

## 17. Entrenimiento y conservación de la Flota

Por Real Orden de 1 de febrero de 1931 se aprobó el Reglamento propuesto por CAMPSA para dicho objeto.

Por Orden Ministerial de 12 de enero de 1933 se acordó dejar sin efecto lo referente a la aprobación del Reglamento del Fondo de Conservación y Entrenimiento de los Buques, estableciendo que la adquisición de efectos para la Flota se haga por Concursos parciales, entre entidades nacionales, a medida que vayan siendo necesarios los suministros y previa la preceptiva autorización de la Superioridad para cada uno de ellos, en lo referente a sus condiciones y adjudicación. Se concede asimismo un crédito global de 600.000 pesetas para atender a los gastos de estos suministros cuyo importe, previos los requisitos preceptivos, será de abono a la Compañía, en la liquidación anual a la Renta.

Para tener siempre en estado eficiente las distintas unidades de la Flota, es preciso prestar una cuidadosa atención al «entrenimiento y conservación» de la misma.

Fundados en la propia experiencia y en lo que las Compañías análogas hacían en sus buques, se adoptó la norma de parar los del Monopolio cada 40.000 millas de recorrido, lo que en tiempo venía a ser aproximadamente cada ocho o nueve meses, teniéndolos parados unas tres semanas para efectuar en los mismos un recorrido general en el que principalmente se efectuaba una limpieza y ajuste o sustitución de algunos órganos de más o menos importancia, según lo exigía el estado de conservación del material desmontado, y efectuando además una entrada en dique para la limpieza y pintado de fondos.

Hoy en día, independientemente de los recorridos generales que periódicamente se efectúan en los buques, a veces se presentan obras de carácter urgente que resulta imprescindible realizar, bien por tratarse de elementos vitales para el buque o porque de no hacerlo en el momento, producirían un mayor gasto si se esperase el próximo recorrido general. Dichas obras suelen efectuarse en los puertos de descarga, sin demorar la salida del buque, y es lo que se denomina «pequeñas reparaciones».

Para mayor facilidad de la inspección, las obras de recorrido general se dividían en los siguientes epígrafes:

- 1.º Entrada en dique y estancia en el mismo para limpieza, rascado y pintado de la obra viva.
- 2.º Recorrido de los grifos de fondo, comprobación de la caída de los ejes y timón, sustitución de cinc y demás obras en dique seco.
- 3.º Desmontaje, limpieza, ajuste, pequeñas reparaciones y montaje de los motores auxiliares.
- 4.º Limpieza, picado y recorrido de calderas con sus accesorios (calentadores y filtros del combustible, ventiladores de tiro forzado, quemadores, válvulas de alimentación y seguridad, etc., etc.).
- 5.º Desmontaje, limpieza, ajuste, pequeñas reparaciones y montaje de la maquinaria auxiliar (compresores, frigorífica, servomotor, condensador, evaporador, depuradores centrífugos, grupos electrógenos de vapor, etc., etc.).
- 6.º Desmontaje, limpieza, ajuste, pequeñas reparaciones y montaje de toda clase de bombas (carga, trasiego, contra incendios, sentina, alimentación, circulación, servicios sanitarios, baldeo, etc.).
- 7.º Recorrido de toda clase de tuberías (de carga, lastre, trasiego, agua dulce, vapor, combustible, lubricante, aire, ácido carbónico, etc., etc.).
- 8.º Recorrido de las válvulas de tanques (volantes, transmisores, válvulas).



Vista del «Campotejar» en el puerto de Portugalete.

- 9.º Recorrido de la instalación eléctrica (dinamos, cuadro de distribución, cables, fusores, cajas de distribución, proyectores, aparatos de alumbrado, ventiladores, interruptores, motores eléctricos, reóstatos, etc., etc.).
10. Recorrido de las anclas, cadenas y maquinillas de cubierta (molinete, «winches», chigres).
11. Recorrido de los servicios auxiliares de cubierta (escotillas de los tanques, mangueras de ventilación, pescante, arboladura, jarcias, escalas, portillos, calafateo de cubiertas de madera, aparatos de navegación, botes salvavidas, etc., etc.).
12. Recorrido de la habitación (comedores, resposterías, camarotes, sollados, cocina, jardines, etcétera, etc.).
13. Limpieza de sentinas, cárter de motores, dobles fondos, tanque y «conferdams».
14. Varios (cualquier otra obra no incluida especialmente en ninguno de los epígrafes anteriores).

