

2. Buques de nueva construcción adquiridos por CAMPSA en esta primera etapa del Monopolio

CAMPSA encargó la construcción de 10 buques, distribuidos en la siguiente forma entre los principales Astilleros nacionales: a Euskalduna (Bilbao), dos buques de 10.800 T. P. M. («Campoamor» y «Campeador»); a Echevarrieta y Sociedad Española de Construcción Naval, cuatro buques de 8.400-8.500 T. P. M. (dos a cada Astillero), que fueron el «Campas» y «Campero», al primer Astillero y el «Campomanes» y «Campeche», al segundo; a Unión Naval de Levante (Valencia) se le encargó un buque de 8.600 T. P. M., el «Campuzano», y otro de 4.700 T. P. M., el «Campilo»; a Corcho e Hijos, S. A. (Santander), un buque de 1.050 T. P. M., el «Camprodón», y a Hijos de J. Barreras, un buque de 1.050 T. P. M., el «Campalans».

Se inició la construcción del primer buque al servicio del Monopolio en febrero de 1930 y en agosto de 1934 los 10 citados estaban prestando servicio, invirtiéndose en ellos 83 millones de pesetas, que representó un 60 % aproximadamente de todo el trabajo que tuvieron nuestros Astilleros, contribuyendo de una manera eficaz a robustecer esa importante rama de la industria nacional.

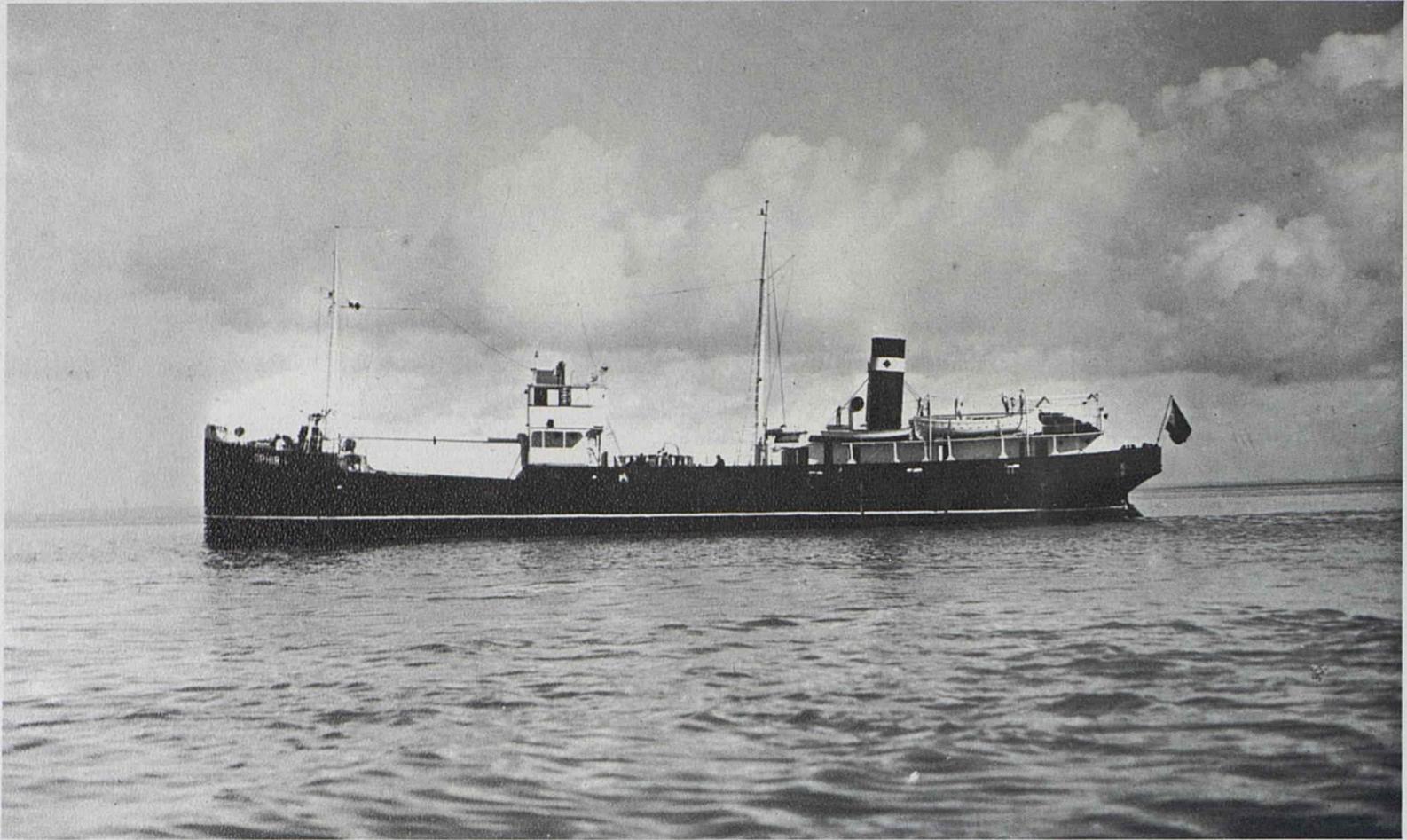
A continuación figura el cuadro núm. 2, en el que se recoge la fecha de contratación, el precio y la fecha de entrega de cada uno de los buques citados:

