

8. Buques auxiliares

El consumo creciente en fuel-oil y gas-oil, principalmente en las zonas portuarias, y la necesidad de disponer de pequeños buques para el suministro a las instalaciones que a su vez surtirán a los buques pesqueros, movió a CAMPSA a resolver los problemas de distribución en este aspecto, por lo que, por Orden Ministerial de 27 de noviembre de 1947, se autorizó la ampliación de la Flota con dos o tres buques de 2.000 T. P. M. El 3 de junio de 1948 se autorizó la celebración de un Concurso de proyectos para este tipo de buques, que fue adjudicado a los Astilleros Ruiz de Velasco, con un premio de 75.000 pesetas y dos accésit de 25.000 pesetas, que correspondieron a los Astilleros de Astano y Astilleros Cadagua.

El 27 de mayo de 1949 se autorizó el Concurso para la construcción de estos buques, que fue declarado desierto por Orden Ministerial de 21 de enero de 1950.

Se redactaron nuevas Bases del Concurso, que fueron aprobadas por la Dirección General de lo Contencioso y por fin, por Orden Ministerial de 15 de noviembre de 1950, se adjudicó el Concurso para la construcción de tres petroleros de 2.000 T. P. M. a la Sociedad Española de Construcción Naval y Corcho e Hijos, mancomunadamente, al precio de 33.130.126 pesetas por unidad. Los nombres, fecha de entrada en servicio y precio definitivo fueron los siguientes:

NOMBRES	Año de entrada en servicio	Precio final — Pesetas
Camprovin.....	1954	38.780.839
Camporreal.....	1954	40.250.003
Campoo.....	1955	40.950.219

Las características de los citados buques son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares.....	78,— m
Manga máxima.....	12,40 m
Eslora máxima.....	83,— m
Puntal de construcción.....	5,87 m
Calado en carga (verano).....	5,15 m
Desplazamiento en carga.....	3.695,— t
Calado medio en lastre.....	3,31 m
Desplazamiento en lastre.....	2.258,— t
Peso muerto.....	2.385,— t
Velocidad en carga.....	9 nudos

Ante el gran aumento de consumo de productos petrolíferos en las instalaciones industriales de la ría de Bilbao, se encargó a los Astilleros de la Naval en Sestao, el anteproyecto de una gabarra de 900 T. P. M., que una vez en poder del Departamento, salió a Concurso, autorizado por Orden Ministerial de 29 de noviembre de 1954.

Se presentaron a este Concurso los Astilleros Astano, Cadagua, Murueta y Unión Naval de Levante, resultando la más conveniente la oferta del Cadagua, presentando un proyecto estudiado por la Casa Isherwood, con un presupuesto de 10.768.697 pesetas. Fue adjudicado a dicho Astillero por Orden Ministerial de 12 de abril de 1955 y comenzó a prestar servicio en 1957.

Teniendo en cuenta los pequeños buques que por tener más de veinticinco años había que desguazar, entre los que figuraban, «El León», «Campico», «Petrolea», «Campitas» y «Ophir» estudió el Departamento Marítimo un nuevo programa de ampliación de Flota de buques auxiliares en junio de 1962, que comprendía un buque de 2.000 T. P. M., tipo «Camprovin», y cuatro gabarras de 1.000 T. P. M., con idea de acogerse al Crédito Naval que había sido aprobado para 1963, que permitía solicitar un préstamo que alcanzaba hasta el 80 % de su valor oficial.

Se solicitó informe favorable de la Dirección General de Industrias Navales, pero la Subsecretaría de la Marina Mercante solamente concedió crédito para dos buques de 1.000 T. P. M. y dos de 500 T. P. M.

Se autorizó la convocatoria de un Concurso para la construcción de los buques tanque de 500 T. P. M. y uno de 1.000 T. P. M., siendo las ofertas presentadas las siguientes:

