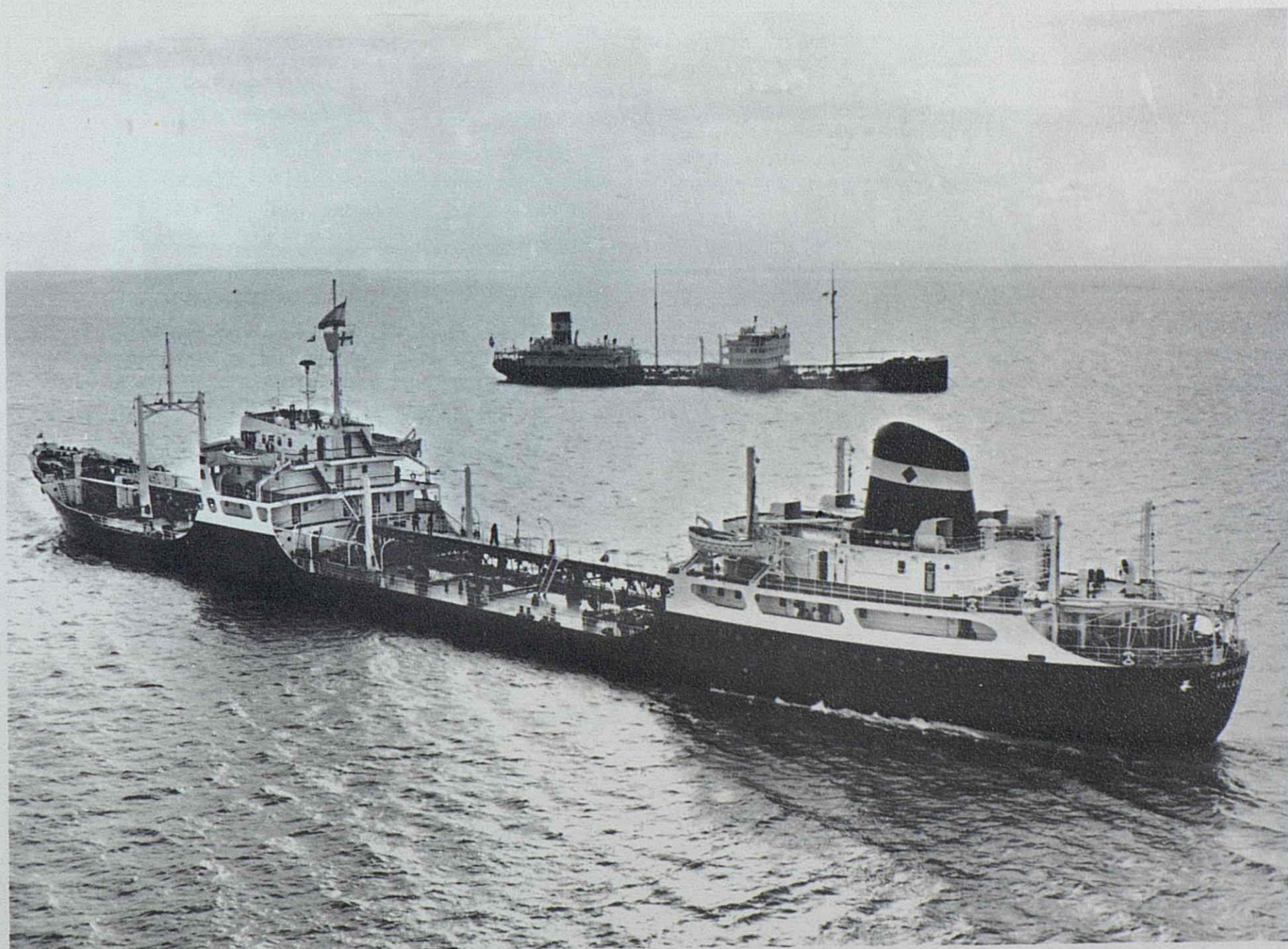


### 13. Fletamento por CAMPSA de buques ajenos al Monopolio

Como ha podido apreciarse, a pesar del esfuerzo de CAMPSA para disponer de Flota propia, capaz de transportar todos los productos petrolíferos que le han sido encomendados como Administradora del Monopolio, realizando con este fin cuantiosas inversiones, ha quedado la Flota escasa, principalmente en este último período de enorme consumo, pero hay que destacar que ha seguido un programa prudente, ya que las necesidades de la Flota varían enormemente a medida que van surgiendo nuevas refinerías, el que éstas puedan estar conectadas con las factorías de CAMPSA y, finalmente, que con la ampliación de la capacidad de estas últimas (programa en proyecto) se pueda permitir la descarga total de los buques en una sola factoría, en lugar de hacer escalas intermedias. Esto llevó a la conclusión de que era preferible fletar algunos buques en tanto no se conociera exactamente la ubicación de las nuevas refinerías y se terminara la ampliación de factorías.

Si nos remontamos a los primeros años del Monopolio, vemos que solamente se disponía de cuatro buques de altura con un total de 27.450 T. P. M., por lo que fue imprescindible fletar buques ajenos para suplir la falta de los propios.

Los contratos para el abastecimiento de productos petrolíferos hasta nuestra guerra civil, exigían de nuestros buques que cargasen regularmente en los puertos rusos y rumanos del Mar Negro, puertos americanos del Golfo de Méjico o Atlántico Norte, Tenerife y circunstancialmente en algún otro puerto de Europa.



Buque tanque «Camporrojo» de la serie de 9.100 t. p. m.



En el Contrato establecido por CEPESA para la adquisición de productos petrolíferos y en su cláusula 8.<sup>a</sup> se estipulaba que CAMPSA había de abonarle, en concepto de diferencia de flete para la entrega FOB de dichos productos en Tenerife, el 60 % del importe que para aquéllos regía del Golfo Pérsico a Continente. En dicha cláusula también se estipulaba como alternativa el que se pudiese sustituir ese pago por diferencia de fletes mediante el transporte del crudo con nuestros buques, con fuel-oil desde los puertos de origen a Tenerife.

En el mes de octubre de 1933 se encontró CAMPSA con algún exceso de tonelaje para las necesidades de sus importaciones y en vista de ello acordó hacer uso de la opción indicada, firmando una Póliza de fletamento con CEPESA, para que el buque tanque «Campeador» hiciera viajes consecutivos a Constanza, Aruba o puertos norteamericanos del Golfo de Méjico a Tenerife, cargando productos para CEPESA y en compensación al 60 % que por diferencia de fletes venía abonando en efectivo.

Desde dicha fecha el «Campeador» realizó un viaje de Houston a Tenerife y uno de Haifa y otro de Port Arthur también a Tenerife en 1935.

Durante el primer semestre de 1934, por no haber entrado en servicio todavía los nuevos buques «Campero», «Campeche» y «Campilo», y por encontrarse el «Zorroza» sometido a una gran reparación, se vio CAMPSA precisada a fletar algunos buques extranjeros para poder atender las necesidades de nuestro aprovisionamiento y cumplimentar los Contratos que tenía establecidos, para la adquisición de productos petrolíferos.

A continuación, en el cuadro núm. 10, figuran los buques fletados en ese año, con el transporte realizado, tipo de flete y divisas abonadas.

