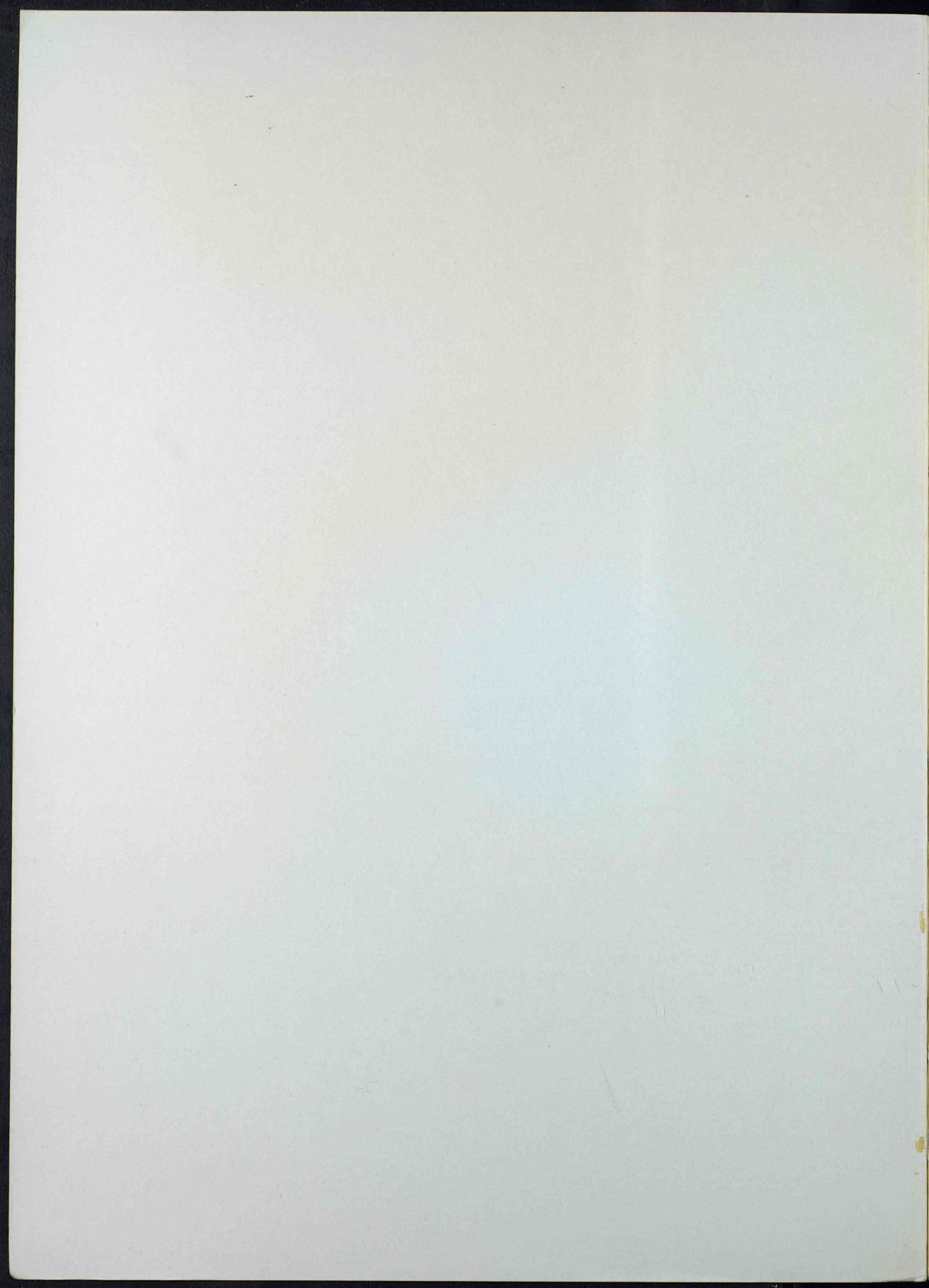


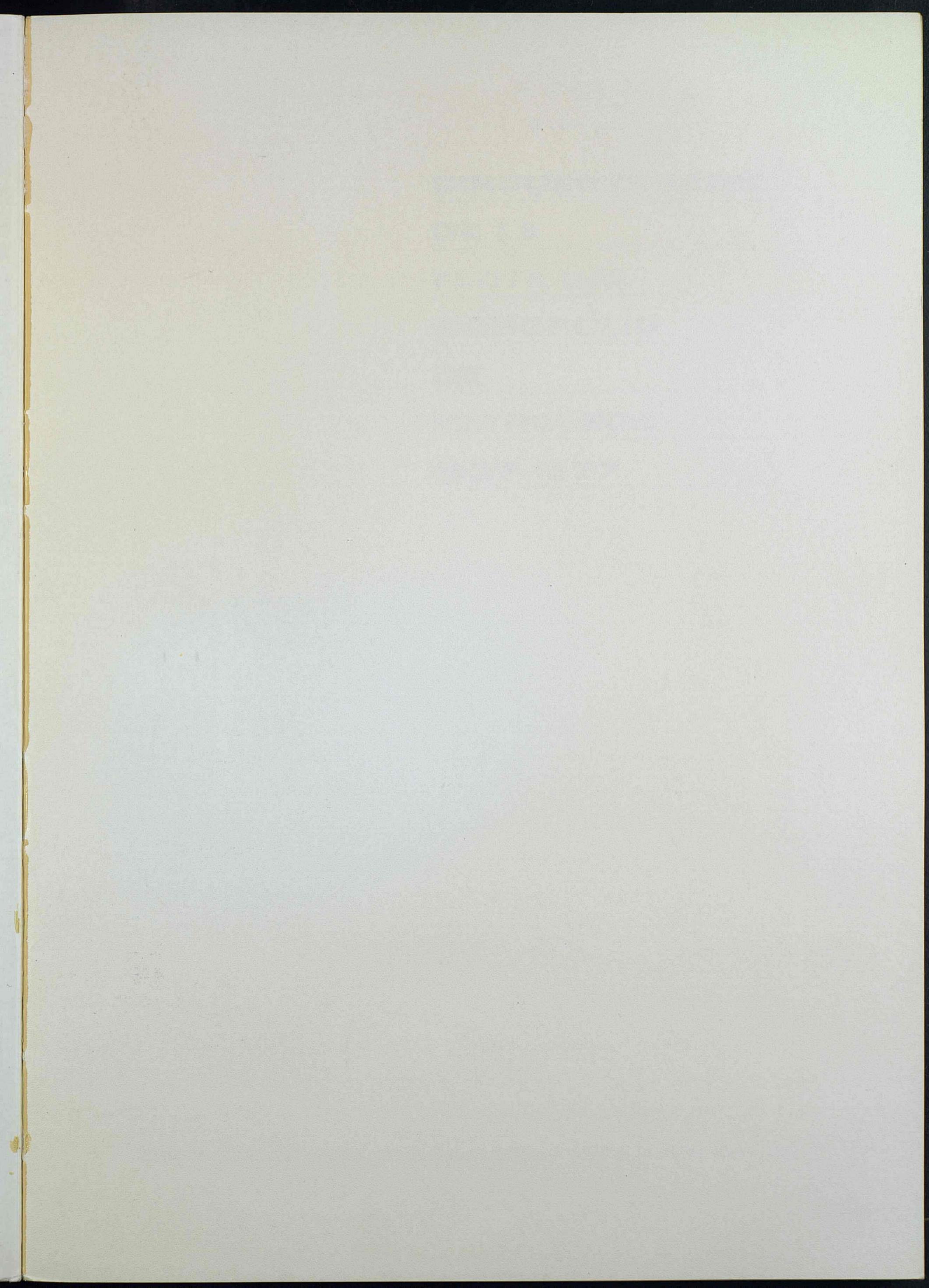


**CINCUENTENARIO DE LA FLOTA  
DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS  
1927-1977**

**Ministerio de Hacienda  
DELEGACION DEL GOBIERNO EN CAMPSA**

**Alfonso Martínez Gil  
Inspector General**







GRAFICAS REUNIDAS, S. A.  
Av. de Aragón, 56 — Madrid-27.  
Depósito Legal: M. 38.438 - 1977.

**CINCUENTENARIO**  
**DE LA**  
**FLOTA DEL**  
**MONOPOLIO**  
**DE**  
**PETROLEOS**  
**1927-1977**



*Este trabajo es continuación del publicado en 1970 y completado en el Cincuentenario de la creación del Monopolio de Petróleos.*

*Queda reflejado en el mismo la permanente labor de nuestros honrados tripulantes que han contribuido al transporte por mar de nuestros productos petrolíferos, desde el extranjero y desde las Refinerías nacionales.*

*Deseo quede constancia de mi agradecimiento a los cargos Directivos de CAMPSA con sus diversos Departamentos, en especial el Departamento Marítimo que me ha facilitado los datos precisos, y a todos los componentes de la Delegación del Gobierno, cuyo conjunto ha hecho realidad una espléndida Flota al servicio de España.*

EL AUTOR



---

## Indice general

	Pág.
0. Introducción .....	11
1. Adquisición por CAMPSA de los petroleros existentes en España.....	13
2. Buques de nueva construcción adquiridos por CAMPSA en esta primera etapa del Monopolio	15
3. Venta de buques petroleros en la primera etapa del Monopolio.....	23
4. Propulsión de los buques de la Flota del Monopolio.....	25
5. Vicisitudes en la Flota petrolífera del Monopolio durante el período 1936-1947.....	27
6. Origen de la Comisaría de Carburantes.....	39
7. Programa de ampliación de la Flota del Monopolio desde 1935 a 1970.....	43
8. Buques auxiliares .....	89
9. Pequeñas embarcaciones para el suministro a la ría de Bilbao.....	101
10. Primas a la construcción.....	107
11. Desgravación Fiscal .....	111
12. Crédito Naval .....	113
13. Fletamento por CAMPSA de buques ajenos al Monopolio.....	115
14. Explotación de los buques del Monopolio - Sobordos - Convenios Colectivos.....	129
15. Puertos de descarga y capacidad de almacenamiento de las factorías del Monopolio.....	133
16. Millas recorridas y toneladas transportadas.....	135
17. Entretimiento y conservación de la Flota.....	137
18. Amortizaciones.....	141
19. Mermas .....	145
20. Seguro de la Flota .....	149
21. Efectos navales .....	153
22. Personal de la Flota .....	157
23. Departamento Marítimo .....	159
24. Resumen .....	161



---

## Cuadros

	Pág.
Núm. 1. Petroleros adquiridos por el Monopolio en su primera etapa.....	14
Núm. 2. Buques construidos para el Monopolio en los Astilleros nacionales durante su primera etapa .....	15
Núm. 3. Características y Astilleros en que fueron construidos los buques pertenecientes al Monopolio en su primera etapa.....	20
Núm. 4. Resumen de las ofertas presentadas al Concurso convocado en 1954.....	67
Núm. 5. Buques tanque cuya adquisición fue autorizada en 1956.....	70
Núm. 6. Ofertas presentadas al Concurso convocado en 1965.....	71
Núm. 7. Ofertas presentadas al Concurso convocado en 1962 para construcción de buques auxiliares .....	90
Núm. 8. Créditos concedidos a través del Banco de Crédito a la Construcción.....	108
Núm. 9. Créditos conseguidos a través de la Banca Privada.....	109
Núm. 10. Buques extranjeros fletados (1934).....	116
Núm. 11. Cantidades cargadas durante 1934 a cuenta de los Contratos.....	117
Núm. 12. Puertos de carga y cantidades cargadas en cada uno durante el año 1934.....	118
Núm. 13. Buques extranjeros fletados (1935).....	119
Núm. 14. Cantidades cargadas durante 1935.....	119
Núm. 15. Capacidad de almacenamiento de las instalaciones del litoral (31 de diciembre de 1976).	134
Núm. 16. Millas recorridas y toneladas transportadas por la Flota de CAMPSA o a su servicio..	135
Núm. 17. Inmovilizaciones.—Situación contable de la Flota de CAMPSA al 31 de diciembre de 1976.	143

## Anexos

	Pág.
Núm. 1. Flota de CAMPSA.—Nombre de los buques, características, Astilleros que los construyeron, fecha de puesta en servicio o baja desde que se creó el Monopolio hasta 1977....	165
Núm. 2. Situación de la Flota actual en octubre de 1977.....	171
Núm. 3. Enajenación de los buques del Monopolio.....	173
Núm. 4. Relación del calado de nuestros puertos, y buques tanque que pueden descargar en los mismos con el máximo rendimiento.....	175
Núm. 5. Fechas de las botaduras y madrinas de los buques construidos a partir del buque tanque «José Calvo Sotelo», en 1941, hasta 1977.....	177



---

## 0. Introducción

La clara visión que en todo momento demostró el creador del Monopolio de Petróleos en España, como arma político-internacional, fiscal y económico-social, en beneficio del país, hizo que la Compañía a quien se adjudicara su administración, tuviera entre sus obligaciones una muy especial consistente en: «Dotar al Monopolio, en el plazo de cinco años, de medios propios para el transporte marítimo de los petróleos que importe del extranjero, construyendo al efecto la Flota necesaria para que en unión de la ya adquirida o que se adquiriera, siempre de construcción nacional, quede definitivamente nacionalizado el transporte. El programa de construcciones podrá ser ampliado de exigirlo las necesidades del servicio y a ello queda comprometida en principio la Compañía adjudicataria.»

El Monopolio de Petróleos se creó por Real Decreto-Ley del Ministerio de Hacienda de 28 de junio de 1927. La escritura de formalización del Contrato de CAMPSA con el Estado fue otorgada en 18 de abril de 1928 y la obligación de CAMPSA a que hacemos referencia figura en dicho Contrato como la tercera de la cláusula cuarta.

Es fácil deducir que el legislador quería establecer con esta obligación especial, el cargar a nuestro favor en la balanza comercial, el valor de los fletes del transporte marítimo de los productos monopolizados.

Este sencillo trabajo sobre la creación y desarrollo de la Flota del Monopolio, tiene tres períodos perfectamente definidos. El primer período abarca desde la constitución del Monopolio hasta julio de 1936, en que al dar comienzo la guerra civil, quedó paralizada la construcción de tal Flota. Este primer período, que comprende la organización propia del Monopolio, marca la eficacia y buen deseo de su Administradora CAMPSA en dar cumplimiento a una de sus obligaciones e ir independizándose en el transporte de productos petrolíferos que cubrían sus necesidades, relativamente pequeñas. El siguiente período podríamos enmarcarlo abarcando la guerra civil española, 1936-1939, y la guerra mundial y posguerra, 1939-1947, ya que comprende un lapso de anormalidad en todo orden, pues a la destrucción de alguno de nuestros buques como el «Campeador» y «Badalona», hay que añadir que al final de la guerra civil se recuperaron todos los buques, en general, en muy mal estado. Seguidamente durante la guerra mundial, con las dificultades que nos pusieron los países beligerantes, la escasez de materias primas y la inutilización de nuestros Astilleros principales al quedar en lamentable estado la industria siderúrgica y auxiliar, se prolongó el período de anormalidad, y aunque la guerra mundial terminó en agosto de 1945, todavía sufrimos la consecuencia de ella por lo menos dos años más.

La última etapa, que comprende desde 1947 hasta octubre de 1977, se caracteriza por un enorme desarrollo en el consumo de toda clase de productos petrolíferos, con un crecimiento similar de la Flota del Monopolio, habiéndose procurado ampliarla dentro de unos límites, de forma que en ningún momento pudieran exceder a sus necesidades de transporte, que podrían variar fundamentalmente, a medida que fueran autorizándose nuevas refinerías, ya que al aproximarse las fuentes de abastecimiento, se disminuye el tonelaje a transportar en buques.



---

## 1. Adquisición de los petroleros existentes en España

CAMPSA para dar cumplimiento a su obligación con relación a poseer Flota propia adquirió en el momento de su constitución, los petroleros que navegaban bajo pabellón español a excepción del «Gorbea» y el «Tiflis». Este último fue adquirido en 1934 a la Compañía Vasco-Valenciana de Navegación. Los buques tanque «Elcano», «Remedios» y «Badalona» fueron adquiridos a la Compañía Tabacos de Filipinas. El «Ophir» procedía de la Compañía Vasco-Valenciana de Navegación. En Vigo se compraron los pontones «Ebros», «Texaco» y «Campitas». En Barcelona se compró el «León» y «Campico», y en Málaga el «Petrolea». La gabarra «Gallito» en Santander, y la «C-1» y «C-2» en Gijón.

Alguno de los buques adquiridos fue cambiado de nombre, como ocurrió con el «Badalona» (ex «Arnus»); el «Remedios» (ex «Conde Churruca»); el «Zorroza» (ex «Artaza Mendi»), y el «Campico» (ex «Gualhorce»).



Buque tanque «Zorroza» adquirido al crearse el Monopolio en 1927.

A continuación en el cuadro núm. 1 se detallan los buques, adquiridos en esta primera etapa por el Monopolio:

CUADRO NUM. 1

**PETROLEROS ADQUIRIDOS POR EL MONOPOLIO EN SU PRIMERA ETAPA**

BUQUES	T. P. M.	Fecha de construcción	Precio de adquisición — Pesetas	Fecha entrada en servicio en el Monopolio
Elcano.....	7.750	Julio..... 1918	1.352.046,51	Noviembre . 1927
Zorroza.....	6.400	Julio..... 1921	2.108.942,17	Diciembre... 1927
Remedios.....	6.900	Septiembre .. 1921	5.114.142,20	Diciembre... 1927
Eduardo.....	2.400	Julio..... 1888	700,00	Enero..... 1928
Gabarra Gallito.....	310	Agosto ..... 1892	185.979,53	Enero..... 1928
Texaco.....	2.300	Agosto ..... 1917	171.319,63	Enero..... 1928
Ophir.....	550	Noviembre... 1919	411.675,00	Febrero .... 1928
Badalona.....	6.400	Septiembre... 1922	2.704.719,77	Abril..... 1928
El León.....	400	Agosto ..... 1926	702.133,43	Julio..... 1928
Petrolea.....	250	Mayo..... 1905	80.700,00	Septiembre .. 1929
Gabarra Campas 1.....	60	Julio..... 1921	6.607,48	Junio..... 1930
Gabarra Campas 2.....	60	Julio ..... 1921	6.607,48	Junio..... 1930
Gabarra Campitas.....	190	Mayo..... 1929	70.980,00	Agosto ..... 1931
Ebros.....	5.500	Febrero..... 1893	253.781,79	Julio..... 1932
Tiflis.....	4.200	Septiembre... 1900	216.208,75	Agosto ..... 1934

Para la adquisición de esta Flota se invirtió: 13.494.497,23 pesetas.

A principios de 1930, se inició la construcción de una serie de buques tanque, a cuyo efecto abrió CAMPSA un Concurso público entre Astilleros nacionales.

Siguiendo las normas emanadas del Gobierno, y ante su propio deseo de dar trabajo a los Astilleros nacionales y de mitigar la falta del mismo que en dicha rama de la industria se padecía, decidió CAMPSA a desarrollar su programa de construcciones navales, dentro del país.

## 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.

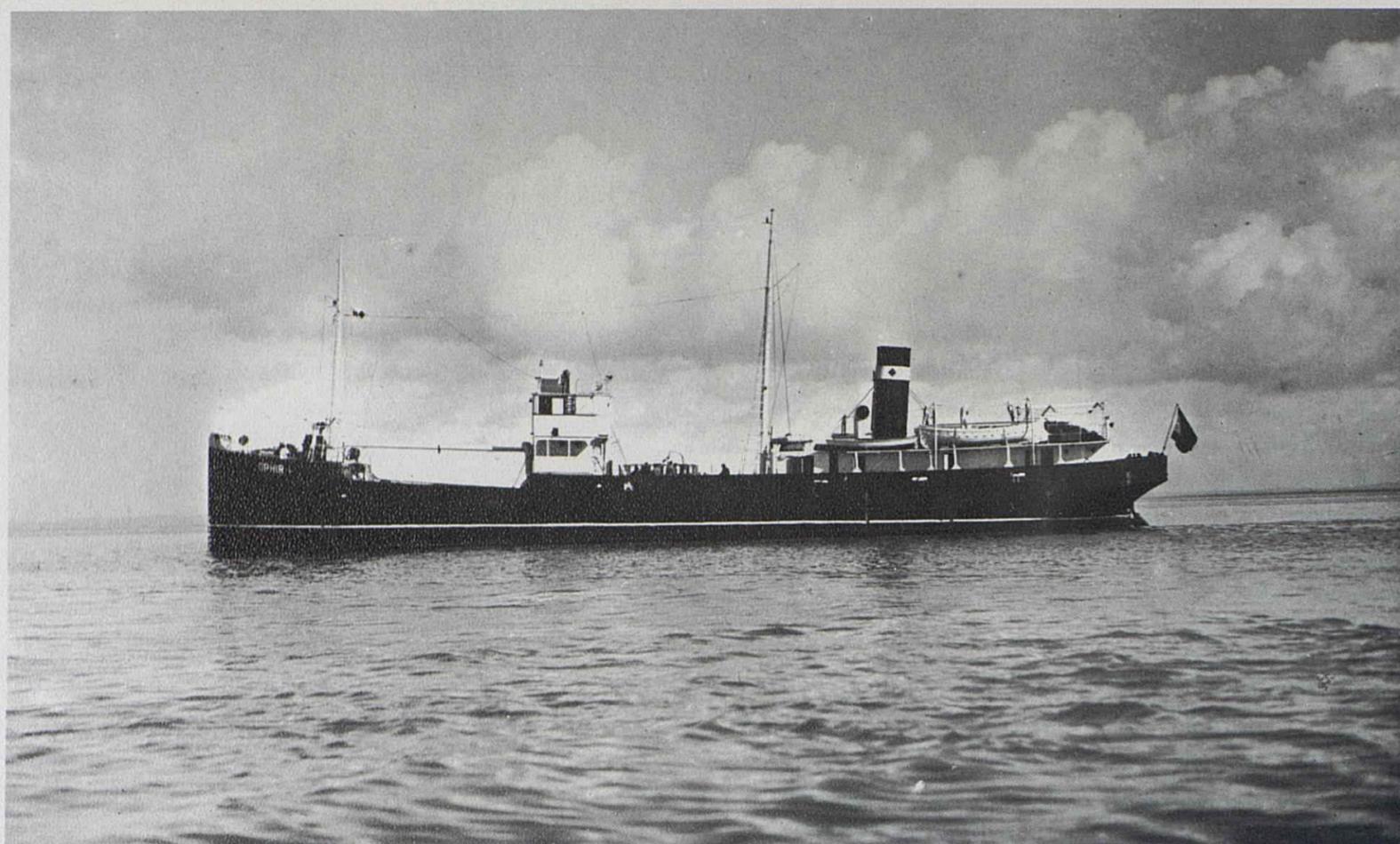
A continuación figura el cuadro núm. 2, en el que se recoge la fecha de contratación, el precio y la fecha de entrega de cada uno de los buques citados:

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	

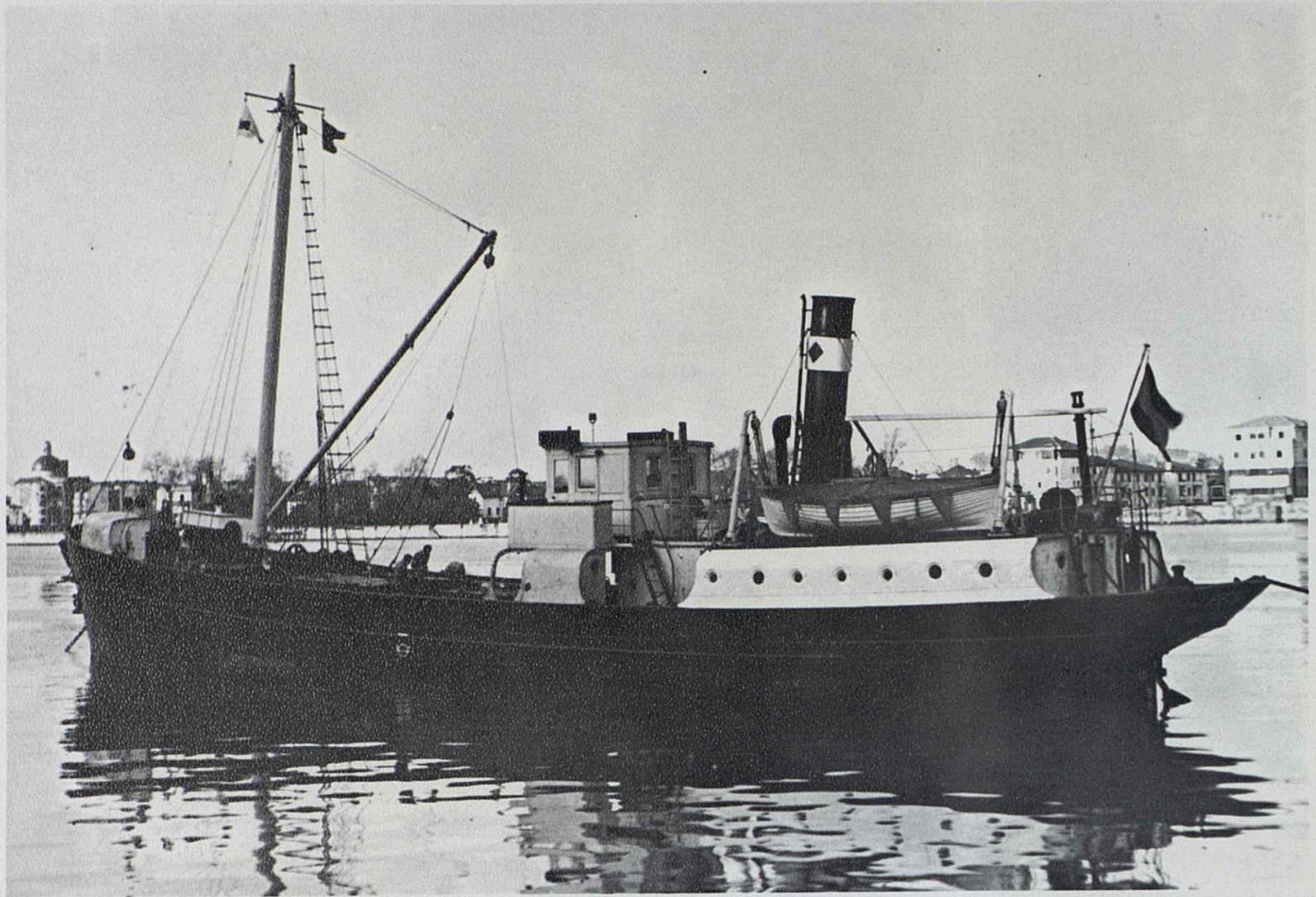
La propulsión de estos buques está constituida por dos motores Diesel Burmeister & Wain de seis cilindros de 590 × 1.200 mm, cuatro tiempos, simple efecto, inyección neumática, de 2.800-2.100 HP con 120-130 revoluciones por minuto.

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.

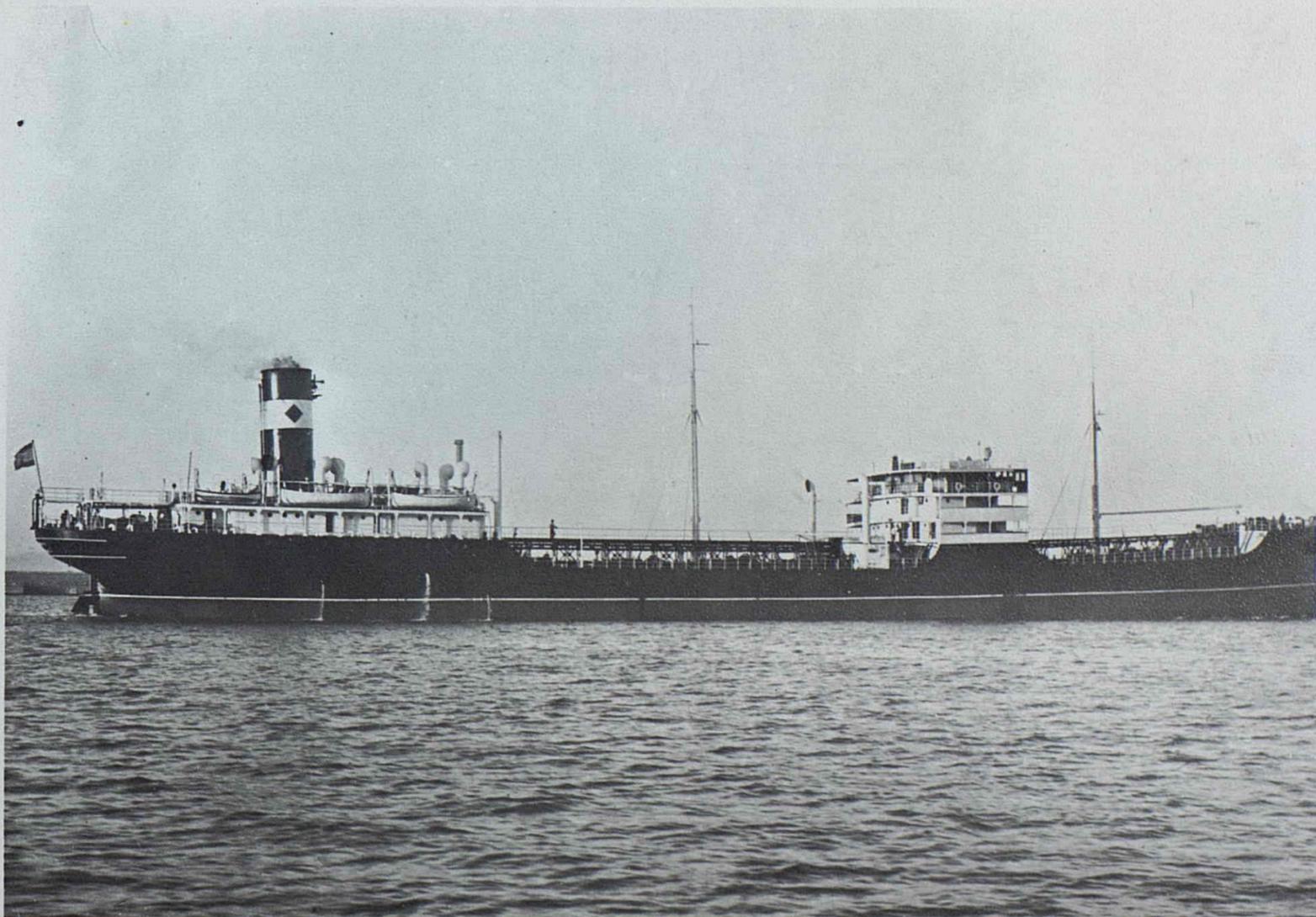
Las características de los buques tanques tipos «Campalans» y «Camprodón», son las siguientes:

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 contruidos 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 contruidos 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 contruidos en esta primera etapa.