CUADRO NUM. 7
OFERTAS PRESENTADAS AL CONCURSO CONVOCADO EN 1962 PARA CONSTRUCCION DE BUQUES AUXILIARES

	Precio unitario — Pesetas	Plazo — Meses
Para dos buques de 500 T. P. M.:		
Astilleros G. Riera, S. A.	17.879.600	12-24
Astilleros del Cantábrico.....	18.133.210	11-22
Astillero y Talleres del Noroeste.....	22.513.825	15-18
Astilleros del Cadagua.....	24.925.000	14-17
Astilleros Palma, S. A.	26.279.550	19-25
Astilleros Ruiz de Velasco.....	28.600.000	17-19
Sociedad Española de Construcción Naval.....	29.716.700	11-12
Unión Naval de Levante.....	44.960.000	12-12
Para un buque de 1.000 T. P. M.:		
Astilleros del Cantábrico.....	28.365.000	17
Astilleros G. Riera, S. A.	28.971.800	16
Astilleros y Talleres del Noroeste.....	30.143.850	15
Sociedad Española de Construcción Naval.....	36.524.800	13
Astilleros del Cadagua.....	36.866.000	15
Astilleros Palma, S. A.	38.075.400	20
Astilleros Ruiz de Velasco.....	42.000.000	22
Unión Naval de Levante.....	57.700.000	15

De estas ofertas no cumplían exactamente las condiciones del Concurso las de Astilleros del Cantábrico, Astilleros G. Riera, S. A., y Sociedad Española de Construcción Naval, por lo que se adjudicó el Concurso a los Astilleros Astano por Orden Ministerial de 2 de mayo de 1963, prestando servicio los buques con los siguientes nombres:

NOMBRES	T. P. M.	Año de entrada en servicio	Precio final — Pesetas
Campomarino.....	1.000	1964	29.593.997
Campofrío.....	500	1965	21.752.262
Camporrobles.....	500	1965	22.577.149

Las características del b/t. «Campomarino» son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares.....	57,— m
Manga máxima.....	10,— m
Eslora máxima.....	61,31 m
Puntal de construcción.....	4,— m
Calado en carga (verano).....	3,65 m
Desplazamiento en carga.....	1.550,— t
Calado medio en lastre.....	1,86 m
Desplazamiento en lastre.....	635,40 t
Peso muerto.....	1.021,— t
Velocidad en carga.....	9 nudos

Se celebró un nuevo Concurso para la construcción de un buque de 1.000 T. P. M., que fue adjudicado a los Astilleros del Cadagua por un precio total de 34.520.000 pesetas, por Orden Ministerial de 16 de mayo de 1963, que presta servicio con los siguientes datos:

NOMBRE	T. P. M.	Año de entrada en servicio	Precio final — Pesetas
Campolara.....	1.000	1965	31.484.086

Las características de los buques de 1.000 T. P. M., tipo «Campolara» y «Camposilo», son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares.....	54,— m
Manga máxima.....	9,70 m
Eslora máxima.....	59,20 m
Puntal de construcción.....	4,50 m
Calado en carga (verano).....	4,05 m
Desplazamiento en carga.....	1.550,— t
Calado medio en lastre.....	2,67 m
Desplazamiento en lastre.....	583,— t
Peso muerto.....	1.055,— t
Velocidad en carga.....	9 nudos

En octubre de 1963 propuso el Departamento Marítimo la construcción de un nuevo buque de 500 T. P. M., con Astano, como ampliación de su Contrato para las dos unidades gemelas de este tipo. Esta propuesta fue aprobada por Orden Ministerial de 7 de noviembre de 1963 y el barco presta servicio con los siguientes datos:

NOMBRE	T. P. M.	Año de entrada en servicio	Precio final — Pesetas
Campochico.....	500	1965	22.491.245

Las características de los buques de 500 T. P. M., tipo «Campofrío», «Camporrobles», «Campochico» y «Camponaraya», son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares.....	45,30 m
Manga máxima.....	8,25 m
Eslora máxima.....	50,80 m
Puntal de construcción.....	3,40 m
Calado en carga (verano).....	3,14 m
Desplazamiento en carga.....	872,— t
Calado medio en lastre.....	1,84 m
Desplazamiento en lastre.....	456,— t
Peso muerto.....	486,— t
Velocidad en carga.....	9, nudos

El 13 de mayo de 1964 comunicó el Banco de Crédito a la Construcción el acuerdo de haber sido concedido a CAMPSA un crédito de 22.792.000 pesetas para un buque de 1.000 T. P. M. y otro de 14.782.000 pesetas para uno de 500 T. P. M., por lo que se puso inmediatamente en contacto con los Astilleros Astano y Cadagua, adjudicatarios de los Concursos de construcción de los buques gemelos de estas características, manteniendo el primero el precio con una rebaja del 5 % y el segundo una rebaja del 3 %.

Se aprobó dicha adjudicación por Orden Ministerial de 18 de junio de 1964.

