GASOL.	CONSTANTIZA	39	9516	220206	WMB 0915	TORPEDEADO		
					17150	398751				
370102	R.O.P.	FUEL OIL	LONDON	1	2395	27987				
370402	R.O.P.	GAS OIL	LONDON	1	1737	25710				
370201	R.O.P.	FUEL OIL	BILBAO	2	1799	20478				
370201	R.O.P.	GAS OIL	BILBAO	2	2196	32615				
370468	R.O.P.	FUEL OIL	LONDON	3	3271	37500	APRES. OFF SANTANDER			
370468	R.O.P.	GAS OIL	LONDON	3	1354	20000				
370714	R.O.P.	LUBESAGRASAS	LONDON	UN	0	39000				
					12752	203290				
370302	RAFFINAGE	GASOL.	CONSTANTIZA	1	2547	143627				
370402	RAFFINAGE	GASOL.	CONSTANTIZA	2	2549	149000				
370412	RAFFINAGE	FUEL OIL	CARTAG.	60	6355	59746				
370405	RAFFINAGE	FUEL OIL	CONSTANTIZA	1	6013	143995				
370605	RAFFINAGE	GAS OIL	WOODFORD	1	4848	148168				
370703	RAFFINAGE	FUEL OIL	IONIA	2	4200	105000	WMB 0830. 1.º APR. PERD. CARGAMENTO			
370703	RAFFINAGE	GAS OIL	CONSTANTIZA	2	4300	130000				
370707	RAFFINAGE	FUEL OIL	WOODFORD	2	1147	275900	INTELG WMB 0830			
370731	RAFFINAGE	FUEL OIL	IONIA	2	5209	128284	WMB0830 2.º APRES. PERD. CARGAMENTO			
370731	RAFFINAGE	GAS OIL	CONSTANTIZA	3	3372	107445				
370814	RAFFINAGE	FUEL OIL	WOODFORD	3	7009	195787	WMB 0915. HUNDIDU			
370814	RAFFINAGE	GAS OIL	BARNA/VAL	3	8227	107936				
370829	RAFFINAGE	FUEL OIL	CONSTANTIZA	2	4390	175000	INTELG WMB 0915			
370829	RAFFINAGE	GASOL.	CONSTANTIZA	4	6656	234858	INTELG WMB 1019&1119			
371027	RAFFINAGE	FUEL OIL	ARLON	5	6644	234729	INTELG WMB 1213			
371118	RAFFINAGE	GASOL.	ARLON	5	8363	135051	INTELG WMB 1231			
371215	RAFFINAGE	FUEL OIL	STAMBRIDGE	3	8201	222700	INTELG WMB 0111			
371220	RAFFINAGE	FUEL OIL	MYRIAM	3	2577	78000				
371220	RAFFINAGE	GAS OIL	CONSTANTIZA	3						
					108280	2976540				
380122	RAFFINAGE	FUEL OIL	IONIA	4	7122	190000	INTELG WMB 0110&0224			
380362	RAFFINAGE	FUEL OIL	RIGNY	1	2553	40000				
380403	RAFFINAGE	FUEL OIL	STANFIELD	3	3400	54400	INTELG WMB 0420			
380508	RAFFINAGE	FUEL OIL	RIGNY	2	2400	35000	INTELG WMB 0414			
380528	RAFFINAGE	FUEL OIL	STANFIELD	4	3400	41600				
380529	RAFFINAGE	FUEL OIL	ALAC	4	3400	85000	INTELG WMB 0610			
380529	RAFFINAGE	FUEL OIL	RIGNY	4	2600	65000	INTELG WMB 0610			
380916	RAFFINAGE	GASOL.	ARLETTA	8	6740	160000	INTELG WMB 1006			
					30935	676000				
370418	REDEVENTIZA	FUEL OIL	ZORROZA	42	6269	58954	INTELG WMB 0223			
370428	REDEVENTIZA	FUEL OIL	CAMPILLO	1	4065	41253				
					10334	100207				

CRUDO. DERIVADOS Y ADITIVOS IMPORTADOS POR CAMPSA LEAL (VIA MARITIMA)(1936/1939) - (PROVEEDORES)