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

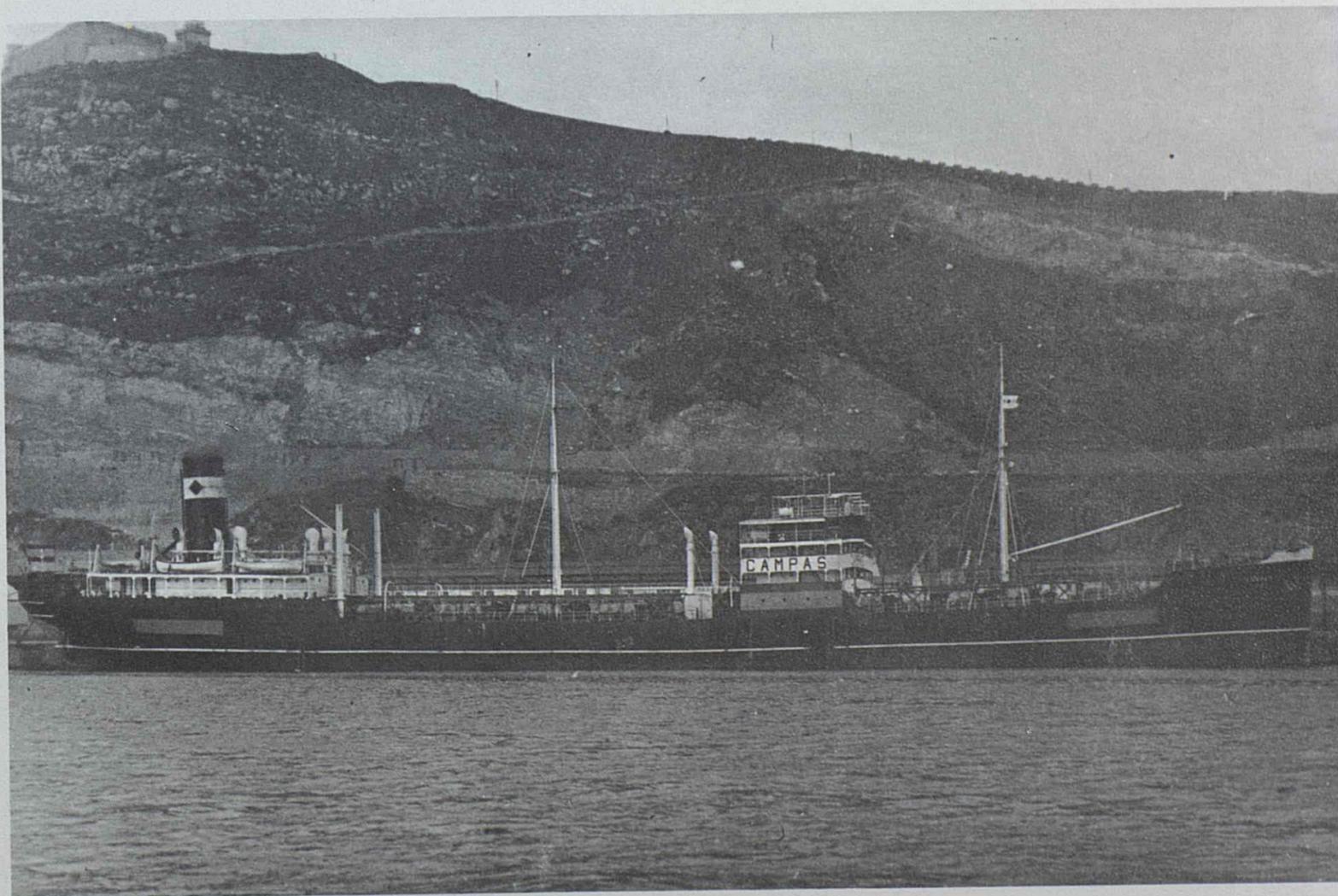
CUADRO NUM. 3

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

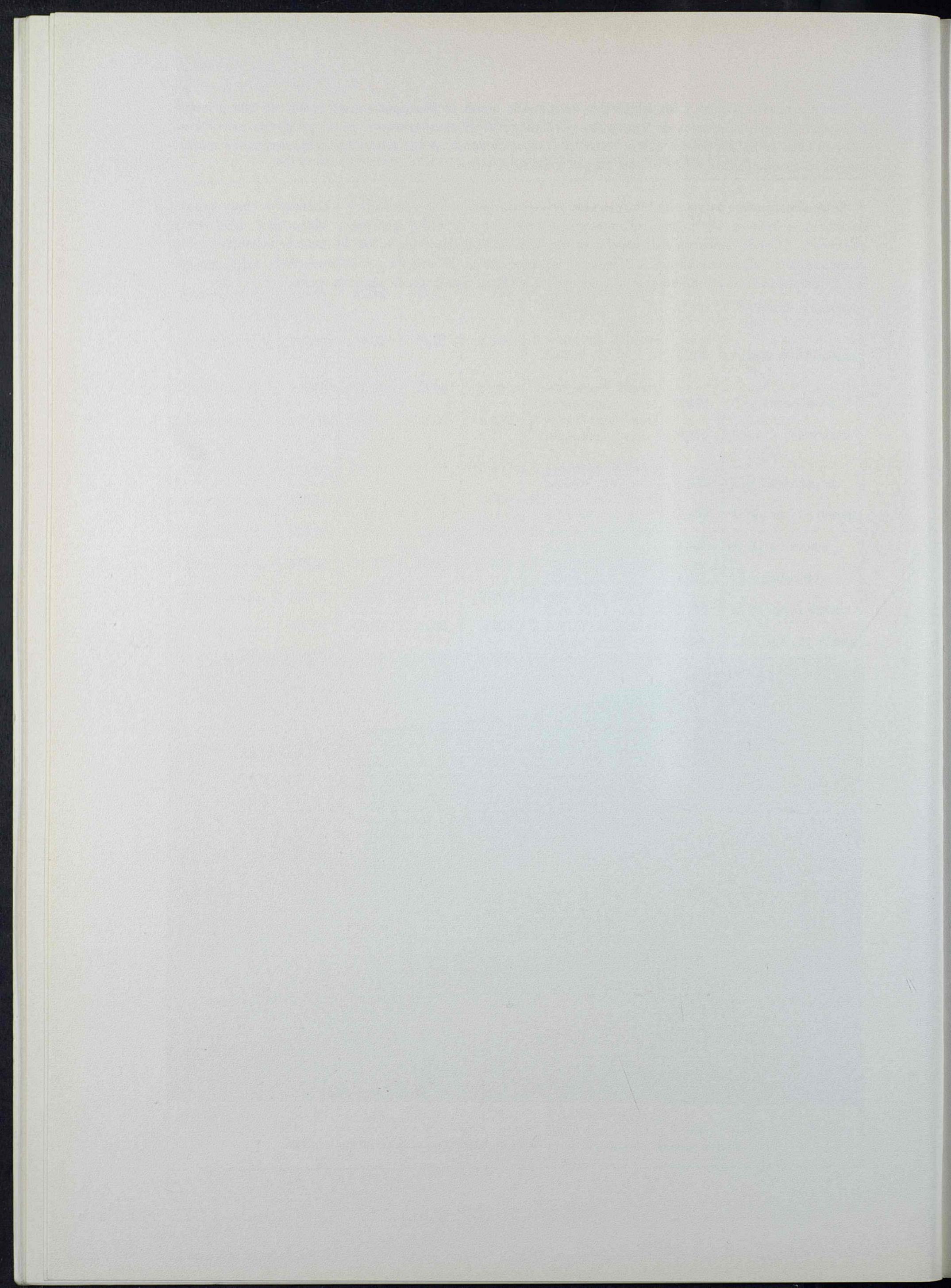
NOMBRES	Eslora — m	Manga — m	Calado — Pies	T. P. M.	Máquina	Potencia — HPE	Construido por
<b>De altura:</b>							
Elcano.....	121,91	15,95	25,03	7.750	1 máquina vapor, triple exp. ....	1.940	Wallsend - Newcas- tle.
Remedios....	116,65	14,82	25,03	6.900	2 motores Diesel Sulzer.....	2.200	Armstrong-Newcas- 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.
<b>Auxiliares:</b>							
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.
<b>Pontones y gabarras:</b>							
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.



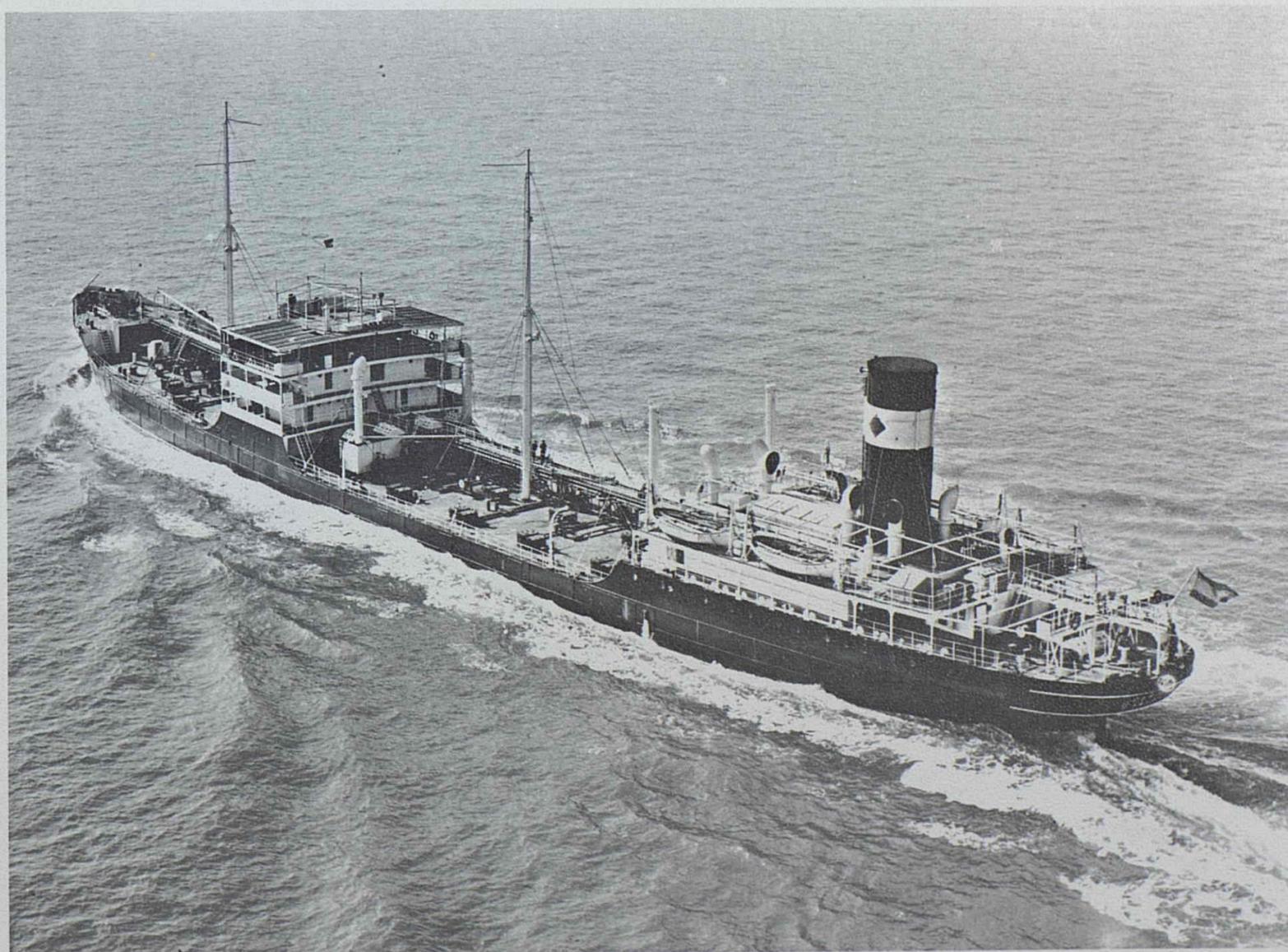
### 3. Venta de buques petroleros en la primera etapa del Monopolio

Como consecuencia de haberse adquirido prácticamente todos los petroleros nacionales al constituirse el Monopolio, y entrar en servicio los nuevos buques, se consideró llegado el momento de desprenderse de alguno de los viejos, y así en el Ejercicio de 1934 fue vendido en pública subasta el pontón «Eduardo» para chatarra, ya que por encontrarse completamente inútil, sin valor alguno para el servicio, no producía sino un gasto continuo de guardería, amarras y muellaje. Fue adjudicado en 65.000 pesetas.

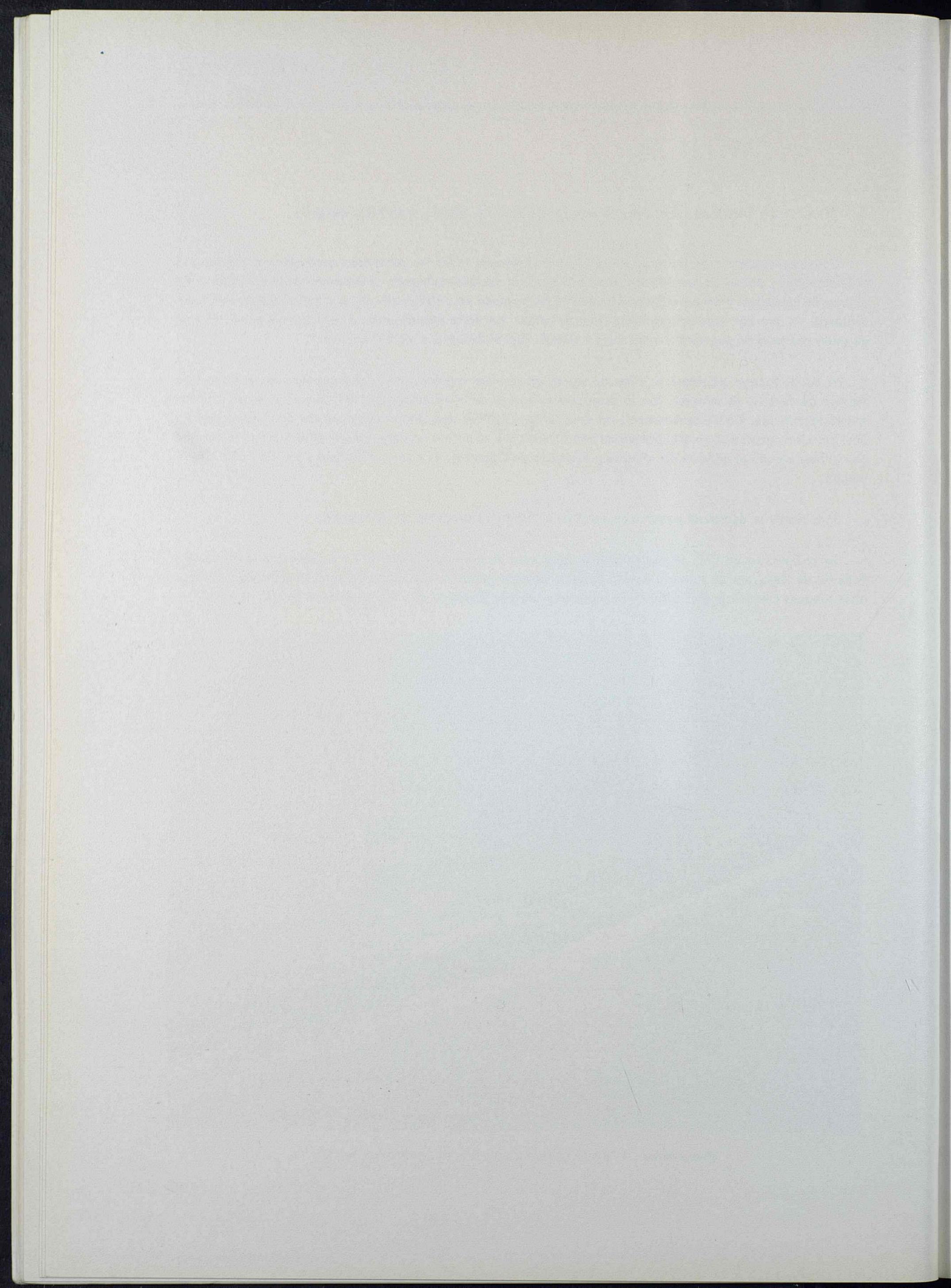
El buque tanque «Campilo», antes de entrar en servicio regular para el Monopolio, fue vendido a la Marina de Guerra de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de 14 diciembre de 1934, efectuándose las pruebas satisfactoriamente. Como consecuencia de esta venta, CAMPSA suscribió nuevo contrato de construcción de otro petrolero gemelo, que actualmente presta servicio con el mismo nombre, ya que el antiguo se le designó por la Marina con el nombre de «Plutón». El precio de Contrato del nuevo «Campilo» fue de 8.859.759, 77 pesetas.

Este buque se dedicó al ponerse en servicio en 1941 al transporte de lubricantes.

En el Ejercicio de 1935 se enajenaron las gabarras de descarga números 1 y 2 que estaban afectas a la Factoría de Vigo, por un importe de 615 pesetas. En estas gabarras con casco de madera se habían montado unos tanques cilíndricos de 50.000 l y se utilizaban para la descarga de los buques en el puerto de Vigo.



Buque tanque «Campuzano», de 8.600 t. p. m., construido en 1932.



---

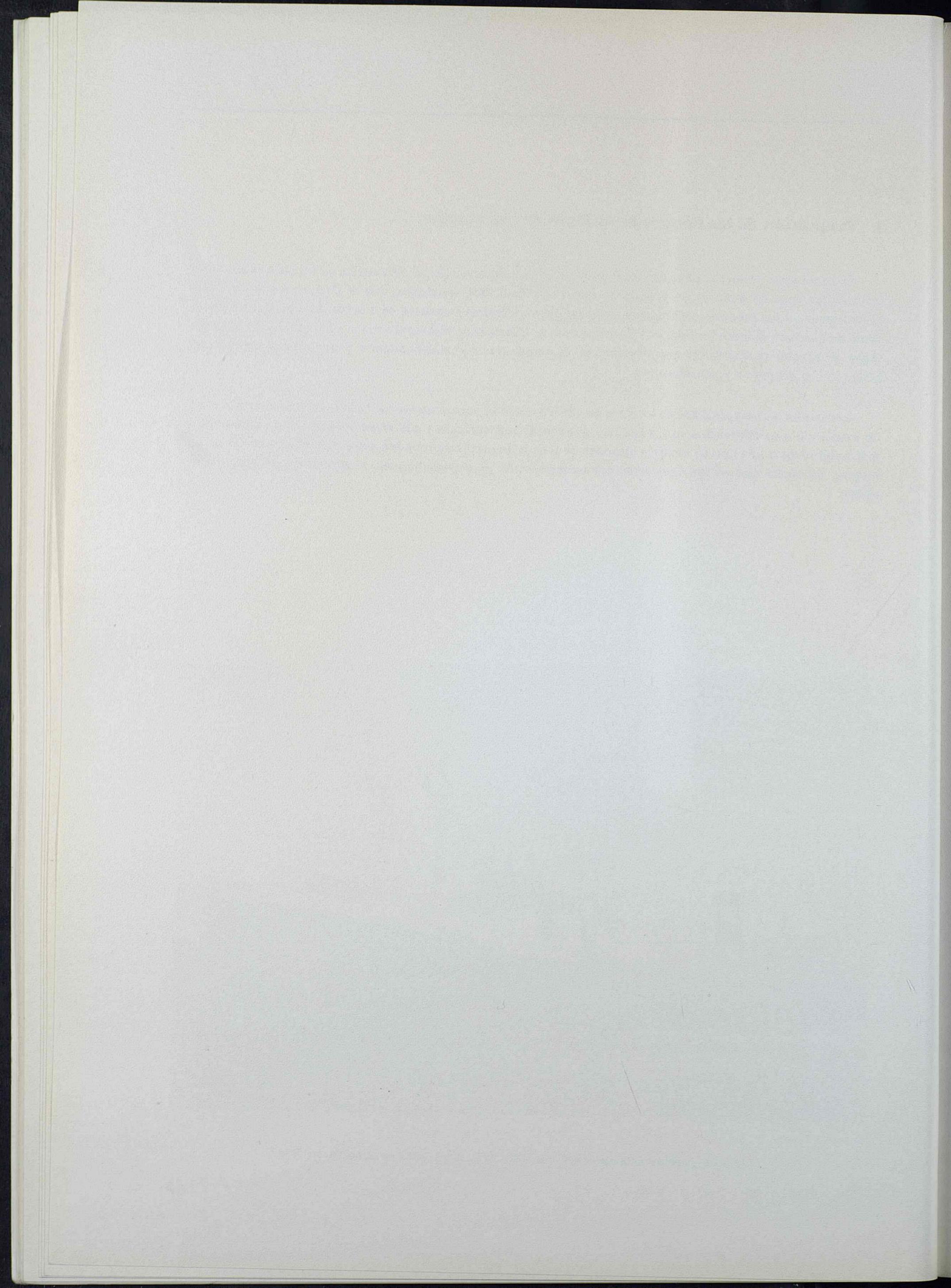
#### 4. Propulsión de los buques de la Flota del Monopolio

Durante estos primeros años del Monopolio se venían observando ya diferencias de tal naturaleza entre los distintos tipos de motores de propulsión que en la Flota iban instalados, que el Departamento Marítimo estimó tener ya los suficientes elementos de juicio para inclinarse francamente a favor del tipo Burmeister & Wain de que iban dotados los buques «Campomanes», «Campas», «Campuzano» y «Campillo». En segundo lugar se situaba el tipo MAN que llevaban el «Campoamor» y «Campeador» y por último los motores Sulzer del «Campero» y «Campeche».

Aunque en los tiempos actuales los tipos de motores citados y otros nuevos han evolucionado enormemente, no existiendo esas diferencias, la Compañía, en general por tradición y por tener los equipos de maquinistas más habituados a este tipo de motor y disponer de juegos de piezas de repuesto para las distintas clases de sus buques, ha hecho que en sus Concursos para construcción de nuevos buques, se inclinara por este tipo de motor.



Buque auxiliar «Camprodón», de 1.050 t. p. m., puesto en servicio en 1934.



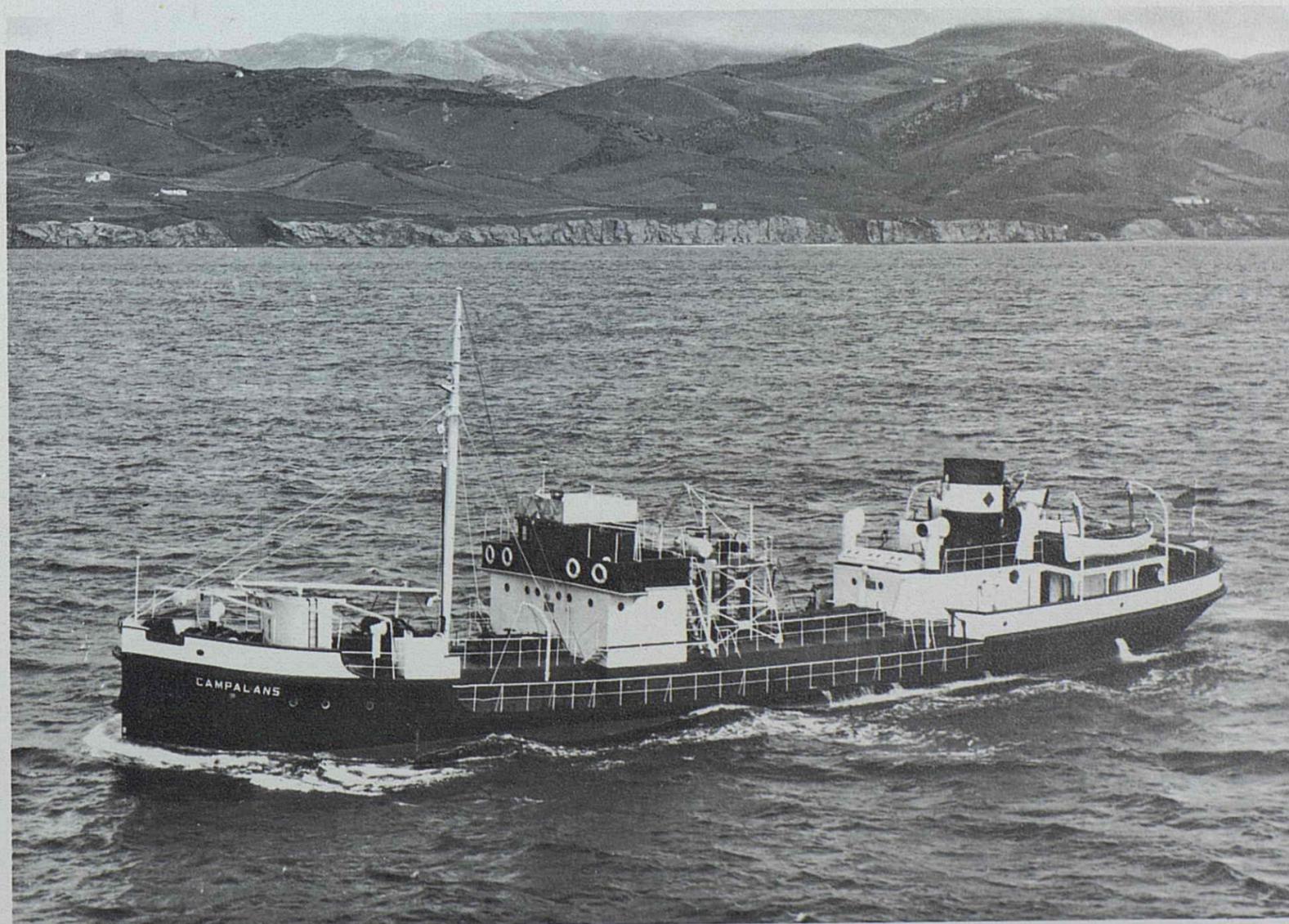
## 5. Vicisitudes en la Flota petrolífera del Monopolio durante el período 1936-1947

Hemos puntualizado que ha existido un período de grandes anomalías, debido tanto a los desastrosos efectos de nuestra guerra civil, como a la repercusión de la guerra mundial, con falta de materias primas y reconstrucción de Talleres y Astilleros; este período comprende los años 1936 a 1947.

En los primeros años de este período, al quedar dividida España en dos Zonas denominadas «Nacional» y «Republicana», carecemos de los datos que corresponden a esta última, en cuyo poder quedó la mayor parte de la Flota, por lo que nos limitaremos a narrar de forma somera la recuperación de los buques y el hundimiento de algunos de ellos, con hechos anecdóticos que la amabilidad de Capitanes y Oficiales, testigos de los mismos, nos han facilitado.

Para el abastecimiento durante estos años continuó CAMPSA proveyéndose de los productos monopolizados y contribuyendo al suministro casi perfecto que se consiguió en los frentes del Ejército, de la Marina y en las necesidades de la Zona nacional.

Ello fue posible en gran parte a la labor muy eficaz de los pocos buques de nuestra Flota que quedaron en dicha Zona, ya que al comenzar la guerra civil, como hemos dicho, la mayoría de la Flota quedó en poder de la Zona republicana y muy pocos buques pudieron prestar servicio desde el primer momento en la Zona nacional. Así vemos que el buque tanque «Campas», el 18 de julio de 1936 está bloqueado en el río Guadalquivir entre Sevilla y Bonanza, pudiéndose hacer a la mar el 5 de octubre cuando quedan liberadas las provincias de Cádiz y Sevilla con la región del Estrecho de Gibraltar.



Buque auxiliar «Campalans» de la serie de 1.050 t. p. m.

Se habilita en los astilleros locales el pontón «Tiflis» estacionado en Vigo, y en esa misma fecha inicia sin escala su primer viaje a Tenerife, reclutándose su oficialidad y la mayoría de la dotación entre marineros de CAMPSA. El buque tanque «Badalona» ha burlado en su viaje número 61 a la escuadra republicana, iniciándolo en Tenerife y rindiéndolo en La Coruña.

El mérito extraordinario de esta pequeña Flota nacional en los primeros días del Movimiento era el hacerse a la mar en el Atlántico y Cantábrico, solamente con la protección del crucero «Canarias», un acorazado, un destructor, un torpedero minúsculo, un cañonero, un guardacosta y el buque-escuela, mientras que la Flota republicana disponía de un acorazado, dos cruceros, 16 destructores, cuatro torpederos, dos cañoneros, cuatro guardacostas y un buque planero para sitiar los tres únicos puertos, La Coruña, Palma de Mallorca y Vigo, donde podían descargar el producto los buques nacionales.

El buque tanque «Campas» desde que inicia su primer viaje en octubre de 1936 no tendrá un solo día de parada hasta el fin de la guerra.

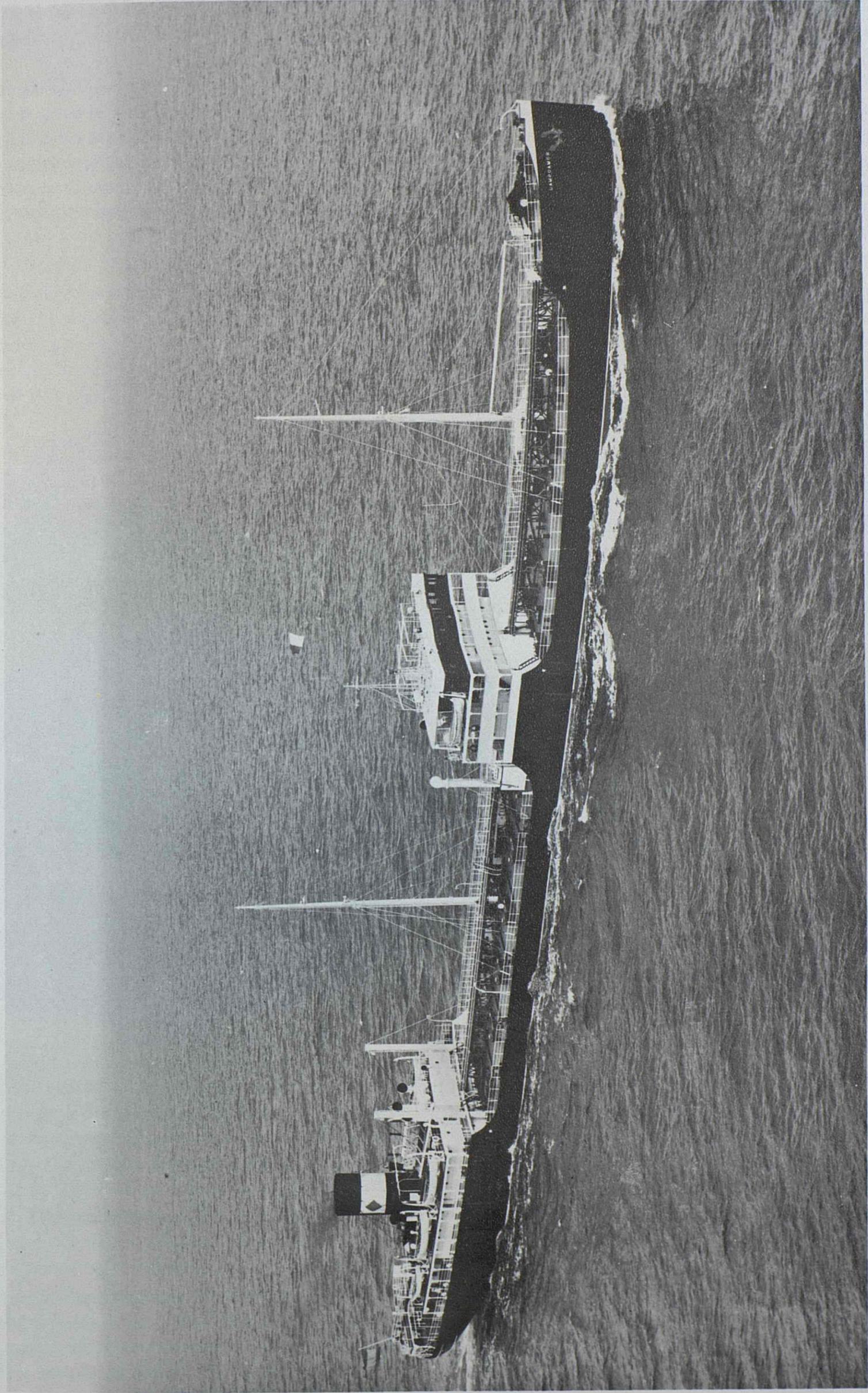
Merece citarse asimismo el servicio prestado por el «Ophir», que durante varios meses del año 1938 estuvo abasteciendo al Ejército de Levante desde Palma de Mallorca a Vinaroz, navegando de noche, sin escolta y expuesto a continuos peligros.

Este buque había sido apresado por los nacionales en Málaga el 8 de febrero de 1937 al rendirse la ciudad. Los cruceros nacionales «Canarias» y «Almirante Cervera», el 9 de enero de 1937, apresaron el buque tanque «Campuzano» que se dirigía de San Luis de Ródano (Francia) a Barcelona.

El buque tanque «Campoamor» llegó a Bilbao el 17 de julio de 1936, procedente de Port Arthur (Estados Unidos) con un cargamento de gasolina, descargando la mayor parte en Bilbao y Santander, saliendo con el resto y una partida de benzol para Málaga y Alicante. Desde este último puerto volvió hacia Bilbao, pero al encontrarse con el acorazado «España» entró precipitadamente en Santander a primeros de agosto. En este puerto permaneció el buque amarrado más de cuatro meses. El 20 de diciembre salió para Bilbao y de aquí a Filadelfia, regresando sin incidencias a Bilbao y Santander. Hizo otro viaje a Galveston (Estados Unidos) hacia mediados de abril, instalándole un aparato de radiotelegrafía de onda corta, entonces una novedad en buques mercantes, a fin de establecer comunicación durante el viaje con una emisora republicana situada en Valencia, pero el telegrafista, que ya tenía dificultades con la onda larga, las encontró mayores en la corta y no estableció ninguna comunicación y en aquel puerto fueron incapaces para poder ordenarles se dirigieran a La Pellice (Francia) en lugar de Bilbao, pues ya había comenzado la ofensiva nacional hacia dicho puerto.

A la salida de Galveston se descubrieron a bordo dos polizones americanos que querían venir a España a luchar en las filas republicanas y después de algunos titubeos se decidió seguir viaje con ellos. Durante el viaje se repintó el buque en la mar y se le puso el nombre de «Pollux», matrícula London.