CUADRO NUM. 10  
BUQUES EXTRANJEROS FLETADOS (1934)

| Nombre del buque tanque  | Bandera       | Puertos de carga     | Toneladas  | Tipos de flete por tonelada inglesa | Total pagado, deducida comisión<br>—<br>£ |
|--------------------------|---------------|----------------------|------------|-------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Productos pesados</b> |               |                      |            |                                     |                                           |
| Beaulieu.....            | Noruega.....  | Houston.....         | 8.753.584  | 8/0                                 | 3.403-14- 3                               |
| Sveaborg 1.....          | Sueca.....    | Port Arthur.....     | 13.141.240 | 8/9                                 | 5.588-18- 0                               |
| Gianna.....              | Italiana..... | Port Arthur.....     | 7.914.617  | 7/9                                 | 2.980-13-11                               |
| Sveaborg 2.....          | Sueca.....    | Port Arthur.....     | 13.459.084 | 8/3                                 | 5.395-16- 0                               |
| Drafn.....               | Noruega.....  | Houston.....         | 11.682.240 | 11/0                                | 6.166- 8-10                               |
| Norfold.....             | Noruega.....  | S. Pedro Calif. .... | 9.786.178  | 19/0                                | 8.921- 5- 6                               |
| Alabama 1.....           | Italiana..... | Constanza.....       | 9.175.495  | 6/0                                 | 2.675- 2- 9                               |
| Hansa.....               | Alemana.....  | S. Pedro Calif. .... | 8.527.682  | 17/6                                | 7.045- 8- 0                               |
| Alabama 2.....           | Italiana..... | Constanza.....       | 9.373.172  | 6/0                                 | 2.732-18- 1                               |
|                          |               |                      | 91.813.292 |                                     | 44.910- 5- 4                              |
| <b>Productos ligeros</b> |               |                      |            |                                     |                                           |
| Atlantic 1.....          | Noruega.....  | Port Arthur.....     | 10.159.689 | 8/6                                 | 4.195-17- 6                               |
| Stigstad.....            | Noruega.....  | Port Arthur.....     | 8.171.329  | 8/3                                 | 3.276-13- 6                               |
| Glittre 1.....           | Noruega.....  | Port Arthur.....     | 8.881.861  | 8/6                                 | 3.668-13- 6                               |
| Atlantic 2.....          | Noruega.....  | Port Arthur.....     | 10.198.877 | 8/3                                 | 4.087-5 - 3                               |
| Glittre 2.....           | Noruega.....  | Tuapse.....          | 9.278.354  | 6/6                                 | 2.930-14- 5                               |
|                          |               |                      | 46.690.110 |                                     | 18.159- 4- 2                              |



Además de los buques extranjeros que se indican anteriormente y que fueron fletados para el transporte de productos desde los puertos de origen a nuestro litoral, tuvimos arrendado, como buque auxiliar, para efectuar suministros en el puerto de Barcelona, el buque italiano «Vioca».

Su fletamento, hecho en las condiciones de «Time Charter», duró hasta que entraron en servicio los nuevos buques «Camprodón» y «Campalans» en agosto de 1934, y al tipo de dos chelines seis peniques por tonelada peso muerto, siendo por nuestra cuenta, según la norma establecida para el «Time Charter», todos los gastos originados por el buque para realizar los suministros, como son el combustible y agua para caldera y movimientos dentro del puerto.