Los buques entraron en servicio con los siguientes datos:

NOMBRES	T. P. M.	Año de entrada en servicio	Precio final — Pesetas
Camposilo.....	1.000	1965	33.243.722
Camponaraya.....	500	1965	33.435.415

El 17 de diciembre de 1964, el Banco de Crédito a la Construcción Naval comunicó a CAMPSA que su Comité Ejecutivo acordó conceder un préstamo de 48.350.000 pesetas para cada uno de los buques de 2.000 toneladas peso muerto, que en su día había aprobado en el programa de construcción de nuevos buques, por lo que el Concurso se autorizó por Orden Ministerial de 25 de febrero de 1965.

Se presentaron las siguientes ofertas con motor Burmeister & Wain, 642VF-75.

ASTILLEROS	Precio — Pesetas	Plazo — Meses
S. A. Juliana Constructora Gijonesa.....	80.492.161	22-24
Astilleros del Cadagua...	79.979.400	16-20



Botadura del «Camprovín» en Cádiz.

Ante la necesidad de disponer rápidamente de los dos buques, se propuso adjudicar uno a cada Astillero y así se aprobó por Orden Ministerial de 5 de junio de 1965.

Posteriormente se consideró interesante la conveniencia de que estos buques pudieran ser destinados al transporte de lubricantes mediante las correspondientes modificaciones.

La fecha de entrada en servicio y coste figuran a continuación:

NOMBRES	Año de entrada en servicio	Precio final — Pesetas
Campotejar (Astilleros del Cadagua).....	1967	80.345.155
Campolongo (S. A. Juliana Constructora Gijonesa).....	1967	79.839.714

Finalmente se hizo un estudio sobre la conveniencia de construir un buque tanque asfaltero, teniendo en cuenta los altos fletes que se venían abonando a buques extranjeros, que a la terminación del buque el Estado abonaría un 9 % en concepto de Primas y que de acuerdo con el Decreto-Ley 8/1966 de 3 de octubre del mismo año, se concedía también el beneficio de la Desgravación Fiscal a la Exportación, que importaba otro 12 % del valor del buque. Por ello se recabó a los Astilleros Juliana, Constructora Gijonesa y Cadagua el envío de sus ofertas, ya que en realidad se trataba de un buque de características similares al «Campotejar» y «Campolongo».

Las ofertas fueron las siguientes:

ASTILLEROS	Importe — Pesetas	Plazo — Meses
Astilleros del Cadagua.....	69.850.000	11
S. A. Juliana, Constructora Gijonesa	74.550.000	13

Tomando como base la oferta más económica, es decir, la de los Astilleros del Cadagua, el importe de esta unidad sería inicialmente el siguiente:

	Pesetas
Oferta de Astilleros del Cadagua.....	69.850.000
Estimación materiales de importación.....	5.000.000
	<hr/> 74.850.000

A deducir aproximadamente una vez entregado el buque:

	Pesetas	Pesetas
Primas construcción.....	6.000.000	
Desgravación Fiscal.....	8.000.000	
	<hr/> 14.000.000	
Importe		<hr/> 60.850.000

Por Orden Ministerial de 5 de diciembre de 1966 se autorizó la adjudicación a los Astilleros del Cadagua de la construcción del buque gemelo en líneas generales al buque tanque «Campotejar», pero habilitado para poder transportar cargamento de asfalto común o fuel-oil.