El 5 de mayo de 1937, ante las noticias del avance de las tropas nacionales hacia Bilbao, se reunió la tripulación, decidiéndose entrar en Santander. Cuando a las diez de la noche, con las luces apagadas, se encontraban a 10 millas de Santander, un barco, el «Ciudad de Valencia», les ordenó parar y a! no obedecer disparó dos cañonazos de aviso. Durante más de una hora permaneció parado el «Campoamor» y el «Ciudad de Valencia» dando vueltas a su alrededor tan cerca que se oía lo que hablaban, deduciéndose que esperaban al «Campoamor» pues de cuando en cuando se oía: «"Campoamor", ríndete», pero quedaban despistados porque cuando preguntaban algo contestaban en inglés los dos polizones americanos que estaban disfrazados de Oficiales. Por fin el «Ciudad de Valencia» ordenó: «Campoamor», proa al Norte o disparo.» Esta orden, dicha en castellano, fue obedecida inmediatamente por el Capitán, y entonces algunos tripulantes del buque, dirigidos por uno de los representantes oficiales de la C. N. T., que estaban preparados para recibir con bombas de mano a la tripulación de presa, decidieron incendiar el barco arrojando bombas de mano en un tanque. Afortunadamente, un Maquinista les convenció para que en lugar de incendiar el barco, rompiesen los tubos de entrada de agua de refrigeración en el Departamento de Máquinas, con lo cual el barco se iría a pique. Inesperadamente, el «Ciudad de Valencia», mediante señales luminosas, indicó «All clear for you» y se retiró. Después de navegar una hora hacia el Norte, el «Campoamor» puso rumbo a Burdeos, llegando en la



Buque tanque «Campoamor» de la serie de 10.800 t. p. m. que prestó servicio desde 1931 a 1969.

madrugada del día 6 de mayo de 1937, quedando fondeados en la rada de Le Verdon, cerca de la desembocadura del río Gironda.

A los pocos días, en una de las visitas obligadas del Capitán a Burdeos, fue abordado por un representante de la España nacional (un español que tenía una zapatería en Burdeos), quien le propuso llevar el barco a la España nacional. Después de varias entrevistas celebradas en Burdeos con representantes cada vez más autorizados de la Comandancia Militar de Irún, se decidió plantear el asunto a los Oficiales de Máquinas, con las debidas precauciones para no comprometer el éxito de la empresa, y como ya Bilbao había caído en poder de los nacionales y la mayoría eran de esa región, no hubo dificultad y se pusieron de acuerdo para llevar el barco a Pasajes.

Se complicó la decisión, al recibir orden de CAMPSA de Valencia para que salieran inmediatamente con el barco hacia Londres, contestando el Capitán que para salir a la mar necesitaban les protegiese la escuadra republicana. Un representante de CAMPSA republicana en París, les visitó para determinar quiénes estaban dispuestos a salir para Londres sin protección y sin condiciones, contestando afirmativamente menos de la mitad de la tripulación. Por este motivo el Gobierno republicano ordenó saliera para Burdeos una tripulación con el fin de sustituir a los que ponían condiciones.

Ante el cariz de los acontecimientos y para acelerar el pase a la Zona nacional, un grupo de los tripulantes planeó celebrar el cumpleaños de un Maquinista, organizando un baile en el Casino de Le Verdon para el día 6 de julio.

Esa tarde gran parte de la tripulación, y entre ellos todos los de la C. N. T., salieron del barco en la lancha dirigiéndose al baile y cuando éste estaba en su apogeo, los tripulantes comprometidos fueron a un puertecillo situado a dos kilómetros de Le Verdon, en donde les esperaba una lancha en la que estaban concentrados 10 militares y paisanos de la Comandancia Militar de Irún, todos ellos muy bien armados, que formaban parte de un «comando» de aquella ciudad, que venían actuando de forma muy eficaz. La lancha se dirigió al buque e inmediatamente se preparó la máquina, saliendo a la mar.

A las pocas horas ya se sabía la fuga en Valencia, dándose órdenes de que saliera de Santander un submarino con orden de hundirlo. Por eso a la llegada del «Campoamor» a Pasajes, había orden de que entrase el buque en puerto inmediatamente, a pesar de que su llegada en la tarde del 7 de julio de 1937 coincidió con la bajamar, varando en el canal, de donde con esfuerzo pudo salir y posteriormente quedó varado sin consecuencias en el puerto.

El 27 de julio comenzó a prestar servicio en la Zona nacional, siendo el mayor buque petrolero perteneciente al Monopolio en ese período.

El buque gemelo a éste, denominado «Campeador», fue hundido en las costas de Argel en julio de 1937.

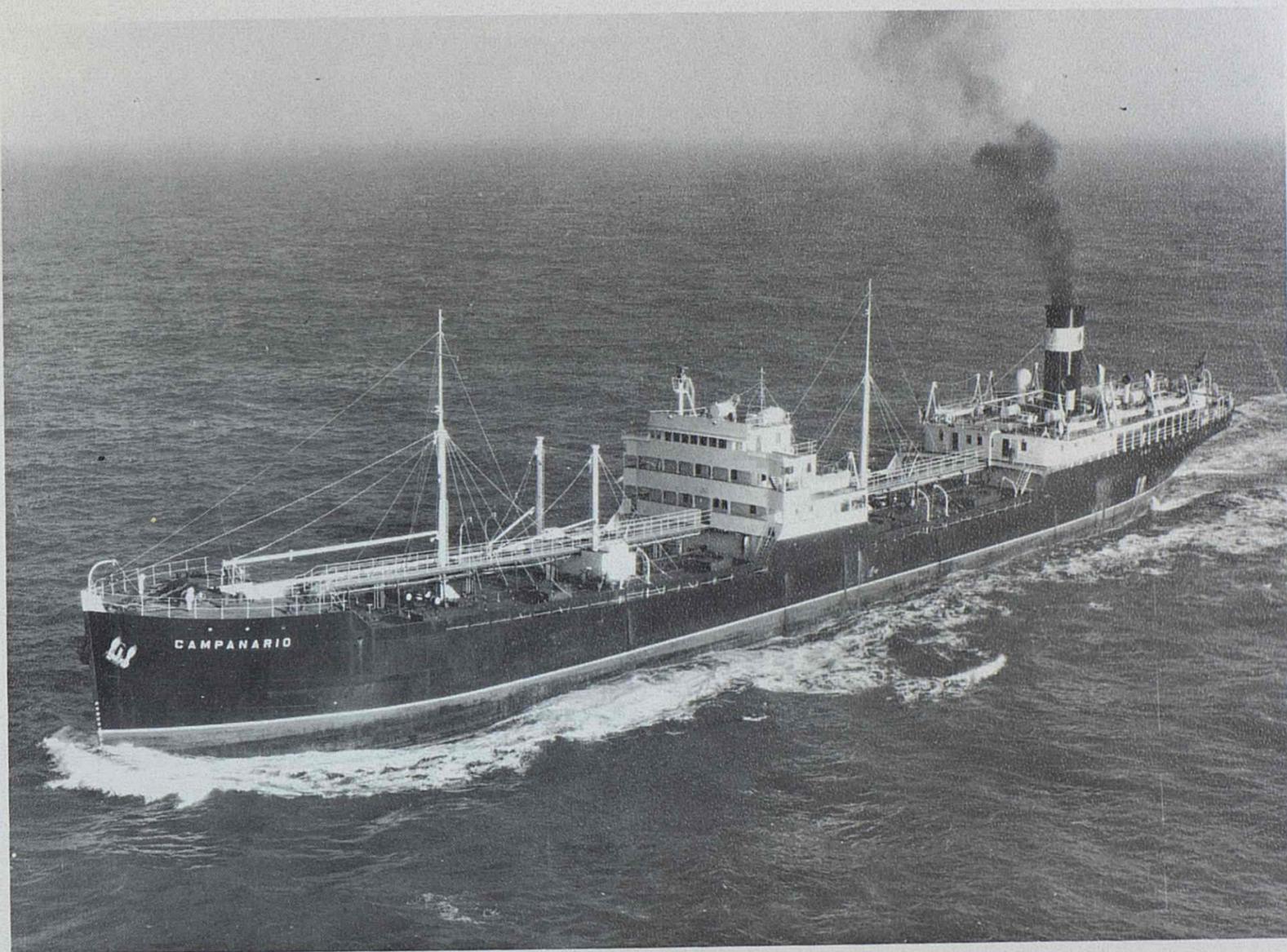
Por gestiones realizadas en Francia por la CAMPSA nacional, se pudieron recuperar los buques «Campero», «Campeche» y «Zorroza», que se encontraban con cargamento a bordo en el puerto de Marsella, llegando al de Barcelona el 5 de marzo de 1939, teniendo averías graves el primero y menos importantes los otros dos. Estando amarrado al muelle de la Aeronáutica el buque tanque «Campero», hizo explosión el material de guerra que estaban cargando en una gabarra un grupo de soldados en las proximidades de aquel buque. Este material procedía del abandono del buque por la tripulación del Gobierno de la República en su huida. Al parecer, una trazadora penetró por la tapa abierta de un tanque que había contenido gasolina, sobreviniendo la explosión, que originó desperfectos de consideración.

Los reconocimientos realizados en el buque tanque «Campeche» pusieron de manifiesto que habían traído material de guerra en los tanques de carga y que en la chapa quilla del tanque número 5 centro, había incrustada una bomba de aviación que después de haber atravesado la cubierta principal, quedó haciendo de tapón imperfecto del fondo. El barco en estas condiciones salió a cargar a Ceuta con destino a La Coruña y El

Ferrol, llevando el tanque número 5 sin carga, pero entrando el agua del mar por donde estaba alojada la bomba.

Desde El Ferrol se dirigió a Bilbao para reparar las averías una vez descargado.

También tuvo éxito CAMPSA nacional en sus gestiones para la recuperación del «Saustan», ex «Vallejo», que se encontraba en el puerto francés de San Luis de Ródano. Este buque fue adquirido por la CAMPSA republicana durante la guerra y llegando a Barcelona el 2 de noviembre de 1939. En aquellos momentos no se contaba con documentación capaz de acreditar que el buque era propiedad de CAMPSA y como consecuencia de ello lo incautó el Estado, entregándose a la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales, si bien por tratarse de un buque tanque, después de haber sustituido su nombre por el de «Castillo Campanario» y en atención a lo solicitado por CAMPSA, le fue entregado por el armador.



**Buque tanque «Campanario», de 9.357 t. p. m., que prestó servicio desde 1939 hasta 1970.**

Por orden de la Presidencia del Gobierno de fecha 5 de marzo de 1942, se declaró que el buque «Saustan» era propiedad de CAMPSA, y como consecuencia de ello se anuló el Contrato de arrendamiento, reembolsando a la Compañía el importe de las cantidades abonadas por este concepto.

Este buque fue construido en 1928 por los Astilleros Robert Duncan & Company Ltd. en Port Glasgow (Inglaterra), teniendo como características principales un peso muerto de 9.375 t y una máquina de vapor alternativa de triple expansión con una potencia de 1.310 HPE, desarrollando una velocidad de 10 nudos. Empezó a prestar servicio a CAMPSA como buque propio el 12 de marzo de 1943.

El resto de la Flota que continuaba en poder de los republicanos fue recuperándose a la terminación de la guerra, encontrándose en el puerto de Barcelona los buques «Petrolea», «El León», «Campico» y «Miocene».

Este último, que se encontraba descargando gasolina, fue bombardeado y hundido por la Aviación nacional. Posteriormente fue puesto a flote por la Comisión de la Marina de Guerra para salvamento de buques.

Por Orden Ministerial de la Presidencia del Gobierno de fecha 5 de marzo de 1942, se declaró que el buque tanque «Miocene» era propiedad de CAMPSA. Aunque en principio se pensó en acondicionarlo para ponerlo en servicio, después de diversas incidencias fue vendido por Orden Ministerial de fecha 24 de diciembre de 1945, cuando se encontraba nuevamente hundido. El precio fue de 75.000 pesetas. Cuando fue incautado llevaba el nombre de «Castillo Pedraza» y posteriormente se le dio el de «Campanero», pero nunca prestó servicio.

Al entrar las tropas nacionales, en Alicante, se encontraba en el puerto medio hundido el buque «English Tanker», que con un cargamento casi completo de gasolina a bordo, fue alcanzado por la Aviación nacional que le produjo serias averías, ocasionando el incendio y destrucción de una parte del barco, la total inutilización de las superestructuras y de la cámara de máquinas y finalmente, el hundimiento del barco.

Después de recabar el previo consentimiento de las Autoridades de Marina, valiéndose 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 comunicaron que conceptuaban el «English Tanker» como presa de guerra y que pasaba a depender de la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales. También tuvo el nombre de «Oil Field».

Este buque fue adquirido por la CAMPSA republicana. Posteriormente se confirmó la propiedad a favor del Estado con el nombre de «Castillo Almenara», siendo finalmente adquirido por CAMPSA por la cantidad de 24 millones de pesetas, habiéndose otorgado la correspondiente escritura con fecha 22 de marzo de 1945, cambiándosele el nombre por el de «Camposines». Las características principales de este buque eran: año de construcción, 1923; constructores, Tyne V. S. B. Company, Ltd.; peso muerto, 8.340 t; potencia, 2.345 HPE, desarrollando una velocidad de 8 nudos.

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

El 15 de mayo de 1941 se iniciaron en los Astilleros de Unión Naval de Levante de Valencia, las obras para dejar el buque tanque «Tiflis» en condiciones para realizar travesías de altura, terminándose las obras con fecha 13 de abril de 1943; al salir a navegar lo hizo con el nuevo nombre de «Campestre».

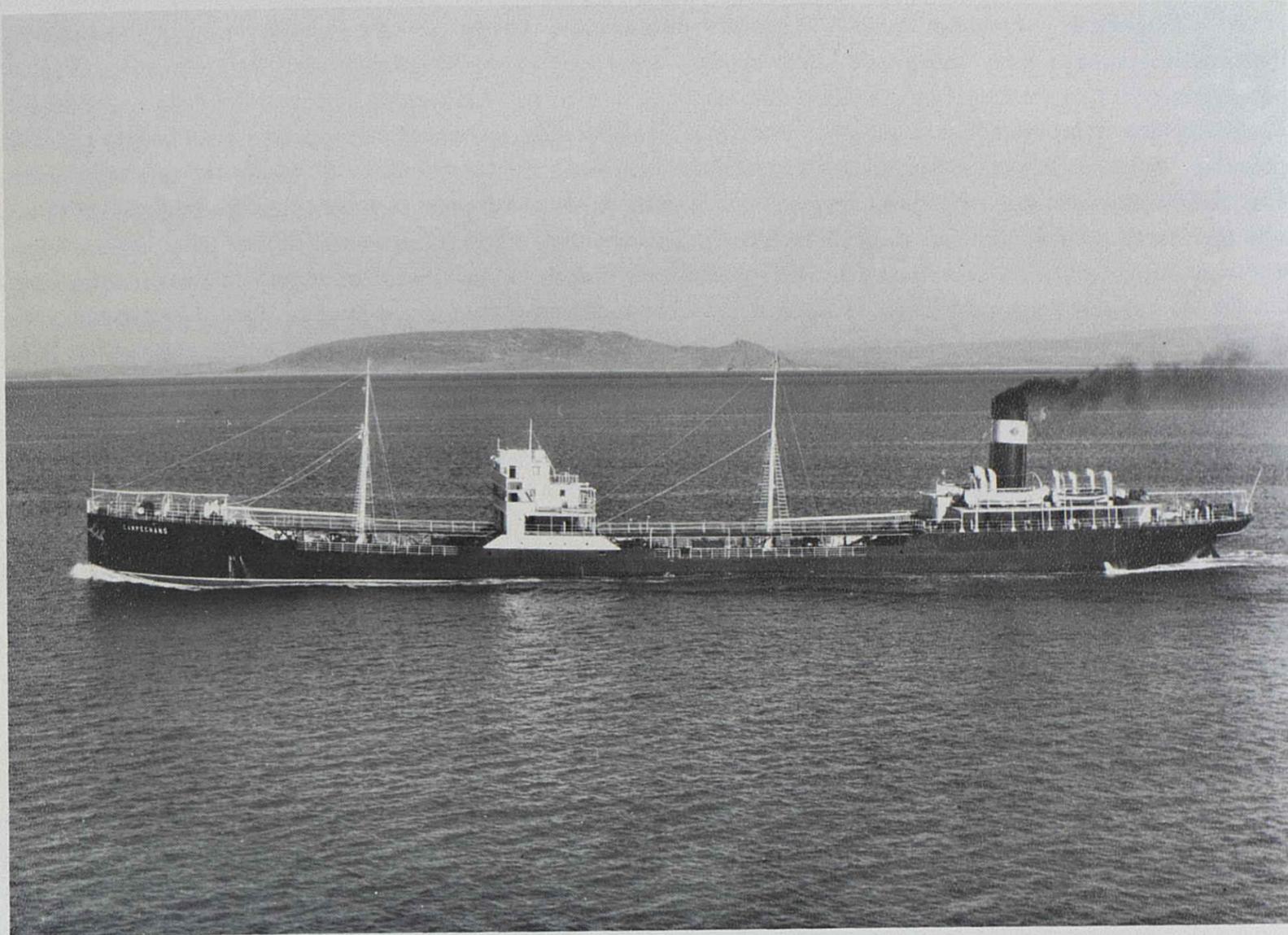
En 1941 se compró el nuevo buque panameño «Santa Helena», antiguo «Arness» por el precio de 10.584.529 pesetas, que posteriormente tomó el nombre de buque tanque «Campechano», siendo sus características principales las siguientes: año de construcción, 1913; constructores, Greenock & Grangemoth; peso muerto, 7.425 t; propulsión, 1 máquina de vapor alternativa de triple expansión; potencia, 1.402 HPE, desarrollando una velocidad de 11 nudos.

El «Remedios» se recuperó en el puerto de Valencia en marzo de 1939 a la liberación de dicha ciudad, así como el «Camprodón», que se encontraba hundido en dicho puerto.

También se recuperó en Valencia en marzo de 1939 el «Campomanes», donde había sido hundido por la Aviación nacional y puesto posteriormente a flote por CAMPSA republicana.

El buque tanque «Elcano», que se encontraba varado en Gijón, fue enajenado para desguace y venta como chatarra.

Todos los buques recuperados se encontraron en un estado lamentable, prácticamente desmantelados, sin piezas de repuesto, sucios y mal cuidados, exigiendo importantes obras antes de ser nuevamente puestos en servicio.



**Buque tanque «Campechano», de 7.000 t. p. m., adquirido en 1941 y vendido en 1962.**

En diciembre de 1941, la Flota de CAMPSA nacional sufrió la pérdida del buque tanque «Badalona», de 6.400 T. P. M. Este buque el 11 del mismo mes tenía señalada su salida del puerto de Valencia para el de Aruba a las 24 horas. Situados en Cabo de Gata a 4 millas N./S., puso rumbo para pasar por el Sur de Punta Europa, lo cual representaba navegar fuera de las aguas jurisdiccionales. A mediodía se situó por marcación a Punta Subinal en una Zona en que se encontraba una flotilla de pesqueros próximos al límite de dichas aguas. De pronto se observó una embarcación, que en un principio se creyó era uno de los pesqueros, pero al ver que desprendía gran cantidad de humo azulado por ambas bandas, estando la mar totalmente en calma, se comprobó que se trataba de un submarino que venía a gran velocidad hacia el buque.

Unos diez minutos después, el submarino hizo una señal por heliógrafo, que una vez descifrada resultó ser: «pare la máquina, no trate de huir o abriré fuego contra el buque». El Capitán dio orden de parar máquina y mantenerse a rumbo, pero como quiera que el buque con la arrancada continuó trazando su estela, unido a que el motor auxiliar desajustado iba lanzando demasiado humo, dio lugar a que el Comandante del submarino creyese haber sido desatendida su orden e hiciese una salva de pólvora, ya que además el buque al perder la arrancada comenzó a caer a estribor, aparentando así pretender huir hacia aguas jurisdiccionales españolas. Nuevamente disparó, esta vez tan cerca, que el agua levantada por el impacto cayó sobre el puente.

Puesto a la misma altura y después de haber saludado con la bandera sin ser contestado por el submarino, nuevamente hicieron uso del heliógrafo ordenando: «envíen un Oficial en embarcación propia y provisto de documentación del buque».

Fue enviado el Primer Oficial, que tenía conocimientos de alemán, francés e inglés, quien salió seguidamente en el bote chinchorro dirigiéndose al submarino, que con corto intervalo describía amplios círculos manteniendo siempre los motores en marcha.

A su llegada al submarino subió a la torreta de mando y saludando con el brazo en alto, no fue contestado.

El Comandante del submarino, con grandes dificultades de expresión, preguntó en francés: «¿A qué puerto se dirige su buque?» Respondiendo el Oficial: «A Aruba»; los Oficiales o tripulantes que acompañaban al Comandante se rieron de la respuesta. Ninguno llevaba uniforme ni emblemas, galones o distintivos que denotasen nacionalidad o rango a bordo. El Comandante, siguiendo con sus dificultades de expresión, ahora en inglés, dijo: «Voy a hundir su buque dentro de diez minutos, váyase, váyase». A continuación nuestro Oficial fue casi empujado fuera del submarino al bote. Dos tripulantes que estaban aguantando acoderado el bote al costado del buque, largaron bicheros y le empujaron en forma violenta con el pie, alejando el bote.

La tripulación dedujo podría tratarse de un submarino polaco de la Base Naval de Gdiniá, o un holandés de la del Zuiderzee, o bien, yugoslavo de la de Bosnia, ya que tanto unos como otros se dividieron durante la ocupación alemana, yéndose unos con los ocupantes y otros con los aliados.

Al regresar el Primer Oficial, cuando estaba a media distancia entre ambos buques, dio la voz de: «A los botes, nos van a torpedear dentro de diez minutos», lo que originó una extraordinaria confusión entre la dotación del «Badalona», ya que estaban tranquilamente apoyados en las barandillas y pasarelas de cubierta, como siempre hacían durante las frecuentes visitas de unidades de guerra en aquella época. Esto hizo que sin acudir a los chalecos salvavidas se lanzaran directamente a los botes, con tales bríos, que al pretender despegar los calzos del de babor el fondo del mismo se quedó pegado a la base y por tanto inservible. El bote de estribor despegó sin novedad, pero como el buque no tenía pasillos laterales a popa, la tripulación trató de embarcar en la toldilla, lo que prohibió enérgicamente el Primer Oficial, evitando una catástrofe. No obstante, al romperse una tira del pescante y descuajarse el gancho de la popa del bote, éste cayó pesadamente sobre los tripulantes y enseres, que fueron lanzados al agua al faltarle la retenida de la tira de proa, siendo con toda seguridad el momento en que faltaron tres tripulantes, que desaparecieron definitivamente.

El submarino lanzó su primer torpedo, haciendo explosión cuando solamente se encontraban los botes a 150 m del «Badalona»; el impacto fue por el costado de babor de la sala de máquinas, levantando un hongo de humo y fuego a una altura de unos 100 m.

Una vez transcurridos unos diez minutos, se vio la segunda estela de un torpedo que hizo impacto en el costado de babor por debajo del puente, partiendo el casco por el lugar indicado, desprendiéndose el puente, que se hundió rápidamente. La sección de proa quedó flotando con gran escora a babor, hasta la puesta del sol, con el palo en posición horizontal sobre el agua y la amura de estribor al sol, momentos éstos en que sonaron varios cañonazos lejanos, hundiéndose definitivamente el resto del buque.

La tripulación con los botes se acercó a la playa de Castel de Ferro, guiándose por la enfilación de la Polar-Pico Mulahacén-Castillo de Castel de Ferro, que casualmente se encontraban enfilados en el momento del hundimiento, por lo que el lugar exacto del mismo fue el punto situado a unas 9 millas N.-S. de Castel de Ferro (Granada) y 11 millas al S.-E. del Cabo de Sacratif, a una profundidad de unos 640 m.

El desembarco se hizo a las nueve y media de la noche, lo que supone un tiempo de boga de unas cinco horas y media, siendo auxiliados por los carabineros del puerto local y la gente del pueblo, dando conocimiento a las Autoridades de Marina al trasladarles a Motril, donde les esperaba el Gobernador Civil que posteriormente con el Primer Oficial se trasladó a Madrid, para informar.

Se supone que la razón del hundimiento fue que el radiotelegrafista, al pretender poner un radio del Primer Oficial a su madre a través de la Estación de Cádiz y no recibir contestación, lo hizo por intermedio de la de Gibraltar, que oía perfectamente la llamada, por lo que se utilizó esta Central, lo cual debió ser detectado por el submarino, cuyo Comandante, temiendo ser denunciada la presencia de su buque, decidió el hundimiento del «Badalona».

En 1942 formalizó CAMPSA la adquisición del «Katrine Maerks». Este buque era propiedad del armador A. P. Möller, de Copenhague. Cuando ya se encontraba fletado por CAMPSA, 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 fue llevado a Bilbao, quedando listo en mayo del mismo año; seguidamente inició CAMPSA las gestiones para la adquisición de este barco, que había quedado 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, denominándose con el nombre de «Campana». El valor del buque según su precio de compra, gastos de abanderamiento y pequeñas reparaciones en el mismo, ascendió a la cifra de 22.200.000 pesetas, siendo sus características principales: año de construcción: 1928; constructores, Odensea Staalkibvaerft; peso muerto, 9.049 t; propulsión por motor Burmeister de cuatro tiempos; potencia de 2.317 HP, y velocidad de 10 nudos.

En este mismo año de 1942 el buque tanque «Campomanes» fue torpedeado al día siguiente de la salida de Bilbao, confirmando su poca suerte, ya que como se dice anteriormente fue hundido durante la guerra nacional en Valencia por la Aviación.

Este buque, el 26 de diciembre de dicho año navegaba en lastre con destino a Aruba (Indias Occidentales Holandesas), estando perfectamente iluminado, así como las banderas de ambos costados, y cuando se encontraba entre Cabo Silleiro y Monte Dor, se sintió a las 21 horas y 40 minutos como el zumbido de un torpedo que al tocar ligeramente al buque le hizo dar una sacudida seguida de una pequeña explosión, ordenando acto seguido el Capitán parar motores. Habrían transcurrido unos tres minutos, cuando se sintió un segundo torpedo seguido de una tremenda explosión, quedando el buque trepidando, sin luces, y hundiéndose rápidamente de popa hasta el coronamiento. El Capitán, después de comprobar por el Telegrafista que no se podía utilizar la T. S. H. por haberse averiado los aparatos, ordenó el abandono del barco, lo que se hizo con normalidad, disciplina y orden, en unos tres minutos aproximadamente, en dos botes salvavidas, comprobándose no faltaba ningún tripulante, habiendo solamente algunos heridos leves y con contusiones como consecuencia de haber sido despedidos violentamente de sus literas por efectos de la explosión. Por olvido quedó únicamente en el buque un hermoso perro lobo llamado Terry, el cual hizo posteriormente una gran labor al impedir a mordiscos que la tripulación de un pesquero que se adelantó a la del buque, pusiera pie a bordo, por lo que no pudieron tomar posesión del buque ni solicitar la correspondiente indemnización de salvamento.

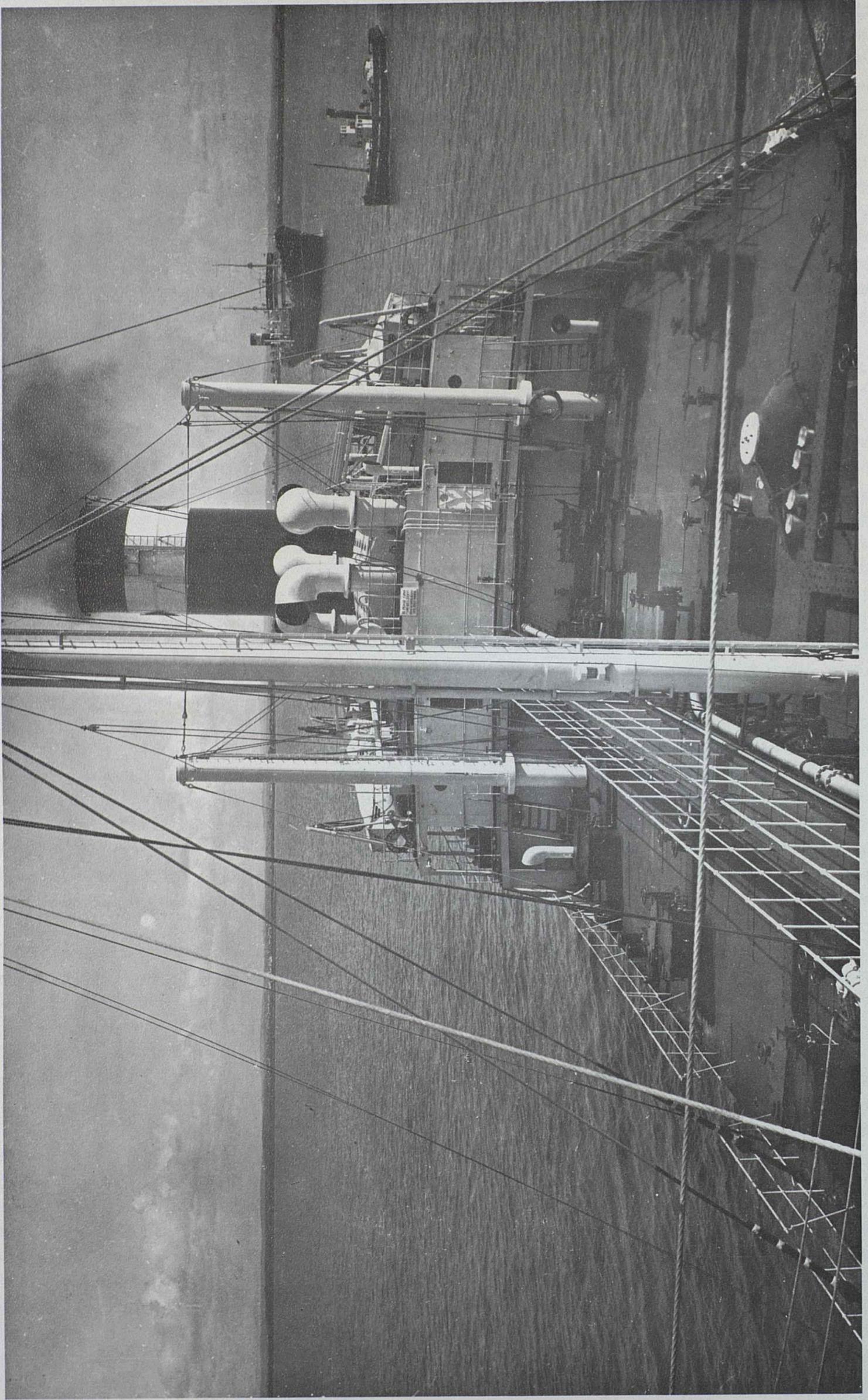
La tripulación se mantuvo en los botes durante más de cuatro horas, estando el mar con fuerte marejada del NE. que los alejó de la costa, hasta que el pesquero «A. Feijoo», viendo las señales de socorro, recogió a los tripulantes del bote mandado por el Primer Oficial a las 3 horas 30 minutos del día 27 y aproximadamente un cuarto de hora después, fueron recogidos los tripulantes del bote en que iba el Capitán. Los botes salvavidas se amarraron a la popa del pesquero y a las 8 horas del día 27 al hacerse de día pasó el Capitán, Oficiales y parte de la tripulación al «Campomanes», donde se procedió a tomar las medidas necesarias para el salvamento.

A las 11 horas 30 minutos se consigue el funcionamiento de la estación de socorro, poniéndose varios radios y pidiendo remolcadores. A las 13 horas se presentó el bou «J. Ignacio de C.», procediendo a darle remolque. A las 13 horas 30 minutos llegó el bou «Tiburón» y se le dieron otras dos estachas y a las 14 horas el bou «Santa Rosa», a quien se le da un calabrote por popa para que sirva de timón.

A las 16 horas se envía a AJEM y a CAMPSA unos radiotelegramas que decían: «Navegamos remolcados con dificultad a causa de refrescar viento. Ruégole envíen con urgencia remolcadores para poder ganar puerto. «Campomanes».

A las 18 horas llegó el remolcador «Moncho», al que se dieron dos cabos por la borda de estribor. Con los antedichos barcos se llegó al puerto de Vigo el día 28, quedando fondeados a las 15 horas, continuando en esa situación hasta el 21 de febrero de 1943, que a las 9 horas sale remolcado por el «Monte Castelo» con destino a El Ferrol, quedando fondeado con la ayuda de dos remolcadores pertenecientes al Arsenal al mediodía del día 22 y posteriormente a las 17 horas quedó en dique.