CUADRO NUM. 2

BUQUES CONSTRUIDOS PARA EL MONOPOLIO EN LOS ASTILLEROS NACIONALES DURANTE SU PRIMERA ETAPA

BUQUES	T. P. M.	Precio de contratación — Pesetas	Fecha de entrada en servicio en el Monopolio
Campoamor.....	10.800	10.390.266,87	Febrero..... 1931
Campeador.....	10.800	10.965.028,75	Julio..... 1932
Campomanes.....	8.500	9.128.717,06	Marzo..... 1932
Campas.....	8.500	9.219.860,49	Marzo..... 1932
Campuzano.....	8.600	9.191.577,37	Septiembre.... 1932
Campero.....	8.400	10.631.895,79	Mayo..... 1934
Camprodón.....	1.050	2.432.387,84	Mayo..... 1934
Campeche.....	8.400	10.619.897,78	Abril..... 1934
Campilo.....	4.700	8.199.114,73	Junio..... 1934
Campalans.....	1.050	2.322.961,57	Agosto..... 1934

Se eligieron los tipos de buques de 10.800, 8.400 y 4.700 T. P. M. para navegación de altura en consonancia con los productos que se necesitaba transportar, las capacidades de las factorías y las características de los puertos nacionales. Los de 1.050 T. P. M. se destinaron principalmente para los servicios de «bunkering» en puerto.



Buque auxiliar «Ophir», de 550 t. p. m. que, durante el año 1938, abasteció al ejército de Levante navegando de noche desde Palma de Mallorca a Vinaroz.

A continuación se describen las características de estos tres tipos de buques citados anteriormente:

Buques tipo «Campoamor» (10.000 T. P. M.)

Eslora entre perpendiculares.....	138,680 m	(455' 0'')
Manga fuera de miembros.....	17,980 m	(59' 0'')
Eslora máxima.....	143,600 m	(471' 7'')
Puntal de trazado.....	10,360 m	(34' 0'')
Altura entre cubiertas.....	2,286 m	(7' 6'')
Calado en carga (Lloyd's verano).....	8,150 m	(26' 95'')
Desplazamiento en carga.....	15.020 t	
Calado medio en lastre.....	5,600 m	(18' 5'')
Desplazamiento en lastre.....	5.855 t	
Peso muerto.....	10.800 t	
Velocidad en carga.....	12,5 nudos	

La propulsión de estos buques está constituida por dos motores MAN de cuatro tiempos de 7 cilindros de 600 x 1.000 mm, inyección mecánica, de 1.500-1.800 HP., con 116-135 r. p. m.