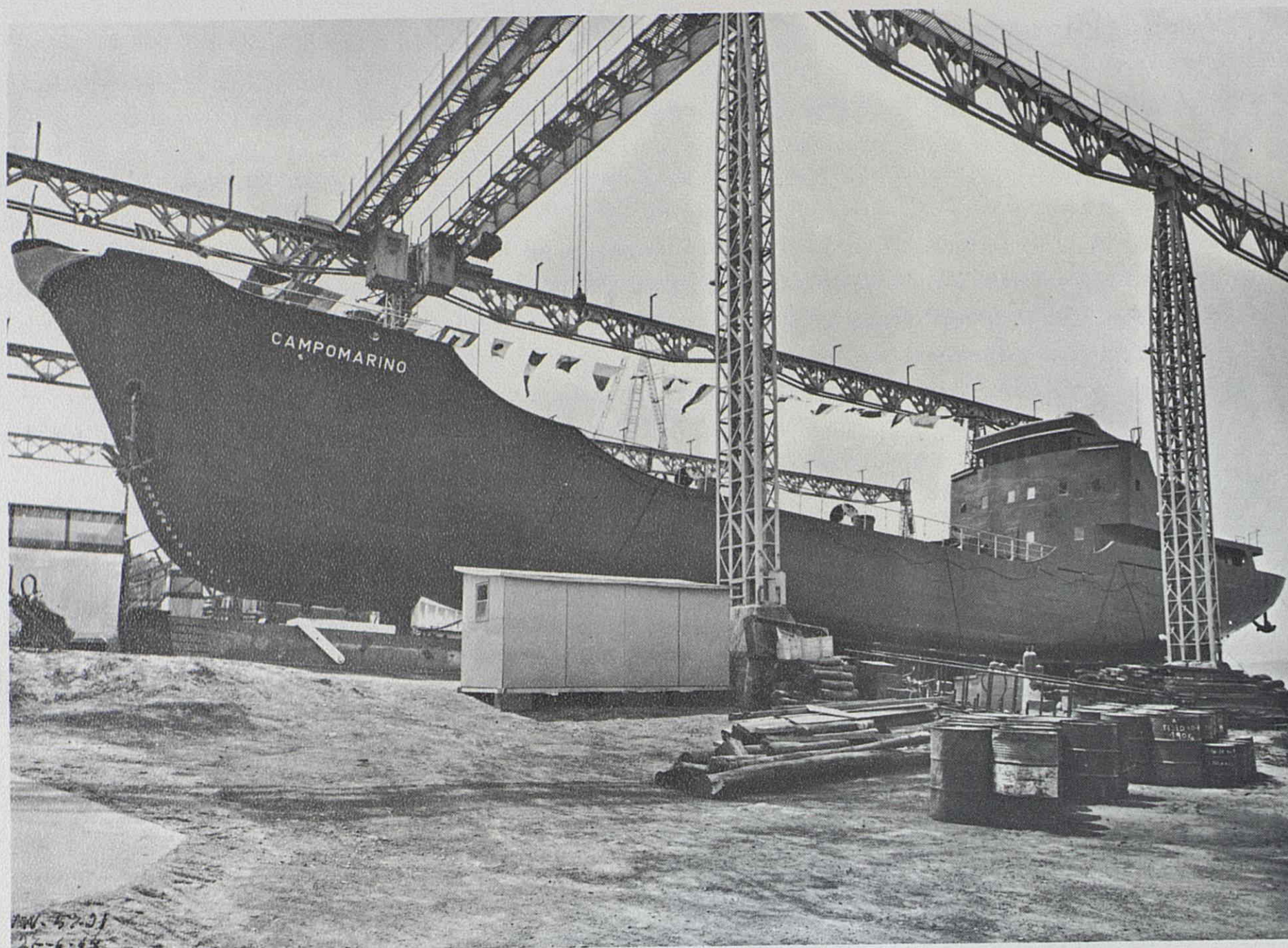
CUADRO NUM. 11

**CANTIDADES CARGADAS DURANTE 1934 A CUENTA DE LOS CONTRATOS**

| PROVEEDORES         | Productos        | Cantidades<br>—<br>Kilogramos |
|---------------------|------------------|-------------------------------|
| Naphte Russe.....   | Gasolina.....    | 288.396.631                   |
| Naphte Russe.....   | Petróleo.....    | 6.017.972                     |
| Naphte Russe.....   | Gas-oil.....     | 67.790.657                    |
| Naphte Russe.....   | Fuel-oil.....    | 103.048.401                   |
| Naphte Russe.....   | Lubricantes..... | 7.563.444                     |
| CEPSA.....          | Gasolina.....    | 57.155.509                    |
| CEPSA.....          | Petróleo.....    | 6.940.740                     |
| CEPSA.....          | Gas-oil.....     | 17.882.280                    |
| CEPSA.....          | Fuel-oil.....    | 6.779.780                     |
| Texas C.º.....      | Gasolina.....    | 78.262.609                    |
| Texas C.º.....      | Petróleo.....    | 3.119.454                     |
| Texas C.º.....      | Gas-oil.....     | 22.247.126                    |
| Texas C.º.....      | Fuel-oil.....    | 68.860.063                    |
| Texas C.º.....      | Crudo.....       | 10.041.740                    |
| Atlantic.....       | Gasolina.....    | 26.692.750                    |
| Cities Service..... | Fuel-oil.....    | 18.313.860                    |
| Cities Service..... | Crudo.....       | 4.256.078                     |
| Redeventza.....     | Fuel-oil.....    | 18.548.667                    |
| Concordia.....      | Gas-oil.....     | 7.868.852                     |
| Concordia.....      | Fuel-oil.....    | 7.710.382                     |
| Steaua.....         | Gas-oil.....     | 3.904.706                     |
| Steaua.....         | Gas-oil.....     | 4.005.327                     |
|                     |                  | 835.407.028                   |

En el cuadro que aparece a continuación se indican los puertos en donde fueron cargados los 835.407.028 kilogramos de productos a que antes nos hemos referido y las cantidades, que de ligeros y pesados, se cargaron en cada uno de ellos.





Buque auxiliar «Campomarino» en grada.

CUADRO NUM. 12

PUERTOS DE CARGA Y CANTIDADES CARGADAS EN CADA UNO DURANTE EL AÑO 1934

| PUERTOS DE CARGA    | Productos ligeros<br>—<br>Kilogramos | Productos pesados<br>—<br>Kilogramos |
|---------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Batum.....          | 294.414.603                          | 178.402.502                          |
| Tuapsé.....         | —                                    | —                                    |
| Constanza.....      | 13.592.270                           | 34.169.082                           |
| Tenerife.....       | 50.503.979                           | 24.662.060                           |
| Port Arthur.....    | 81.382.063                           | 84.969.183                           |
| Houston.....        | —                                    | 38.749.684                           |
| Filadelfia.....     | 26.692.750                           | —                                    |
| Dunkerque.....      | —                                    | 7.868.852                            |
| <b>Totales.....</b> | <b>466.585.665</b>                   | <b>368.821.363</b>                   |



CUADRO NUM. 13

## BUQUES EXTRANJEROS FLETADOS (1935)

| NOMBRE                    | Bandera      | Puertos de carga | Toneladas        | Tipos de flete por tonelada inglesa | Total pagado deducida comisión — |
|---------------------------|--------------|------------------|------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| <b>Gasolina</b>           |              |                  |                  |                                     |                                  |
| Fagerfjell 1.....         | Noruega..... | Port Arthur..... | 11.608,90        | 12/0                                | 6.878- 5- 7                      |
| Grena 1.....              | Noruega..... | Port Arthur..... | 11.575,40        | 12/0                                | 6.858- 8- 1                      |
| Fagerfjell 2.....         | Noruega..... | Port Arthur..... | 11.676,63        | 12/0                                | 6.918- 8- 0                      |
| Grena 2.....              | Noruega..... | Port Arthur..... | 11.666,35        | 12/0                                | 6.912- 6- 3                      |
| M. Wedel 1.....           | Noruega..... | Port Arthur..... | 9.978,45         | 11/9                                | 5.789- 1- 2                      |
| Grena 3.....              | Noruega..... | Port Arthur..... | 11.641,71        | 11/9                                | 6.755- 0- 2                      |
| <b>Gas-oil y fuel-oil</b> |              |                  |                  |                                     |                                  |
| J. P. Pedersen 1....      | Noruega..... | Port Arthur..... | 9.258,82         | 13/6                                | 6.171-11- 7                      |
| <b>Totales.....</b>       |              |                  | <b>77.406,26</b> |                                     | <b>46.283- 0-10</b>              |

Hay que hacer notar que cuando se implantó el Monopolio, el consumo era de unas 350.000 toneladas/año.

