

**FLOTÁ**



# A

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

De altura:

	Peso muerto — Tm.	
BADALONA (ex-ARNUS).....	6.400	
REMEDIOS (ex-CONDE CHURRUCA).....	6.900	
ELCANO.....	7.750	
ZORROZA (ex-ARTZA MENDI).....	6.400	
		27.450

Auxiliares:

OPHIR.....	550	
EL LEON.....	400	
CAMPICO (ex-GUADALHORCE).....	330	
PETROLEA.....	250	
		1.530

Pontones:

EDUARDO... ..	2.400	
EBROS.....	5.500	
TEXACO.....	2.300	
		10.200

Total Tm. peso muerto..... 39.180

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

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

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



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

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

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

*Construidos por Sociedad Española de Construcción Naval (Cádiz):*

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

*Construidos por Echevarrieta (Cádiz):*

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

*Construidos por Unión Naval de Levante (Valencia):*

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

*Construidos por Hijos de J. Barreras (Vigo):*

CAMPALANS:	Comenzó a prestar servicio:	Agosto	1934.
------------	-----------------------------	--------	-------

*Construidos por Corcho Hijos, S. A. (Santander):*

CAMPRODON:	Comenzó a prestar servicio:	Mayo	1934.
------------	-----------------------------	------	-------

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

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

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

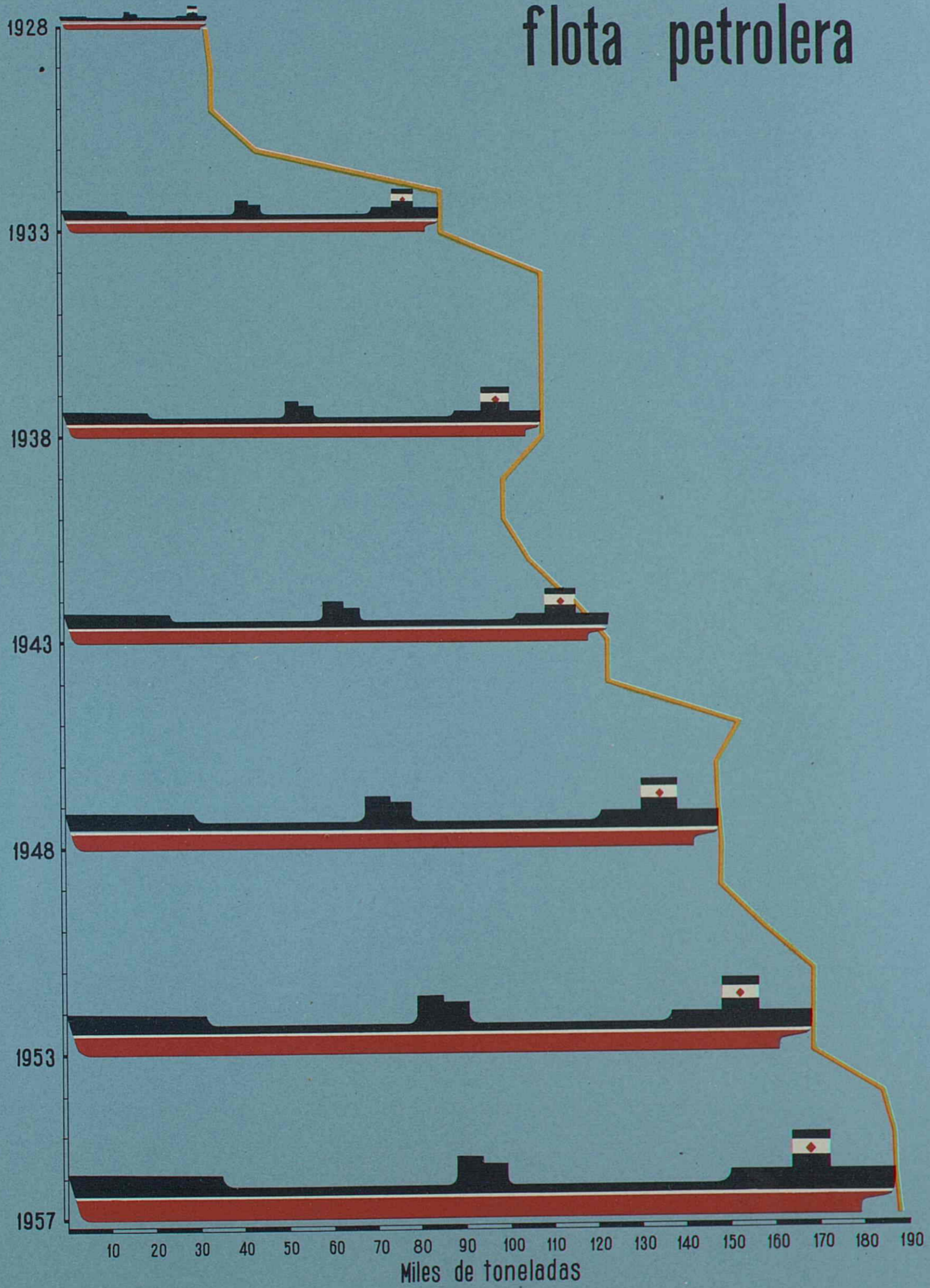
Fueron construidos bajo la inspección de Isherwood y del Lloyd's Register of Shipping, recibiendo de éste la máxima clasificación.

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

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



# flota petrolera





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

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

En 1936, CAMPSA poseía los siguientes barcos:

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

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

	Peso muerto — Tm.
Zona Nacional... ) Buques de altura (2): CAMPAS y BADALONA.....	14.800
) Pontones (3): EBROS, TEXACO y TIFLIS.....	12.000
<i>Total</i> .. .....	<hr/> 26.800
Zona Roja..... ) Buques de altura (9): CAMPOAMOR, CAMPEADOR, CAMPO- ) MANES, CAMPUZANO, CAMPERO, CAMPECHE, REME- ) DIOS, ELCANO y ZORROZA .....	75.850
) Auxiliares (6): OPHIR, CAMPRODON, CAMPALANS, CAM- ) PICO, EL LEON y PETROLEA .....	3.630
) En construcción (1): CAMPILLO .....	4.700
<i>Total</i> .....	<hr/> 84.180



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

CAMPOAMOR. — Apresado en Burdeos en julio de 1937.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAMPALANS. — Recuperado a la liberación de Cartagena.