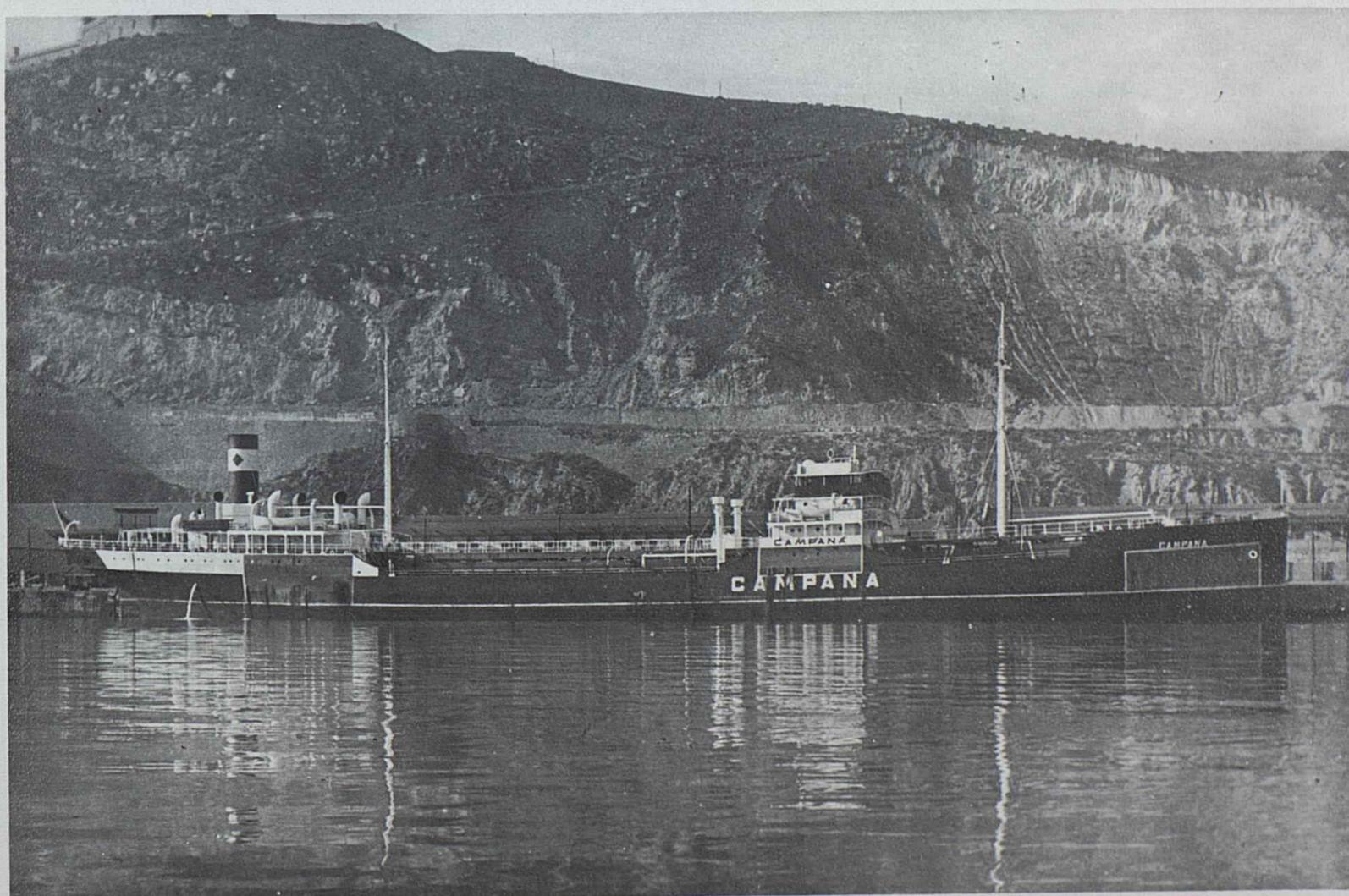
Después de más de un mes de estancia en el dique de El Ferrol para tapar el boquete de 8 x 4 m, ocasionado por el torpedo en la banda de babor, fue el buque remolcado hasta el puerto de Bilbao, donde fue reparado definitivamente por la Sociedad Española de Construcción Naval, durando las obras desde el 26 de abril



Cubierta principal y cubierta de botes del buque tanque «Campomanes» al que se refiere la anécdota relatada en el epígrafe 5.

de 1943 hasta el 22 de junio de 1944. El importe de los gastos causados por las averías ascendió a 9.906.565 pesetas.

Con esto damos fin a este período que hemos denominado de vicisitudes y anomalías, mereciendo destacarse que durante el año 1938 el servicio de recuperación realizado en Francia cerca de algunos elementos de la CAMPSA republicana, permitió llegar a la Zona nacional documentos importantes de la Compañía, embarcando en el puerto de Marsella en beneficio del Estado una enorme cantidad de efectos y mercancías que en los muelles estaban depositados a nombre de CAMPSA-Gentibus para su traslado a Barcelona y Valencia.



Buque tanque «Campana», de 8.775 t. p. m., adquirido en 1942.



## 6. Origen de la Comisaría de Carburantes

Al terminar la guerra civil continuaron los Contratos con CEPESA y The Texas Co. para la importación de sus productos petrolíferos y para los productos especiales, como valvolinas, vaselinas, parafinas, etc. Se siguieron efectuando las compras entre los habituales suministradores, que además de la Texas, eran Atlantic, Penola, Gulf, Boler, Solar, etc.

No habían transcurrido cinco meses de tranquilidad, cuando el 3 de septiembre de 1939 estalló el conflicto internacional con la declaración de la guerra. Se originaron enormes perturbaciones en el mercado petrolífero, pues como es sabido los submarinos eran una de las armas empleadas por ambos bandos con más tenacidad y los buques petroleros sus víctimas preferidas. Ello ocasionó, como hemos descrito, la pérdida del «Badalona» y el torpedeamiento del «Campomanes».

Para poder navegar, nuestros buques tenían que proveerse de NAVYCERT para cada viaje, extendido por el Gobierno inglés y había que dar cuenta de todos los movimientos y cargas de los buques a las Embajadas Aliadas y Alemana.

Las continuas dificultades en los abastecimientos, reducción de consumos y su distribución, dieron lugar a que el Gobierno crease la Comisaría de Carburantes Líquidos el 8 de junio de 1940.

El Gobierno americano al ir participando paulatinamente en la contienda, empezó a tomar medidas de carácter comercial a favor de los Aliados, originándose con este motivo algunas dificultades y retrasos en las cargas de nuestros buques tanque, pero el ataque japonés contra Pearl Harbor, dio lugar a la entrada definitiva de Estados Unidos en la guerra el 8 de diciembre de 1944, a partir de cuya fecha nuestros abastecimientos de petróleo que se efectuaban en Norteamérica, entraron en un período de dificultades y continuas paradas de nuestros buques, hasta de seis meses en los puertos americanos.

El Gobierno americano impone la obtención de licencias para la exportación de productos petrolíferos y para el control de los mismos. España creó en la Embajada de los Estados Unidos la «Oil Mission», sometién-donos aquel país a un riguroso control de existencias, localización de las mismas, y nombramiento de inspectores americanos en los puertos de descarga. Una de sus primeras medidas fue la supresión de suministros, que duró desde el 20 de febrero de 1942 al 11 de mayo del mismo año, por lo que se nos obligó a una mayor restricción en los consumos y mezclar alcohol con la gasolina, para poder aumentar el exiguo «stock» de este producto, incrementándose el uso de gasógenos, adquiriendo CAMPSA con este fin 12.839 t de carbón vegetal y 8.564 t de antracita.

En mayo de 1942 comunicó la «Oil Mission», que en lo sucesivo deberían efectuarse los suministros a través de las refinerías del Caribe y de Aruba, que eran propiedad, la primera, de la Lago Oil Co., filial de la Standard N. Y., y la segunda, de Asiatic Petroleum Co., del grupo de la Shell, con cuyas Empresas no tenía CAMPSA relaciones comerciales, para lo que hubo que hacer algunas gestiones, por medio de las cuales se logró el abastecimiento triangular con dichas refinerías.

También comunicó la Oil Mission que las fechas de carga no podrían ser voluntarias, sino que serían dos períodos de cuarenta y ocho horas a primeros y a mediados de cada mes, obligándonos estas limitaciones de fechas de carga a la formación de convoyes que como es natural suponían un menor rendimiento en la Flota.

Después de muchas conversaciones con la Oil Mission, se consiguió que señalasen tres fechas de carga, a primeros, mediados y a fines de cada mes, con un tope en principio de 14.000 t por fecha de carga y 42.000 t mensuales.

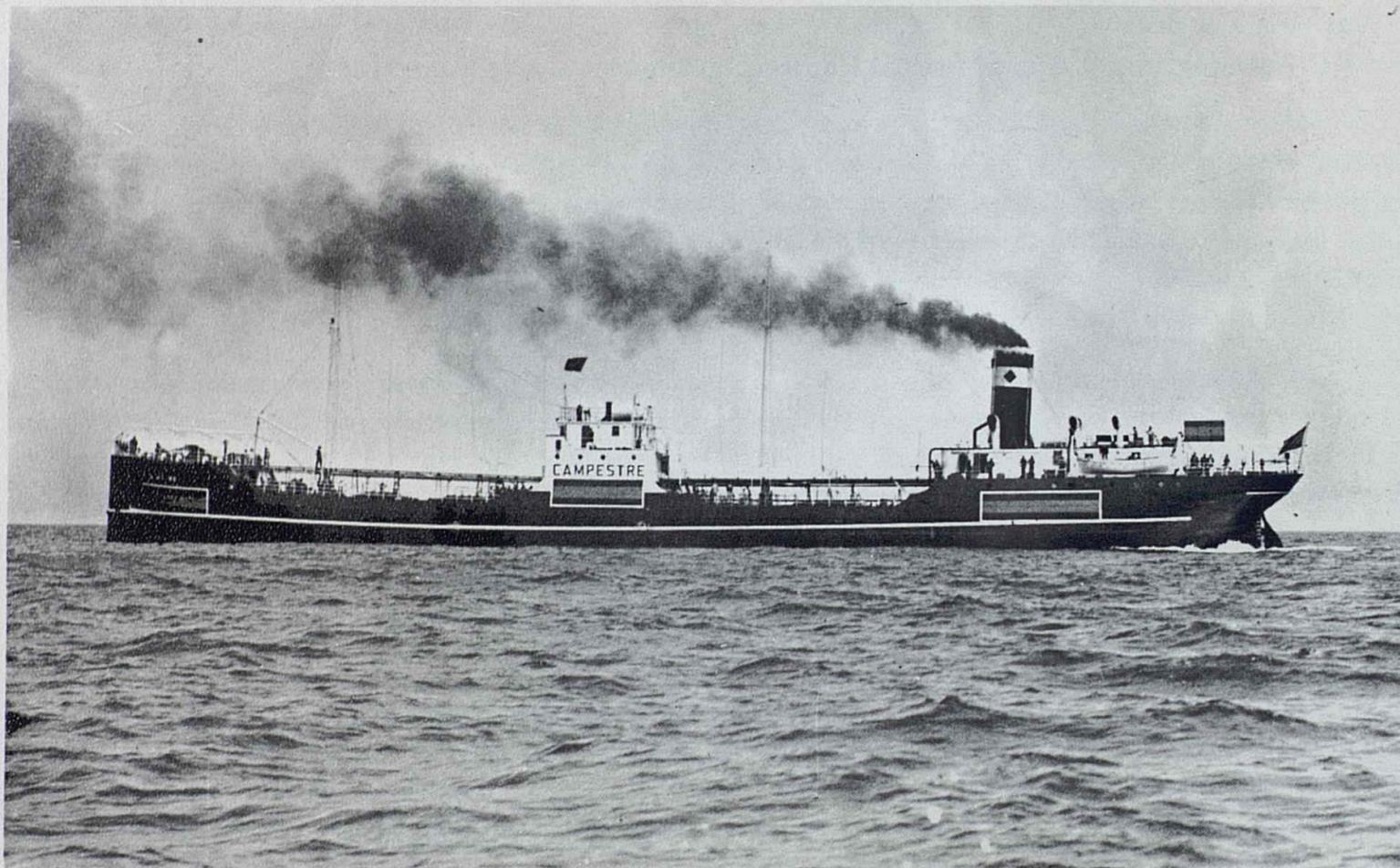
Ante este cúmulo de dificultades la Comisaría de Carburantes creó el puesto de un Inspector-Delegado en Wáshington, para que asesorase a la Embajada de España en todo lo relacionado con petróleos. Este puesto cesó en diciembre de 1947.

Otra de las medidas del Gobierno americano fue el obligar a consumir los «stocks» que teníamos, llegando al mínimo el 5 de agosto de 1944 con las siguientes existencias:

	Metros cúbicos
Gasolina automóvil.....	9.800
Gasolina avión.....	1.010
Petróleo.....	3.300
Gas-oil.....	10.860
Fuel-oil.....	10.820

El impuesto creado en España para la exportación del wolframio español, suscitó una represalia por el Gobierno americano, creando a partir del 1 de febrero de 1943 un impuesto que duplicó el costo de los productos petrolíferos, originando este incremento un gasto considerable de divisas, cuyos pagos había que efectuarlos quince días antes de la llegada del barco al puerto de carga, a través de la U. J. Comercial Co.

A este recargo se añadió otro de 2,50 por t inglesa en concepto de flete Golfo Aruba a partir del 29 de junio de 1943, por considerar que España tenía una economía de fletes, al traer sus productos de Aruba-España en lugar de Golfo-España.



**Buque tanque «Campestre» reconstruido en 1943 en Valencia. Antiguo «Tiflis».**

Las continuas gestiones de CAMPSA lograron vencer la situación creada a la implantación del Monopolio, de negativa a mantener relaciones comerciales con éste, llegándose a un perfecto acuerdo con las grandes Compañías Shell y Standard a principios del año 1943.

Las restricciones antes mencionadas, impuestas por el Gobierno americano a las importaciones con destino a España, obligaron a CAMPSA a buscar la importación posible de productos en el área europea, que controlada por el Gobierno alemán, permitió hacer algunos Contratos con dicho Gobierno, el húngaro y el rumano, para la importación de importantes partidas de parafina y vaselinas, aceites para transformadores y valvolinas para ferrocarriles.

La limitación que nos fue impuesta en la importación de productos para España, nos permitió ayudar con nuestra Flota petrolífera a los Gobiernos neutrales y amigos, Portugal y Suiza, obteniéndose con este motivo ingresos relativamente importantes en dólares para nuestro país.

Al terminar la guerra mundial el 14 de agosto de 1945, mejoraron un poco nuestras importaciones, aunque sin poder suprimir por completo nuestro régimen de restricción, y en enero de 1946 The Texas Co. comunicó que habiendo desaparecido las razones que originaron la no aplicación del descuento a partir de dicha fecha, quedaba el Contrato con todo su vigor, y en enero de 1947, habiéndose creado la nueva Empresa Caltex, todos los suministros de aquélla se harían a través de ésta, continuando la buena amistad que aquella Sociedad había sostenido siempre con CAMPSA, por lo que ésta hizo constar en sus veinticinco años de su fundación, su perpetuo agradecimiento a la ayuda prestada por aquella Compañía durante la guerra civil, suministrando productos incluso con transportes propios y grandes facilidades de pagos en el período que prácticamente estábamos carentes de divisas.

Durante la guerra civil española, las importaciones de productos petrolíferos fueron las siguientes:

<b>BARCOS PROPIOS</b>	
<b>Zona Nacional</b>	<b>Zona Republicana</b>
225 viajes: 1.986.651 t.	282 viajes: 861.647 t.
<b>BARCOS FLETADOS</b>	
156 viajes: 1.484.732 t.	229 viajes: 642.592 t.

A partir de 1947 los suministros fueron normales hasta el conflicto del Canal de Suez, pero gracias a la acertada política del Gobierno, cuando todos los países no productores tuvieron que sufrir numerosos incidentes y dificultades, España no interrumpió el suministro de gasolina, limitándose tan solo en pequeñas proporciones el de gas-oil.

Solucionado el conflicto del Canal de Suez, la normalidad volvió a su cauce y los transportes con nuestra Flota no volvieron a tener perturbaciones, excepto las originadas por el segundo conflicto entre árabes y judíos, que al volver a cerrar de nuevo el Canal obligaron a bastantes buques a dar la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza.

Describiremos a continuación el Programa de Ampliación definitiva de la Flota, aunque tengamos que remontarnos a 1935, y podremos observar que para el logro de la misma hubo que vencer numerosas dificultades.



## 7. Programa de ampliación de la Flota del Monopolio desde 1935 a 1970

El 8 de noviembre de 1935, la Dirección de CAMPSA encargó a su Departamento Marítimo hacer un estudio acerca de las posibilidades de ampliar nuestra Flota, a base de llegar a contar con el tonelaje suficiente para efectuar el transporte marítimo de los productos importados, con buques propios y de acuerdo con las siguientes normas de cálculo:

«a) Teniendo en cuenta que la construcción de las nuevas unidades ha de requerir algunos años, deberán considerar las necesidades en 1940, partiendo de la cifra de ventas en el año 1935, y suponiendo un aumento anual del 5 % para las gasolinas, fuel-oil y gas-oil, considerando estable la cifra de venta del keroseno.

b) Aunque no sea exactamente el caso actual, y para que los cálculos que se realicen sean por defecto, deberán considerar que las importaciones se hagan a base del 50 % de América y el 50 % del Mediterráneo, y que la procedencia del 50 % de América sea por partes iguales del Golfo de Méjico y de Filadelfia.

Igualmente deberán tener en cuenta que de Tenerife se importarán unas 70/80.000 t.»

El Departamento Marítimo partió de la base de los datos facilitados por la Sección de Estadística, sobre ventas efectuadas en los diez primeros meses de dicho año, y aumentándolas en la parte proporcional, dedujo que las cantidades vendidas en 1935 de los cuatro productos principales serían las siguientes:

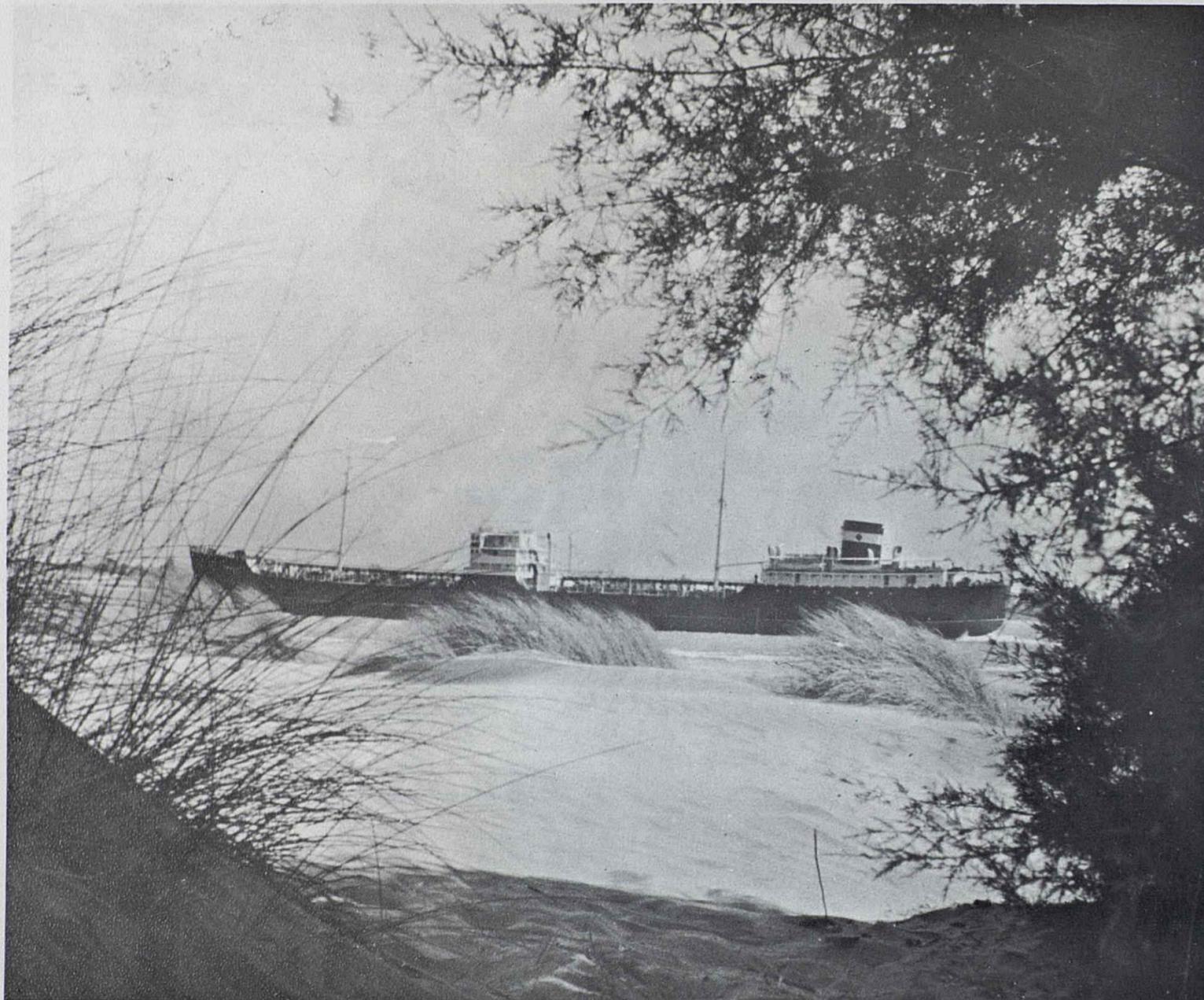
	Toneladas
Gasolina.....	426.300
Fuel-oil.....	172.800
Gas-oil.....	96.900
Keroseno.....	13.920

En vista de ello, tomando como base un 5 % de aumento anual, y teniendo en cuenta el porcentaje de mermas de almacenamiento y transvase correspondientes (2 % para la gasolina, 1 % para el gas-oil y 0,5 % para el fuel-oil), así como también el crudo necesario para Cornellá y las ventas de lubricantes y parafinas, llegó a la conclusión de que en 1940 las ventas pasarían de un millón de t con arreglo a la siguiente distribución:

	Toneladas
Gasolina.....	600.704
Fuel-oil.....	226.110
Gas-oil.....	129.980
Keroseno.....	13.920
Crudo.....	20.000
Lubricantes.....	10.000
Parafinas.....	6.000
	1.006.714

Teniendo en cuenta la procedencia de los productos a transportar y la experiencia adquirida con la Flota existente, dedujo el Departamento que la duración de los distintos viajes redondos sería como se indica a continuación:

	Días
Viaje redondo al Golfo de Méjico.....	47
Viaje redondo a Filadelfia.....	38
Viaje redondo al Mediterráneo.....	29



Vista del buque tanque «Campeón», de 10.680 t. p. m., construido en 1945.

Por lo que la duración de un viaje redondo sería de 35,75 días y cada buque podría realizar nueve viajes teóricos, quedando a su vez 30 días para reparaciones, dique, reconocimiento, etc., y 13,25 días para imprevistos.

El tonelaje útil de carga que suponían los buques de la Flota del Monopolio, ascendía a 87.500 t, y dedicando el buque tanque «Campilo», de 4.000 t, a las importaciones de Tenerife, fijadas en 70/80.000 toneladas, podrían ser transportadas por éste en 19 viajes al año.

Con el resto de la Flota, es decir, con las 83.500 t de carga útil, a que queda reducida, descontando el «Campilo», se podría transportar, con nueve viajes redondos al año, 751.500 t, o bien con nuestra Flota en ese momento se transportarían 827.500 t, y como hemos visto que las ventas en 1940 ascenderían a la

cantidad de 1.606.014 t, nos faltaría Flota para la diferencia, es decir, para el transporte de 179.214 toneladas, que a base de nueve viajes anuales, se precisaría un nuevo tonelaje a construir de 19.913 toneladas.

Llamaba la atención a su vez el Departamento Marítimo, de que había que hacerse a la idea de la sustitución de los buques «Elcano», «Badalona», «Zorroza» y «Remedios», que por su deficiente estado, edad y gran consumo resultaban antieconómicos.

Como el tonelaje de estos buques era de 25.400 t, se deducía que era preciso abordar la construcción de 45.313 t.

En estos cálculos el Departamento se atuvo exactamente a las normas dadas por la Dirección, pero indicaba que ese tonelaje a construir era desde luego menor que el que la realidad impusiera, ya que una Flota de esa importancia, con 14 ó 16 buques navegando, era indispensable prever alguna contingencia fortuita que debida a las averías, varadas o colisiones, apartaba durante un plazo de bastante consideración cierto tonelaje en servicio, por lo que llegaba a la conclusión de que el tonelaje de carga útil a construir durante esos cinco años, debería ser al menos de 56.420 t.

Los dos tipos básicos que hasta el momento constituían la Flota de CAMPSA, eran buques de 8.000 y 10.000 T. P. M.

La práctica demostraba que los gastos de explotación de este tipo de buques eran prácticamente iguales, teniendo a su favor el de 10.000 T. P. M. el que con un pequeño aumento en el gasto de construcción y de explotación, transportaba una cantidad superior de cierta consideración.

A base de este mismo argumento podría llegarse a la conclusión de que todavía sería más ventajoso la construcción de buques superiores a 10.000 T. P. M., pero las condiciones de nuestros puertos frenaba el aumentar estos tonelajes.

En vista de ello, el Departamento se inclinó aconsejar el tipo de 10.000 T. P. M., que como vienen a tener unas 9.700 t de carga útil, sería preciso acometer la construcción de cinco buques de dicho tipo, lo que supondría unas 48.500 t, que es aproximadamente la cifra a que conducían los cálculos anteriores.

Teniendo en cuenta la capacidad de trabajo de los Astilleros nacionales en aquellas fechas, para que el desembolso del capital que estas nuevas construcciones requieren no fuera tan rápida y con miras a tener terminado el programa para 1940, sugirió el Departamento que dichas construcciones podrían llevarse a efecto en dos etapas, comenzando por la construcción de tres buques de 10.000 t; y cuando al cabo de unos dos años y medio comenzaran a prestar servicio, podrían repetirse todos los cálculos y entonces decidir lo que más conviniera para el resto de las construcciones, que bien pudiera ser (si los proyectos de refinerías se llevaran a la práctica) la construcción de uno o dos buques del máximo tonelaje que permitieran las condiciones del puerto en que las refinerías fueran a establecerse y el de calado en los de factorías en que se descargue el producto.

Por otra parte, teniendo en cuenta la aguda crisis porque atravesaba la industria de construcción naval del país y siguiendo la norma de CAMPSA de procurar repartir el trabajo, la construcción ahora de tres buques de 10.000 t, permitiría adjudicar una unidad a cada uno de los tres Astilleros nacionales que se encontraban en condiciones de acometer con éxito construcciones de este tipo; es decir, la Constructora Naval, la Unión Naval de Levante y la Compañía Euskalduna.

Los buques, señalaba el Departamento Marítimo, podrían ser en líneas generales análogos a nuestro «Campoamor», si bien podríamos beneficiarnos de los últimos progresos de la ingeniería naval, construyéndolos a base de la nueva patente Arc-Form de la Casa Isherwood de Londres, que había originado una verdadera revolución mundial por la ventaja de poder aumentar la velocidad, o bien disminuir la potencia propulsora, debido al patentado y especial trazado de las líneas de formas de la obra viva o parte sumergida del casco.

En lo que a la maquinaria de propulsión se refiere, las nuevas unidades deberían ir dotadas de motores Diesel, que podrían ser construidos en España, para que la industria nacional se beneficiara hasta el límite máximo.

Con relación al tipo de motor, el Departamento indicaba que en el transcurso de los últimos años, al analizar el resultado práctico obtenido con los distintos tipos de motor de que va dotada nuestra Flota, se inclinaba por el tipo Burmeister & Wain en lugar de los MAN y Sulzer. Esta opinión era igualmente sustentada por los distintos Jefes de Máquinas de los buques de nuestra Flota.

A la vista del anterior informe, la Dirección de CAMPSA estimó que debía proponerse al Comité Directivo, la construcción de tres unidades de 10.000 t, a razón de 12.750.000 pesetas cada uno, lo que supondría con los plazos de pago de costumbre y a partir de marzo de 1936, fecha que se suponía como comienzo de la construcción, los siguientes desembolsos:

		Pesetas
10 % a la firma del contrato.....	Marzo 1936.....	3.825.000
10 % al colocar la quilla.....	Abril 1936.....	3.825.000
10 % al tener almacenado el cajón central del buque.	Octubre 1936.....	3.825.000
Desembolsos en 1936.....		11.475.000

De este estudio se deduce que la situación financiera de la Compañía, hacía posible atender estos gastos con las disponibilidades ordinarias.

Indicaba la Dirección General de CAMPSA, con fecha 12 de noviembre de 1935, que si el Comité Directivo acordase en principio la construcción de los tres buques de 10.000 t, se procedería por el Departamento Marítimo a la redacción de las oportunas especificaciones y pliego de condiciones para el Concurso.

La Ponencia, con fecha 4 de diciembre (después de examinar la anterior moción), solicitó de la Dirección se ampliase la exposición del asunto, tratando los puntos siguientes:

- a) Obligaciones de la Compañía en relación con la materia, teniendo en cuenta las estipulaciones del vigente Contrato.
- b) Aspectos del asunto en relación con los fletes actuales y posibilidades de aumento o baja de los mismos.
- c) Consideraciones referentes a la influencia que la construcción de los buques haya de ejercer en la economía nacional.
- d) Puntualización exacta de las condiciones, habida cuenta de las obras recientes que en ellos hayan sido realizadas y por consiguiente de su vida probable.

El Departamento Marítimo redactó un amplio informe sobre los distintos puntos, entendiéndose podría tomarse el acuerdo de comenzar la construcción de tres buques de 10.000 t, porque era imprescindible para cumplir los compromisos contraídos con el Estado al aumentar nuestra Flota en ese tonelaje, para dejar así asegurado el abastecimiento de los productos petrolíferos, habida cuenta del aumento de consumo y de las mayores importaciones que se hacían de América; porque el mercado de fletes tendía a mejorar y el aumento de nuestra Flota habría de proporcionar un buen rendimiento económico, para lo cual indicaba el tipo medio de flete que había regido durante los tres últimos años del Golfo de Méjico y del Mar Negro a España, cifras tomadas de las estadísticas oficiales de la Casa Conrad Boe, de Londres, y que eran las siguientes, puestas en chelines.

Flete del Golfo de Méjico a España:

Año 1933.....	8/9 - t
Año 1934.....	10/3 - t
Año 1935.....	13 - t

Flete del Mar Negro a España:

Año 1933.....	6/9 - t
Año 1934.....	9 - t
Año 1935.....	11 - t

Otra razón fundamental para suponer que los fletes tendían a mejorar era la de que como consecuencia del estado depresivo porque últimamente habían atravesado los negocios navieros, se llegó a desguazar



Estado en que quedó la proa del buque tanque «Campeón» después de la colisión con el «Cabo Toriñana» el 4 de mayo de 1958.

más de seis millones y medio de t, constituidas por buques anticuados y de explotación onerosa, no habiéndose construido durante el mismo lapso más que 1.800.000 t nuevas, siendo estos datos procedentes de las Memorias anuales del Lloyd's Register of Shipping.

Esta gran diferencia entre el tonelaje desguazado y construido hacía pensar que habiéndose apartado del servicio un tonelaje tan superior al nuevo, debía reflejarse en el mercado de fletes haciendo que aumentaran los tipos de éstos.

Por todo lo que antecede la Dirección estimó que, teniendo en cuenta la situación de tesorería, la ayuda que el Gobierno había de prestar en la solución del paro obrero y el satisfactorio reflejo que debía tener en la economía nacional, estimó que siempre sería más airoso para la Compañía adelantarse a los acontecimientos, aprobando la construcción de estos tres buques, que no esperar a que el Gobierno le hiciera alguna indicación sobre la conveniencia y obligación de realizar estas construcciones.

Ello no obstante, la Ponencia, con fecha 13 de diciembre de 1935, propuso que por el momento se abriera Concurso para la construcción de un solo buque.

Este Acuerdo se elevó a la Delegación del Gobierno, la cual, con fecha 17 de enero de 1936, envió a CAMPSA el siguiente escrito:

«Visto el oficio núm. 26.157 de 14 de diciembre próximo pasado y el expediente adjunto, en los que la Compañía Arrendataria propone la convocatoria de un concurso para construir un buque de 10.000 toneladas. — Considerando: Que las estipulaciones del contrato vigente entre el Estado y la Compañía señalan a ésta la obligación de construir la flota necesaria para el transporte marítimo de los productos monopolizados que se importen, que los barcos que actualmente componen la flota del Monopolio resultan manifiestamente insuficientes para el transporte referido, por lo que se requiere fletar constantemente buques extranjeros para totalizar el servicio; que las circunstancias actuales son bastante propicias para la construcción de buques ya que la tendencia alcista que se observa en el mercado de fletes hace presumir que será ventajosa económicamente la explotación de unidades que ahora se construyan y que la nacionalización progresiva del servicio marítimo proporciona evidentes beneficios de diversos órdenes a la economía nacional e interpretando deseos del Gobierno en los momentos actuales, así como peticiones dignas de tenerse en consideración, formuladas ante esta Delegación por comisiones obreras y patronales sobre la conveniencia para unas y otras de intensificar el trabajo de los Astilleros nacionales en los momentos presentes, esta Delegación del Gobierno ha acordado, antes de someter su propuesta al Sr. Ministro, que vuelva este expediente a la Compañía para que se someta de nuevo a estudio de su Ponencia y Comité Directivo, por si éste, teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, aparte de las que afectan exclusivamente a intereses del Monopolio, juzgara oportuno modificar su acuerdo de 13 del actual a que el expediente se refiere.»