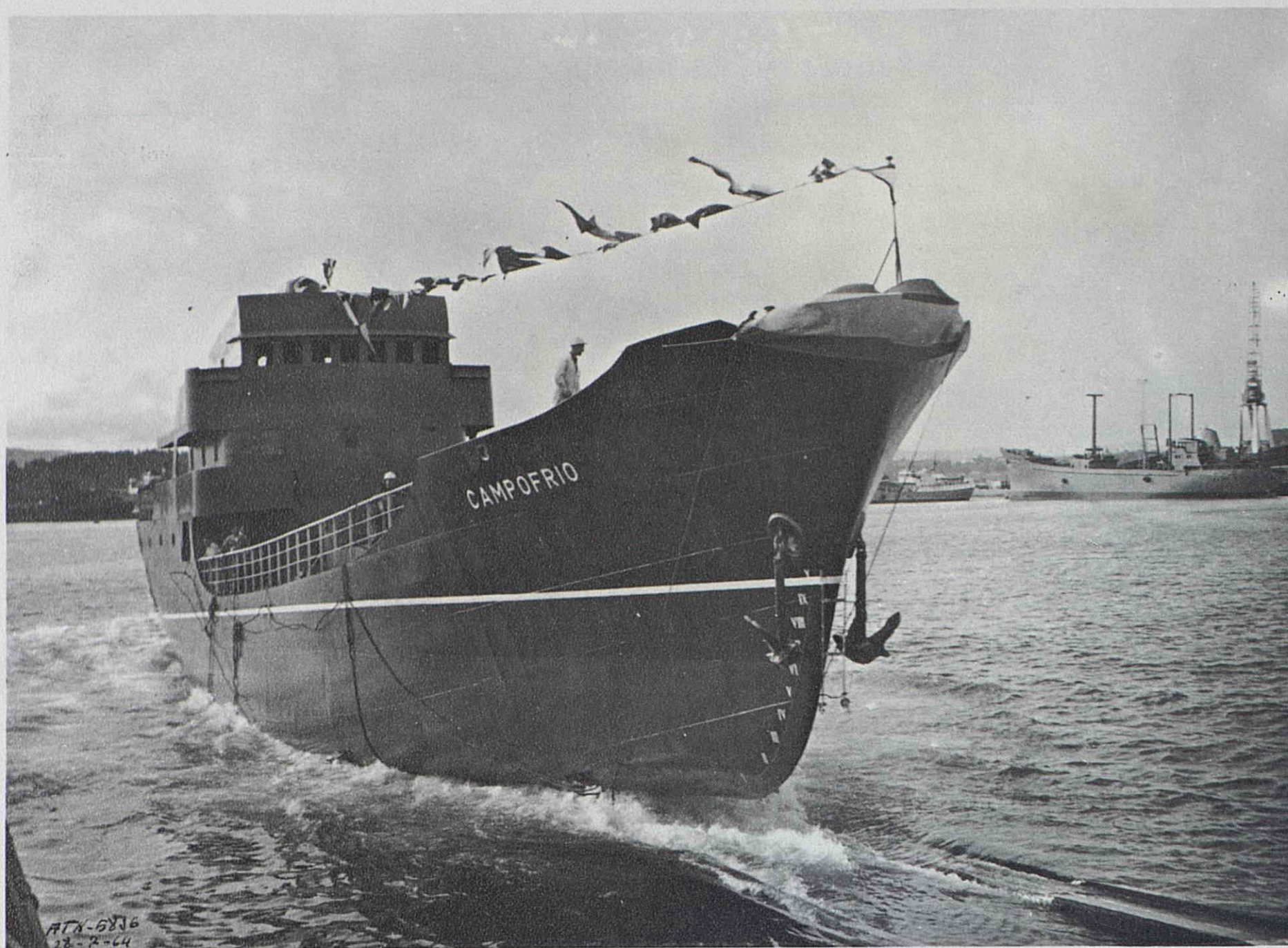
CUADRO NUM. 14

## CANTIDADES CARGADAS DURANTE 1935

| PUERTOS DE CARGA                       | Productos ligeros<br>—<br>Kilogramos | Productos pesados<br>—<br>Kilogramos | Parafinas.<br>—<br>Kilogramos |
|----------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|
| Port Arthur.....                       | 93.816.582                           | 67.681.133                           | —                             |
| Beaumont.....                          | 7.443.647                            | —                                    | —                             |
| Filadelfia.....                        | 149.732.241                          | —                                    | —                             |
| Corpus Christi.....                    | —                                    | 7.795.316                            | —                             |
| Tenerife.....                          | 79.578.381                           | 26.750.194                           | —                             |
| Batum.....                             | —                                    | 79.281.951                           | 3.182.126                     |
| Tuapsé.....                            | 25.598.288                           | 45.524.315                           | 1.439.779                     |
| Novorossisk.....                       | 3.723.054                            | 7.816.607                            | 300.000                       |
| Constanza.....                         | 62.816.235                           | 76.314.337                           | —                             |
| Amberes.....                           | 5.847.346                            | —                                    | —                             |
| Dunkerque.....                         | 22.770.675                           | 7.477.953                            | —                             |
| Dunkerque en tres cargamentos CIF..... | —                                    | 244.156.989                          | —                             |
| <b>Totales.....</b>                    | <b>451.326.449</b>                   | <b>342.798.795</b>                   | <b>4.921.905</b>              |
| Cargado por buques propios.....        |                                      |                                      | 686.063.204                   |
| Cargado por buques fletados.....       |                                      |                                      | 112.983.945                   |
| <b>Total.....</b>                      |                                      |                                      | <b>799.047.149</b>            |

Una vez terminada la guerra civil, se emprendió con gran actividad el poner en servicio los buques averiados y en mayo de 1941 estaban todas nuestras unidades en servicio.





**Botadura del «Campofrío».**

Aparte de las alteraciones que ha experimentado la actividad de transportes de nuestra flota, debemos señalar que la segunda conflagración mundial produjo una convulsión en el abastecimiento de combustible, imponiéndose restricciones en los suministros y en algunos períodos la anulación de las importaciones.

Desde 1947 hasta 1952 nuestros buques realizaron viajes al Golfo Pérsico aparte de las importaciones desde puertos americanos y europeos, que continuaron produciéndose según las necesidades del consumo.

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) los servicios de nuestra Flota han ido sufriendo un cambio en la proporción de viajes de altura, que hoy día ha llegado a ser prácticamente nula, dedicándose casi exclusivamente a cabotaje al entrar en servicio las nuevas Refinerías de «Calvo Sotelo» en Puertollano, de Petroliber en La Coruña, de Esso Española en Castellón, de Río Gulf en Huelva, de CEPSA en Algeciras, de Petronor en Bilbao y de ENTASA en Tarragona.

El Decreto 2611/1974 de 9 de agosto autorizó la fusión de Empresa Nacional «Calvo Sotelo» de Combustibles Líquidos y Lubricantes, S. A.; Empresa Nacional de Petróleos de Tarragona, S. A. y Refinería de Petróleos de Escombreras, S. A. mediante la absorción por esta última de las dos primeras. Al conjunto de estas tres Empresas se denomina hoy por ENPETROL.

Después de la guerra civil, ante el impulso que el Gobierno quiso dar a la construcción naval, se despertó una fiebre por la construcción de petroleros, sobre todo ante las facilidades que obtuvieron los armadores particulares en la obtención de créditos con este fin. En un principio estos buques, de un tonelaje de unas 20.000 T. P. M., estuvieron fletados para el transporte de crudo, pero a medida que entraron en servicio buques mayores propiedad de las mismas refinerías, «Elcano» y particulares, comenzaron a estar disponibles aquéllos, pudiendo conseguirse a fletes económicos para CAMPSA.

La Naviera Vizcaína, S. A., por carta de fecha 5 de marzo de 1966 ofreció a CAMPSA uno de sus buques, el «Valmaseda» o «Durango», por un período de tres años bajo la modalidad de «Viajes consecutivos». La



Delegación del Gobierno resolvió que CAMPSA estudiara unas normas técnicas y económicas, convocando un Concurso para llevar a cabo dicho fletamento.

Una vez realizado el estudio se solicitó oferta para el fletamento de un buque de unas 20.000 T. P. M., en régimen de «Time Charter» y en régimen de «Viajes consecutivos» a los siguientes armadores:

Empresa Nacional «Elcano».

Naviera Vizcaína, S. A.

Naviera Artola, S. A.

Naviera Castilla, S. A.

También se interesaba, en su caso, condiciones de venta del buque ofrecido en fletamento.

La oferta de Naviera Vizcaína, S. A., no incluía el fletamento «Time Charter» ni la opción de compra.

Las ofertas en la modalidad de «Viajes consecutivos» correspondientes a la Naviera Vizcaína, S. A., y Naviera Artola, S. A., eran iguales, tanto en el primero como en el segundo año, 110 y 105 pesetas por tonelada, respectivamente, pero Artola ofrecía una reducción de cinco pesetas por tonelada si se acordase la compra-venta del buque bajo las condiciones que señalaba en su carta.

La oferta de Transportes de Petróleos, S. A., y de Artola en la modalidad de «Time Charter» se desechaba por resultar más cara que la de «Viajes consecutivos».

La Compañía propuso fletar bajo la fórmula de «Viajes consecutivos» por un período de un año, prorrogable durante otros dos, un buque a Naviera Vizcaína y otro a Naviera Artola, este último con opción de compra en el precio ofrecido de 205 millones de pesetas y con deducción del Crédito Naval asignado a este buque, en el que se subrogaría CAMPSA; antes de formalizar la operación de compra, debería comprobarse por los técnicos de CAMPSA, la situación del buque «Artola» con relación al precio que se abonaría por el mismo, si se ejercita la operación de compra.