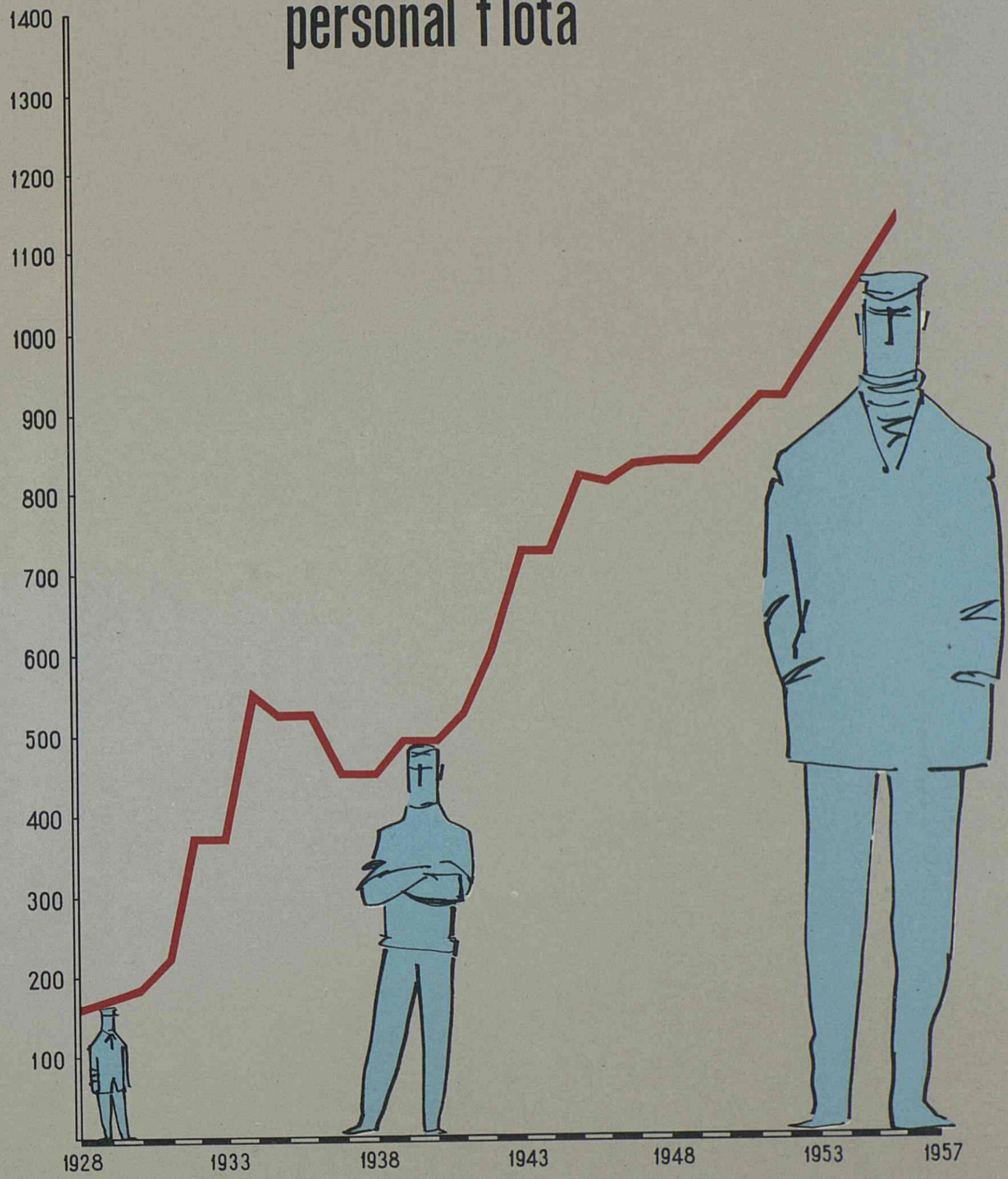
CAMPICO, EL LEON y PETROLEA. — Recuperados a la liberación de Barcelona.

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

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



# personal flota





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Gabarra «CAMPSA G-1», de 200 toneladas. Fecha de entrega: 25 noviembre 1946.

Gabarra «CAMPSA G-2», de 100 toneladas. Fecha de entrega: 22 julio 1948.

Remolcador «CAMPSA R-1», de 30 toneladas. Fecha de entrega: 15 enero 1948.

Gabarra «CAMPANILLA», de 900 toneladas de p. m. con propulsión propia (225 BHP a 375 r. p. m.). Fecha de entrega: 21 septiembre 1957.

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



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

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

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

CAMPOVERDE  
CAMPONEGRO  
CAMPOBLANCO  
CAMPOGRIS

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

CAMPOLLANO  
CAMPOALEGRE

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

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

Total 22 barcos..... 159.000 Tons.

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

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



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

Buques de 8.000 Tm.

CAMPOCERRADO ...	}	Sociedad Española de Construcción Naval.
CAMPORRASO.....		
CAMPORRUBIO.....		

CAMPOGULES.....	}	Unión Naval de Levante.
CAMPORROJO.....		
CAMPOAZUR.....		

Buque de 5.000 Tm.

Pendiente de denominación. Unión Naval de Levante.

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

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

\* Zona Nacional.