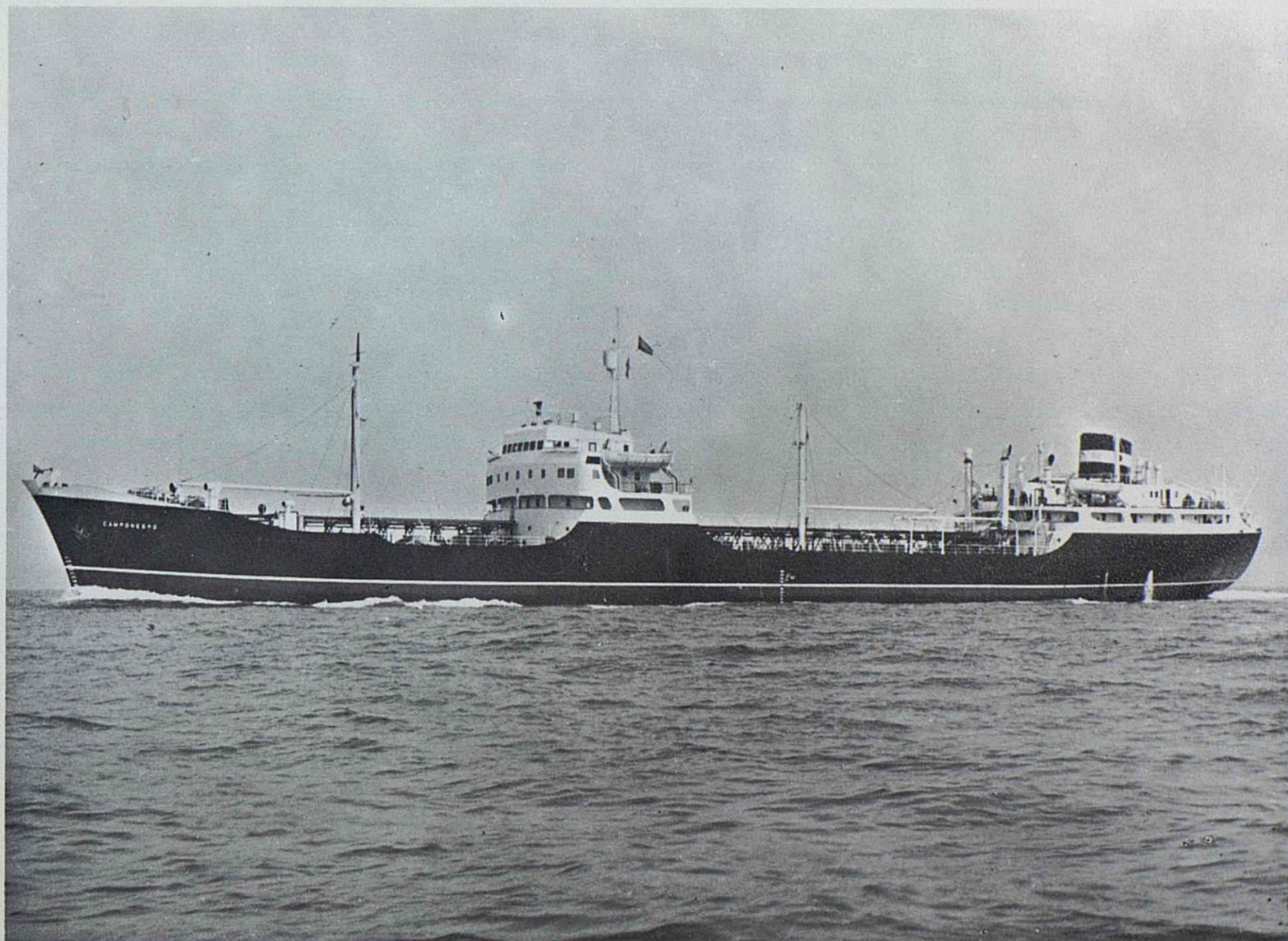
A este buque se le dio el nombre de «Camposalinas».

El 5 de febrero de 1968 se firmó el acta de entrega de dicho buque, siendo el coste del mismo, después del abono de revisión y obras extras, 82.763.638,39 pesetas, pero al poder descontarse las cantidades percibidas en concepto de Desgravación Fiscal y Primas de Navegación, quedó reducido el coste final para el Monopolio a la cantidad de 66.600.000 pesetas.

El 9 de febrero del mismo año, teniendo en cuenta que Productos Asfálticos, S. A., había expresado sus deseos de fletar este buque para dedicarlo al transporte de asfalto a granel, se propuso fletarlo a dicha Compañía, firmándose la Póliza de fletamento el 8 de abril del mismo año.

A propuesta de CAMPSA se aprobó por Orden Ministerial de 17 de mayo de 1968 un aumento del 20 % sobre los fletes en vigor para dicho buque.

Finalmente, ante el escaso rendimiento obtenido con el buque tanque «Camposalinas» con los fletes anteriormente aprobados y con los aumentos escalonados propuestos por Proas, que daban como resultado un rendimiento de un 4,6 %, desde marzo de 1970 a febrero de 1971 y de 6,8 % desde marzo de 1971 a febrero de 1972, tomando como base los gastos de dicho buque supuestos para los períodos citados, la Delegación del Gobierno en oficio de fecha 21 de agosto de 1970 indica a la Compañía, que en el caso de que Proas no aceptase un aumento del 28 % sobre el flete que figura en la última Póliza, con lo que se obtendría un rendimiento del 10 %, el buque tanque «Camposalinas» deberá destinarse urgentemente al transporte de productos petrolíferos, encuadrado en la explotación de la Flota del Monopolio.