### Inversiones y reparaciones efectuadas durante 1934 y 1935

Considerando estos dos años los de mayor normalidad en la primera época, para poder hacer este estudio, ya que se disponía de una pequeña Flota, con buques de reciente construcción y otros de segunda mano, vamos a exponer las cifras invertidas por reparaciones en forma global durante dichos períodos:

	1934 — Pesetas	1935 — Pesetas
Recorridos generales normales.....	1.404.527	1.403.954
Pequeñas reparaciones.....	41.163	67.406
Piezas de respeto para motores principales.....	194.570	386.703
Piezas de respeto para otra maquinaria.....	16.556	12.254
Obras y reparaciones especiales.....	551.072	363.110
<b>Totales.....</b>	<b>2.207.889</b>	<b>2.233.429</b>

Estas cantidades pueden considerarse perfectamente normales teniendo en cuenta que durante el Ejercicio hubo buques que, debido a las millas recorridas, efectuaron dos revisiones y varias visitas de reclasificación.

En comparación con una gran Compañía americana que venía a invertir al año en reparaciones en este período el 2,09 % del precio de adquisición de su Flota, CAMPSA solamente invirtió el 1,85 % del valor de adquisición durante 1934 y el 1,87 % durante 1935, para atender a la totalidad de las reparaciones, adquisición de piezas de repuesto y reclasificación de buques.

Con la experiencia recogida en los años sucesivos y el incremento de la Flota se hizo un estudio para el mejor rendimiento en la reparación y nuevas construcciones de la Flota del Monopolio, a cuyo efecto se tuvo en cuenta la siguiente clasificación: a) Pequeñas reparaciones. b) Obras de entretenimiento. c) Recorrido general ordinario. d) Recorridos generales correspondientes a la visita especial. e) Obras de reconstrucción. f) Reparaciones imprevistas y urgentes. g) Limpieza de calderas. Los recorridos generales, visitas especiales y reconstrucciones se ejecutan siempre previo Concurso y el resto de las obras de acuerdo con determinados requisitos. Todo ello fue recogido en un folleto con el título de *Normas para la reparación y nuevas construcciones de la Flota*, que fue aprobado por Orden Ministerial de 10 de octubre de 1953.

El acierto de estas normas ha sido refrendado por la consulta de numerosos armadores con el fin de seguir ellos la misma pauta. Igual ha ocurrido con las normas que sigue CAMPSA para los Concursos de adquisición de pinturas con destino a los buques de la Flota y que han servido de ejemplo para otras Empresas.

De acuerdo con las normas citadas anteriormente, todos los años, en diciembre, se hace una estimación de las reparaciones que se calcula van a realizarse durante todo el año siguiente, dividiéndolo en dos semestres y posteriormente se solicita de la Superioridad la autorización del gasto correspondiente.

Las inversiones realizadas en los últimos dieciocho años por este concepto de reparaciones, entretenimiento y conservación de la Flota, han sido las siguientes:

AÑOS	Pesetas
1959.....	158.095.357,27
1960.....	99.755.603,12
1961.....	74.073.228,69
1962.....	113.536.144,60
1963.....	108.510.679,15
1964.....	88.565.762,89
1965.....	116.995.315,67
1966.....	159.984.957,39
1967.....	229.986.760,27
1968.....	269.731.439,22
1969.....	189.983.685,27
1970.....	154.985.008,89
1971.....	360.847.415,14
1972.....	496.997.943,81
1973.....	519.999.909,44
1974.....	419.999.965,72
1975.....	481.999.989,04
1976.....	538.991.548,60

Siempre se ha seguido el criterio de efectuar únicamente las obras exigidas por las Autoridades de Marina y Sociedad de Clasificación, así como aquellas que sean imprescindibles para la buena marcha de los servicios de nuestros buques.



Buque tanque «Campodarro» de la serie de 6.291 t. p. m.