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

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

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



# tm. transportadas





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

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

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

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

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

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



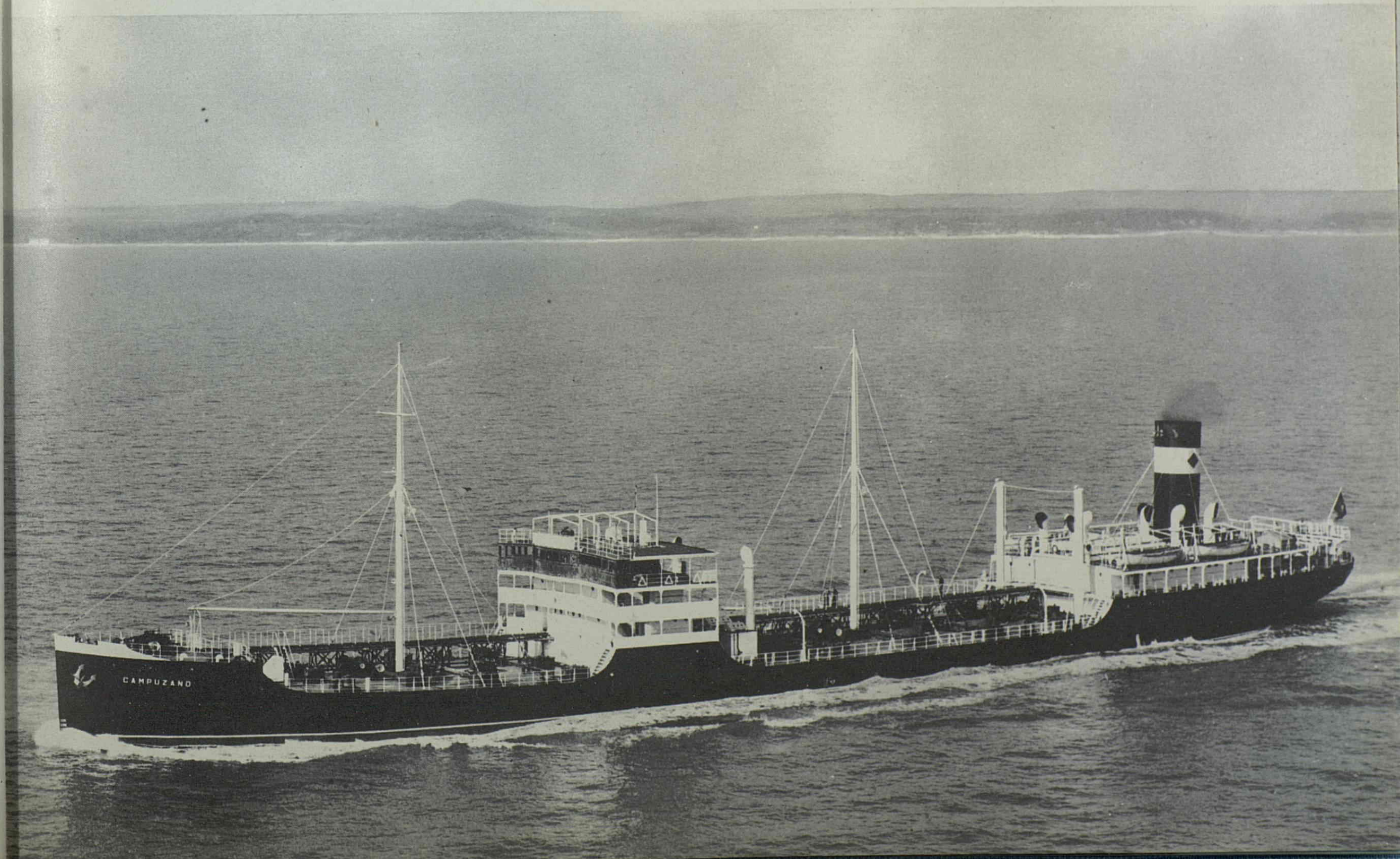




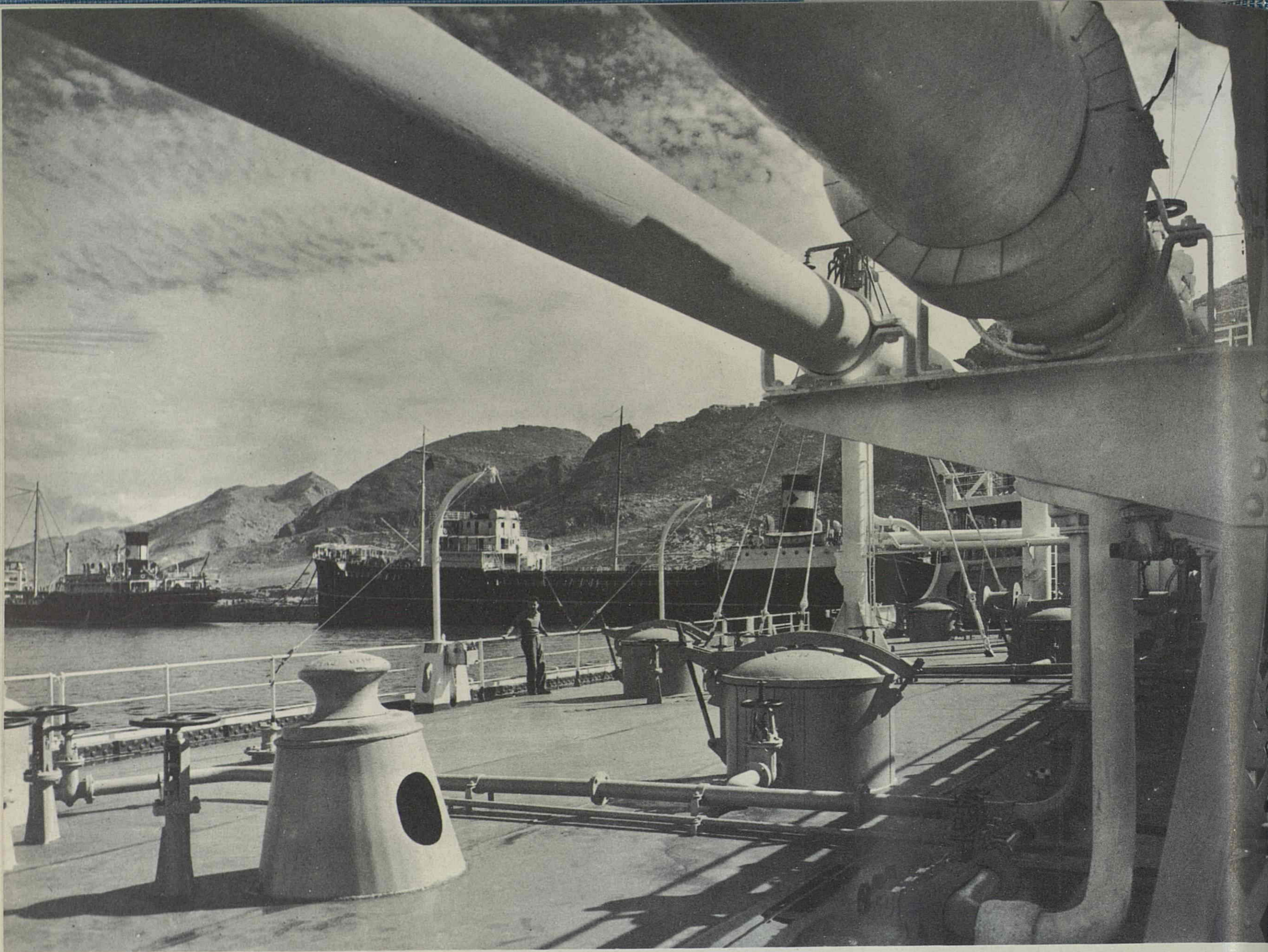


Zorroza. Petrolero de 6.400 Tm.

Campuzano. Petrolero de 8.400 Tm.