Esta propuesta fue aprobada por Orden Ministerial de 5 de julio de 1966.

Con fecha 19 de octubre de 1966 se suscribió la Póliza de fletamento del buque tanque «Durango» con Naviera Vizcaína, S. A., y el 21 de septiembre del mismo año se fletó el «Artola» de Naviera Artola, S. A.

La Refinería de Petróleos de Escombreras, S. A., con fecha 20 de enero de 1967 se dirigió a CAMPSA rogando que estudiara la posibilidad de cederles en fletamento uno de los buques de 2.000 T. P. M., para dedicarlo al transporte de naftas a sus clientes de Tarragona y Sevilla ofreciendo por su parte uno de sus buques de 19.000 T. P. M.

Del resultado de las gestiones se llegó a la siguiente propuesta:

#### **Buque tanque de 19.000 T. P. M., cedido por REPESA:**

Tipo de Contrato: «Viajes consecutivos».

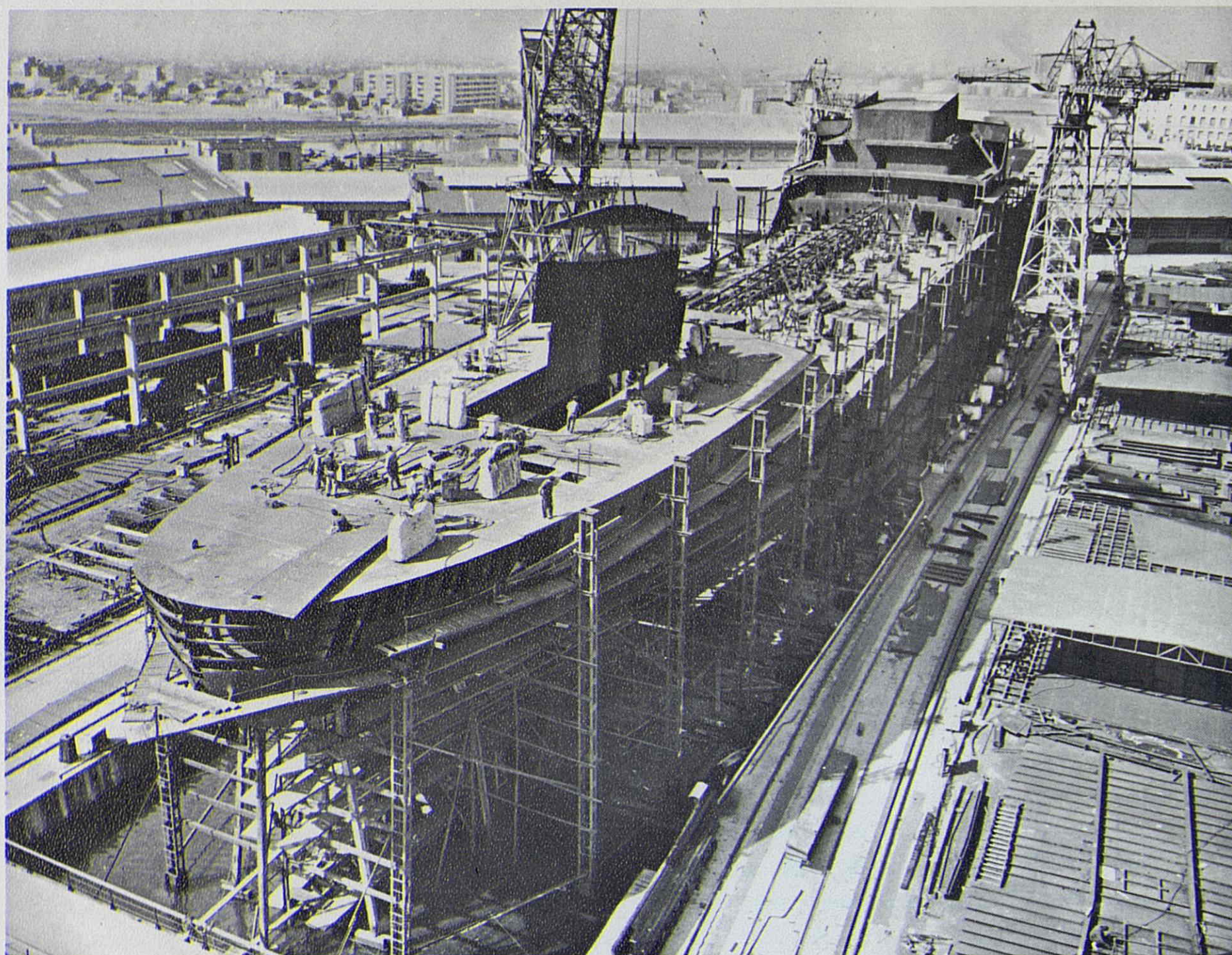
Tipos de flete: Tenerife a puertos del Norte, 105 pesetas por tonelada.

Tipos de flete: Tenerife a Tarragona, Barcelona o Palma, 100 pesetas por tonelada.

Tipos de flete: Escombreras o La Coruña a un puerto de la Península o Palma, los fijados a CAMPSA por la Subsecretaría de la Marina Mercante, menos cinco pesetas por tonelada de carga útil. Horas de



plancha, ciento veinte, tipo de demora, 135.000 pesetas por día o prorrateo por fracción de día. La liquidación del tiempo de plancha se llevará a cabo al final del Contrato y el 20 % de las horas de plancha no agotadas pueden ser compensadas con las demoras hasta el límite máximo de una plancha. El tiempo invertido en el deslastre se deducirá de la plancha.



El «Campoazur» en astillero.

#### **Buque tanque de 2.000 T. P. M., cedido por CAMPSA:**

Tipo de Contrato: «Viajes consecutivos».

Tipos de flete: Los fijados a CAMPSA por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Horas de plancha: cuarenta y ocho más seis de preaviso.

Tipo de demora: 50.000 pesetas por día y prorrateo por fracción de día.

El Departamento de Distribución informó conforme con lo anterior, manifestando podría entregar al «Campoo» esperando le cedieran cuanto antes el buque de 19.000 T. P. M. Esta propuesta se aprobó por Orden Ministerial de 6 de marzo de 1967, firmándose la Póliza de fletamento del buque tanque «Mequinenza» el 28 del mismo mes y la del «Campoo» el 19 de abril.

Próxima a vencer la Póliza del fletamento del buque tanque «Artola» y solicitado de su armador que para el año siguiente se ajustaran a las condiciones del fletamento ofrecido por REPESA, a lo que contestaron no podían acceder, se canceló dicha Póliza y se suscribió otra con REPESA, que entró en vigor a partir de sep-



tiembre de 1968, previa aprobación por Orden Ministerial de 23 de agosto del mismo año, firmándose la Póliza el 4 de septiembre.

Previo acuerdo entre CAMPSA y Naviera Vizcaína, S. A., se prorrogó el 25 de octubre de 1967 la Póliza del buque tanque «Durango», modificando el tiempo de plancha, que pasó a ser de ciento veinte horas en lugar de setenta y dos, firmándose con esa fecha el correspondiente «Addendum».