B/L DATE	PROVEEDOR	PRODUCTO	BUQUE	N.VIAJE	PRECEDENCIA	DESTINO	CANT.TON	IMPORTE	OBSERVACIONES
370204	RUMANIA	GASOL.	CAMPERO	19	CONSTANTZA	-	7614	150747	
370209	RUMANIA	GASOL.	CAMPOMANES	46	CONSTANTZA	-	7719	175759	
370312	RUMANIA	GASOL.	CAMPERO	20	CONSTANTZA	-	7515	172953	INTELIC MMB 6322
=====									
							22846	499439	
=====									
381203	RUMEX	GASOL.	ESTURIA	8	CONSTANTZA	-	9590	300000	
381212	RUMEX	GASOL.	REFAST	7	CONSTANTZA	VALENCIA	6390	250000	INTELIC MMB 1227
=====									
							15800	550000	
=====									
							6590	132500	
=====									
							6390	132500	
=====									
							12800	265000	
=====									
370821	STEVENSON	FUEL OIL	STANBRIDGE	1	LONDON	GIJON	3680	30000	INTELIC MMB 0705
370821	STEVENSON	GAS OIL	STANBRIDGE	1	LONDON	GIJON	3648	110000	
371114	STEVENSON	LUBES&GRASAS	STANBRIDGE	1	LONDON	GIJON	500	20000	
371117	STEVENSON	GAS OIL	GLIXINIA	1	LONDON	VAL/ALAC	4983	186487	
371117	STEVENSON	FUEL OIL	STANBRIDGE	2	CONSTANTZA	BARNA	7856	124487	
=====									
							20647	391174	
=====									
370403	SUNIC	GASOL.	OILFONEER	1	P. ARTHUR	-	8900	305123	
370405	SUNIC	GASOL.	ESTURIA	1	PHILADEL.	BARNA	9432	382842	INTELIC MMB 0525
370418	SUNIC	GASOL.	BEME	2	CONSTANTZA	-	3598	129116	
370522	SUNIC	GASOL.	BEME	3	CONSTANTZA	-	3635	127735	
370604	SUNIC	GASOL.	OILFONEER	2	CONSTANTZA	-	8093	310627	
370619	SUNIC	GASOL.	BEME	4	CONSTANTZA	-	3655	128442	
370701	SUNIC	GASOL.	OILFONEER	3	CONSTANTZA	-	8038	310479	INTELIC MMB 0830
370705	SUNIC	GASOL.	BEME	5	CONSTANTZA	VALENCIA	3657	128502	INTELIC MMB 0830
=====									
							49086	1822886	
=====									
360429	TEXACO	GASOL.	CAMPOMOR	41	P. ARTHUR	BILBAO	9655	173055	
360714	TEXACO	FUEL OIL	CAMPERO	16	P. ARTHUR	HALAGA	3957	20338	
360714	TEXACO	GAS OIL	CAMPERO	16	P. ARTHUR	HALAGA	4135	36934	
360715	TEXACO	FUEL OIL	ZORROZA	38	P. ARTHUR	(VICO)	6359	32679	DESVIADO PTO-LEAL
360722	TEXACO	FUEL OIL	W.STRACHAN	UN	P. ARTHUR	BILBAO	5116	26316	
360724	TEXACO	GAS OIL	W.STRACHAN	UN	P. ARTHUR	BILBAO	4623	41470	
360802	TEXACO	GASOL.	CAMPUZANO	41	P. ARTHUR	BILBAO	7462	133133	
360802	TEXACO	FUEL OIL	CAMPECHE	21	P. ARTHUR	BILBAO	5562	28609	
360803	TEXACO	GAS OIL	CAMPECHE	21	P. ARTHUR	MEDIT.	2758	24625	
360803	TEXACO	GAS OIL	CLCARLOS	17	P. ARTHUR	MEDIT.	3190	16000	
361013	TEXACO	GASOL.	CAMPOMOR	35	P. ARTHUR	VALENCIA	9646	226432	
361013	TEXACO	GASOL.	CAMPUZANO	42	P. ARTHUR	VALENCIA	4099	22377	ULTIMO ENVIO TEXACO
361013	TEXACO	GASOL.ESP.	CAMPUZANO	42	P. ARTHUR	VALENCIA	1257	41177	
=====									
							72213	890426	
=====									

CRUDO, DERIVADOS Y ADITIVOS IMPORTADOS POR CAMPSA LEAL (VIA MARTIHA) (1936/1939) - (PROVEEDORES)  
 N.VIAJE PROCEDENCIA DESTINO CANT. TON IMPORTE OBSERVACIONES

B/L DATE PROVEEDOR	PRODUCTO	BUQUE	MIDCENE	3	LA NOUVELLE (BARNA)	2500	160000
370107	TRANSB.	CAMPUZANO		43	ST. LOUIS (BARNA)	2500	160000
371101	TRANSB.	ARLETTA		1	ST. LOUIS	5421	215000
371207	TRANSB.	OAKFIELD		1	BURDEOS	6234	93000
371211	TRANSB.	ARLON		6	ST. LOUIS	6657	194213
						25812	662213
380404	TRANSB.	FRADO		10	LA NOUVELLE	500	50000
380561	TRANSB.	STANLAND		1	LA NOUVELLE	500	50000
380611	TRANSB.	DOMER ARBEY		1	LA NOUVELLE	686	60000
380618	TRANSB.	LEZARDRIEUX		1	VALENCIA	680	60000
380625	TRANSB.	PORTLAKE		2	VALENCIA	497	70000
380626	TRANSB.	LEZARDRIEUX		UN	VALENCIA	1400	140000
380705	TRANSB.	DOMER ARBEY		2	LA NOUVELLE	506	50000
380710	TRANSB.	FRADO		2	VALENCIA	655	70000
380713	TRANSB.	STANLAND		3	LA NOUVELLE	702	70000
380713	TRANSB.	STANLEIGHT		UN	VALENCIA	1129	100000
380717	TRANSB.	STANWOLD		UN	VALENCIA	1243	110000
380801	TRANSB.	STANBURGH		UN	VALENCIA	827	80000
381209	TRANSB.	SAUSTAN		UN	VALENCIA	1850	180000
				3	ST. LOUIS GIBR. F. O.	3500	140000
						14601	122000
370202	XENIA	BEME			CONSTANTZA	3683	84521
						3683	84521