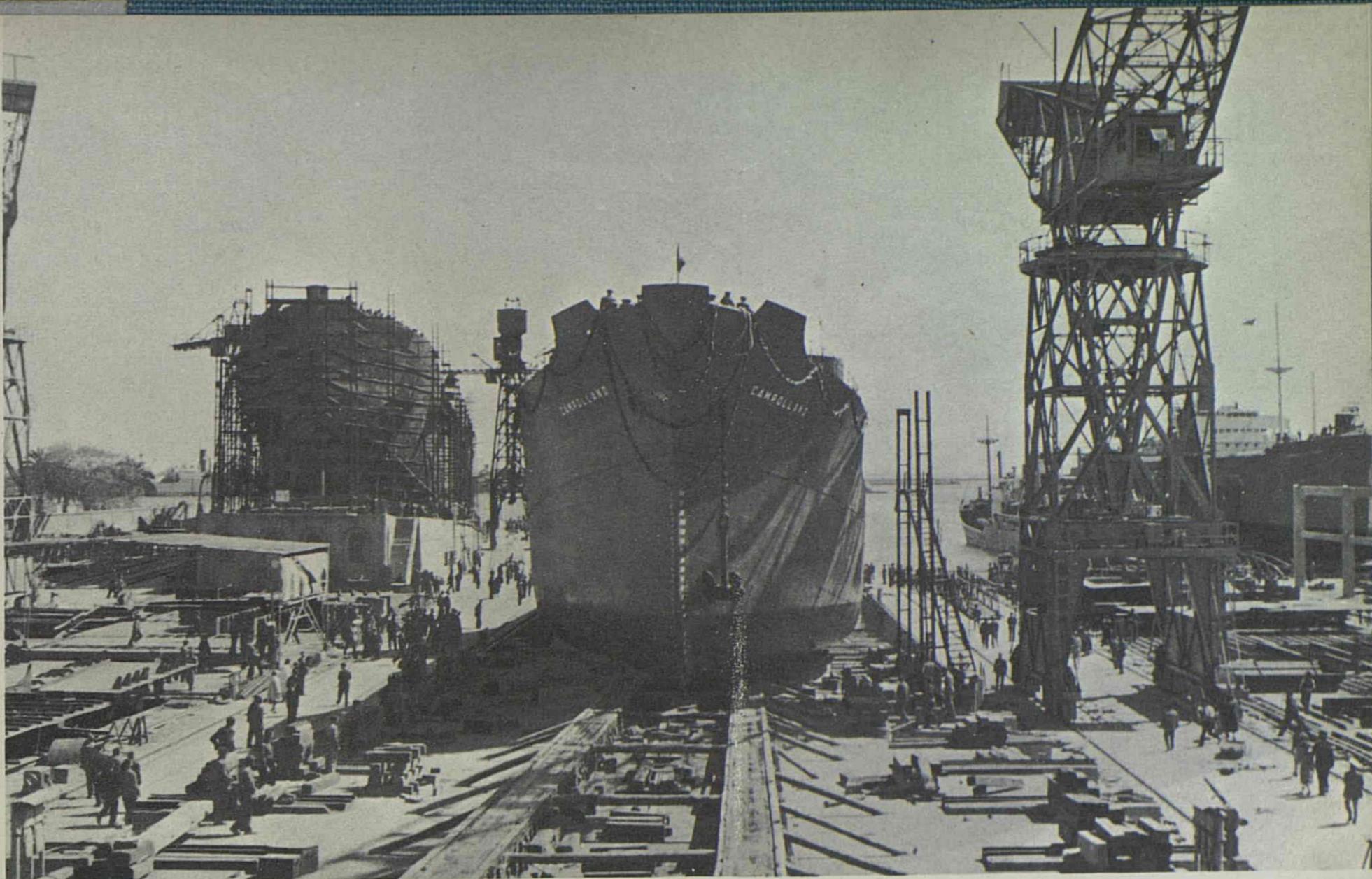




Escombreras (Murcia)