El 22 de enero de 1936 la Ponencia 3.ª, teniendo en cuenta la indicación hecha por la Delegación del Gobierno en cuanto a los deseos de ésta, manifiesta nada puede oponer a tal indicación y somete el asunto al Comité Directivo, el cual en la reunión celebrada en la misma fecha acordó autorizar por Concurso la construcción de tres buques de 10.000 t.

La Delegación del Gobierno en oficio 260 de fecha 25 de enero, trasladó a CAMPSA la Orden siguiente:

«Visto el oficio núm. 26.844 de 23 de enero actual y el expediente adjunto, en los que la Compañía Arrendataria propone la convocatoria de un Concurso para construir tres buques de 10.000 t. Considerando: Que las estipulaciones del contrato vigente entre el Estado y la Compañía señalan a ésta la obligación de construir la flota necesaria para el transporte marítimo de los productos monopolizados que se importen, que los barcos que actualmente componen la flota del Monopolio resultan, manifiestamente, insuficientes para el transporte referido, por lo que se requiere fletar constantemente buques extranjeros para totalizar el servicio; que las circunstancias actuales son bastante propicias para la construcción de buques ya que la tendencia alcista que se observa en el mercado de fletes hace presumir que será ventajosa económicamente la explotación de las unidades que ahora se construyan y que la nacionalización progresiva del servicio marítimo proporciona evidentes beneficios de diversos órdenes a la economía nacional; visto el expediente de la Compañía

Arrendataria y teniendo en cuenta lo que preceptúan los apartados pertinentes del artículo 5.º del R. D. de 22 de septiembre de 1930, este Ministerio, conformándose con la propuesta de esa Delegación del Gobierno, ha resuelto autorizar la construcción por concurso entre los astilleros nacionales de tres buques tanques de 10.000 t cada uno para ampliación de la flota del Monopolio de Petróleos.»

Una vez aprobado por la Comisión Directiva y Delegación del Gobierno el Concurso para la construcción de tres buques iguales de 10.000 t de carga cada uno, el Departamento Marítimo presentó el pliego de base que había de regir en el Concurso, modelo de anuncio y de proposición y una proforma del Contrato.

El tipo de buque a construir sería con el proyecto de la Casa Isherwood de Londres, de acuerdo con sus patentes Bracketless System y Arc-Form.

El Bracketless System, indicaba dicho Departamento, ya se había empleado con éxito en todos los nuevos buques de nuestra Flota, pudiendo decirse que había sido universalmente adoptado para este tipo de buques, pues con él se conseguía una gran economía de material y, por consiguiente, un menor peso del casco en beneficio de la carga a transportar.

En líneas generales este sistema consistía en la eliminación, como su mismo nombre indica, de los soportes de sujeción de elementos estructurales, que son sustituidos para no debilitar la resistencia por una serie de planchas dispuestas en sentido longitudinal y distribuidas en debida forma a lo largo del casco y en la cubierta.

Con relación al Arc-Form, su fundamento se apoyaba en buscar la sección transversal del buque que ofrezca menos resistencia a la marcha, lo cual evidentemente debía de traducirse en necesitar una menor potencia para la misma velocidad.

Isherwood consiguió con su patente de trazado Arc-Form una línea de perfil para la superficie mojada de la sección transversal del buque que ofrecía un mínimo de resistencia a la marcha y con lo cual tuvo un éxito mundial, siendo buena prueba de ello la atención que entonces todos los constructores del mundo le prestaron y el número de buques que con dicho sistema se estaban ya construyendo y de los que podemos citar los nueve que la Standard Oil tenía en construcción entre Inglaterra y Alemania.

Las dimensiones generales del nuevo buque, comparadas con las del «Campoamor», eran prácticamente las mismas en lo que a calado y eslora se refiere, puesto que sus variaciones, de unas 7 pulgadas y 5 pies, respectivamente, eran de muy poca importancia y en lo relativo a la manga, dimensión francamente afectada por el trazado Arc-Form, era de 92 cm superior en el nuevo buque que se propone.

En estas condiciones el nuevo buque, prácticamente análogo al «Campoamor», y con su misma potencia propulsiva, tendría a plena carga una velocidad superior en media milla y además podría transportar holgadamente de 500 a 600 t más que el «Campoamor» en cada viaje, llegando pues a un tipo de buque no solo más moderno, sino más ventajoso para nuestras necesidades, y en la explotación se podía obtener una economía anual con relación al «Campoamor» de unas 140.000 pesetas.

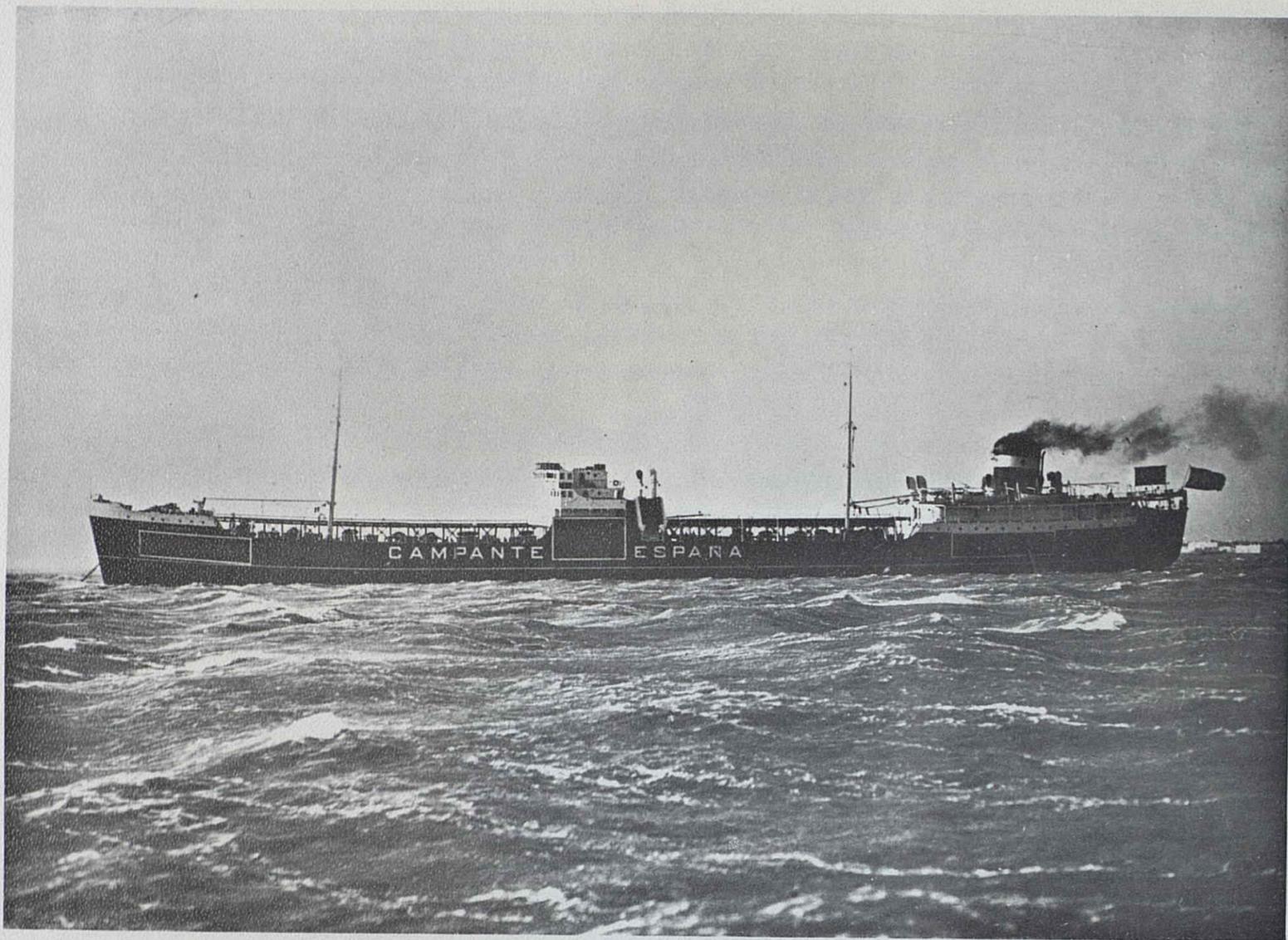
Para la construcción de nuevos buques de nuestra Flota se venía abonando a la Isherwood tres chelines por tonelada de registro en concepto de patente y 500 libras por el anteproyecto que se entregaba al Astillero.

Para la utilización del nuevo sistema de trazado Arc-Form, la Casa Isherwood tenía establecido un cánón de patente igual al que percibía por el Bracketless System, es decir, otros tres chelines por tonelada de registro.

Por tratarse de tres buques y no ser ya la primera vez que se utilizaban los servicios técnicos de la Casa Isherwood, se procuró obtener una rebaja de sus honorarios, habiendo conseguido que suministrase gratuitamente los anteproyectos de estos buques, teniéndose que abonar solamente seis chelines por tonelada de registro, o sea, 2.400 libras. También se consiguió que sin gasto alguno por parte de CAMPSA se realizase una prueba del trazado del buque en el tanque de experiencias, con lo cual se obtenía de antemano la seguridad de que los resultados del buque al prestar servicio debían de coincidir con los que en el proyecto se preveían.

La Delegación del Gobierno aprobó la propuesta de la Compañía y la proforma del contrato y modelo de convocatoria de Concurso, con la aclaración de que el segundo plazo se abonaría cuatro meses después de puesta la quilla, y siempre que a juicio de CAMPSA se encontrase a pie de obra un mínimo de 500 t de materiales.

Con fecha 20 de febrero de 1936, el Comité Directivo aprobó la propuesta, indicando que las ofertas se podrían hacer con motores nacionales y extranjeros simultáneamente.



Buque tanque «Campante», de 10.762 t. p. m., construido en 1945.

Con fecha 25 de marzo de 1936, la Delegación del Gobierno trasladó a la Compañía el siguiente Acuerdo:

«El Consejo de Ministros, conformándose con la propuesta del de Hacienda, ha dictado el siguiente Acuerdo: — "Visto el Oficio núm. 27.276 de 27 de febrero último, en el que la Compañía da cuenta de diversos acuerdos tomados en relación con la proyectada construcción de tres nuevos buques petroleros, autorizada por Orden Ministerial de 25 de enero pasado y examinado asimismo el expediente adjunto. — Considerando que el Real Decreto Ley de creación del Monopolio de Petróleos dispone taxativamente que los buques que se construyan para el transporte de productos petrolíferos deben ser precisamente de procedencia nacional sin establecer ninguna distinción entre las máquinas de propulsión y los restantes elementos de los buques; que la industria española se encuentra capacitada, como lo ha demostrado prácticamente en ocasiones anteriores, para construir barcos y motores; y por último, que las críticas circunstancias por las que atraviesa la industria nacional, en los momentos presentes aconsejan dispensarla la mayor protección posible, a cuya norma de conducta están en primer lugar obligadas las entidades de carácter oficial. — Desprendiéndose del testimonio del Departamento Marítimo de CAMPSA que el tipo de buque propuesto por la Casa Isherwood, de Londres, es el más conveniente para ser adoptado en las construcciones navales que ahora se proyectan y estimando conformes las Bases que la Compañía propone para elegir en el concurso que al efecto debe celebrarse,

con la única salvedad que más adelante se indica. — Este Ministerio, en cumplimiento de lo que disponen los apartados 11, 16 y 19 del R. D. de 22 de septiembre de 1930, de acuerdo, en parte, con la propuesta de la Compañía y en todo con el parecer de la Delegación del Gobierno en el Monopolio, ha resuelto: 1.º Que la CAMPSA oficie a la Casa Isherwood, de Londres, aceptando el tipo de buque propuesto por la mencionada Entidad. 2.º Aprobar el pliego de condiciones que se adjunta en el expediente, a reserva de unirle las especificaciones y planos de la Casa Isherwood cuando se reciban y con la salvedad de que la cláusula 13, referente a la forma de pago en lo que se relaciona con el abono del segundo plazo de las construcciones, debe quedar redactada en la forma siguiente: «Segundo plazo — 8 % cuatro meses después de puesta la quilla, siempre y cuando existan para dicho momento y a juicio de la Compañía un mínimo de 1.000 t de material con destino al buque en los Talleres del adjudicatario. Si para el momento de abonar este plazo el adjudicatario no hubiere satisfecho los impuestos del contrato de construcción, la Compañía retendrá del mismo la cantidad que dichos impuestos representen, la que no será entregada al adjudicatario hasta el momento en que demuestre haberlos satisfecho.» 3.º Aprobar asimismo la proforma del contrato y modelo de anuncio que se proponen en el expediente y autorizar la celebración, tan pronto como sea posible, del concurso correspondiente, exclusivamente entre constructores nacionales, para construir tanto los motores como los restantes elementos de los tres buques proyectados.»

El 26 de marzo de 1936 se dispuso la publicidad del anuncio del concurso correspondiente, exclusivamente entre constructores nacionales, para construir tanto los motores como los restantes elementos de los tres buques proyectados.

El 26 de marzo de 1936 se dispuso la publicidad del anuncio del Concurso en la *Gaceta de Madrid, A B C y Política*, terminando el plazo de admisión de proposiciones el 11 de abril, abriéndose las ofertas el 15 del mismo mes, presentándose los siguientes concursantes:

Unión Naval de Levante, S. A.

Horacio Echevarrieta.

Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques.

Sociedad Española de Construcción Naval.

Las ofertas recibidas se resumen en el siguiente cuadro:

**PRECIOS OFRECIDOS A BASE DE QUE LOS TRES EQUIPOS MOTORES SE CONSTRUYAN EN EL MISMO TALLER**

		Pesetas
Motor Burmeister o Krupp.	Unión Naval de Levante, S. A. ....	16.977.750
	Cía. Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques.	17.053.750
	Horacio Echevarrieta.....	17.058.750
	Sociedad Española de Construcción Naval.....	17.524.347
Motor Sulzer.....	Cía. Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques.	16.975.221
	Horacio Echevarrieta.....	17.060.221
	Unión Naval de Levante, S. A. ....	17.086.221
	Sociedad Española de Construcción Naval.....	17.114.568

**PRECIOS OFRECIDOS A BASE DE QUE SOLO DOS EQUIPOS MOTORES SE CONSTRUYAN EN EL MISMO TALLER**

		Pesetas
Motor Burmeister o Krupp.	Unión Naval de Levante, S. A. ....	17.004.500
	Cía. Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques.	17.080.500
	Horacio Echevarrieta.....	17.146.925
	Sociedad Española de Construcción Naval.....	17.524.347

		Pesetas	
Motor Sulzer.....	{	Cía. Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques.	17.005.000
		Unión Naval de Levante, S. A. ....	17.116.000
		Horacio Echevarrieta.....	17.173.221
		Sociedad Española de Construcción Naval.....	17.144.347

**PRECIOS OFRECIDOS A BASE DE QUE UN SOLO EQUIPO MOTOR  
SE CONSTRUYA EN EL MISMO TALLER**

		Pesetas	
Motor Burmeister o Krupp.	{	Unión Naval de Levante, S. A. ....	17.092.675
		Cía. Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques.	17.168.675
		Horacio Echevarrieta.....	17.173.675
		Sociedad Española de Construcción Naval.....	17.524.347
Motor Sulzer.....	{	Cía. Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques.	17.118.000
		Horacio Echevarrieta.....	17.203.000
		Unión Naval de Levante, S. A. ....	17.229.000
		Sociedad Española de Construcción Naval.....	17.257.347

El Departamento Marítimo, inclinándose por las razones expuestas anteriormente, por los motores Burmeister, entendió que la única proposición a tener en cuenta era la siguiente:

	Pesetas
Unión Naval de Levante.....	16.997.750
Compañía Euskalduna.....	17.053.750
Horacio Echevarrieta.....	17.058.750
Sociedad Española de Construcción Naval.	17.524.347

Los plazos de construcción eran los siguientes:

	Meses
Compañía Euskalduna.....	22
Sociedad Española de Construcción Naval...	23
Horacio Echevarrieta.....	25
Unión Naval de Levante.....	26

Estima el Departamento Marítimo que los precios ofrecidos por Unión Naval de Levante, Euskalduna y Echevarrieta, se ajustaban a lo que este buque debía costar y que era excesivamente elevado el precio ofrecido por la Constructora Naval.

Desde un punto de vista puramente industrial y económico, habría que adjudicar el buque al Astillero que había ofrecido la oferta más reducida, pero el Departamento entiende que ante el deseo del Gobierno de repartir el trabajo hasta el límite máximo, del que son precedentes las anteriores adjudicaciones de buques que siempre se hicieron siguiendo este criterio, era preciso abandonar dicha idea, pero como tampoco sería justo el que se dañaran los intereses de la renta por el hecho de repartir el trabajo, su propuesta fue la de dar por bueno el precio de la oferta más económica, invitando a los demás concursantes a reducir sus precios para ponerse a nivel de aquella.

Con relación al caso concreto de Echevarrieta, informaba que dada la situación económica de estos Astilleros, pudiera parecer indispensable en aquellos momentos, el exigirles alguna garantía especial.



**Buque auxiliar «Campsa R-1», de 30 t. p. m., construido en 1948.**

Teniendo en cuenta que habría que descontar del precio del buque el importe de las primas a la construcción, se deducía que el precio neto de cada buque para CAMPSA sería del orden de unos 14.175.000 pesetas, precio algo superior al que se había calculado anteriormente por el Departamento, ya que entonces no pudo preverse la jornada de cuarenta y cuatro horas, que prácticamente suponía un aumento del 10 %.

La Dirección, aunque conforme en líneas generales con el informe del Departamento Marítimo, estimó que dada la importancia y trascendencia de este Concurso, procedía el nombramiento de una Comisión Técnica, con un representante de la Compañía y de la Delegación del Gobierno, para que estudiara y revisara el presupuesto redactado por el Departamento Marítimo y los que aparecían en las ofertas de la Unión Naval de Levante y Euskalduna, con el fin de justificar y aquilatar todas las partidas de los mismos, para llegar al total mínimo que a su juicio se considerase compatible con la realidad.

El 25 de abril de 1936, dicha Comisión emitió su informe y el Director de CAMPSA de acuerdo con el mismo, propuso que se ofreciera la construcción de los tres buques con motores Burmeister a un precio conveniente e inferior a la cifra de 16.900.000 pesetas a que llega la referida Comisión Mixta, cifra que pudiera ser la de 16.750.000 pesetas, en la que se tomaba en consideración la reducción en el cómputo de gastos generales a que llega la Comisión y se aceptaba la totalidad de las restantes partidas.

La Dirección estimó que la construcción del buque debía ser efectuada por los Astilleros Unión Naval de Levante, Euskalduna y Astilleros Echevarrieta; no obstante la Dirección ponía de manifiesto ante la Ponencia, la precaria situación económica de los Astilleros Echevarrieta, recordando la incidencia a que dio lugar la construcción del buque tanque «Campero», en la que tuvo que hacer frente CAMPSA al pago de diversas partidas por reclamaciones formuladas por terceros.

El 29 de abril de 1936, la Ponencia indicaba su conformidad en términos generales, con la propuesta de la Dirección y en vista de lo que en la misma se manifestaba respecto a la situación de los Astilleros Echevarrieta, proponía se hiciera la adjudicación de un buque a cada uno de los Astilleros, Unión Naval de Levante y Compañía Euskalduna, siempre que aceptaran el precio que se fijaba en la propuesta y las condiciones que conjuntamente redactaran las dos Asesorías Jurídicas para mayor garantía de CAMPSA, y en cuanto al tercer buque, que quedara en estudio su adjudicación, solicitando de Astilleros Echevarrieta ofreciera garantías

jurídicas y financieras que habrían de estimarse suficientes por CAMPSA en relación con el cumplimiento del Contrato.

Con fecha 6 de mayo de 1936, la Delegación del Gobierno trasladó a la Compañía la Orden Ministerial de Hacienda de la misma fecha adjudicando la construcción de un buque tanque a cada uno de los Astilleros, Unión Naval de Levante y Compañía Euskalduna, al precio de 16.750.000 pesetas, cada uno, debiendo quedar en suspenso la adjudicación del tercer buque mientras los Astilleros Echevarrieta no ofrecieran las garantías periódicas y financieras, que se estimaban pertinentes, para garantizar plenamente los intereses de la Renta.

Después de varias cartas cruzadas entre la Dirección y los Astilleros Echevarrieta, con fecha 13 de mayo de 1936 proponía la Dirección rechazar la oferta y garantías ofrecidas por dicho Astillero y adjudicar el tercer buque a la Sociedad Española de Construcción Naval, en idénticas condiciones a los contratados ya con Euskalduna y Unión Naval de Levante, que aceptaron el precio fijado por CAMPSA y firmaron los Contratos respectivos con fecha 8 de mayo de 1936.

El Contrato definitivo con la Sociedad Española de Construcción Naval para el tercer buque fue firmado con fecha 25 de mayo de 1936.

El 18 de julio de 1936 comenzó la guerra civil española y se demoró enormemente la construcción de estos buques, a los que se denominó posteriormente con los nombres de «José Calvo Sotelo», «Campeón» y «Campana», construidos respectivamente en los Astilleros de Euskalduna, Unión Naval de Levante y la Sociedad Española de Construcción Naval de Matagorda.

A partir de esta época podrá observarse que en los buques de nueva construcción se ha seguido siempre la norma de que sus nombres comiencen por CAMP, iniciales de Compañía Administradora Monopolio Petróleos, y únicamente se ha hecho la excepción en el buque «José Calvo Sotelo», en recuerdo del fundador del Monopolio. Para la elección de la continuación del nombre se han tenido en cuenta colores, ríos, comarcas, heráldica, etc.

Durante el período de la guerra civil en la Zona republicana, al buque tanque «José Calvo Sotelo» lo denominaron «Konsomol», en recuerdo de un buque ruso que traía armas para dicha Zona y que fue hundido por los nacionales, abriéndose una suscripción popular en la misma para poder continuar su construcción. Los donantes fueron tan escasos que la suscripción no tuvo éxito. Incluso al terminar la guerra civil, las dificultades de todo orden originadas por la destrucción de la mayor parte de las factorías, dieron lugar a una enorme escasez de material, por lo que el buque tanque «José Calvo Sotelo» no pudo botarse hasta septiembre de 1941.

El 13 de agosto del mismo año, el Consejo de Administración de CAMPSA tomó el acuerdo de repetir la serie de los tres buques citados y por Orden Ministerial de Hacienda de fecha 27 del mismo mes, se aprobó dicha propuesta indicándose que por CAMPSA y con la mayor celeridad posible se conviniere el precio y condiciones con los constructores nacionales.

Las propuestas recibidas fueron las siguientes:

	Precios — Pesetas
Sociedad Española de Construcción Naval...	31.350.000
Unión Naval de Levante.....	31.360.000
Compañía Euskalduna.....	31.550.000



Buque tanque «José Calvo Sotelo», de 10.800 t. p. m., puesto en servicio en 1943.

En este precio no van incluidos los impuestos de todo orden, ni la inspección de la Casa Isherwood, haciendo Euskalduna la salvedad de que en el caso de que experimentasen alza los jornales, materiales, cargas sociales o impuestos en virtud de disposiciones oficiales, el precio cotizado sería automáticamente sometido a revisión, siguiendo el sistema previsto en la cláusula 18 del Contrato.

El Departamento consideró que los precios ofertados por los Astilleros se ajustaban a la realidad, teniendo en cuenta que la Compañía Española de Petróleos hacía cuatro semanas había firmado un contrato con la Unión Naval de Levante para la construcción de un buque gemelo a los nuestros, sobre la base del mismo contrato, por el indicado precio de 31.360.000 pesetas y la Constructora Naval estaba a punto de firmar con Portugal la construcción de otro buque gemelo por el mismo precio.

Por otra parte, ni la Constructora Naval ni la Compañía Euskalduna incluían en sus ofertas el importe de la inspección de Isherwood por considerarlo innecesario, pero el Departamento Marítimo señalaba que poderosas Compañías navieras de buques tanque con Flota mucho más importante que la nuestra, utilizaban siempre la inspección de Isherwood, ya que ésta se llevaba a cabo por personal técnico especializado con muchos años de experiencia, que aparte de controlar la construcción en todos sus detalles servía de garantía para la buena ejecución del trabajo, colaborando constantemente con los Astilleros en una infinidad de pequeños problemas que en la práctica se presentaban al desarrollar en el Taller los planos de construcción que la Casa Isherwood confeccionaba.

El coste de esta inspección resultaba insignificante en comparación con el precio del buque y con las ventajas que su empleo reportaba, y como por otra parte los primeros meses no se precisaba dicha inspección, quedaba reducida la misma para nuestro caso, a unos veinte meses de duración, que al precio de 200 libras mensuales, suponía un total de 4.000 libras, y al cambio en ese momento representaban unas 150.000 pesetas, cantidad que aún podría reducirse, pues como al mismo tiempo debían construirse en el mismo Astillero buques para CEPSA, que utilizaría la inspección, no sería difícil el obtener una rebaja de Isherwood sobre sus tarifas.

Con fecha 10 de octubre de 1941, la Dirección de CAMPSA indicaba que para llevar a cabo el acuerdo de su Consejo de Administración, tomado el 22 de septiembre, respecto a la construcción de los tres nuevos buques, había sostenido diversas reuniones con los representantes de los Astilleros constructores, pudiendo obtener que las dos proposiciones más elevadas, se redujeran al precio de la menor oferta recibida, es decir, 31.360.000 pesetas por unidad, y teniendo en cuenta que el volumen de obra que cada uno tenía en ese momento y que las condiciones de trabajo en que cada Astillero funcionaba eran diferentes, los plazos de construcción serían los siguientes:

	Meses
Compañía Euskalduna.....	20
Sociedad Española de Construcción Naval...	26
Unión Naval de Levante.....	26

En el modelo del contrato se destacaba entre otras cosas lo siguiente: «los motores de propulsión se construirían en España con licencia de la Casa Burmeister & Wain de Copenhague y capaces de desarrollar cada uno, en el banco y sin sobrecarga, una potencia de 1.800 BHP a 120 r. p. m., serían de cuatro tiempos, simple efecto, con crucetas, seis cilindros, inyección sólida, directamente reversibles, cerrados y con engrase a presión.»

«El plazo de pago se efectuaría de la siguiente forma:

- 1.º Plazo. 10 % del total a la firma del contrato.
- 2.º Plazo. 15 % cuando exista, a juicio de CAMPSA, un mínimo de 1.500 toneladas de material con destino al buque en los talleres del constructor.

- 3.º Plazo. 10 % a la colocación de los armazones correspondientes al cajón central del buque, constituido por los dos mamparos longitudinales y los transversales situados entre ambos, relativos a los tanques de carga; o bien cuando existan en el taller del constructor 1.500 toneladas de material trabajado con destino al buque.
- 4.º Plazo. 15 % al terminar la colocación de los armazones (bulárcamas, mamparos transversales fuera de los longitudinales y cuadernas de proa y popa).
- 5.º Plazo. 20 % al terminar el enchapado del casco.
- 6.º Plazo. 10 % al tener probados los tanques de carga.
- 7.º Plazo. 5 % después de la botadura.
- 8.º Plazo. 15 % después de la entrega.

Las penalidades por demoras en la entrega del buque, con arreglo al plazo fijado, consistirían en el 1 ‰, por cada semana de retraso.

La fianza que se prestaría en el acto de la firma del contrato sería de 500.000 pesetas en efectivo, metálico, en valores del Estado, en acciones de CAMPSA o en garantías bancarias a satisfacción del comprador.

El precio estipulado sería revisable si el importe unitario de los jornales variase durante la construcción del buque, respecto a los mismos tipos unitarios, fijados en la fecha de la firma del contrato, como consecuencia de disposiciones emanadas de Organismos Oficiales competentes.»

La Delegación del Gobierno, con fecha 20 de octubre, trasladó a CAMPSA la Orden Ministerial de Hacienda de fecha 16 del mismo mes, que decía lo siguiente:

«Visto el escrito de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, número 1.948 de 11 del corriente, así como el expediente adjunto, este Ministerio, considerando la importancia que tanto para la economía nacional como para los intereses de la Renta representa en la actualidad la construcción de buques tanque, teniendo en cuenta la propuesta de la Compañía, el informe de la Dirección General de lo Contencioso y el parecer de esa Delegación del Gobierno, ha resuelto: 1.º Autorizar expresamente a CAMPSA para construir tres nuevos buques gemelos del «José Calvo Sotelo», adjudicando uno a la Sociedad Española de Construcción Naval, otro a Euskalduna Construcción y Reparación de Buques y un tercero a Unión Naval de Levante, para ser construidos por el precio de 31.360.000 pesetas (treinta y un millones trescientas sesenta mil pesetas), cada uno. 2.º Aprobar la proforma de contrato que figura en el expediente con la única salvedad de que la cláusula 19.ª quedará redactada como sigue: "El precio estipulado en la cláusula 6.ª será revisado si el importe unitario de los jornales o materiales variase directa o indirectamente durante la construcción del buque, respecto a los mismos tipos unitarios vigentes en la fecha de la firma de este contrato, como consecuencia de disposiciones emanadas de Organismos Oficiales competentes. Toda discrepancia que pudiera surgir en la interpretación del párrafo anterior, será solventada de común acuerdo entre los Astilleros constructores y el comprador y de no existir aquél quedará sometido al Presidente de la Sala 3.ª del Tribunal Supremo de Justicia que dirimirá la discordia sin sujetarse a los trámites de las leyes procesales y oyendo en todo caso a ambas partes contratantes y al Director General de Comunicaciones Marítimas." 3.º Conceder un crédito de 94.080.000 pesetas (noventa y cuatro millones ochenta mil pesetas), para este fin con cargo a la liquidación final de la Renta, previas las amortizaciones que correspondan.»

Esta serie de seis buques petroleros que llamamos tipo «Calvo Sotelo» fue entrando paulatinamente en servicio en los siguientes años: «José Calvo Sotelo», en 1943; «Campeón» y «Campante», en 1945; «Campiz», en 1950; «Campamento», en 1951, y «Campanil», en 1953.

Debido a las dificultades para la obtención de materiales que retrasó las entregas de los buques y con arreglo a la cláusula del contrato de construcción que autorizaba la revisión de precios por aumentos en jornales y materiales aprobados oficialmente, el precio final de estos buques fue el siguiente:

	Pesetas
José Calvo Sotelo.....	27.086.001,83
Campeón.....	33.268.577,84
Campante.....	33.967.748,60
Campiz.....	60.467.210,32
Campamento.....	64.599.862,39
Campanil.....	86.367.328,71

Las características de los buques tipo «Calvo Sotelo» son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares.....	140,20 m
Manga máxima.....	18,93 m
Eslora máxima.....	148,47 m
Puntal de construcción.....	10,44 m
Calado en carga (verano).....	8,30 m
Desplazamiento en carga.....	16.320,— t
Calado medio en lastre.....	4,19 m
Desplazamiento en lastre.....	7.228,— t
Peso muerto.....	10.680,— t
Velocidad en carga.....	13,2 nudos

Ante los dilatados plazos de entrega de los buques y el aumento en el consumo de productos petrolíferos, el Departamento Marítimo, preocupado por la situación creada, inició un nuevo estudio de ampliación de la Flota, entregando un informe emitido en 25 de febrero de 1947, teniendo en cuenta una previsión de consumo para 1950 de 1.800.000 t y que la carga de los productos se continuará realizando en los puertos de América habituales en aquella época, y que la quinta parte de los productos importados procedían de CEPASA



El buque tanque «Campiz» zarpando de Curaçao.

(Canarias). Llegaba el Departamento a la conclusión de que sería preciso la construcción de 100.000 t en buques tanque, y teniendo en cuenta que los buques tanque tipo «Calvo Sotelo» no podrían descargar en algunas de nuestras factorías por falta de calado en los muelles terminales, fijaba como más conveniente construir cinco buques de 10.000 t y seis de 8.000 t; dada la lentitud de entrega de los Astilleros nacionales proponía el encargar su construcción en el extranjero o adquirir buques ya terminados.