Siendo muy similares todos los petroleros construidos en este período, y habiendo descrito uno de los de 10.000 T. P. M., a continuación se expone un cuadro con las características principales de los otros tipos de buques.

Buques tipo «Campuzano» (8.600 T. P. M.)

Eslora entre perpendiculares.....	123,442 m	(405' 0'')
Manga fuera de miembros.....	17,526 m	(57' 6'')
Eslora máxima.....	128,400 m	(421' 1,3/4'')
Puntal de construcción.....	9,195 m	(30' 2'')
Altura entre cubiertas.....	2,286 m	(7' 6'')
Calado en carga (Lloyd verano).....	7,321 m	(24' 1/4'')
Desplazamiento en carga.....	12.080 t	
Calado medio en lastre.....	2,860 m	(9' 4,5/8'')
Desplazamiento en lastre.....	4.148 t	
Peso muerto.....	8.620 t	
Velocidad en carga.....	12,5 nudos	

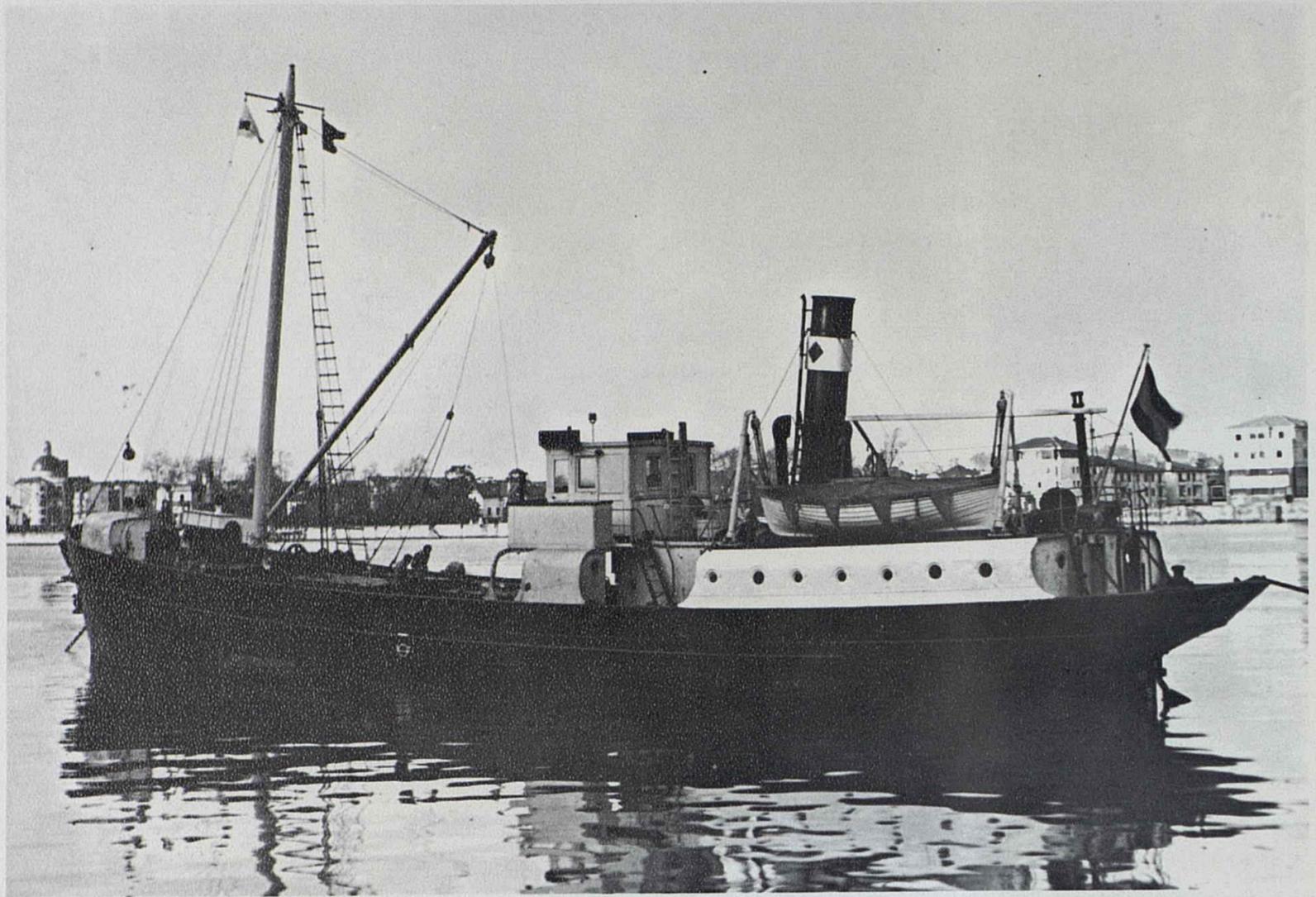
La propulsión de estos buques está constituida por dos motores Diesel Burmeister & Wain de seis cilindros de 590 × 1.200 mm, cuatro tiempos, simple efecto, inyección neumática, de 2.800-2.100 HP con 120-130 revoluciones por minuto.