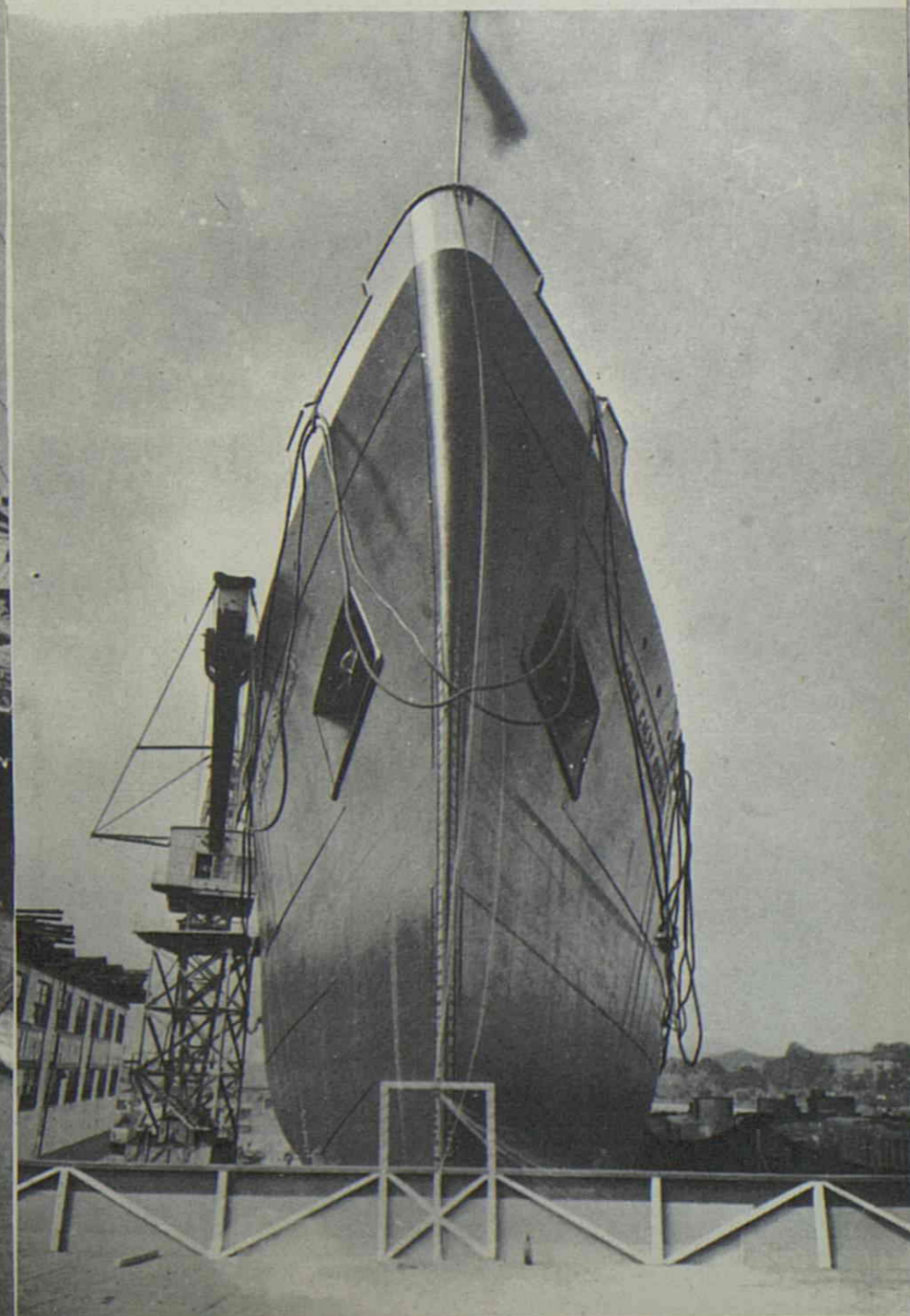
Botadura del  
Campollano.  
Abril 1958



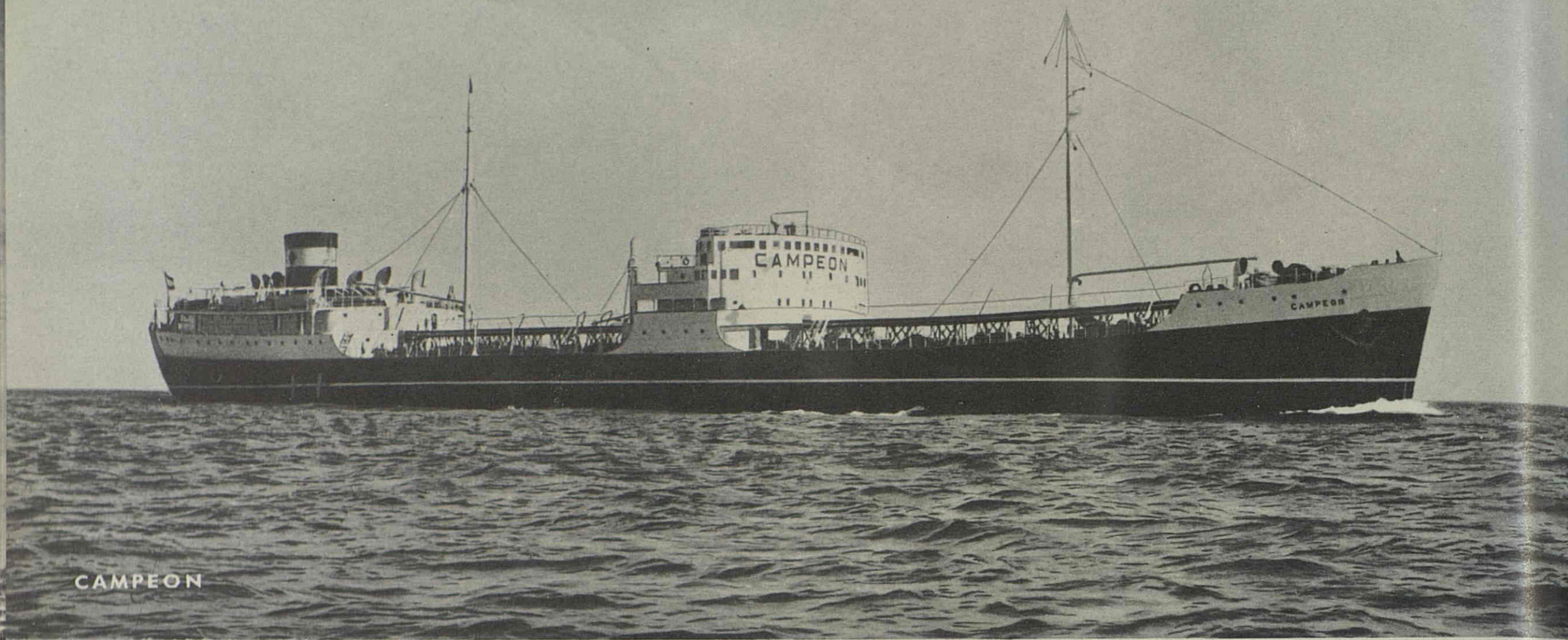
Camoverde en  
Armamento.  
Abril 1957



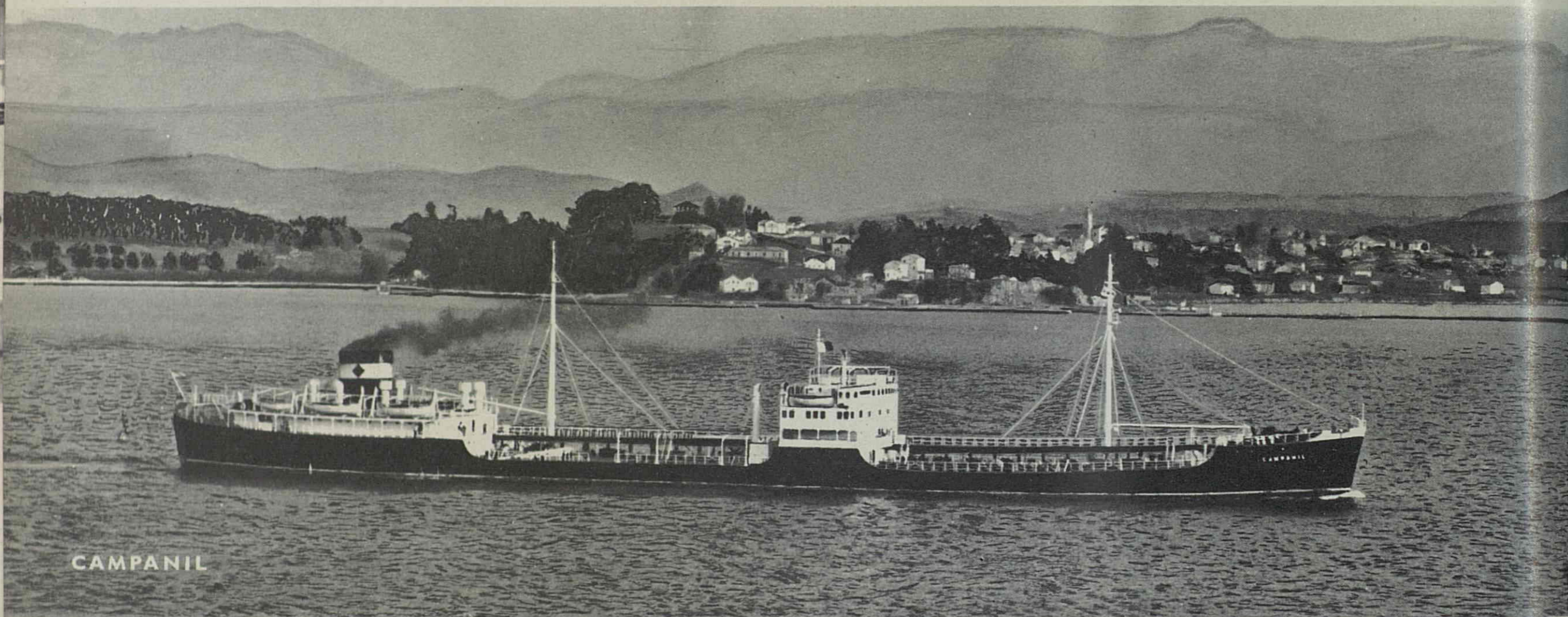
Proa del Calvo Sotelo.