Buque tanque «Camponegro» de 9.289 t. p. m.

Por Orden Ministerial del 26 de noviembre de 1974 se aprobó que el flete mínimo que debe aplicarse al b/t. «Camposalinas» a partir de marzo de 1970 sea el correspondiente a un aumento del 28 % sobre el flete que figuró en la Póliza de dicha fecha, abonándose por CAMPSA, las diferencias que en contra existieran hasta el presente, a la Renta de Petróleos. Asimismo se aprobó el fletamento por cinco meses a partir del mes de junio de acuerdo con el modelo de contrato propuesto por CAMPSA.

Por Orden Ministerial del 26 de marzo de 1976, y una vez que CAMPSA informó había hecho el ingreso de 4.329.879 pesetas a que ascendían las diferencias de fletamentos del «Camposalinas» cedido a Proas a favor de la Renta de Petróleos, se autorizó nuevamente el fletamento a dicha Sociedad por un período de seis meses prorrogables de común acuerdo y que se renueve la póliza anteriormente aprobada con un incremento del 29,5 % y modificando las cláusulas afectadas, de acuerdo con el anexo que figura en el expediente.

Las características de los buques tipo «Campotejar», «Campolongo» y «Camposalinas» son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares.....	73,— m
Manga máxima.....	12,20 m
Eslora máxima.....	79,60 m
Puntal de construcción.....	5,80 m
Calado en carga (verano).....	5,27 m
Desplazamiento en carga.....	3.510,— t
Calado medio en lastre.....	4,32 m
Desplazamiento en lastre.....	1.296,— t
Peso muerto.....	2.487,— t
Velocidad en carga.....	11,5 nudos

Barcazas para el servicio de bunker

CAMPSA tiene pequeños buques destinados al servicio de bunker en los puertos de Bilbao, Avilés, Vigo, Cádiz y Barcelona que se encuentran cada vez más sobrecargados de trabajo. Debido a esta circunstancia y que su tamaño se ha quedado insuficiente al aumentar los suministros, resultando antieconómicos al simultanear el servicio del puerto con viajes cortos de cabotaje, se ha considerado la conveniencia de convocar un concurso para la construcción entre Astilleros Nacionales de barcazas especialmente proyectadas para el servicio en puerto, con un personal mínimo y servicios simplificados al máximo siguiendo las tendencias más modernas actualmente en uso.

Por Orden Ministerial de 27 de febrero de 1974 se aprobó la propuesta de CAMPSA solicitando autorización para convocar el citado concurso con arreglo al pliego de bases que figura en el expediente, siendo la apertura de los plazos de acuerdo con las formalidades prescritas en las Normas vigentes, el 29 de abril del mismo año.

Se recibieron tres ofertas, y siendo los precios tan elevados se dedujo que solamente serían rentables con suministros superiores a 100.000 t/año, que solo se alcanza en los puertos de Barcelona y Cádiz, por lo que CAMPSA propone la construcción solamente de dos barcazas, quedando las ofertas en la siguiente forma:

	Ast. Mallorca	Duro Felguera	E. N. «Bazán»
Con revisión			
Oferta del Astillero.....	115.807.000	139.376.000	178.326.662
Estimación Primas y Desgravación a favor de CAMPSA.....	18.603.000		
Estimación Primas y Desgravación a favor Astillero		29.520.000	36.524.738
Precio neto para CAMPSA.....	97.204.000	139.376.000	178.326.662
Tope de revisión.....	15 %	20 %	30 %
Plazo.....	26/30 meses	28/29 meses	20/22 meses

A la vista del cuadro anterior, CAMPSA propone la construcción de dos barcasas de unas 2.500 T. P. M., adjudicando la construcción a los Astilleros Mallorca, S. A., por un importe de $2 \times 97.204.000 = 194.408.000$ pesetas, con un tope de revisión del 15 % y plazos de entrega de veintiséis y treinta meses, solicitando a su vez se autorice la tramitación de un crédito del 80 % del valor de los buques a amortizar por semestres en ocho años a partir de la entrega de los buques y con los intereses a cargo de la Renta.