Debemos reseñar que los buques «Campero» y «Campeche» fueron los primeros que salieron a navegar con motores Diesel fabricados en España.

Buques tipo «Campilo» (4.700 T. P. M.)

Eslora entre perpendiculares.....	100,570 m	(329' 11'')
Eslora máxima.....	104,480 m	(342' 7'')
Manga fuera de miembros.....	16,459 m	(54')
Puntal de construcción.....	7,010 m	(23')
Calado en carga de verano.....	5,943 m	(19' 6'')
Desplazamiento en carga.....	7.550 t	
Calado medio en lastre.....	2,590 m	(8' 6'')
Desplazamiento en lastre.....	3.150 t	
Peso muerto.....	4.598 t	
Velocidad en carga.....	12,5 nudos	

La propulsión de este buque está llevada a cabo por dos motores Burmeister & Wain, cuatro tiempos, simple efecto, inyección neumática, seis cilindros de 550 × 1.000 mm, capaces de una potencia en conjunto de 2.530 HPI, equivalente a unos 1.900 HPE a 125 r. p. m., construidos por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona.



Buque auxiliar «Petrolea», de 250 t. p. m., adquirido en septiembre de 1929.

Los buques de 1.050 T. P. M. «Campalans» y «Camprodón» fueron concebidos para el servicio de «bunkering» en el puerto de Barcelona y van dotados de potentes bombas que les permitía descargar a razón de 600-700 tons/hora.