El Consejo de CAMPSA, previos informes del Asesor Naval y de la Ponencia Marítima, propuso y así se aprobó por Orden Ministerial de Hacienda de 27 de noviembre de 1947: 1.º Aprobar se realizaran urgentemente las gestiones necesarias para la adquisición a la Empresa Nacional «Elcano», del buque tanque «Aruba», en construcción. 2.º Continuar el desarrollo del plan general de reposición de la Flota, consiguiendo dos o tres barcos de unas 2.000 t y 12 nudos, en servicio, con propulsión Diesel, de características apropiadas para las arribadas a puertos secundarios, a cuyo fin el Departamento Marítimo debía formular los proyectos de construcción de dichos buques con vista a la urgente celebración de los concursos correspondientes.



Botadura del «Calvo Sotelo».

Por causas ajenas a la Compañía, el buque tanque «Aruba» no se entregó a CAMPSA, sino que pasó a prestar servicio a una Compañía mejicana.

Como posteriormente al estudio citado iniciaron los buques del Monopolio sus viajes al Golfo Pérsico y al Oriente Medio, el Departamento Marítimo informó nuevamente en junio de 1950, teniendo en cuenta los consumos reales de los tres últimos años, que fueron los siguientes:

	Toneladas
1947.....	1.206.000
1948.....	1.113.200
1949.....	1.454.469



Botadura del «Calvo Sotelo».

Las cantidades transportadas por nuestros buques en los mismos años fueron las siguientes:

	Toneladas
1947.....	793.927
1948.....	812.557
1949.....	830.888

Según el origen de procedencia de estos productos en los dos últimos años podían establecerse los siguientes porcentajes:

	1948 — %	1949 — %
América.....	46	50
Golfo Pérsico.....	33	16,5
Tenerife.....	21	33,5

En 1950 entró en servicio la Refinería de Escombreras (Cartagena), siendo el «Campechano» el primer buque del Monopolio que inició la carga en dicho puerto, siguiendo a continuación otros buques y siendo las cantidades embarcadas hasta el 31 de mayo de dicho año las siguientes:

	Toneladas
Fuel-oil.....	27.386
Gas-oil.....	22.048
Gasolina.....	19.426
Petroleo.....	3.575
<b>Total.....</b>	<b>72.435</b>

Ante la posibilidad de que los buques del Monopolio realizaran el transporte de crudo y que la producción de la Refinería de Escombreras aumentase en meses sucesivos en forma considerable, estimó el Departamento Marítimo que habría que tenerse en cuenta la modalidad de proyectar un tipo de buque de la mayor capacidad posible y a título informativo señalaba que en abril de ese mismo año, se había botado en Inglaterra el primero de una serie de seis petroleros de 28.000 t, con propulsión a turbina capaz de imprimir una velocidad de 16 nudos.

Esto, que en aquellos momentos constituía un «record», contrasta con los nuevos buques gigantes que han alcanzado las 550.000 T. P. M. en el b/t. «Batillus» perteneciente a la Sociedad Marítima Shell. Sin embargo, la tendencia actual para el transporte de crudos es construir buques de tonelajes comprendidos entre las 150.000 a 200.000 t.

Teniendo en cuenta la limitación que en aquella fecha tenían los grandes Astilleros, informaba el Departamento Marítimo que si se construyesen dos barcos de un tonelaje de 14/16.000 t, con una velocidad de 14/16 nudos, solamente tendría CAMPSA una Flota capaz para el transporte de un número de toneladas del orden de lo que se consumió en España en esos años anteriores, por lo que si había que prever un consumo de unos dos millones año, la ampliación de la Flota debía ser mucho mayor, sobre todo teniendo en cuenta que se contaba con una serie de barcos cuyo estado de vejez obligaba a pensar en su sustitución y, por otra parte, las reparaciones inmovilizaban casi de manera continua dos o tres buques.

La Dirección ordenó al Departamento se pusiese en relación con la Empresa Nacional «Elcano» para informarse respecto a los nuevos petroleros que tenían el proyecto de construir, sacando en conclusión que tenía en trámite la construcción de dos petroleros cuyo proyecto databa de varios años y los motores estaban

contratados con Burmeister & Wain desde abril de 1949, proponiéndose importar material siderúrgico para la construcción de los cascos.

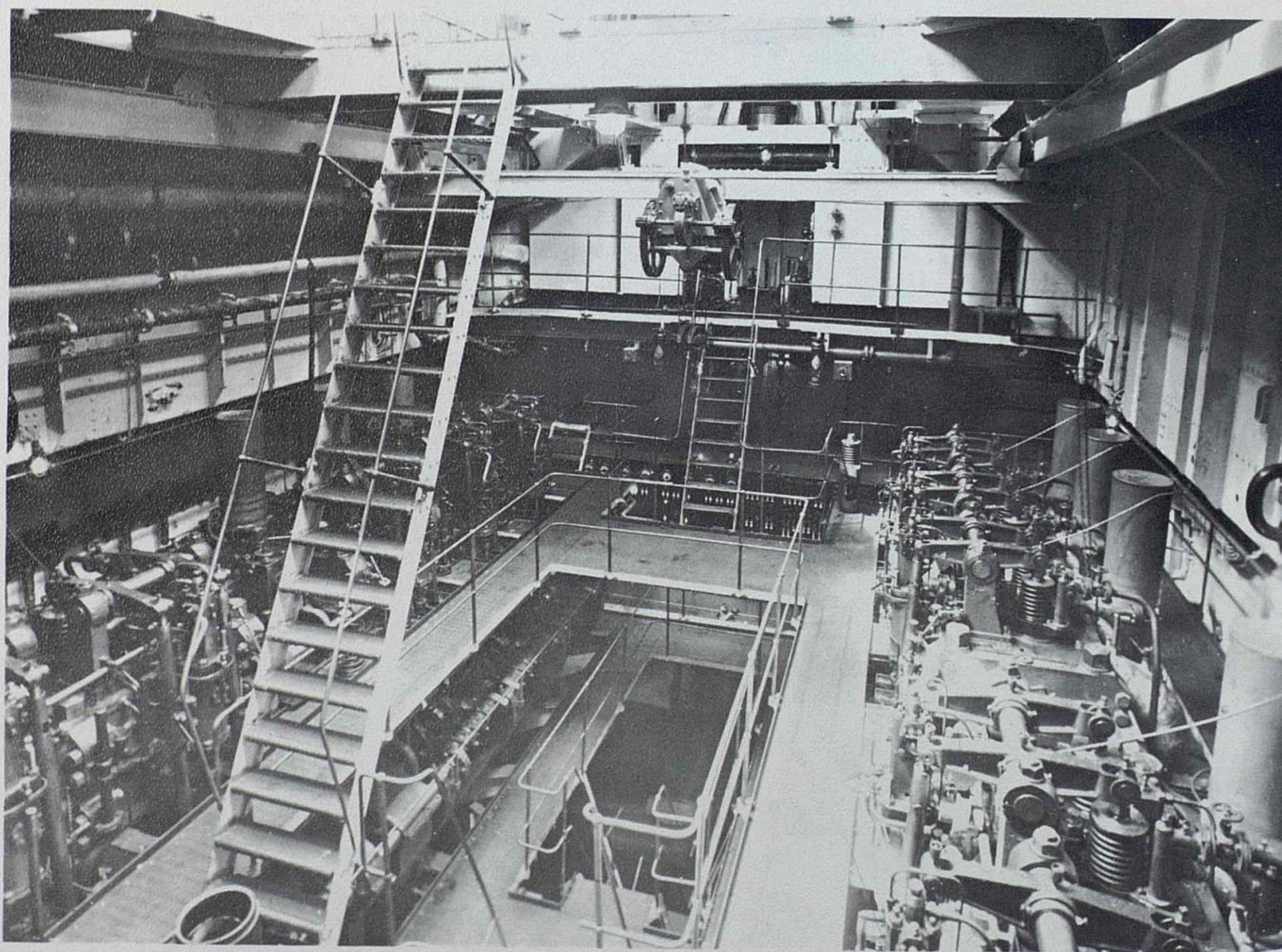
Se observó que su tonelaje resultaba unas 2.000 t inferior al previsto como más idóneos para CAMPSA, y un andar de 15/17 nudos contra 14 nudos para los nuestros, juzgada por nuestro Asesor Naval como la más conveniente.

Después de estudiadas todas las propuestas de «Elcano», se llegó a la conclusión de que CAMPSA debía desarrollar su propio programa de ampliación, ya que resultaba antieconómico su mediación.

La Ponencia Marítima del Consejo de Administración, con fecha 13 de junio de 1951, propuso que por imperio activo de la Ley, por conveniencia de la Renta y por la costumbre seguida desde la fundación del Monopolio, se acordara continuar con la política de contratar directamente con Astilleros españoles la construcción de sus buques y que se trajera al seno del Consejo lo más pronto posible las Bases del Concurso de construcción de los dos buques tanques de 14/16.000 T. P. M., agradeciendo a la Empresa «Elcano» su ofrecimiento, haciéndoles saber que estaríamos dispuestos a adquirir en precio y condiciones convenientes los motores y material apropiado aprovechable del buque tipo «G» cuya construcción tenían contratada.

El Departamento Marítimo propuso el 30 de junio se nombrara una Comisión en la que formara parte un Ingeniero de la Delegación del Gobierno, que en unión del Segundo Jefe del Departamento y el Ingeniero Naval, se pondrían en contacto con los Astilleros y constructores de motores nacionales para conocer sus puntos de vista en relación con el proyecto de las nuevas unidades y seguidamente se trasladasen al extranjero para escoger el proyecto del tipo de buque más adecuado.

El 11 de julio de 1951, la Ponencia Marítima expone que consideraba de toda urgencia la apertura del Concurso de su construcción entre los grandes Astilleros españoles y como todos los buques que se habían construido para CAMPSA habían sido proyectados e inspeccionados por la Casa Isherwood de Londres con



Cámara de motores del «Campiz».

satisfactorio resultado, se debía solicitar de la misma el envío urgente del proyecto de buque tanque, cuyas características debieran ser unas 15.000 T. P. M.; calado máximo, 29 pies; velocidad máxima, 15 nudos, faltando por determinar la clase de propulsión, que pudiera ser Diesel o de turbinas y fuel-oil, para lo cual se pediría consejo a dicha Casa y después de oírla y escuchar el parecer del Asesor Técnico y del Jefe del Departamento, quedaría el Director General facultado para determinar la clase de propulsión y con arreglo a ello formalizar el proyecto de construcción.

Con fecha 22 de agosto, el Departamento Marítimo informó de las gestiones realizadas, habiendo recibido con esa misma fecha un telegrama del Ingeniero Naval de CAMPSA, desde Londres, en el que decía: «Anteproyecto buques muy atrasado, Isherwood estudiaba dos proyectos. Mando parar el de turbinas. Primer tanteo, características: eslora, 152,5; manga, 19,8; calado, 8,85; peso muerto, 14.750; velocidad, 14 nudos; un motor Burmeister & Wain ocho cilindros, 6.750 caballos, dos tiempos. Urgen mandar a Isherwood relación comercial perfiles y planchas Altos Hornos.»

El 27 de septiembre, el Consejo de Administración de CAMPSA autoriza se aprueben las Bases del Concurso y el anuncio del mismo cuando lleguen los datos que faltan sobre especificación del caso y maquinaria, plano de cuaderna maestra y reparto de pesos. El importe de los trabajos encargados a Isherwood ascendió a 6.500 libras, autorizándose el pago por Orden Ministerial del 30 de octubre de 1951.

El 3 de noviembre de 1951, una vez recibidos los datos que faltaban por enviar de Isherwood, se remitieron a la Delegación del Gobierno, quien sometió a informe de lo Contencioso el pliego de condiciones de Concurso. Este Organismo, el 11 de febrero de 1952, informó no tenía ningún reparo que oponer, salvo el que debiera corregirse la cláusula 17.ª del modelo de Contrato, a fin de amoldarla a lo que dispone el número 2.º del artículo 59 del Reglamento de los Impuestos de Derechos Reales y sobre transmisión de bienes, ampliándose la cláusula 8.ª incluyendo en los casos de demora el retraso en el acopio de material y elementos destinados a la construcción del buque o en la realización de los trabajos de construcción de la nave, o cualquier otra imputable al constructor y fijando la cuantía de las penalidades.

El Departamento encontró dificultades en aunar lo que se disponía en la cláusula 13.ª del pliego de Bases, con la modificación de la cláusula 8.ª, en lo que se refiere a la cuantía de las penalidades, lo que dio origen a nuevos retrasos hasta que las Asesorías Jurídicas de CAMPSA y de la Delegación pudieron redactar las modificaciones a introducir de forma satisfactoria.

Por Orden Ministerial de Hacienda del 3 de junio de 1952, se aprobó la propuesta de autorización para celebrar un concurso para la construcción de dos nuevos buques de 15.000 T. P. M., debiendo ajustarse a las Bases y proforma del contrato, de acuerdo con el informe emitido por la Dirección General de lo Contencioso.

Cumplidos todos los requisitos del Concurso, en fecha 1 de agosto de 1952 fueron abiertos los cuatro pliegos presentados al mismo, cuyas ofertas pueden resumirse en la siguiente forma:

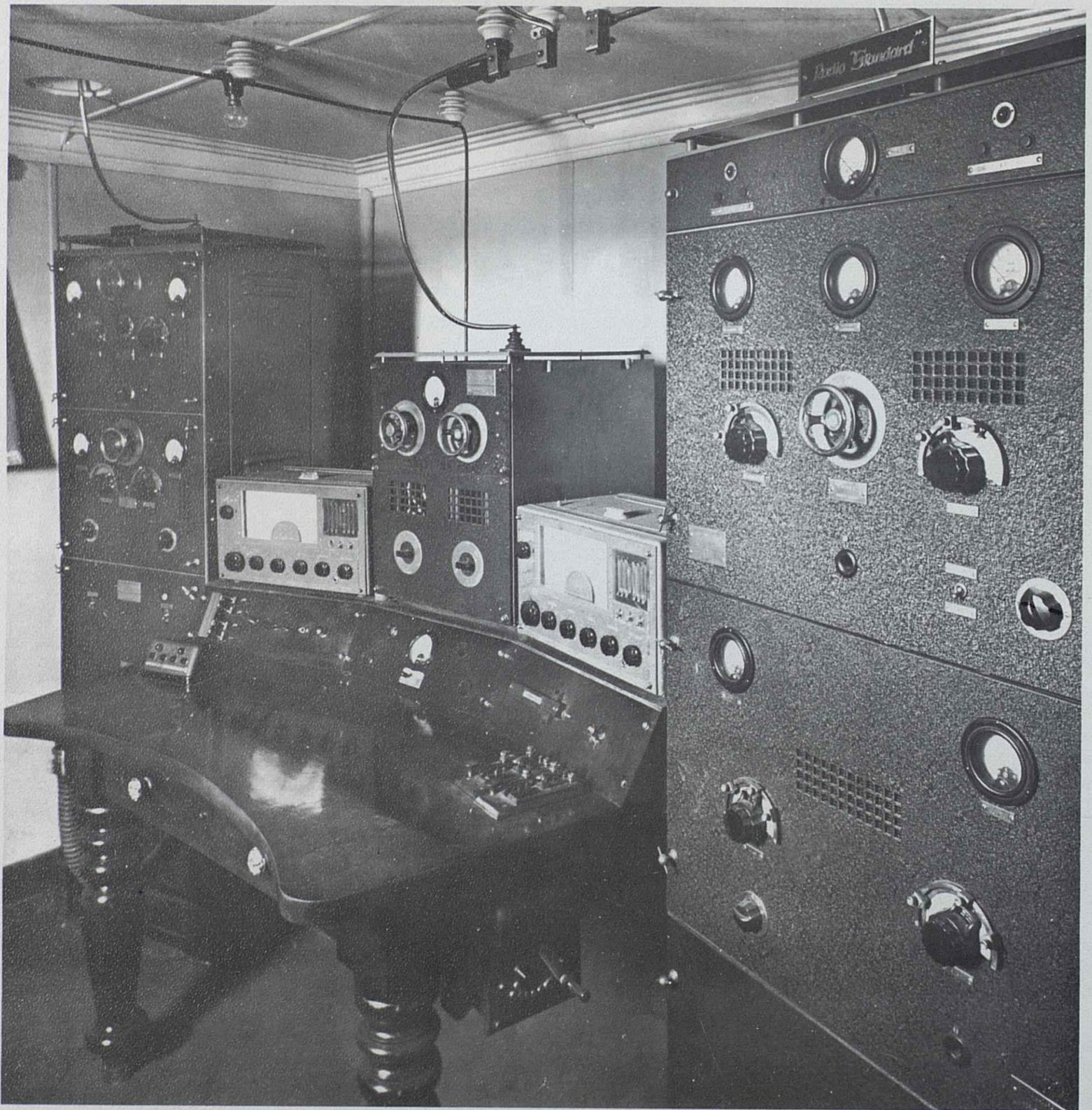
#### **Sociedad Española de Construcción Naval:**

	Pesetas
Un solo buque.....	151.453.332
Adjudicándoles los dos, cada unidad.....	146.909.733

Con motores Burmeister & Wain, tipo 874-VTF-140 ó 160. Plazos de entrega: cinco años para el primer buque y seis para el segundo.

**Unión Naval de Levante:**

	Pesetas
a) Un solo buque.....	135.888.480
Adjudicándoles dos buques, cada unidad.....	132.409.432
Ambos con motores Sulzer.	
b) Un solo buque.....	139.980.520
Adjudicándoles los dos buques, cada unidad...	136.435.941
Con motores Burmeister, 874-VTF-160.	
c) Un solo buque.....	139.180.520
Adjudicándoles los dos buques, cada unidad...	135.645.941
Con motores Burmeister, 874-VTF-140.	



**Cabina de telegrafía del «Campiz».**

El plazo de construcción sería de treinta y cuatro meses para el primer buque y de cuarenta para el segundo.

La penalidad vendría determinada por la fórmula

$$P = M \times n \left( 1 + \frac{n-1}{20} \right),$$

siendo P = importe penalidades; n = número de meses de retraso, y M = 50.000 pesetas. Todo ello para el caso de no incluir en los plazos previstos el material siderúrgico con carácter «preferente».

Asimismo, admitía penalidades para el plazo señalado para la entrega de los buques, dando a M el valor de 20.000 pesetas.

#### Astilleros de Cádiz, S. A.

	Pesetas
Un solo buque.....	124.821.895
Adjudicándoles dos, cada unidad.....	122.374.407
No especificaba marca ni tipo de motores	

El plazo sería de cincuenta meses para el primero y de setenta y dos para el segundo.

No estaban incluidos en el precio las Primas a la Construcción Naval, incumpléndose lo dispuesto en la cláusula 11.ª de las Bases del Concurso. No admitía compromiso de fecha para el acopio de materiales de acero, incumpliendo lo dispuesto en la cláusula 13.ª

Para la penalidad señalaban en la fórmula 55.000 pesetas como valor de M, con un máximo a pagar de 1.023.000 pesetas, que correspondía a doce meses de demora.

#### Sulzer Hermanos, S. A.:

Esta cuarta proposición se refería únicamente al suministro de motores, por lo que no se toma en consideración.

\* \* \*

Del estudio de estas ofertas el Departamento Marítimo, con fecha 30 de agosto de 1952, propuso la adjudicación del Concurso a favor de Unión Naval de Levante de los dos buques con motor Burmeister al precio de 136.435.945 pesetas unidad.

Como puede apreciarse, las dificultades que se fueron presentando para llevar a cabo la construcción de estos buques, fueron enormes y se acrecentaron cuando, a la vista de la anterior propuesta, la Dirección de CAMPSA informó el 7 de octubre de 1952 al Consejo, que dado el tiempo transcurrido desde que se inició esta ampliación de la Flota habían variado de tal forma las circunstancias, que estimaba que estos buques no resultaban los más adecuados y convenientes para el Monopolio.

El Consejo, en la sesión del 21 de octubre de 1952, acordó solicitar nuevos informes del Departamento Marítimo y Comercial y, posteriormente, en la sesión del 12 de noviembre de 1952 del Departamento de Distribución, dejando el expediente sobre la mesa hasta el próximo Consejo.

En la sesión del Consejo de CAMPSA, celebrada el 26 de noviembre de 1952, se acordó la anulación del Concurso de construcción de los buques de 15.000 t, proponiendo en su lugar se construyeran dos barcos de 8.000 t, cuyo proyecto debía proceder a estudiar seguidamente el Departamento Marítimo, así como también la documentación complementaria para la celebración, en su día, del oportuno Concurso.

El 18 de marzo de 1953, la Delegación del Gobierno trasladó a la Compañía la Orden Ministerial de Hacienda de fecha 17 del mismo mes, cuya parte dispositiva dice lo siguiente: «Teniendo en cuenta los trabajos ya realizados por la Compañía para llevar a cabo la construcción de los buques de 15.000 toneladas, la utilidad de los mismos por lo menos en tres puertos principales españoles, el tiempo que se precisa para hacer un nuevo estudio de otro tipo de barcos y la posibilidad de no disponer de gradas en un período excesivo, ha resuelto, que con arreglo a los pliegos presentados en el citado Concurso, se haga urgentemente una propuesta de adjudicación, para que sean construidos dos buques tanque de 15.000 toneladas por el Astillero cuya oferta sea más ventajosa para los intereses de la Renta, quedando en libertad la Compañía para el estudio de las características de los nuevos buques de 8.000 toneladas, a que aludió la propuesta del Consejo de Administración.»

De acuerdo con lo anterior, el Departamento Marítimo con fecha 6 de abril de 1953 propuso de nuevo la adjudicación a Unión Naval de Levante para la construcción de los dos buques al precio de 136.435.945 pesetas unidad.

El Consejo de Administración de la Compañía, en la sesión del 15 de julio de 1953, oído el informe del señor Director sobre las conversaciones sostenidas en cuanto a la conveniencia de sustituir la construcción de dos buques tanque de 15.000 t, por cuatro de 8.000 t, acordó someter la cuestión al Ministerio de Hacienda sin pérdida de tiempo, y caso de ser aprobado se consultase con Isherwood respecto a la modernización de estos cuatro buques en relación con los existentes de igual tonelaje, procurando conservar la unificación de recambios.

Con fecha 10 de agosto de 1953, el Excmo. Sr. Ministro de Hacienda firmó la siguiente Orden Ministerial:

«Visto el escrito número 1.636 de julio actual, en el que CAMPSA comunica que su Consejo de Administración acordó someter a la consideración de la Superioridad la sustitución de la construcción de los dos buques petroleros de 15.000 toneladas, por cuatro unidades de 8.000 toneladas; este Ministerio, de conformidad con dicha petición, ha tenido a bien autorizar la sustitución de dos buques tanque de 15.000 toneladas y autorizar un nuevo Concurso para la construcción de cuatro buques modernos de 8.000 toneladas, a cuyo fin la Compañía realizará urgentemente el estudio de las características de dichos buques, evitando todo lo que suponga demora en su realización y tomando como Bases del Concurso las que se utilizaron en el anterior, que fueron informadas por la Dirección General de lo Contencioso.»

A la vista de lo que antecede, el Departamento Marítimo se puso en contacto con la Casa Isherwood y con fecha 20 de octubre del mismo año, propuso encargar el proyecto de los nuevos buques a dicha Casa, aceptando la sugerencia de que se trasladaran a Londres técnicos de CAMPSA y de la Delegación del Gobierno, para activar la resolución de este asunto.

Esta propuesta fue aprobada por la Compañía y la Delegación del Gobierno, refrendada por Orden Ministerial del 12 de diciembre de 1953.

Finalmente, en el Consejo de Administración celebrado el 10 de marzo se acordó solicitar autorización para celebrar el Concurso de construcción de los nuevos buques petroleros de 8.000 T. P. M., lo que fue aprobado por Orden Ministerial de Hacienda de fecha 16 de marzo de 1954.

El resumen de las ofertas presentadas a este Concurso figura en el cuadro núm. 4.

CUADRO NUM. 4

RESUMEN DE LAS OFERTAS PRESENTADAS AL CONCURSO CONVOCADO EN 1954

	Precios unitarios — Pesetas	Plazo — Meses
<b>Astilleros y Talleres del Noroeste:</b>		
Para un barco.....	130.436.942	30
Para dos barcos.....	129.784.758	36
Para tres barcos.....	129.132.573	42
Para cuatro barcos.....	128.480.389	48
<b>Astilleros de Cádiz, S. A.:</b>		
Para un barco.....	124.571.804	36
Para dos barcos.....	122.080.368	44
Para tres barcos.....	121.457.509	52
Para cuatro barcos.....	120.834.650	60
<b>Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques:</b>		
Para un barco.....	127.123.892	29
Para dos barcos.....	127.123.892	29
Para tres barcos.....	127.123.892	39
Para cuatro barcos.....	125.217.034	39
<b>Unión Naval de Levante y Sociedad Española de Construcción Naval:</b>		
Para cuatro buques, cada unidad.....	109.929.600	22, 26, 30 y 34

Se adjudicó el Concurso a la propuesta de Unión Naval de Levante y Sociedad Española de Construcción Naval, por orden Ministerial del 18 de mayo de 1954.

Dos de estos buques se construyeron en Bilbao y los otros dos en Valencia, entrando en servicio con los nombres y fecha que a continuación se indican:

NOMBRES	Año de entrada en servicio	Precio final después de la revisión — Pesetas
Campoverde.....	1958	140.288.535,57
Campoblanco.....	1958	149.374.755,84
Camponegro.....	1958	142.382.769,91
Campogris.....	1959	149.960.128,99

En enero de 1955 se consideró que utilizándose para el transporte de lubricantes los buques tanque «Campilo» y «Campestre» y estando en muy mal estado este último, de 3.800 T. P. M., sería conveniente sustituirlo por otro de tamaño similar al primero, de 4/5.000 T. P. M., para lo cual se puso el Departamento en contacto con las Casas Isherwood y Burmeister con el fin de conocer si disponían de algún proyecto que se ajustara a nuestras necesidades, contestando negativamente el primero y el segundo indicó tenían en construcción un petrolero de 4.800 T. P. M. que coincidía con lo interesado.

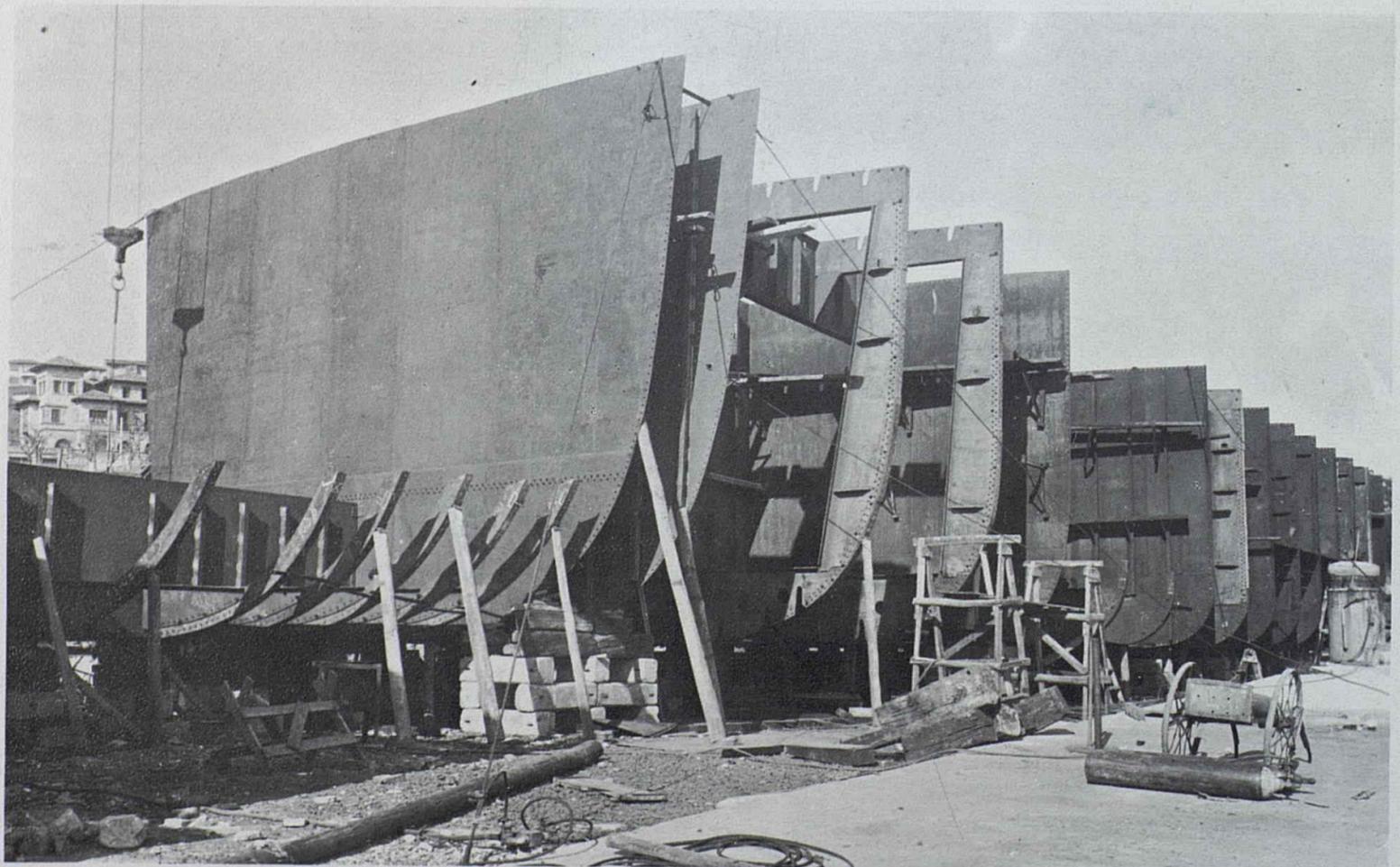
Se autorizó por Orden Ministerial del 30 de mayo de 1955 el desplazamiento a Copenhague de un Ingeniero de la Compañía y otro del Estado, para concretar las características del nuevo buque y contratar el proyecto del buque de 5.000 T. P. M.

Una vez resueltas todas las gestiones se autorizó por Orden Ministerial del 31 de enero de 1956 el Concurso para la construcción de dos petroleros de 5.000 T. P. M.

El 1 de marzo de 1956 tuvo lugar la apertura de pliegos, siendo las ofertas presentadas las siguientes:

	Precios unitarios — Pesetas	Plazo — Meses
<b>Astilleros y Talleres del Noroeste:</b>		
Dos barcos.....	91.044.184	38 y 38
<b>Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques:</b>		
Dos barcos.....	93.150.383	80 y 88
<b>Unión Naval de Levante, S. A.:</b>		
Proposición A), dos barcos.....	91.892.000	28 y 33
Proposición B), dos barcos.....	88.892.000	43 y 49

Estudiadas las ofertas, propuso CAMPSA y así se aprobó por Orden Ministerial del 17 de marzo de 1956, la adjudicación a Unión Naval de Levante de la construcción de los dos petroleros de 5.000 T. P. M. por el precio de 91.892.000 pesetas, cada uno, solicitándose en su momento el crédito naval, que con arreglo a la nueva Ley se esperaba alcanzase un 80 %.



Buque tanque «Campoo» en construcción.

Los nombres, fecha de entrada en servicio y precio final de estos buques, después de la revisión autorizada, fueron los siguientes:

NOMBRES	Año de entrada en servicio	Precio final después de la revisión — Pesetas
Campollano.....	1960	114.480.828,07
Campoalegre.....	1960	113.598.375,01

El 28 de abril de 1956, la Delegación del Gobierno indicaba a la Compañía que con motivo del considerable aumento registrado en la importación de productos petrolíferos, principalmente en fuel-oil, lo que obligaba a fletar buques ajenos con un desembolso en divisas superior a los tres millones de dólares, debía estudiar con urgencia un plan de nuevas construcciones de buques tanque que absorbieran en lo posible el tonelaje que había de fletar.

Después de un minucioso estudio del Departamento, éste propuso y así lo aprobó la Dirección un plan de construcción de nuevas unidades, que puede resumirse como sigue:

- 2 buques de 18.500 T. P. M., gemelos a los de «Elcano».
- 4 buques de 15.000 T. P. M., proyecto Isherwood.
- 6 buques de 8.000 T. P. M., gemelos tipo Campoverde.
- 1 buque de 5.000 T. P. M., gemelos tipo Campollano.
- 2 buques de 2.000 T. P. M., gemelos tipo Camprovin.
- 3 buques de 1.000 T. P. M.
- 4 buques de 500 T. P. M.



ASTANO.

Como plan inmediato indicaba el Departamento, debiera anunciarse Concurso para los cuatro buques de 15.000, el de 5.000 y los dos de 2.000 T. P. M. y a principios de 1957 concursar el resto del programa.