Por Orden Ministerial de Hacienda del 22 de junio de 1974 se autoriza la construcción de las dos gabarras, adjudicando el concurso a los citados Astilleros por un importe de 97.204.000 pesetas c/u., con el tope de revisión del 15 % y plazos de entrega indicados, autorizando la tramitación del crédito al Banco de Crédito a la Construcción con los intereses a cargo de la Compañía.

Descripción general

La capacidad de carga se repartirá en un 25 % para gas-oil y un 75 % para fuel-oil, de densidades 0,82 y 0,93 kg/m³, respectivamente.

Las dimensiones serán aproximadamente:

Eslora entre perpendiculares.....	65 m
Manga.....	12 m
Puntal.....	6 m
Potencia.....	2 x 600 H. P. = 1.200 H. P.
Velocidad.....	8 nudos

Equipo propulsor

Se instalarán dos motores de la potencia necesaria para que desarrollando ambos el 90 % de su potencia máxima continua se alcance la velocidad requerida.

Estos motores accionan cada uno directamente un equipo propulsor Schotel-Navigator tipo SRP 300/300 DST.

Estos motores llevarán incorporadas las bombas y otros accesorios necesarios para su servicio.

Entre cada motor y la hélice-timón se instalará un embrague independiente del reductor del equipo Schotel.

Cada uno de estos motores accionarán por su cara de proa una bomba hidráulica de capacidad necesaria para el accionamiento de la maquinaria hidráulica instalada de acuerdo con el balance de utilización.

El resto de la especificación figura en el expediente de barcazas para el servicio de bunkers.

El Astillero comenzó la construcción de las barcazas con el núm. 218 y 219, respectivamente.

En el Consejo de Administración celebrado el 27 de enero de 1976 se acordó asignar los nombres de «Campero» y «Campeche» a las barcazas correspondientes a los números 218 y 219, respectivamente.

Por Orden Ministerial del 19 de febrero de 1976 se autorizó la realización de mejoras sobre la especificación de cada una de las gabarras de 2.500 T. P. M., entre las que figura la instalación de calefacción de tanques capaces de mantener las temperaturas de la carga a 60° C, así como el cambio de diámetro de algunas tuberías y el aumento de potencia de los motores hidráulicos que accionan las bombas de carga. También se realizan otras mejoras que tienen por objeto una mayor agilidad en el servicio y seguridad de funcionamiento, teniendo en cuenta asimismo el objetivo de conseguir la mínima tripulación.

El importe total de estas mejoras asciende en cada buque a 11.473.024 pesetas, que se consideran como mayor valor de los mismos.

Dadas las características especiales de estas grandes barcazas para el servicio de bunker, construidas por primera vez en España, quiso asistir a las pruebas oficiales el Sr. Subsecretario de la Marina Mercante, Excelentísimo Sr. D. Carlos Barreda y el Subdelegado del Gobierno en CAMPSA, Sr. Sánchez de Vera.

El acto de entrega del b/t. «Campero» se llevó a cabo en Palma de Mallorca el 4 de junio de 1977 siendo firmada el ACTA correspondiente por el Comandante Militar de Marina, Sr. Sánchez Barcaiztegui, el Inspector General de la Delegación del Gobierno en CAMPSA, Sr. Martínez Gil, el Subdirector General Adjunto, Señor Capell y el Director del Astillero, Sr. Roselló.

El valor final de esta barcaza, teniendo en cuenta las reformas efectuadas y la revisión de precios será del orden de los 130 millones, no pudiéndose dar la cifra exacta por faltar el estudio definitivo, al editarse este folleto.

La barcaza «Campeche» será entregada en el mes de octubre de 1977.

Hemos incluido entre los buques auxiliares los de 2.000 T. P. M. porque en general su construcción fue autorizada por la Superioridad al mismo tiempo que los demás buques de menor capacidad que efectúan realmente esta función, pero en definitiva aquéllos hacen un servicio de cabotaje más amplio.

En el coste final de todos los buques a que nos venimos refiriendo, hay que tener en cuenta que no solamente figura la revisión de precios de acuerdo con los aumentos de jornales y materiales, en virtud de disposiciones oficiales, sino que se han introducido mejoras y obras extras con arreglo a nuevas experiencias e informaciones y otras veces obligados por órdenes de las Autoridades de Marina.



Fotos de las pruebas oficiales de la barcaza «Campero» el 4 de junio de 1977.