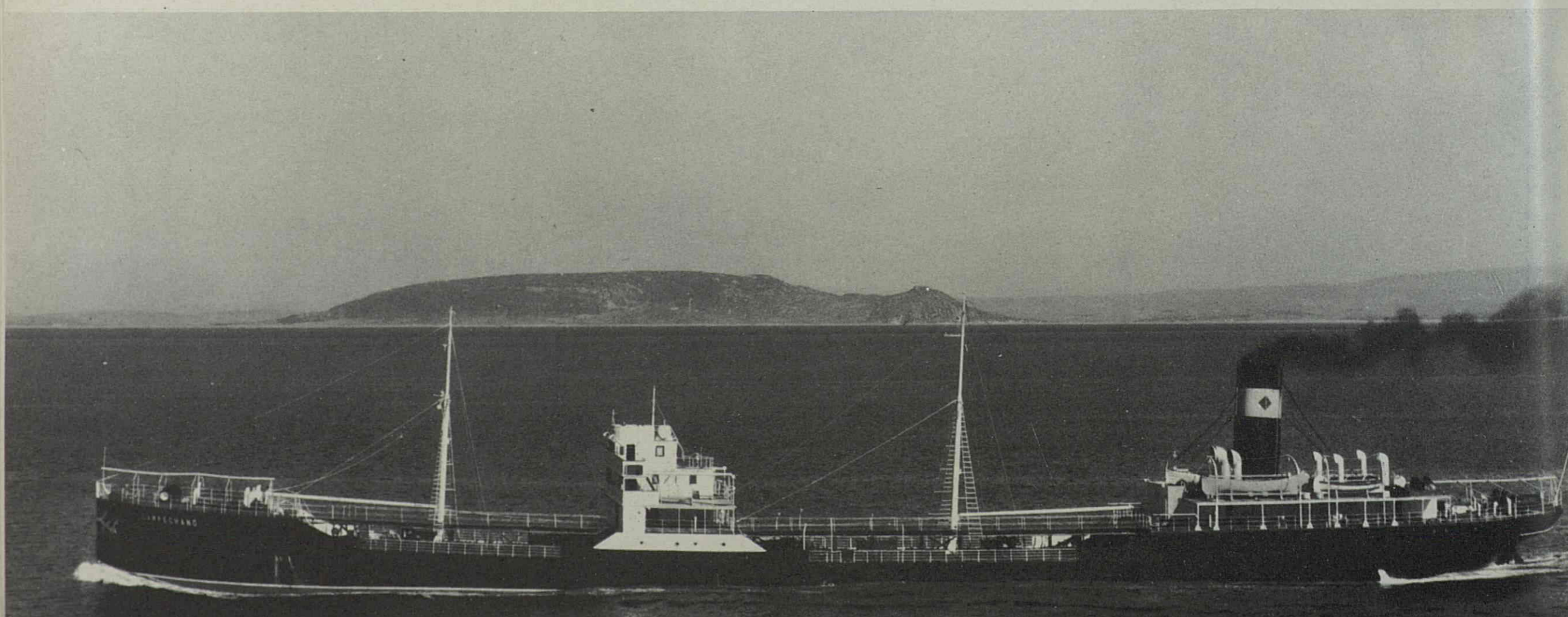




CAMPEON



CAMPANIL

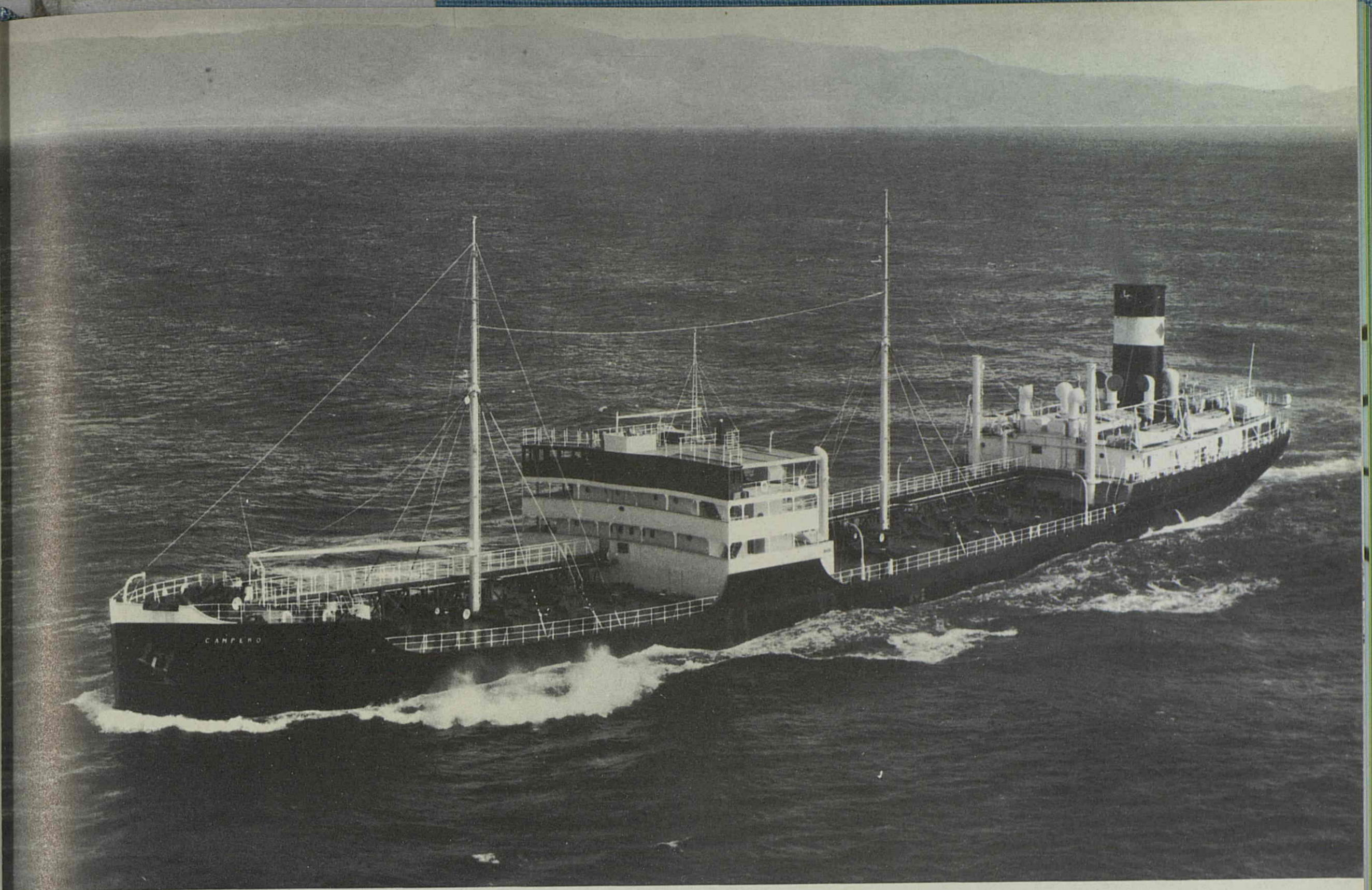