En noviembre de 1968, la Naviera Vizcaína, S. A., solicitó revisión de los fletes convenidos en la Póliza suscrita el 19 de octubre de 1966 para su buque tanque «Durango» y por Orden Ministerial de 24 de junio de 1969 se autorizó aumentar en cinco pesetas por tonelada los fletes convenidos entre CAMPSA y Naviera Vizcaína, S. A., para el fletamento de dicho buque desde el 21 de octubre de 1968 hasta el 20 de octubre de 1969, fijándose en 105 pesetas por tonelada; en dicha fecha se debían estudiar unas nuevas condiciones de fletamento, de acuerdo con las necesidades cuando entrase en servicio el primer buque de 35.000 T. P. M. propiedad del Monopolio.

El 30 de enero de 1969 se fletó a la Esso Petróleos Españoles, S. A., el buque tanque «Piélagos», de unas 20.000 T. P. M., con duración de Póliza hasta el 2 de mayo del mismo año, pudiendo ser prorrogada de común acuerdo.

El 30 de enero de 1969, el Excmo. Sr. Ministro de Hacienda firmó la siguiente Orden Ministerial:

«La necesidad y urgencia de incrementar la flota propia del Monopolio de Petróleos en el período 1969-1971, y previo conocimiento del Ministerio de Comercio; este Ministerio, a propuesta de la Delegación del Gobierno en CAMPSA, acuerda que por la Compañía Administradora se realice un estudio y se inicie una negociación para la adquisición de los buques «Almirante Moreno» y «Almirante Vierna», propiedad de la Empresa Nacional «Elcano», en las condiciones más favorables para la Renta que sea posible y sobre la base mínima de las siguientes cláusulas:

- 1.<sup>a</sup> La compra habrá de realizarse por el valor real de los buques, soportando el vendedor la pérdida equivalente a la diferencia entre el precio de adquisición por CAMPSA y el valor contabilizado en la Empresa Nacional «Elcano».
- 2.<sup>a</sup> Mientras tenga lugar la gestión de compra, CAMPSA puede fletar ambos buques en las condiciones económicas más favorables para el Armador, idénticas a las que actualmente existan contratadas por la Compañía Administradora para un fletamento a corto plazo renovable de común acuerdo por ambas partes.
- 3.<sup>a</sup> Durante el período de arrendamiento, tanto si navegan los buques como si se encuentran en reparación, CAMPSA podrá establecer una inspección a bordo, que le permita adquirir un conocimiento real del estado de los buques, y una estimación de su precio actual.»

De acuerdo con dicha Orden Ministerial, el 12 de febrero de 1969 se suscribió la Póliza del buque tanque «Almirante Moreno», de unas 15.000 T. P. M., y el buque gemelo «Almirante Vierna», ambos de la Empresa Nacional «Elcano».

Por Orden Ministerial del 15 de julio de 1970 se revisó dicha Póliza, aprobando un nuevo tipo de flete superior en cuatro pesetas por tonelada al flete anterior, que era el fijado por la Subsecretaría de la Marina Mercante para este tipo de buque, disminuido en cinco pesetas por tonelada.

Finalmente, en el mes de noviembre de 1970 hubo una nueva variación en el flete establecido para el buque tanque «Piélagos» de acuerdo con la Orden Ministerial de Hacienda de 19 de noviembre de 1970, que dice lo siguiente:

«Visto el escrito de CAMPSA núm. 5.529 de fecha 28 de octubre de 1970 en el que comunica que el Consejo de Administración de la Compañía en la reunión celebrada el 27 de octubre aprobó la propuesta, solici-





El buque tanque «Campoazur» preparado para la botadura.

tando autorización para la variación de los fletes que CAMPSA tiene establecido con la Esso Petróleos Españoles, S. A., para su buque «Piélagos», por las causas que en el expediente se indican; este Ministerio, de conformidad con lo solicitado por la Compañía y con el parecer de la Delegación del Gobierno, ha resuelto aprobar los siguientes fletes para dicho buque tanque, que entrarán en vigor a partir de la fecha de la presente Orden.»

| TRAFICOS                   | Pesetas<br>por tonelada |
|----------------------------|-------------------------|
| Castellón a Barcelona..... | 53,50                   |
| Castellón a Valencia.....  | 43,25                   |
| Cartagena a Barcelona..... | 69,50                   |
| Cartagena a Valencia.....  | 58,80                   |
| Tarragona a Barcelona..... | 37,50                   |
| Tenerife a Bilbao.....     | 134,30                  |
| Tenerife a Barcelona.....  | 139,30                  |



Aparte de todos estos buques citados anteriormente, el Departamento de Distribución, cuando las necesidades del servicio lo requiriera, venía utilizando petroleros propiedad de las refinerías liquidándose estos viajes sueltos a base de los fletes oficiales.

Posteriormente se hizo por la Compañía un estudio de previsiones de transportes para el período 1969-1972 y sobre la conveniencia o no de comprar los buques propiedad de la Empresa Nacional «Elcano», proponiendo: «Establecer a partir del 2 de mayo de 1969 el fletamento del buque tanque «Piélagos» por un año ampliable a dos. Renovar por un año ampliable a dos el Contrato de fletamento del buque tanque «Durango», que vence el 21 de octubre de 1969 y fletar por dos años prorrogables hasta tres los buques tanque «Almirantes», preferentemente por «Viajes consecutivos» en vez de en «Time Charter» como ofrecen sus armadores.»

Por Orden Ministerial de 17 de mayo de 1969 se aprobó la anterior propuesta, descartándose la adquisición de dichos buques de acuerdo con el informe de la Compañía.

El 26 de junio de 1967 se suscribió la Póliza del buque tanque «Almirante Moreno» y el 20 de julio del mismo año la del «Almirante Vierna», con duración respectivamente hasta el 26 de junio de 1971 y 20 de julio del mismo año.

La Naviera Vizcaína, S. A., al estar próximo el vencimiento de la Póliza del buque tanque «Durango» se dirigió a CAMPSA proponiendo una ampliación de dicha Póliza a ser posible por dos años al flete de 107,50 pesetas por tonelada, para viajes a Barcelona y Bilbao desde Tenerife, y CAMPSA informó favorablemente, pero proponiendo que la Póliza fuera por un año prorrogable a dos, para no comprometerse en tiempo si no fuera necesario. Esta propuesta se aprobó por Orden Ministerial de 17 de septiembre de 1969, suscribiéndose el correspondiente «Addendum» a la Póliza del buque tanque «Durango» el 13 de octubre del mismo año.

Por Orden Ministerial del 24 de septiembre de 1970, se autorizó renovar la póliza de fletamento suscrita por Naviera Vizcaína del b/t. «Durango», fijando el flete en 112,50 pesetas/tonelada para viajes a Bilbao y Barcelona desde Tenerife con vigencia de un año, prorrogable a dos si las circunstancias lo aconsejan. Asimismo para este buque, por Orden Ministerial del 17 de febrero de 1971, se aprobó para los viajes desde los puertos de carga de Algeciras y Escombreras a los distintos puertos nacionales el «flete oficial» con una reducción del 7 % y para los viajes desde la Refinería de Castellón a los distintos puertos nacionales, el «flete oficial».

Por Orden Ministerial del 9 de julio de 1973 se autorizó la renovación del fletamento del b/t. «Durango» con un nuevo tipo de flete, que representa un aumento medio aproximado de un 5 % sobre el que se venía aplicando.