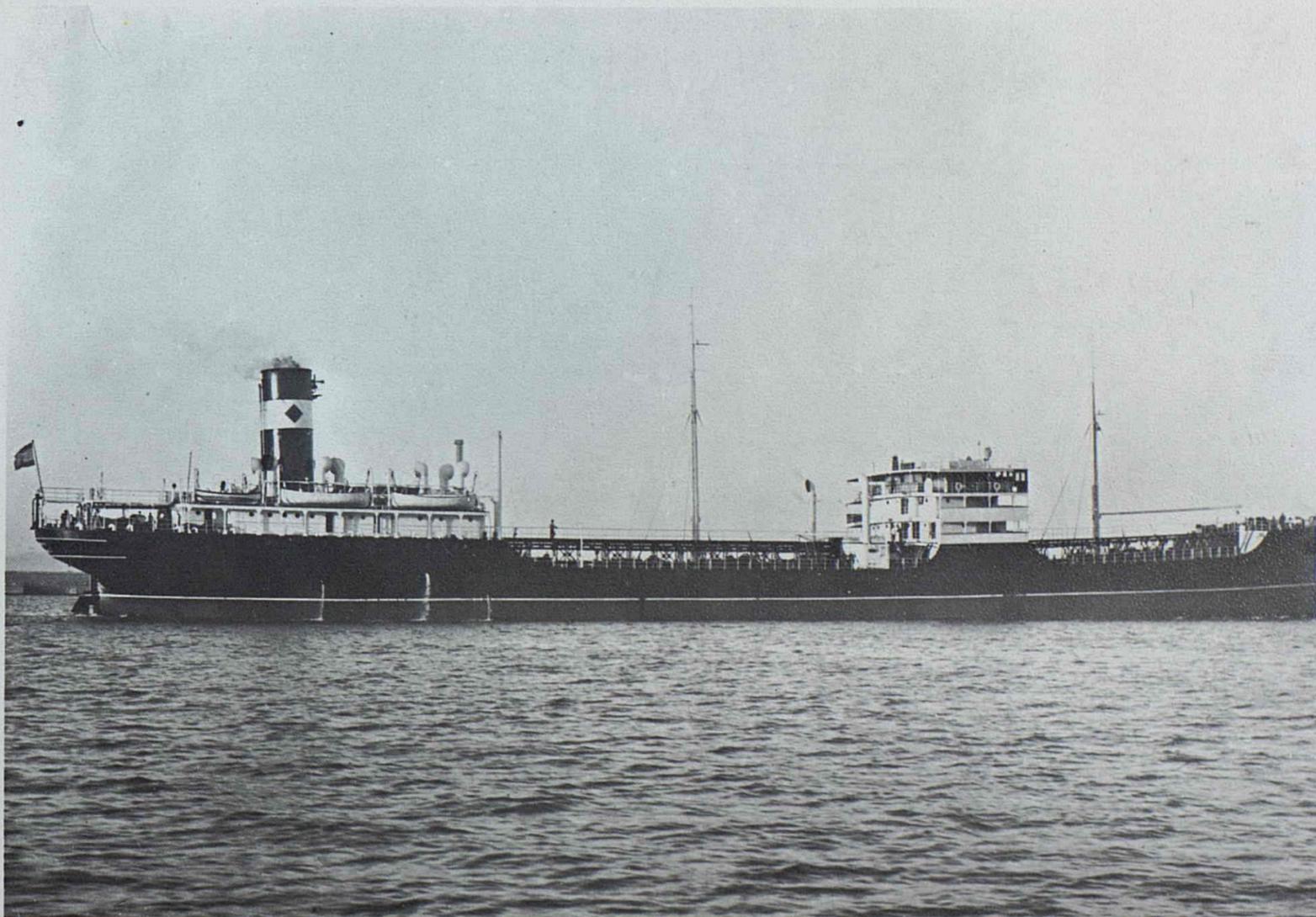
Las características de los buques tanques tipos «Campalans» y «Camprodón», son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares.....	54,90 m
Manga máxima.....	10,70 m
Eslora máxima.....	57,17 m
Puntal de construcción.....	4,40 m
Calado en carga (verano).....	3,82 m
Desplazamiento en carga.....	1.760,— t
Calado medio en lastre.....	2,03 m
Desplazamiento en lastre.....	818,40 t
Peso muerto.....	1.080,— t
Velocidad en carga.....	7 nudos

Todos los buques fueron construidos con patentes de la Casa Isherwood de Londres, según el sistema que entonces predominaba en este tipo de construcciones, habiéndoles dotado de los adelantos y elementos precisos para conseguir barcos modelos, en su género, en aquella época. Este mismo criterio se ha seguido en la construcción de todos los buques al servicio del Monopolio y puede asegurarse para satisfacción y orgullo del país, que sus buques han causado siempre una grata impresión en el extranjero y en el interior, por sus adelantos y el «confort» de los alojamientos de la tripulación, para hacer más agradable su estancia en el buque por razón de la carga que conducen y el poco tiempo de permanencia en el puerto.

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

En el cuadro núm. 3 tenemos los Astilleros y las características de los buques del Monopolio construidos en esta primera etapa.



Buque tanque «Campero», de 8.400 t. p. m., construido en 1934.