CAMPECHANO









Campero.

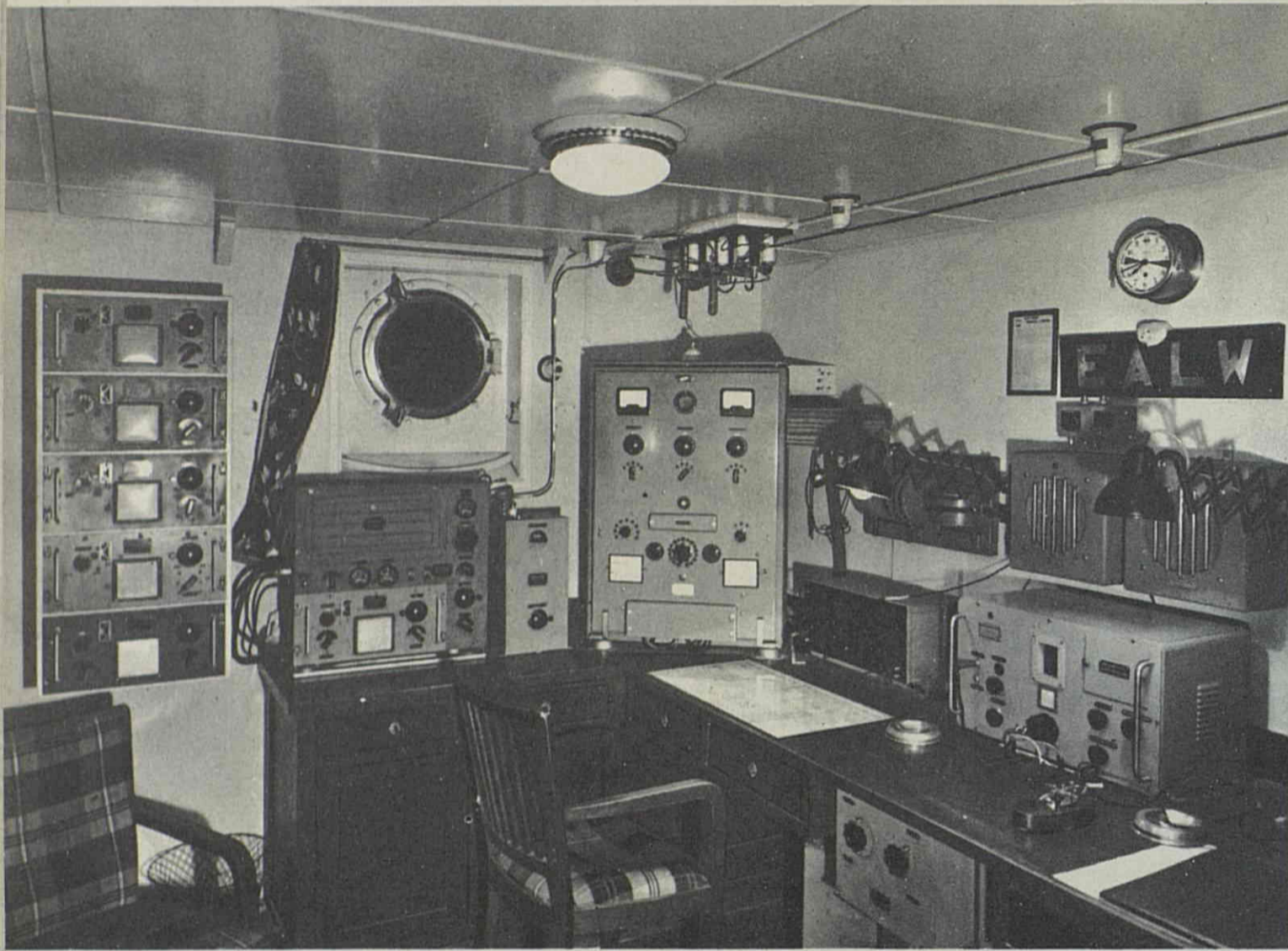
Campóo.