En el estudio del Departamento Marítimo sobre ampliación de la Flota, realizado en febrero de 1973, figuraba la necesidad de fletar un buque de 20.000 t de forma inmediata y otro buque similar a finales de año, por lo que se autorizó por Orden Ministerial del 10 de octubre de 1973 el fletamento del b/t. «Valmaseda», propiedad de Naviera Vizcaína en condiciones idénticas a las del b/t. «Durango».

Solicitada en su día por dicha Naviera la revisión de los fletes, se aprobó por Orden Ministerial del 31 de julio de 1974 lo siguiente:

- Elevar un 32 % los fletes de ambos buques, unificándose los valores que se indican en el anexo del expediente.
- Aplicar dicho valor de fletes a los viajes iniciados a partir del día 3 de marzo de 1974.

Por Acuerdo de la Delegación del Gobierno en CAMPSA de fecha 11 de junio de 1975, se autorizó la revisión de los fletes de los bb/tt. «Durango» y «Valmaseda» con un aumento del 13,7987 % y con efectos desde 25 de enero de 1975. Con esta misma fecha se acuerda la cancelación de la póliza de fletamento del b/t. «Durango», a partir del 11 de julio de 1975.



Por Acuerdo de la Delegación del Gobierno en CAMPSA del 23 de febrero de 1976 se aprobó la revisión de los fletes del b/t. «Valmaseda» con un aumento del 6,7972 % y con efectos desde el 15 de noviembre de 1975. Posteriormente los armadores del «Valmaseda» lo vendieron al extranjero y se cambió su fletamento a CAMPSA por el «Durango» que continúa prestando servicio en estos momentos.

Por Orden Ministerial del 14 de marzo de 1977 se autorizó fletar el b/t. «Durango» por un período de un año prorrogable por años sucesivos de común acuerdo, aplicando los fletes de la anterior póliza en noviembre y diciembre de 1976, y a partir de enero de 1977 aplicar un aumento del 6,4106 %, quedando las bases y porcentajes de influencia en las distintas partidas componentes del mismo, variadas de acuerdo con la revisión efectuada.

Independientemente de estos fletamentos de buques a Navieras nacionales particulares, debemos indicar que en el año 1954 el Ministerio de Marina sugirió a CAMPSA la idea de fletarle su buque tanque «Plutón», de 4.000 T. P. M., y una vez estudiado el tipo de promedio de flete de cabotaje y redactadas por el Estado Mayor de la Armada las condiciones en que había de prestarse el servicio, CAMPSA sometió a la Delegación del Gobierno la correspondiente propuesta y por Orden Ministerial de 26 de abril de 1954 se aprobó lo siguiente: «Visto el oficio de CAMPSA núm. 899, de 12 de abril de 1954, y los documentos al mismo unidos, relativos al arrendamiento por CAMPSA del buque tanque «Plutón» de la Marina de Guerra; este Ministerio, de conformidad con la propuesta de CAMPSA y con el parecer de esa Delegación del Gobierno, ha resuelto autorizar el fletamento del referido buque, por el tipo de 600.000 pesetas mensuales, y de acuerdo con las demás condiciones formuladas en el proyecto de convenio remitido, por el E. M., de la Armada, en 31 de marzo de 1954.»

Desde octubre de 1955, el Ministerio de Marina venía solicitando un aumento en el tipo de fletamento, a base de que se le pagase todo lo que pasase de tres viajes, el incremento proporcional a la tercera parte de 600.000 pesetas. Después de muchas gestiones se llegó a un acuerdo y por Orden Ministerial de 20 de febrero de 1956, se aprobó un aumento del pago mensual por arrendamiento del buque tanque «Plutón» de 83.333 pesetas sobre las 600.000 pesetas que se venían abonando desde abril de 1954 a la Marina de Guerra.

El 14 de diciembre del mismo año volvió el Ministerio de Marina por oficio número 5.320-2.º a solicitar que debido a las evoluciones experimentadas por los productos petrolíferos, fuese a cargo de CAMPSA el combustible que para su propio consumo precisase el «Plutón» y por Orden Ministerial del 14 de enero de 1958 se autorizó a CAMPSA para fijar el pago mensual a la Marina de Guerra por arrendamiento del buque tanque «Plutón», en un millón de pesetas, siendo el combustible a su cargo a partir del mes de enero.

El 9 de agosto de 1958, por oficio número 2.988-2.º, el Ministerio de Marina (Estado Mayor de la Armada, 3.ª Sección) propone a CAMPSA modificar el Convenio establecido para dicho buque, en el apartado sobre tiempo de inmovilización del buque, para reparaciones, entradas en dique, permisos a la dotación, etc. Por estas razones, solicitaba que cada mes, aproximadamente, el buque dispusiera de setenta y dos horas libres y, posteriormente, propuso otra modificación, indicando que el tiempo de inmovilización del buque fuera de quince días cada dos meses.

La Delegación del Gobierno en oficio número 2.887, de 30 de junio de 1962, aprobó la propuesta de CAMPSA fijando las condiciones de arrendamiento del buque tanque «Plutón» a la Marina de Guerra, que eran las siguientes:

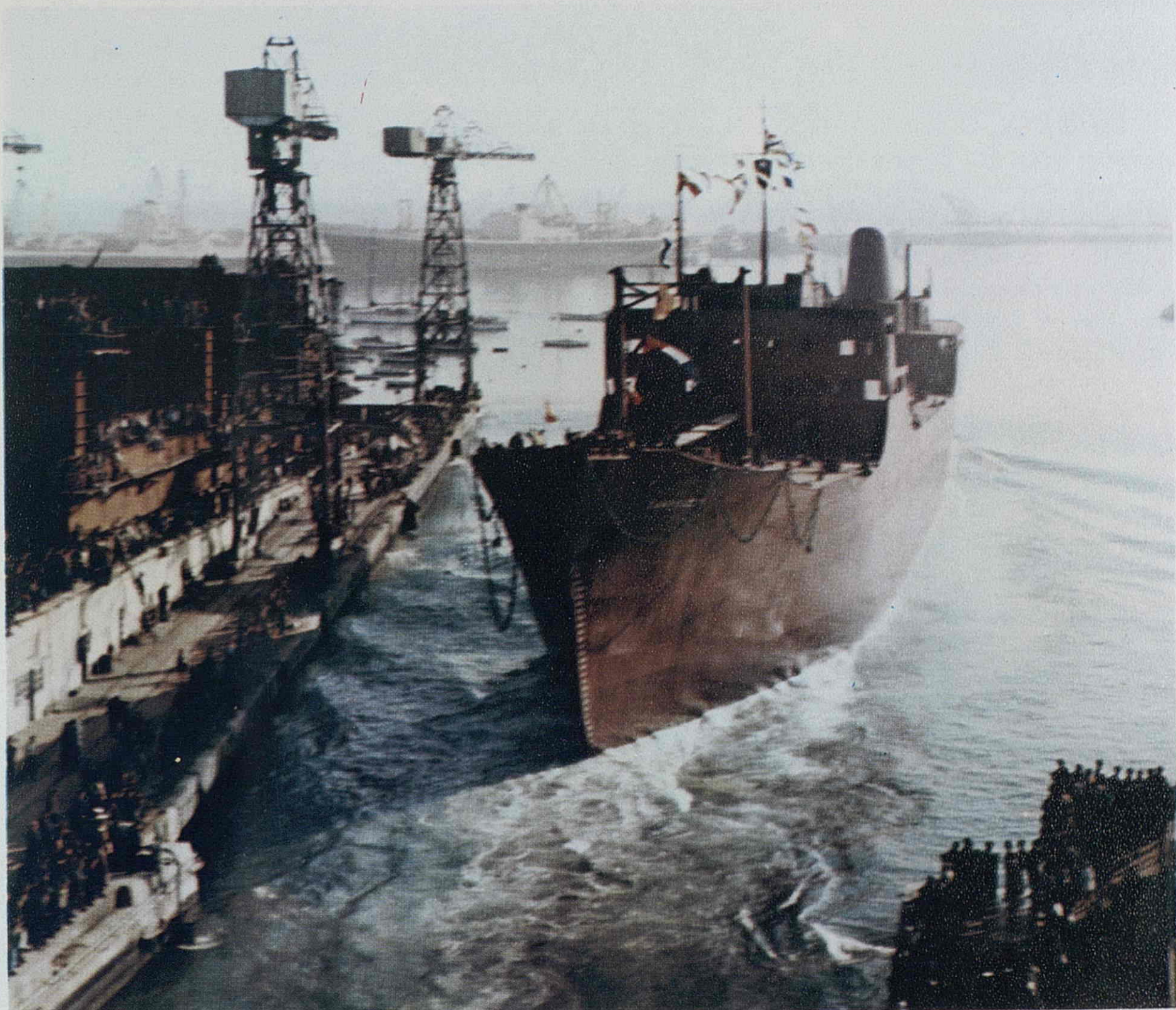
- a) Un millón de pesetas por mes, como servicio de fletamento.
- b) Desde septiembre de 1958 quedaba el buque libre de arrendamiento quince días cada dos meses.
- c) Son de cuenta de CAMPSA los daños o pérdidas en los cargamentos, en el caso de producirse pérdida del buque, avería general, varada, incendio o cualquier accidente propio de la navegación.