Se estimó, por otra parte, que dada la situación en las construcciones navales, se podría hacer antes alguna gestión con la Naval y Unión Naval de Levante, por si les interesase construir los de 8.000 y 5.000 T. P. M. en condiciones similares a las que tenían en construcción y habían sido ya objeto de Concurso.

La Ponencia 5.<sup>a</sup> del Consejo de CAMPSA dio su conformidad al plan, indicando a su vez se hiciera un estudio de la posibilidad de construir un buque de 32.000 T. P. M. Esta propuesta fue aprobada por Orden Ministerial del 29 de octubre de 1956.

El 19 de diciembre de 1956 se aprobó por Orden Ministerial nueva propuesta de la Compañía autorizando a CAMPSA para concertar directamente la adquisición de seis buques tanque de 8.000 T. P. M. (tres con la Naval y tres con Unión Naval de Levante) y uno de 5.000 T. P. M. con este último Astillero, quedando exceptuada de las formalidades del Concurso.

Los nombres, entrada en servicio y coste final de cada uno de estos buques figuran a continuación, en el cuadro núm. 5, debiendo observarse que las dificultades para la obtención de material siderúrgico fueron enormes:

CUADRO NUM. 5

**BUQUES TANQUE CUYA ADQUISICION FUE AUTORIZADA EN 1956**

NOMBRES	T. P. M.	Año de entrada en servicio	Coste final — Pesetas
Campocerrado.....	8.000	1961	150.644.928,41
Campogules.....	8.000	1962	163.032.123,95
Camporraso.....	8.000	1962	161.240.578,59
Camporrojo.....	8.000	1963	163.454.333,72
Camporrubio.....	8.000	1963	162.441.320,60
Campoazul.....	8.000	1965	171.579.191,27
Camposeco.....	5.000	1960	113.185.624,90

El ritmo creciente en el consumo, la puesta en servicio de nuevas refinerías (Puertollano y Petroliber) y el que estas mismas y otros Armadores iban construyendo nuevos petroleros, hizo variar nuevamente los programas que CAMPSA tenía pendientes de desarrollar en cuanto a la ampliación de su Flota, teniendo, por otra parte, en cuenta los calados de los muelles de atraque de los buques, para que éstos tuvieran el tonelaje adecuado, sin olvidar la capacidad de almacenaje de nuestras factorías. Asimismo, había comenzado ya el plan de desguace de algunos buques, que por su estado de vejez, hacía antieconómica su conservación, con lo que disminuía el tonelaje efectivo de nuestra flota.

En un principio el Departamento consideró debía autorizarse la construcción de dos petroleros de 6.000 toneladas peso muerto, muy apropiados para el suministro de la Zona de Sevilla, y otros dos de 20.000 toneladas peso muerto para el transporte de fuel-oil.

Se invitó a diversos Astilleros para celebrar un Concurso restringido con un premio de 100.000 pesetas al Astillero que presentase el proyecto de un buque de 6.000 T. P. M. y que fuera aceptado, y en su caso la posibilidad de conceder un segundo premio de 50.000 pesetas, si otro proyecto lo mereciese.

Se presentaron seis Astilleros, destacando los proyectos presentados por Euskalduna y «Elcano». Considerándose que el correspondiente al primero presentaba mayores ventajas, por lo que se propuso el 11 de noviembre de 1965 adoptar como base del Concurso el proyecto presentado por Euskalduna y la concesión de los dos premios citados.

Esta propuesta y el correspondiente Concurso fue aprobada por Orden Ministerial de 24 de diciembre de 1965.

Asimismo, el 17 de noviembre de 1966 el Departamento Marítimo, teniendo en cuenta la puesta en servicio de las nuevas Térmicas de Santurce, Pasajes, Badalona, Huelva, Sevilla, etc., a las que había que suministrarlas de fuel-oil, propuso la construcción de dos nuevos buques de 30/35.000 t. p. m., en lugar de los de 20.000 t. p. m. que se había previsto anteriormente.

Para el concurso de los buques de 6.000 t. p. m., se recibieron seis ofertas, que se resumen en el cuadro núm. 6.

CUADRO NUM. 6  
OFERTAS PRESENTADAS AL CONCURSO CONVOCADO EN 1965

ASTILLEROS	Motor	Precio unitario — Pesetas	Plazo — Meses
Sociedad Española de Construcción Naval:....	Burmeister.....	134.400.000	16
	Gotaverken.....	134.400.000	16
Astano.....	Burmeister.....	157.460.800	24-26
	Gotaverken.....	153.264.160	24-26
Astilleros Cadagua.....	Burmeister.....	149.800.000	20-23
	Gotaverken.....	147.400.000	20-23
Empresa Nacional «Bazán».....	Burmeister.....	150.080.000	22-25
	Gotaverken.....	148.150.000	19-22
S. A. Juliana, Constructora Gijonesa.....	Burmeister.....	154.158.608	23-25
	Gotaverken.....	149.998.695	21-23
Astilleros de Cádiz.....	Burmeister.....	163.532.000	24-28
	Gotaverken.....	160.218.000	22-26

La construcción de los dos buques de 6.000 T. P. M. se adjudicó a la Sociedad Española de Construcción Naval por Orden Ministerial de 21 de febrero de 1966.

Los nombres, fechas de entrada en servicio y precio final, figuran a continuación:

NOMBRES	Año de entrada en servicio	Precio final — Pesetas
Campodarro .....	1967	141.885.392
Campogenil.....	1967	142.144.098

El Consejo de Administración de CAMPSA con fecha 30 de noviembre de 1966 aprobó la propuesta de construcción de dos buques de 35.000 t. p. m. y se autorizó el Concurso por Orden Ministerial de 20 de diciembre de 1966.

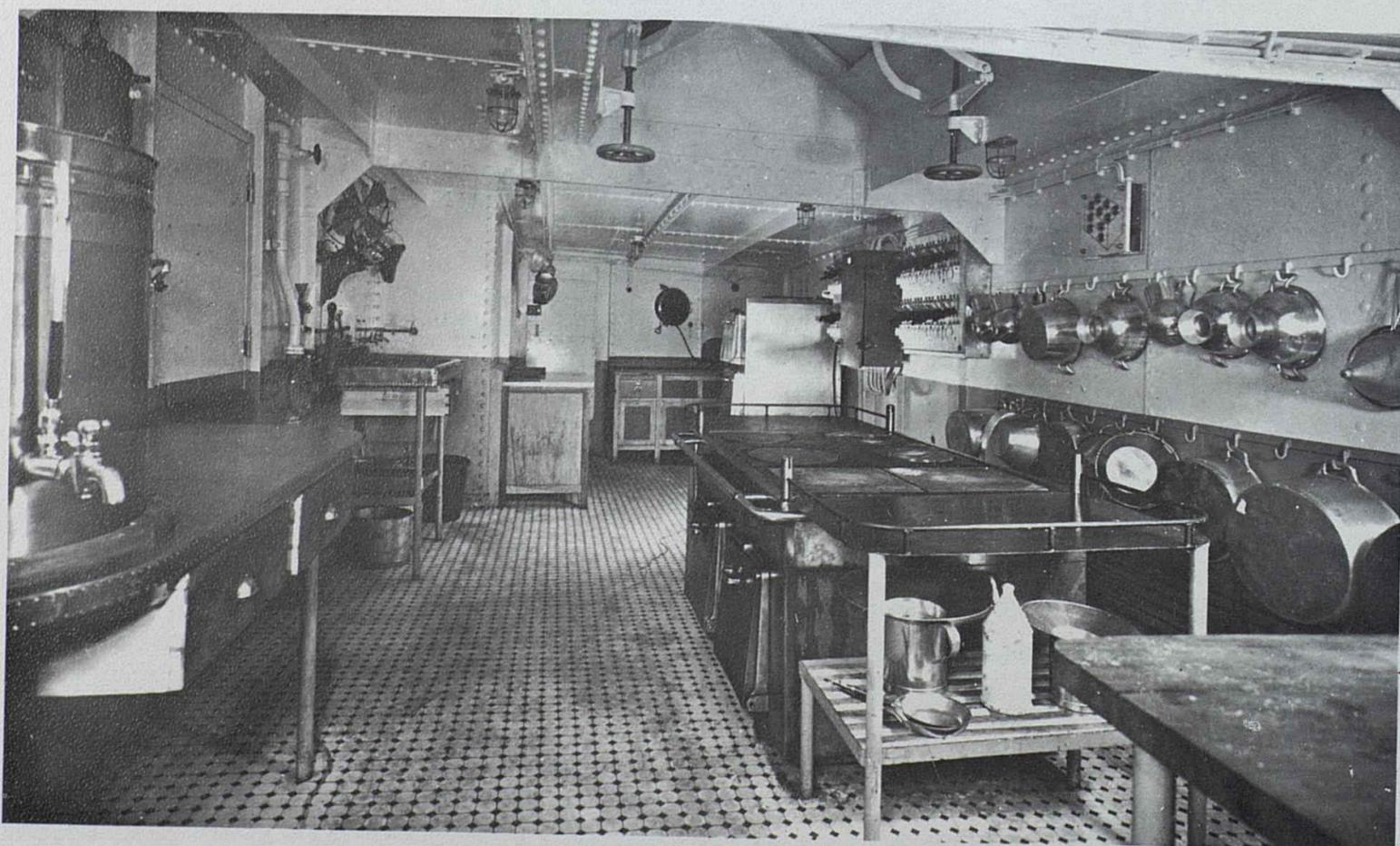
La construcción de estos dos buques fue adjudicada a la Sociedad Española de Construcción Naval por Orden Ministerial de 24 de abril de 1967. Los nombres, fecha de entrada en servicio y precio final, figuran a continuación.

NOMBRES	Año de entrada en servicio	Precio final — Pesetas
Campeador.....	1969	366.000.000
Campomayor.....	1969	368.000.000

La financiación de los buques «Campeador» y «Campomayor» se llevó a cabo con el 80 % concedido por Crédito Bancario (sobre la valoración del buque estimada por la Subsecretaría de Marina Mercante) y el 20 % aportado por CAMPSA. Los plazos del crédito citado se cobraron de acuerdo con un calendario establecido, y se van reintegrando en dieciséis semestres a partir de la entrega del buque, o sea, en ocho años.

La forma de abono de los plazos a los Astilleros por la construcción de los nuevos buques, de acuerdo con los últimos contratos firmados por CAMPSA, ha sido la siguiente:

- 1.º Plazo. 5 % a la firma del contrato.
- 2.º Plazo. 15 % al tener acopiado en el Astillero el 75 % de los materiales de acero laminado para el casco.
- 3.º Plazo. 15 % al tener acopiado en el Astillero el 100 % del material de acero laminado para el casco y prefabricado el 50 % de este material.
- 4.º Plazo. 15 % al tener montado en grada el 50 % del material de acero laminado y prefabricado el 100 % de este material.
- 5.º Plazo. 20 % a la botadura, después de probar los tanques de carga en grada.
- 6.º Plazo. 28 % a la entrega.
- 7.º Plazo. 2 % un año después del plazo anterior, siempre y cuando hayan sido arreglados satisfactoriamente los desperfectos aparecidos, que como consecuencia del plazo de garantía sean por cuenta del Constructor.



Cocina del «Campanil».

Continuando el programa de ir cubriendo las necesidades de la Flota, se propuso por el Departamento Marítimo, en noviembre de 1967, la construcción de un nuevo buque de 6.000 T. P. M., gemelo del «Campodarro», porque se consideraba un proyecto muy satisfactorio en todos sus aspectos y que podría contratarse en condiciones ventajosas. Asimismo se solicitó por la Compañía autorización para celebrar un Concurso para la construcción de otros cuatro petroleros del tipo «Campoverde» con algunas modificaciones. Se aprobó la autorización correspondiente por Orden Ministerial de Hacienda de fecha 3 de enero de 1968.

La tramitación final de este Concurso se demoró mucho porque la Delegación del Gobierno estimó se estudiara la conveniencia de adquirir uno o dos buques de segunda mano de unas 20.000 T. P. M., lo que no dio resultado y hubo de declararse desierto el Concurso celebrado al efecto, por Orden Ministerial de 8 de noviembre de 1968. También demoró mucho la iniciación de la construcción las gestiones con los Bancos para la obtención del crédito.

Al Concurso de construcción del buque tanque de 6.000 T. P. M. se presentaron las siguientes ofertas:

ASTILLEROS	Precio — Pesetas	Plazo — Meses
Astilleros Cadagua.....	119.500.000	18
Sociedad Española de Construcción Naval....	133.300.000	12
S. A. Juliana Constructora Gijonesa.....	119.132.000	16

Se consideró podría ser interesante no solicitar crédito bancario, reservando su petición para los buques de 9.000 T. P. M., y se adjudicó a S. A. Juliana Constructora Gijonesa por Orden Ministerial de 7 de marzo de 1968, prestando el buque servicio con los siguientes datos:

NOMBRE	Año de entrada en servicio	Precio final — Pesetas
Camponalón.....	1969	133.572.305

El Concurso para la construcción de los cuatro nuevos buques de 9.000 T. P. M. se convocó el 24 de enero de 1968 y al mismo se presentaron las ofertas cuyo resumen figura a continuación:

ASTILLEROS	Precio neto — Pesetas	Plazo — Meses	Penalidades — Pesetas por mes
Unión Naval de Levante-Astilleros de Cádiz.	184.800.000	20	600.000
Sociedad Española de Construcción Naval-	157.126.000	17 a 23	600.000
Compañía Euskalduna.....	153.558.000	17 a 24,5	700.000
Empresa Nacional «Bazán».....			

Para obtener el precio real se consideraron los valores de las Primas de Navegación y la Desgravación Fiscal previstas por los Astilleros, ya que al estar estas cantidades deducidas del presupuesto total, pero en cambio incluidas en el Contrato a revisión directa, deben tenerse en cuenta al hacer la comparación, ya que las diferencias en más o en menos entre lo previsto y lo que realmente cobra en su día el Astillero, deberán



E. N. BAZAN. — Factoría de El Ferrol del Caudillo.

ser abonadas o adeudadas a CAMPSA al final de la construcción. De esta forma se llegó a los siguientes resultados.

	U. N. de Levante- Astilleros de Cádiz — Pesetas	E. N. «Bazán» — Pesetas	S. E. de C. Naval- Euskalduna — Pesetas
Precio Contrato.....	184.800.000	153.558.000	157.126.000
Primas previstas.....	20.769.250	17.258.000	19.350.000
Desgravación Fiscal prevista.....	25.200.000	20.940.000	23.478.000
<b>Presupuesto total.....</b>	<b>230.769.250</b>	<b>191.756.000</b>	<b>199.954.000</b>

Considerada la oferta más ventajosa la correspondiente a la Empresa Nacional «Bazán», se propuso la adjudicación del Concurso a dicho Astillero, y que se iniciaran las gestiones correspondientes para conseguir del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo, a través de la Banca Privada, un crédito del 80 % del valor de los buques a reintegrar en ocho años a partir de la entrega.

Realizadas las gestiones anteriormente citadas, por Orden Ministerial del 21 de junio de 1968 se aprobó la propuesta de adjudicación a favor de la Empresa Nacional «Bazán» de los cuatro buques, por un importe de 153.558.000 pesetas unidad, autorizándose a CAMPSA el gasto de 122.432.000 pesetas durante los dos años de la construcción y 61.423.000 pesetas durante los ocho años siguientes, más los intereses correspondientes al Crédito de la Banca Privada.

Al presentar la copia del Contrato suscrito con dicha Sociedad en el Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo, señaló éste que para tramitar la solicitud de crédito debía actualizarse, de acuerdo con la Orden de la Presidencia del Gobierno de 3 de julio de 1968, ya que los porcentajes establecidos para el Crédito y las Primas pasaron a ser del 65 %, y 75 % respectivamente.

Ello dio lugar a firmar un «Addendum», lo que fue aprobado por Orden Ministerial de Hacienda de fecha 27 de diciembre de 1968 en la siguiente forma: «El importe de cada buque será de 157.354.947 pesetas; el Crédito a solicitar de la Banca Privada 409.122.932 pesetas; la financiación directa por CAMPSA (35 %) 220.296.964 pesetas; la amortización en ocho años sin intereses será de 51.140.366,50 pesetas anuales, aprobándose el gasto correspondiente con los intereses citados más la Banca Privada y la sustitución de las cifras acordadas por la Orden Ministerial de 21 de junio de 1938.»

Resueltas las dificultades señaladas, los cuatro buques iniciaron su construcción entrando en servicio con los nombres, fecha y coste definitivo que a continuación se indican, teniendo en cuenta las mejoras realizadas en los mismos y la revisión de precios.

	Fecha de entrega	Coste definitivo — Pesetas
Campocriptana .....	22 de febrero de 1971	194.034.937
Camporrojo .....	28 de abril de 1971	193.419.552
Campobierzo .....	17 de mayo de 1971	192.031.295
Campurdán .....	21 de agosto de 1971	192.585.909

Las características de los citados buques son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares.....	130,22 m
Manga máxima.....	17,22 m
Eslora máxima.....	139,03 m
Puntal de construcción.....	9,83 m
Calado en carga (verano).....	7,76 m
Desplazamiento en carga.....	13.460,— t
Calado medio en lastre.....	4,40 m
Desplazamiento en lastre.....	7.021,— t
Peso muerto.....	10.040,— t
Velocidad en carga.....	13,4 nudos

La financiación de estos cuatro buques en cuanto a cobros y pagos se realizó de la misma forma que para los buques «Campeador» y «Campomayor», con la única diferencia de que el crédito bancario fue del 65 %, por lo que a CAMPSA le corresponde el 35 % en lugar del 20 %.

Por último, en el Consejo de Administración de CAMPSA, celebrado el 20 de agosto de 1970, se aprobó convocar Concurso público para contratar la construcción de dos buques de 6.400 T. P. M., gemelos a los que hay en servicio. La autorización de este Concurso fue aprobada por Orden Ministerial de 7 de septiembre de 1970 y la apertura de pliegos se realizó el 30 de noviembre de 1970, presentándose únicamente dos Astilleros: Empresa Nacional «Bazán» y S. A. Juliana, Constructora Gijonesa:

Las ofertas fueron las siguientes:

**Empresa Nacional «Bazán»:**

	Pesetas
Precio neto por buque .....	239.000.000
Primas y Desgravación a favor del Astillero.....	47.640.000
<b>Total presupuesto.....</b>	<b>286.640.000</b>

Plazos de entrega: veintisiete y treinta y dos meses.

Tope de revisión precios: 14 %.

Penalidades: 700.000 pesetas por mes.

**S. A. Juliana, Constructora Gijonesa:**

	Pesetas
Precio neto por buque.....	183.235.000
Impuesto de Tráfico de Empresas.....	4.947.000
Precio neto para CAMPSA.....	188.182.000
Primas y Desgravación a favor del Astillero.....	41.768.000
<b>Total presupuesto.....</b>	<b>229.950.000</b>

Plazos de entrega: veintinueve y treinta y un meses.

Tope de revisión precios: no señala.

Penalidades: 600.000 pesetas por mes.

La adjudicación de este Concurso fue aprobada a favor de S. A. Juliana, Constructora Gijonesa, por Orden Ministerial de Hacienda de fecha 18 de febrero de 1971.

Dado el gran número de barcos en construcción que en los Astilleros españoles había por aquellas fechas, no entraron en servicio dichos buques, hasta el 8 de octubre y 30 de noviembre de 1973, con los nombres de «Campomiño» y «Camponavia», respectivamente.

En ambos buques se establecieron independientemente de las especificaciones aprobadas en el contrato, una serie de mejoras, dando como resultado un mayor valor de los buques.

Hay que tener en cuenta, que si la valoración que da la Subsecretaría de Marina Mercante al buque, es inferior a lo calculado por el Astillero, según el Contrato variará la cifra de «Prima» y de «Desgravación» y la diferencia la abonará CAMPSA al Astillero. Por el contrario, si la valoración es superior, la diferencia la percibirá CAMPSA en nombre del Monopolio.

Una vez fijada la valoración por la Subsecretaría de Marina Mercante, el valor final de cada uno de los citados buques fue el siguiente:

	Pesetas
Precio fijado al buque, O. M. 18-2-71.....	188.182.000
Pintado y chorreado, O. M. 13-2-72.....	6.747.390
Revisión de precios, obras extras y diferencias de Primas y Desgravación Fiscal, O. M. 29-11-73....	44.196.388
<b>Valor final de cada buque.....</b>	<b>239.125.778</b>

**Las características de los citados buques son las siguientes:**

Eslora entre perpendiculares.....	116,— m
Manga máxima.....	16,50 m
Eslora máxima.....	124,10 m
Puntal de construcción.....	7,40 m
Calado en carga (verano).....	6,03 m
Desplazamiento en carga.....	9.245,— t
Calado medio en lastre.....	2,57 m
Desplazamiento en lastre.....	3.620,— t
Peso muerto.....	6.452,— t
Velocidad en carga.....	13,5 nudos

### **Nuevos buques de 36.000 T. P. M.**

Por Orden Ministerial del 18 de mayo de 1973 se autoriza Concurso Público para la construcción de dos nuevos petroleros de 36.000 T. P. M. con destino al Monopolio.

Por Orden Ministerial del 14 de agosto de 1973 se declara desierto el Concurso y se autoriza nuevo Concurso al que se presenta únicamente la Empresa Nacional «Bazán» de El Ferrol.

Por Orden Ministerial del 7 de noviembre de 1973 se adjudica la construcción de estos buques a la Empresa Nacional «Bazán» de El Ferrol en las siguientes condiciones:

- 1.º Se adjudica a la Empresa Nacional «Bazán» la construcción de los dos buques de 36.000 T. P. M. objeto del presente Concurso, con motor Burmeister Wain 7 K 74 EF, por un precio de 815.647.600 pesetas el petrolero para transporte de fuel-oil y de 897.526.300 pesetas el petrolero para transporte de ligeros.
- 2.º Los plazos de entrega serán veintisiete y treinta y tres meses respectivamente, a partir de la firma del Contrato (19 de noviembre de 1973).
- 3.º Los topes máximos de revisión de precios se fijan en 22 % y 27 % respectivamente, considerándose fijos los precios del motor principal y acero laminado una vez adquiridos.
- 4.º Se autoriza el gasto correspondiente teniendo en cuenta lo que antecede.

Por acuerdo del Consejo de Administración de CAMPSA en su reunión del 17 de diciembre de 1973, se acordó designar a los nuevos buques de 36.000 T. P. M. con los nombres de «Campodola» y «Camponubla», lo cual fue aprobado por la Delegación del Gobierno en Oficio núm. 151 del 11 de enero de 1974.

El b/t. «Campodola» (construcción núm. 156) se dedicará al transporte de fuel-oil y el b/t. «Camponubla» (construcción núm. 157) al transporte de ligeros y de gas-oil. Las características de estos buques según Contrato, son las siguientes:

Eslora total, 209 metros; manga, 26,50 metros; puntal, 14 metros; calado en carga, 35''; potencia de motor, Burmeister Wain, 14.600 BHP; peso muerto, 36.000 toneladas; velocidad, 15,8 nudos, a plena carga.

La botadura del «Campodola» se celebró el 10 de julio de 1975 y la entrega el 17 de febrero de 1976.

En el Consejo de Administración del 15 de julio de 1975, el Presidente Sr. Silva Muñoz manifiesta la conveniencia de cambiar la orientación que tienen estos actos a los que se da absolutamente un relieve social y exterior más que una celebración íntima de la propia empresa, por lo que propuso modificar la orientación general de estos actos para convertirlos en un acto más íntimo y entrañable de toda la familia que compone la empresa y en este sentido sería un paso importante que la madrina del próximo barco fuera una empleada de la Compañía, y en este sentido propuso designar a D.<sup>a</sup> Mercedes Torres y Torres, que ingresó en la Compañía el 21 de diciembre de 1927, estando próxima a cumplir los cincuenta años de servicios, ocupando el número 1 del escalafón de Auxiliares Administrativos. El Consejo por unanimidad aprobó la propuesta del Sr. Presidente.

En este mismo Consejo, S. A. R. el Duque de Cádiz indica que dado que el que en esta misma fecha se propone el desguace del buque tanque «José Calvo Sotelo» y pareciendo lógico que este nombre permanezca siempre en el recuerdo de todos y especialmente en CAMPSA, podría ser conveniente designar con dicho nombre a uno de los barcos que se construyan, suprimiendo únicamente el nombre propio José, para abreviar, por lo que el nuevo buque en lo sucesivo se denominará «Calvo Sotelo».

Una vez realizada la entrega del b/t. «Campodola» se efectuó de acuerdo con las cláusulas del Contrato la revisión del precio de dicho buque y asimismo se aprobaron unas obras extras que comprendían: mejora del sistema de protección de los tanques, instalación de fuentes frías y calor negro para bienestar de la tripulación, instalación de un compresor y adquisición de utillaje especial. Asimismo se aprobó un aumento de respectos por un total de 12.875.994 pesetas. El Astillero solicitó como importe de la revisión 306.284.509 pesetas, teniendo en cuenta la aplicación de todos los incrementos producidos en los distintos cuatrimestres a los porcentajes de obras realizadas. Sin embargo, solamente se aprobaron por Orden Ministerial del 14 de mayo de 1976 por dicho concepto 228.937.544 pesetas, que es el 22 % del valor asignado al buque (1.040.625.200), ya que dicho porcentaje es el tope máximo autorizado según Contrato.

La valoración que fijó la Subsecretaría de la Marina Mercante a efectos de Primas a la construcción y Desgravación Fiscal fue de 1.038.000.000 pesetas (V) que al ser inferior al valor del Contrato y con un coeficiente del 7 % para primas resulta:

Prima (P): 7 % de 1.038.000.000 pesetas = 72.660.000 pesetas.  
 Desgravación Fiscal: 12 % (V-P) = 115.840.800 pesetas.

Quedando a favor del constructor

Por Diferencia de Primas..... 72.843.800- 72.660.000 = 183.800 pesetas.  
 Por Desgravación..... 116.133.800-115.840.800 = 293.000 pesetas.

**Total..... 476.800 pesetas.**

Por tanto, el valor final que abonó el Monopolio a los Astilleros por el b/t. «Campodola» fue el siguiente:

	Pesetas
Precio inicial (O. M. H. 7-11-73).....	851.647.600
Modificación Especificación (O. M. H. 29-9-75).....	11.802.600
Aumentos de respetos (O. M. H. 29-9-75).....	12.875.994
Obras extras (O. M. H. 14-5-76).....	2.820.600
Revisión de precios (O. M. H. 14-5-76).....	228.437.544
Diferencia Primas y Desgravación (O. M. H. 14-5-76).	476.800
<b>Precio abonado por CAMPSA.....</b>	<b>1.108.561.138</b>

Para obtener el valor real del buque, hay que añadir lo que el Astillero cobró por Primas reales, 72.660.000 pesetas, y por Desgravación real, 115.840.800 pesetas, es decir:

	Pesetas
Precio abonado por CAMPSA.....	1.108.561.138
Primas reales.....	72.660.000
Desgravación real.....	115.840.800
<b>Valor real del buque «Campodola»..</b>	<b>1.297.061.938</b>

En el Consejo de Administración de CAMPSA del 9 de diciembre de 1975, se acordó que el b/t. «Camponubla» le sea impuesto el nombre de «Calvo Sotelo», con objeto de que siga un buque del Monopolio navegando con el nombre del fundador del mismo, dejando el de «Camponubla» para otro buque que se construya más adelante.

La botadura del nuevo «Calvo Sotelo» se celebró el 14 de febrero de 1976 y la entrega se efectuó el 6 de abril de 1977. En la página siguiente figura el acta de entrega de dicho buque.

Teniendo en cuenta las modificaciones realizadas en la especificación, las obras extras, revisión de precios, diferencia de Prima y Desgravación, el valor real del buque «Calvo Sotelo» se elevó a 1.223.849 pesetas.

# Acta de entrega del buque n.º 157 Petrolero «Calvo Sotelo»

En El Ferrol del Caudillo, a seis de abril de mil novecientos setenta y siete, tiene lugar el Acto de Entrega del buque n.º 157 Petrolero «CALVO SOTELO», a la casa Armadora, la COMPAÑIA ARRENDATARIA DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS, S. A. (CAMPASA), por los Constructores, la firma EMPRESA NACIONAL «BAZAN» DE CONSTRUCCIONES NAVALES MILITARES, S. A.

## ASISTEN AL ACTO:

Por una parte y en representación de la Casa Armadora, el Excmo. Sr. D. Francisco Pérez Cerdá, Director General de CAMPASA y el Itmo. Sr. D. Alfonso Martínez Gil, Inspector General de la Delegación del Gobierno en CAMPASA, y por la otra, en representación de la Empresa Constructora, EMPRESA NACIONAL «BAZAN» DE CONSTRUCCIONES NAVALES MILITARES, S. A., el Director de la Factoría de El Ferrol del Caudillo, Excmo. Sr. D. Gabriel Martorell González-Madroño.

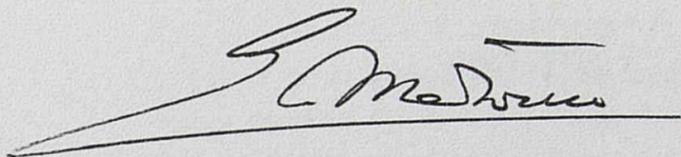
Después de la inspección reglamentaria, se observa que el buque ha sido construido totalmente de acuerdo con el contrato establecido entre la Casa Armadora y la Constructora, de fecha diecinueve de noviembre de mil novecientos setenta y tres, y con las modificaciones que, a petición de los Compradores del buque, fueron introducidas durante la construcción del mismo, habiéndose entregado dicho buque totalmente equipado de acuerdo con el contrato arriba indicado.

Estando ambas partes contratantes de acuerdo con cuanto queda consignado, la Casa Armadora acepta por la presente la entrega del buque, quedando sujeto desde esta fecha al plazo de garantía que al efecto se determina en el contrato de construcción ya citado.

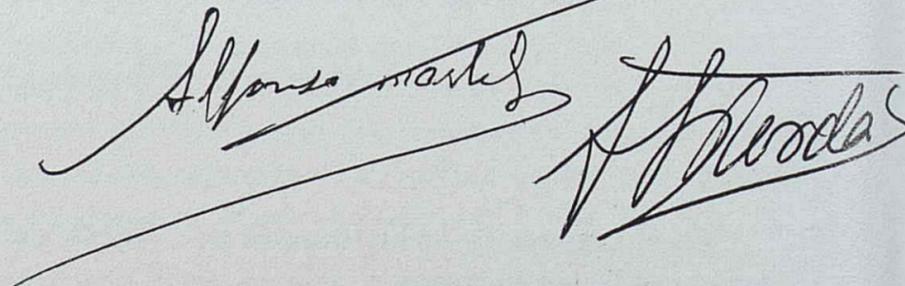
La firma de la presente Acta de entrega no exime a las partes del cumplimiento de cualquier otra cláusula del contrato.

De conformidad con lo cual, las partes contratantes firman la presente Acta, en la fecha arriba indicada, con el visto bueno del Comandante Militar de Marina de la Provincia Marítima de El Ferrol del Caudillo.

ENTREGUE:

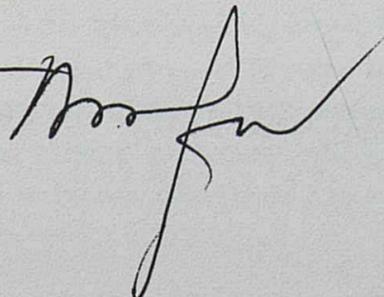


RECIBI:



V.º B.º

EL COMANDANTE MILITAR DE MARINA



Las características de los buques tipo «Calvo Sotelo» y «Campodola» son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares.....	192,— m
Manga máxima.....	26,50 m
Eslora máxima.....	207,62 m
Puntal de construcción.....	14,— m
Calado en carga (verano).....	10,97 m
Desplazamiento en carga.....	45.100,— t
Calado medio en lastre.....	3,15 m
Desplazamiento en lastre.....	11.173,— t
Peso muerto.....	36.520,— t
Velocidad en carga.....	16,40 nudos

### Nuevos buques de 20.000 T. P. M.

El Servicio de Estudios de CAMPSA en el mes de septiembre de 1976 presentó un informe estableciendo las necesidades de la Flota para el transporte de productos petrolíferos distribuidos por la Compañía durante los trimestres de 1977 y 1980 al objeto de determinar el tonelaje total de Flota precisada, y consiguientemente las posibles necesidades de construcción de nuevos petroleros.

El Departamento Marítimo para mayor seguridad fijó dos coeficientes correctores al mencionado estudio, uno denominado *Coefficiente de Inmovilización* por el que se tiene en cuenta las paralizaciones por reparaciones y mantenimiento de la Flota en los dos últimos años, considerando como tiempo de reparación el transcurrido desde la terminación de la descarga hasta la salida de astillero; el valor de este coeficiente se fija en 1,144.



Pruebas del b/t. «Calvo Sotelo».