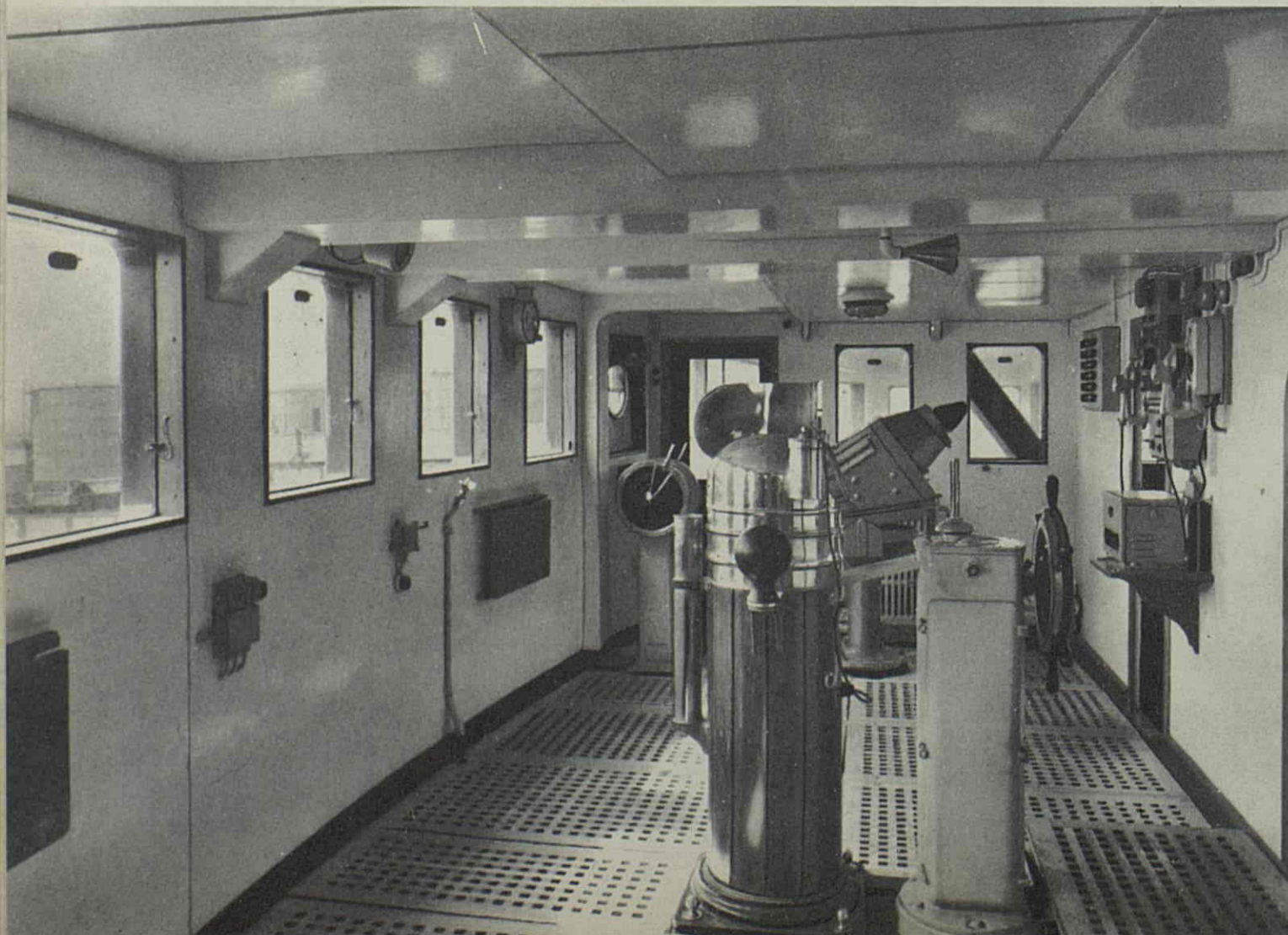




Comedor de oficiales,



sala de radiotelegrafía y



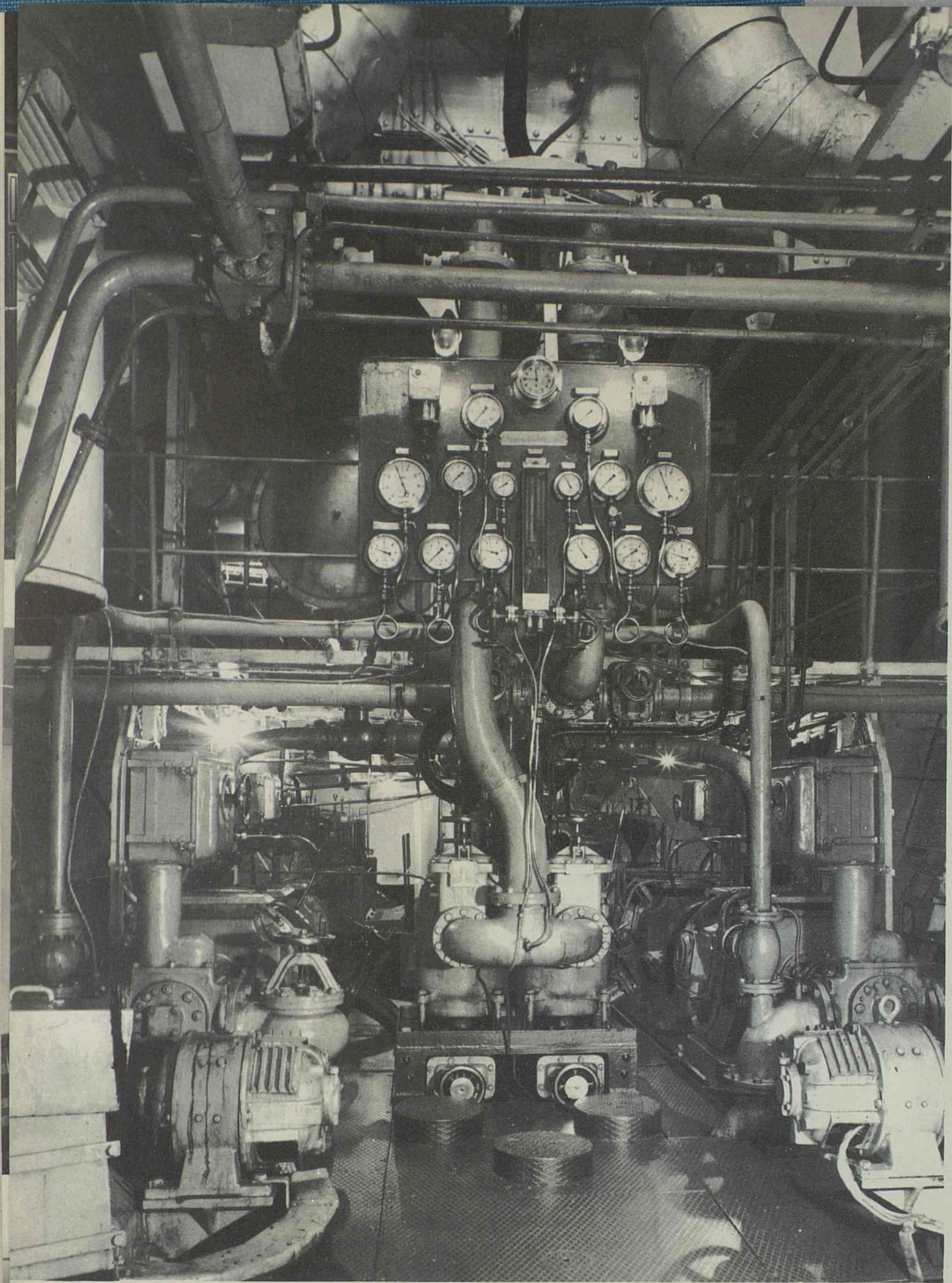
puente de mando del Campanil.





Camposines y Campoamor en el puerto de Escombreras.





Sala de máquinas  
del Calvo Sotelo.