El 12 de junio de 1962, en oficio número 232-212, el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, informa que a primeros de julio el «Plutón» debe entrar en reparación con una duración probable de dos meses y medio, ofreciendo en sustitución el «Teide», de 4.500 T. P. M., por haber cesado en el servicio de



CEPSA, en las mismas condiciones económicas que el «Plutón», pudiendo solo ser utilizado para el transporte de productos petrolíferos limpios.

En enero de 1963, de nuevo el Estado Mayor de la Armada presenta un borrador de nuevo Convenio por el que desea percibir por el arrendamiento del «Plutón» 1.300.000 pesetas al mes y por el «Teide», 1.600.000 pesetas al mes.



**El «Campoazur» en el momento de entrar en el agua.**

Estudiado el nuevo Convenio, se consideró interesante la aprobación del mismo por el servicio que prestan dichos buques y la comparación con otros fletes y por Orden Ministerial de Hacienda de fecha 7 de febrero de 1963 se aprobó la autorización a CAMPSA de establecer un nuevo Convenio de arrendamiento a la Marina de Guerra de los buques tanque «Plutón» y «Teide», de 4.200 y 4.500 t, respectivamente, por la cantidad de 1.300.000 pesetas por mes de servicio del «Teide», siendo por cuenta de la Marina de Guerra todos los gastos de consumo de combustible, lubricantes y personal, así como las reparaciones y conservación de los buques, y de cuenta de CAMPSA los gastos de entrada y salida que se originen en los puertos y los demás que se señalen en el Convenio.

La Delegación del Gobierno, en escrito de fecha 5 de junio de 1970, acordó, vistos los estudios correspondientes, que el fletamento de los buques «Teide» y «Plutón» de la Marina de Guerra eran convenientes únicamente cuando no se rebasen los límites mensuales de 3.500 y 3.000 millas de navegación respectivamente, pudiendo ser gravoso en el caso de tener que aplicar la cláusula que establece el pago complementario de 100 pesetas por milla de recorrido efectuados, mensualmente, sobre los límites expresados.



Ambos buques cesaron de prestar servicio en 1970.

Independientemente de estos buques y cuando necesidades urgentes lo han requerido, CAMPSA ha fletado algún buque extranjero o nacional como puede citarse el caso en 1970 con el b/t. «Pielagos» para transportar 22.000 t de fuel desde Argel, ante la imposibilidad en que se hallaba la industria nacional, de suministrar el citado producto. Durante el año 1976 el b/t. «Durango» ha sido fletado para transportar fuel desde Tenerife a los puertos del norte de la Península.

#### **Compra de dos buques de 20.000 T. P. M. a la Empresa «Elcano»**

Continuando la política señalada en la Orden Ministerial del 30 de enero de 1969 con la Empresa Nacional «Elcano» de continuar negociaciones para adquisición de alguno de sus buques con el fin de aumentar la Flota del Monopolio, se autorizó por Orden Ministerial de 10 de octubre de 1973 la compra de los buques de 20.000 T. P. M. «Compostilla» y «Ribagorzana» a la Empresa «Elcano» por un total de 336.731.472 pesetas, de las cuales se abonarán directamente 167.352.468 pesetas, y el resto de 169.379.004 quedarán retenidas como saldo actual de los Créditos Navales de que gozan la construcción de estos buques, subrogándose CAMPSA en las correspondientes obligaciones cerca del Banco del Crédito de la Construcción. Los intereses al 2 % y la comisión bancaria al 1 % hasta 1983 quedarán a cargo de CAMPSA.

Estos buques estaban comprometidos con Monrovia, pero ante la necesidad de la Flota para el Monopolio, se ordenó su compra por CAMPSA, ya que los nuevos buques de 35.000 T. P. M. no entraban en servicio hasta agosto de 1976 y enero de 1977 respectivamente.

El b/t. «Compostilla» se denomina en lo sucesivo «Campanar».

El b/t. «Ribagorzana» se denomina en lo sucesivo «Campazas».

El b/t. «Campanar» entró en servicio en CAMPSA el 13 de diciembre de 1973.

El b/t. «Campazas» entró en servicio en CAMPSA el 14 de enero de 1974.

Las características de estos dos buques son las siguientes:

El b/t. «Campanar» fue construido por la Empresa Nacional «Bazán» en El Ferrol del Caudillo en 1959 con motor Gotaverken de seis cilindros y potencia de motor de 7.250 H. P.

El «Campazas», de iguales características que el anterior, fue construido por la Empresa Nacional «Bazán» en El Ferrol del Caudillo en 1960.

**Las características de los buques tipo «Campanar» y «Campazas» son las siguientes:**

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| Esloza entre perpendiculares..... | 161,54 m   |
| Manga máxima.....                 | 21,67 m    |
| Esloza máxima.....                | 169,40 m   |
| Puntal de construcción.....       | 11,92 m    |
| Calado en carga.....              | 9,51 m     |
| Desplazamiento en carga.....      | 27.300,— t |
| Calado medio en lastre.....       | 3,48 m     |
| Desplazamiento en lastre.....     | 8.795,— t  |
| Peso muerto.....                  | 20.595,— t |
| Velocidad en carga.....           | 14 nudos   |