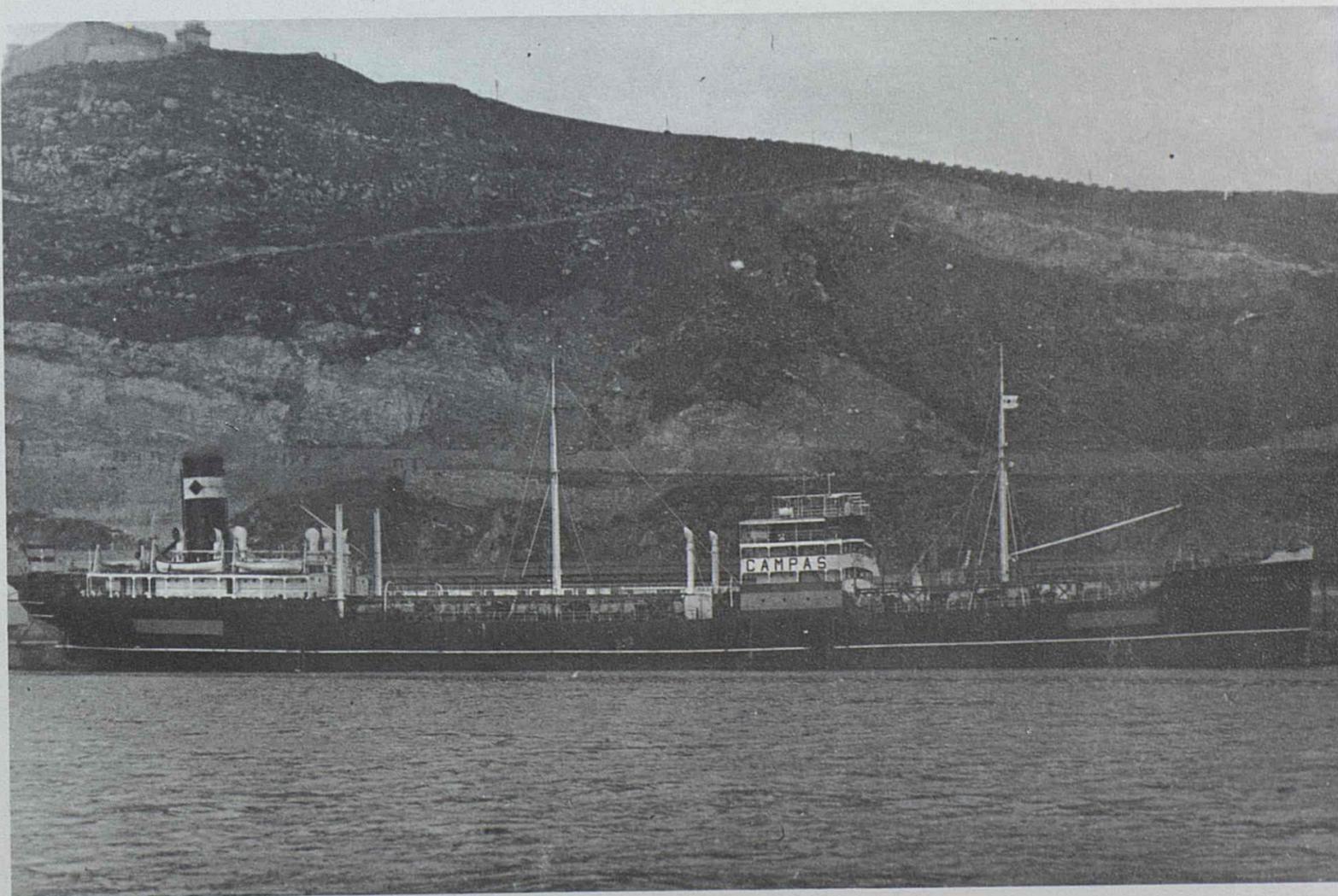
CUADRO NUM. 3

**CARACTERISTICAS Y ASTILLEROS EN QUE FUERON CONSTRUIDOS LOS
BUQUES PERTENECIENTES AL MONOPOLIO EN SU PRIMERA ETAPA**

NOMBRES	Eslora — m	Manga — m	Calado — Pies	T. P. M.	Máquina	Potencia — HPE	Construido por
De altura:							
Elcano.....	121,91	15,95	25,03	7.750	1 máquina vapor, triple exp.	1.940	Wallsend - Newcas- tle.
Remedios....	116,65	14,82	25,03	6.900	2 motores Diesel Sulzer.....	2.200	Armstrong-Newcas- tle.
Zorroza.....	114,00	15,29	23,08	6.400	1 máquina vapor, triple exp.	2.026	Cía. Euskalduna.
Badalona....	111,24	14,93	23,04	6.400	2 motores Diesel Neptuno.....	1.850	Elswick Work-New- castle.
Campoamor..	143,60	17,98	26,04	10.800	2 motores Diesel MAN.....	4.020	Cía. Euskalduna.
Campomanes	128,26	17,62	25,03	8.500	2 motores Diesel B. & W.	3.600	S. E. de C. Naval.
Campas.....	128,20	17,62	25,03	8.500	2 motores Diesel B. & W.	3.800	A. Echevarrieta.
Campeador...	143,60	17,98	26,04	10.800	2 motores Diesel MAN.....	4.020	Cía. Euskalduna.
Campuzano..	128,40	17,53	25,03	8.600	2 motores Diesel B. & W.	3.720	U. N. de Levante.
Campeche....	125,72	17,59	25,02	8.400	2 motores Diesel Sulzer.....	3.940	S. E. de C. N. Cádiz.
Campero....	125,72	17,59	25,02	8.400	2 motores Diesel Sulzer.....	3.950	A. Echevarrieta.
Campilo I....	104,48	16,46	19,06	4.700	2 motores Diesel B. & W.	2.600	U. N. de Levante.
Auxiliares:							
Ophir.....	49,98	7,97	12,09	550	1 máquina vapor, triple exp.	355	A. Echevarrieta.
El León.....	37,75	6,09	8,06	400	1 motor Diesel Deutz.....	175	Corcho e Hijos, S. A.
Petrolea.....	33,50	6,70	9,06	250	1 máquina vapor, triple exp.	120	L. Zobel-Bramberg.
Campico....	30,45	6,84	9,09	330	2 motores semidie- sel Deutz.....	120	Caesaz Waltherm Breslau.
Camprodón..	57,30	11,13	12,09	1.050	2 máquinas vapor, Compound.....	350	Corcho e Hijos, S. A.
Campalans...	57,30	11,13	12,09	1.050	2 máquinas vapor, Compound.....	350	Hijos de J. Barreras.
Pontones y gabarras:							
Eduardo.....	—	—	15,00	2.400	—	—	—
Texaco.....	60,00	11,60	14,00	2.300	—	—	—
Ebros.....	100,24	12,80	22,06	5.500	1 máquina vapor, triple exp.	—	Máq. W. G. Arms- trong Newcastle.
Tiflis.....	96,07	12,16	22,09	4.200	1 máquina vapor, triple exp.	1.400	Arm. W. C.º New- castle.

Con los nuevos buques y los adquiridos de segunda mano, el Monopolio pudo contar en esta primera etapa con los medios propios de transporte, para asegurar el abastecimiento de los productos petrolíferos sobre la base de las cantidades que se consumían en su ámbito, y de las proporciones que se venían manteniendo en su adquisición desde el Mar Negro y desde América.

Se dedicaron para buques de altura en los primeros momentos a «Elcano» y «Zorroza»; como buques auxiliares, «Ophir», «El León», «Campico» y «Petrolea», y como pontones, «Eduardo», «Ebros» y «Texaco». Cuando entraron los nuevos en servicio, se incorporaron a los de altura, «Campoamor», «Campeador», «Campomanes», «Campas», «Campuzano», «Campero» y «Campeche»; a los auxiliares, «Camprodón» y «Campalans»; y a pontón, el «Tiflis», adquirido de segunda mano.



Buque tanque «Campas», de la serie de 8.500 t. p. m., construido en 1932.