El otro coeficiente denominado *Coeficiente Peso Muerto*, tiene en cuenta los valores considerados de carga útil y los valores considerados de peso muerto, dando un valor a dicho coeficiente de 1,059.

Los resultados obtenidos se resumen en el cuadro que figura a continuación, teniendo en cuenta que en el caso Base se supone una tasa de crecimiento del consumo para el año 1977 respecto al estimado para 1976 del 0,9 %. El crecimiento acumulativo anual para el período 1977 y 1980 queda establecido en un 3,2 %.

Para el caso alternativo se estima un mayor crecimiento del consumo, con un aumento para 1977 respecto para el consumo estimado para 1976, del 4 %. La tasa de crecimiento anual acomodada para el período 77-80 se fija en un 5 %.

Con los supuestos anteriores las necesidades de Flota para 1977 y 1980 son las siguientes:

	Año 1977			Año 1980		
	A	B	T. P. M.	A	B	T. P. M.
<b>Caso base</b>						
Primer trimestre.....	311,—			314,—		
Segundo trimestre.....	315,—			327,—		
Tercer trimestre.....	331,—			354,—		
Cuarto trimestre.....	333,—			340,—		
V. medio.....	322,50	368,90	390,60	333,75	381,80	404,50
<b>Caso alternativo</b>						
Primer trimestre.....	330,—			348,—		
Segundo trimestre.....	333,—			362,—		
Tercer trimestre.....	350,—			391,—		
Cuarto trimestre.....	352,—			376,—		
V. medio.....	341,25	390,40	413,50	369,25	422,40	447,50

A = Toneladas de carga útil de acuerdo con cuadro 1, pág. 5.

B = Toneladas de carga útil, corregidas para incluir los conceptos de mantenimiento y reparaciones ( $A \times 1,144$ ).

T. P. M. = Toneladas de peso muerto necesarias ( $B \times 1,059$ ).

#### Necesidades de Flota para 1977, en toneladas de peso muerto

Caso base.....	390.600
Caso alternativo.....	413.500

#### Necesidades de Flota para 1980, en toneladas de peso muerto

Caso base.....	404.500
Caso alternativo.....	447.500

## Flota en el momento del estudio

	T. P. M.
<b>Flota de altura en 1.01.77</b> .....	364.981
Buques en otras actividades.....	6.064
	<hr/>
Diferencia.....	358.917
Alta, «Calvo Sotelo».....	36.520
	<hr/>
<b>Flota disponible</b> .....	395.437

### Caso base

La Flota propia cubrirá las necesidades.

### Caso alternativo

Serían necesarias 22.250 T. P. M. que se pueden cubrir con el fletamento del buque «Durango».

### Situación en 1980

Para llegar a la Flota propia en servicio en 1980, de las 391.250 T. P. M. de 1977 se tendrá que eliminar las correspondientes al buque «Campeón», que será desguazado antes de 1980.

Flota existente en 1980..... 380.570 T. P. M.

### Caso base

Sería necesario construir 23.930 T. P. M.

### Caso alternativo

Sería necesario construir 66.930 T. P. M.

A la vista de las condiciones anteriores el Departamento Marítimo propone:

- 1.º Fletar para 1977 y 1978, con opción de prórroga para 1979 el b/t. «Durango», de 20.000 T. P. M., único que queda disponible en la Flota española apto para nuestro servicio. Caso de que no se cumplan las previsiones contempladas en la variante alternativa y se produzca un pequeño excedente de Flota, se buscará ocupación para el mismo, pero ello es preferible a los perjuicios que resultarían de una estimación por defecto, imposible de paliar a corto plazo. En 1978 y a la vista de las necesidades reales se reconsiderará la situación.
- 2.º Contratar de inmediato 40.000 T. P. M., con lo cual se produciría un exceso de 16.000 T. P. M., si se cumplen las previsiones contempladas en el caso base y que nos permitirían hacer frente a posibles transportes hoy no tenidos en cuenta y a adelantar el desguace del b/t. «Campanil», que tendrá entonces veintisiete años y además alguna unidad de pequeño tonelaje.

Si los aumentos de consumo siguen la línea tenida en cuenta en el caso alternativo, se prolongaría el fletamento del b/t. «Durango».

Se propone repartir las toneladas a construir en dos buques de 20.000 T. P. M., porque comparando la estructura ideal por tamaños de la Flota teórica en servicios referente a la de la Flota existente, es precisamente en dicho tamaño donde se aprecia un déficit importante, mientras que los demás tamaños están debidamente cubiertos. Por otra parte, con los precios actuales de construcción, la diferencia entre construir tres buques de 15.000 T. P. M., que sería otra alternativa, y dos de 20.000 T. P. M. puede acercarse a los 1.000 millones de pesetas en favor de la segunda variante.

- 3.º Un nuevo estudio deberá llevarse a cabo antes de dos años para adaptar lo más posible a la realidad las hipótesis hechas y elaborar unas previsiones que contemplen el período 1978-1983 para tomar las medidas oportunas sobre nuevas unidades, cuyo período de construcción es del orden de dos y medio a tres años.

Con motivo de la convocatoria por Real Decreto 1285/76, de un Concurso para el desarrollo de la construcción naval y con objeto de no perder los beneficios que del mismo se desprenden, así como de la falta de contrato en los Astilleros Nacionales, CAMPSA se presentó a dicho Concurso, y en el B. O. E. del 28 de diciembre de 1976 figura dicha petición dentro de la relación de solicitudes aceptadas, contestando afirmativamente a CAMPSA y señalando que por tratarse de concertar un crédito, la Compañía deberá obtener la autorización del Gobierno conforme a lo establecido en el art. 17 de la Ley de 17 de julio de 1947 y llevando a cabo los trámites indicados en el art. 10 del Reglamento para la aplicación de dicha Ley.

Por todo lo que antecede, CAMPSA propone:

- 1.º Que se autorice la construcción de dos buques tanques de 20.000 T. P. M.
- 2.º Que se autorice la convocatoria del Concurso de construcción de dichos buques entre Astilleros Nacionales de conformidad con la documentación establecida para otros Concursos.



Firma del acta de entrega del buque tanque «Calvo Sotelo» por el Ilmo. Sr. Director General de CAMPSA, Señor Pérez Cerdá; Ilmo. Sr. Comandante Militar de Marina, Sr. Araguas; Ilmo. Sr. Inspector General de la Delegación del Gobierno en CAMPSA, Sr. Martínez Gil e Ilmo. Sr. Director General de la Factoría Bazán, Sr. Martorell.

3.º Que se inicien las gestiones oportunas para conseguir la financiación del 80 % del valor de los buques mediante créditos bancarios (de acuerdo con lo que establece el Real Decreto arriba mencionado) que pueden alcanzar una cifra del orden de 1.000 millones por buque, con amortización en doce años. La propuesta definitiva para la formalización del crédito, cuya cuantía exacta no podrá fijarse hasta que se resuelva el Concurso, se firmen los Contratos, y se obtengan los permisos de construcción, se elevará, en su día, a la preceptiva aprobación del Gobierno, conforme a lo establecido en el art. 17 de la Ley de 17 de julio de 1947, por tratarse de una inversión que se efectúa en interés del Monopolio de Petróleos.

Esta propuesta, de acuerdo con la Delegación del Gobierno, se aprobó por Orden Ministerial de Hacienda de 4 de febrero de 1977.

Cumplidos todos los requisitos señalados en la O. M. del 4-2-1977 se procedió el día 17 de marzo a la apertura de pliegos, siendo las ofertas presentadas correspondientes a los Astilleros Españoles, S. A., y a Empresa Nacional «Bazán». Ambos astilleros presentaron varias alternativas, con motores Sulzer y Burmeister y con precio fijo o revisable.

Del estudio de dichas ofertas realizado por la Compañía se desprenden las siguientes cifras:

	Contractual	Primas y desgrav.	Valor buque	Tope	Precio final
<b>VAPOR</b>					
BAZAN					
1.º Buque.....	1.229.938.000	249.064.000	1.479.002.000	24 %	1.584.898.480
2.º Buque.....	1.229.938.000	249.064.000	1.479.002.000	30 %	1.673.638.600
A. E. S. A.					
1.º Buque.....	1.251.000.000	272.769.000	1.523.769.000	12 %	1.433.852.280
2.º Buque.....	1.251.000.000	272.769.000	1.523.769.000	14 %	1.464.326.260
<b>HIDRAULICO</b>					
BAZAN					
1.º Buque.....	1.232.772.000	249.637.000	1.482.409.000	24 %	1.588.550.160
2.º Buque.....	1.232.772.000	249.637.000	1.482.409.000	30 %	1.677.494.700
A. E. S. A.					
1.º Buque.....	1.256.000.000	273.781.000	1.529.781.000	12 %	1.439.573.720
2.º Buque.....	1.256.000.000	273.781.000	1.529.781.000	14 %	1.470.169.340

Por tanto, a partir de este momento queda la elección reducida a las propuestas de Astilleros Españoles, S. A.

Las ofertas realizadas con base a motor Sulzer, son más favorables que las de motor Burmeister, tanto en precio como en plazo en sus variantes de precio fijo y revisión. No existe ninguna objeción técnica respecto a SULZER, pues su motor 6RND-68 está ampliamente experimentado en la práctica naval y sus resultados son plenamente satisfactorios.

Para la elección de la maquinaria de cubierta se ha tenido en cuenta que aunque el precio de las propuestas con accionamiento a vapor son ligeramente inferiores; sin embargo, respecto a mantenimiento y operación, es más idóneo la solución hidráulica.

Con respecto a la modalidad de precio fijo o revisable la comparación económica es la siguiente:

**Sulzer hidráulico, precio fijo.**

	Contractual	Primas y desgrav.	Valor buque	Coste final
1.º Buque.....	1.335.000.000	270.339.000	1.605.339.000	1.335.000.000
2.º Buque.....	1.335.000.000	270.339.000	1.605.339.000	1.335.000.000

**Sulzer hidráulico, revisión.**

	Contractual	Primas y desgrav.	Valor buque	Tope	Coste final
1.º Buque.....	1.240.000.000	270.339.000	1.510.339.000	11 %	1.406.137.290
2.º Buque.....	1.240.000.000	270.339.000	1.510.339.000	13 %	1.436.344.070

En los momentos actuales y con los plazos de entrega de 21 y 23 meses para el primer buque y segundo buque, con unos topes de revisión de 11 y 13 %, que serían alcanzados en la modalidad de revisión, es mucho más aconsejable ir al precio fijo, lo que supondría un ahorro de 71.137.290 pesetas y 101.344.070 pesetas entre el primero y segundo buque, respectivamente.

Además, los valores presentados por el Astillero respecto a Primas y Desgravación Fiscal, son superiores a los que resultarían de la valoración de la Subsecretaría Mercante, en el caso de revisión, en una cifra de 19.238.000 pesetas, y de acuerdo con la Cláusula 5.ª del Contrato, debería ser abonada por la Compañía al constructor, la diferencia.

Por estas razones, CAMPSA propuso la solución del precio fijo, y se ha tenido también en cuenta el «standard» de los buques del Monopolio.

CAMPSA ha iniciado las gestiones, con los Bancos con los que habitualmente opera la Compañía, para conseguir el crédito para la financiación de las construcciones al amparo de lo establecido en el Real Decreto 1.285/76. Los Bancos Urquijo, Vizcaya, Español de Crédito, Hispano Americano, Bilbao y Herrero, han manifestado su conformidad en participar en dicha operación, habiendo declinado su intervención del Banco Exterior de España por razones de tipo legal en lo referente al destino de su capacidad inversora.

Teniendo en cuenta el valor contractual de los buques, el Crédito a obtener puede llegar a 1.068.000.000 de pesetas por buque (80 % de 1.335.000.000 de pesetas) que, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 1.285/76 se amortizarían en 12 años a partir de la entrega de cada buque y con un interés variable de 6,9 % anual, que puede alcanzar el 7,5 % con gastos, comisiones, etc.

El interés por la construcción de dichos buques se justifica por el hecho de que van a dedicarse exclusivamente al servicio del Monopolio de Petróleos y van a sustituir a 4 unidades que tendrán más de 25 años de vida en el momento del desguace, ahorrando por tanto, entre otras cosas, los elevados gastos que el mantenimiento de dichos buques lleva consigo. Teniendo en cuenta estas razones CAMPSA propone que las amortizaciones e intereses deben ser con cargo a la Renta del Monopolio.

Para poder llevar a cabo lo que antecede, de acuerdo con el Art. 17 de la Ley de 17 de julio de 1947, reorganizando el Monopolio de Petróleos, el Art. 10 del Reglamento para la aplicación de dicha Ley, Decreto del 20-5-49, hay que solicitar del Ministerio de Hacienda a través de esta Delegación del Gobierno que someta al Consejo de Ministros, que se autorice a CAMPSA a concertar un crédito bancario por un importe de 1.068 millones de pesetas para cada buque. La operación se realizaría con los 5 Bancos citados. Las disponibilidades se obtendrían a lo largo de 2 años hasta primeros de 1979 y su amortización tendría lugar en 12

años a partir de mediados de 1979, con interés invariable del 6,9 % anual de conformidad con lo previsto en el Art. 6.º del Real Decreto 1.285/76.

De acuerdo con lo que antecede, CAMPSA, propone:

- 1.º Adjudicar la construcción de los 2 buques de unas 20.000 T. P. M. con motor Sulzer 6RND-68 y maquinaria de cubierta hidráulica a Astilleros Españoles, S. A. por el precio fijo de 1.335 millones de pesetas cada uno y plazos de entrega de 21 y 23 meses, respectivamente.
- 2.º Autorizar que la financiación se lleve a cabo mediante crédito bancario a tenor de lo dispuesto en el Art. 6.º del Real Decreto 1.285/76, con interés invariable del 6,9 % anual y amortización en 12 años a partir de la entrega de los buques y que al realizarse dicha operación en interés del Monopolio, el pago de los intereses y su amortización sean por cuenta de la Renta de Petróleos.

Esta propuesta ha merecido la conformidad de la Delegación del Gobierno y con fecha 13 de octubre de 1977 la de la Subsecretaría de Marina Mercante, siendo aprobada por O. M. de Hacienda de 31 de octubre de 1977, con la salvedad de que por parte de la Compañía Administradora se actualizará el estudio de financiación de estos buques para su posible aprobación por el Ministerio o por el Consejo de Ministros si procede.



Botadura del «Campodola».



Entrega y cambio de banderas del buque tanque «Calvo Sotelo».

## 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
<b>Para dos buques de 500 T. P. M.:</b>		
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
<b>Para un buque de 1.000 T. P. M.:</b>		
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
	74.850.000

A deducir aproximadamente una vez entregado el buque:

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

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.

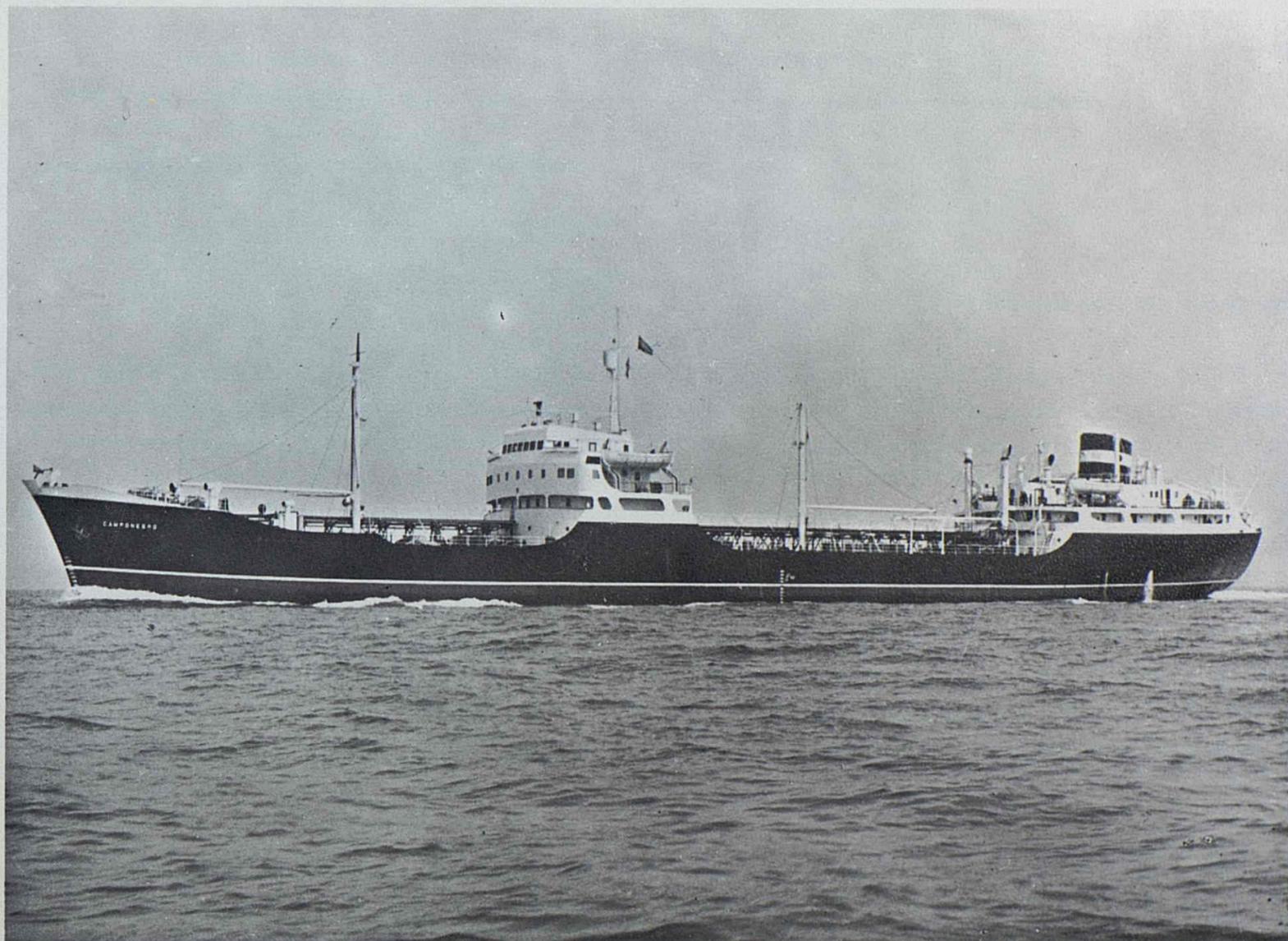
A este buque se le dio el nombre de «Camposalinas».

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»
<b>Con revisión</b>			
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/m<sup>3</sup>, 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.

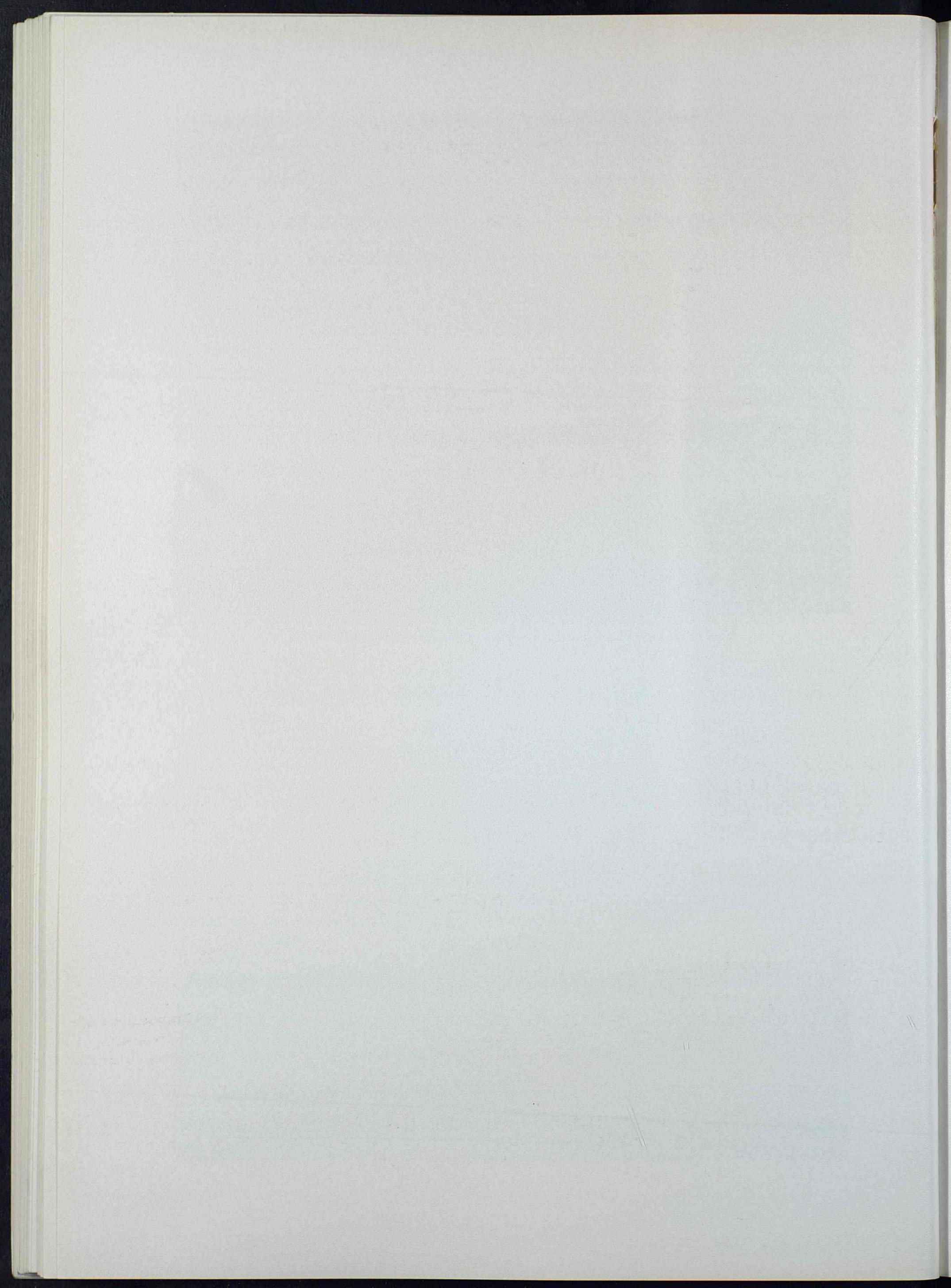
Hemos incluido entre los buques auxiliares los de 2.000 T. P. M. porque en general su construcción fue autorizada por la Superioridad al mismo tiempo que los demás buques de menor capacidad que efectúan realmente esta función, pero en definitiva aquéllos hacen un servicio de cabotaje más amplio.

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.





## 9. Pequeñas embarcaciones para el suministro a la ría de Bilbao

Independientemente de la ampliación descrita que comprende los buques que pudiéramos denominar de gran cabotaje y los auxiliares, CAMPSA, ante el creciente incremento en el consumo de las industrias próximas a la ría de Bilbao, consideró la conveniencia de disponer de pequeñas embarcaciones para el rápido suministro a las mismas de los productos petrolíferos, a cuyo fin se construyeron en los Astilleros del Cadagua tres gabarras y un remolcador provisto de un motor Bolinder's de 75 H. P.

La gabarra que se denominó «Camps G-1», de 200 T. P. M., fue entregada el 25 de noviembre de 1946, siendo su coste 203.069,90 pesetas. La gabarra «Camps G-2», de 100 T. P. M., se entregó el 26 de julio de 1948, por un importe de 245.000 pesetas. El remolcador «Camps R-1», de 30 T. P. M., se entregó el 15 de enero de 1948, por un importe de 473.273,10 pesetas, y la gabarra «Campanilla», de 900 T. P. M., con propulsión propia y motor de 225 BHP a 375 r. p. m., se entregó el 21 de septiembre de 1957, por un importe de 1.478.936 pesetas.

Con estas pequeñas embarcaciones se consiguió proporcionar una mayor fluidez en los suministros a las industrias próximas a la ría del Nervión.

En el año 1964, y debido al descenso que en el transcurso del tiempo sufrió el transporte por medio de dichas gabarras, se decidió proceder a su venta, previa subasta pública.

Hubo un postor, D. Joaquín Torres López, ofreciendo la cantidad de 381.000 pesetas por las dos gabarras, con la condición de situarlas en cualquiera de los puertos: Huelva, Bonanza o Sevilla.

A la vista de la oferta y de las condiciones exigidas, se autorizó a CAMPSA, por la Delegación del Gobierno, la venta por gestión directa de acuerdo con la propuesta de la Compañía aprobada por su Consejo de Administración del día 30 de octubre de 1964.

Por Orden Ministerial del 3 de diciembre de 1964 se aprobó la adjudicación a Zavala y Cía. de las dos gabarras «G-1» y «G-2» por el precio ofrecido de 400.010 pesetas.

El remolcador «R-1» continuó realizando pequeños transportes de petróleos y efectos navales a los buques de nuestra flota cuando estaban fondeados pero resultando muy oneroso este servicio por ser los gastos mensuales del orden de las 45.000 pesetas, se consideró oportuno su enajenación.

Se llevó a cabo la venta por gestión directa a Asfaltos Españoles, S. A., previa valoración oficial al precio de 370.000 pesetas, y autorizado por Orden Ministerial de 24 de diciembre de 1965, siendo transportado el remolcador a bordo de nuestro b/t. «Campana» al puerto de Tarragona para su entrega a los nuevos propietarios.

**Las características de las gabarras eran las siguientes:**

	Gabarra G-1	Gabarra G-2
Eslora.....	25,— m	17,— m
Manga.....	6,— m	5,— m
Puntal.....	2,10 m	1,85 m
Capacidad de carga.....	200,— t	100,— t
Tonelaje bruto.....	100,37 t	47,48 t

Las características del remolcador fueron:

Eslora.....	14,— m
Manga.....	4,— m
Puntal.....	1,80 m
Motor.....	Bolinders de 75 H. P.



Pruebas del «Campodola».

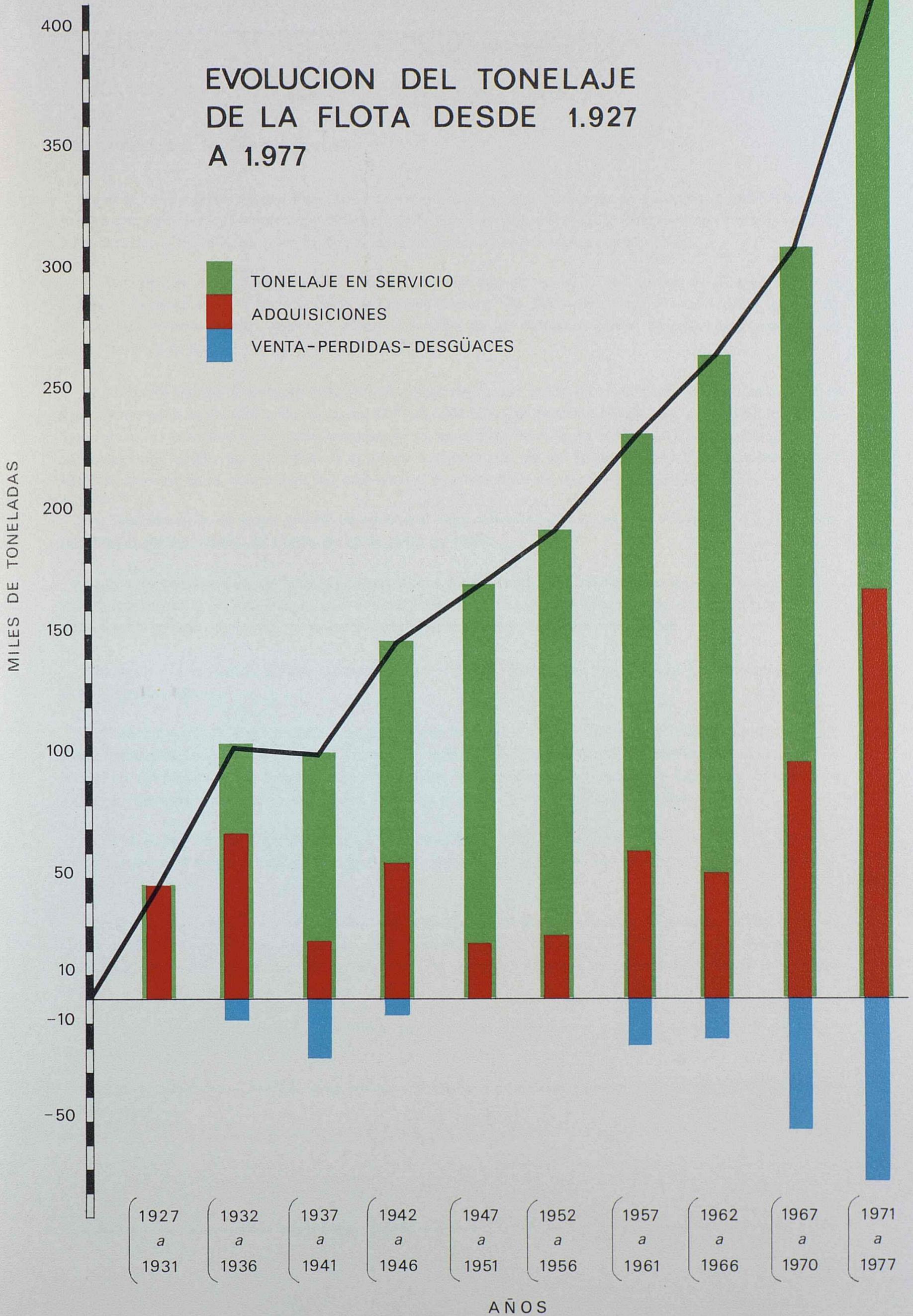


«Camponavia» de 6.452 t. p. m.



Buque tanque «Campoalegre» de 4.838 t. p. m.

# EVOLUCION DEL TONELAJE DE LA FLOTA DESDE 1.927 A 1.977





---

## 10. Primas a la Construcción

Para la construcción de una Flota tan importante como la que acabamos de describir, CAMPSA ha procurado apoyarse en las ventajas que ofrecían las Primas a la Construcción, la Desgravación Fiscal y los Créditos Navales. Con relación a las Primas a la construcción podemos indicar lo siguiente:

El Decreto-Ley de 21 de agosto de 1925 demostró su eficacia en su escaso tiempo de vigencia y por la Ley de 5 de mayo de 1941 (*Boletín Oficial del Estado* número 138, del mismo mes) se modificó el régimen de Primas que venía señalado, fijándose otras en función de las toneladas brutas de arqueado y velocidad en millas para cada tipo de embarcación.

Por Decreto del 24 de julio de 1942 (*Boletín Oficial del Estado* del 16 de septiembre de 1942) se aprobó el Reglamento para la aplicación de las Leyes de Protección a la Construcción Naval, que en su artículo séptimo fijaba para los petroleros, por cada tonelada bruta de arqueado total hasta 3.000 t y 12 millas, 480 pesetas, y por cada milla entera de velocidad en aumento o disminución de las 12, se aumentaba o disminuía en un 10 % la anterior cifra, contándose los aumentos o disminuciones de décima en décima de milla.

Por Decreto de 26 de mayo de 1943 se aprobó el texto refundido de las Leyes de Protección a la Construcción Naval (*Boletín Oficial del Estado* de 10 de junio de 1943).

Pudo comprobarse que por afán de conseguir mayores Primas, los constructores de los buques forzaban los motores durante las pruebas, lo cual era perjudicial para la vida de los mismos, ya que no estando suficientemente rodados, originaban muy elevadas temperaturas y desgastes anormales.

Ello motivó la variación de este sistema de concesión de Primas, que hoy día han quedado establecidas en la siguiente forma:

El 12 de mayo de 1956 se aprobó una nueva Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante Española y en el artículo 16 de su título IV se indicaba que el valor de la Prima se fijará anualmente por el Gobierno a propuesta del Ministerio de Industria con informes de los Ministerios de Hacienda y Comercio. Si el equipo propulsor fuese de construcción extranjera, la Prima se reducirá en un tercio de su valor.

Para el primer año de vigencia de esta Ley el importe de la Prima de construcción será del 9 % del valor aprobado para el buque, reduciéndose el 6 % de dicho valor cuando el equipo de propulsión sea de construcción extranjera.

Por Orden Ministerial de 3 de julio de 1968, y finalizado el plan decenal establecido en la Ley de 12 de mayo de 1956, se aprobó que las Primas a la construcción para los buques «K. 1» y «K. 2», entre los que están clasificados los del Monopolio, serían del 75 % sobre los actuales, es decir, 6,75 % sobre el valor de buque.

Por Real Decreto de 21 de mayo de 1976, se regula los porcentajes que se aplicarán a las Primas a la construcción.

Como hemos dicho, CAMPSA se ha venido acogiendo a estos beneficios en la construcción de los buques del Monopolio.

CUADRO NUM. 8

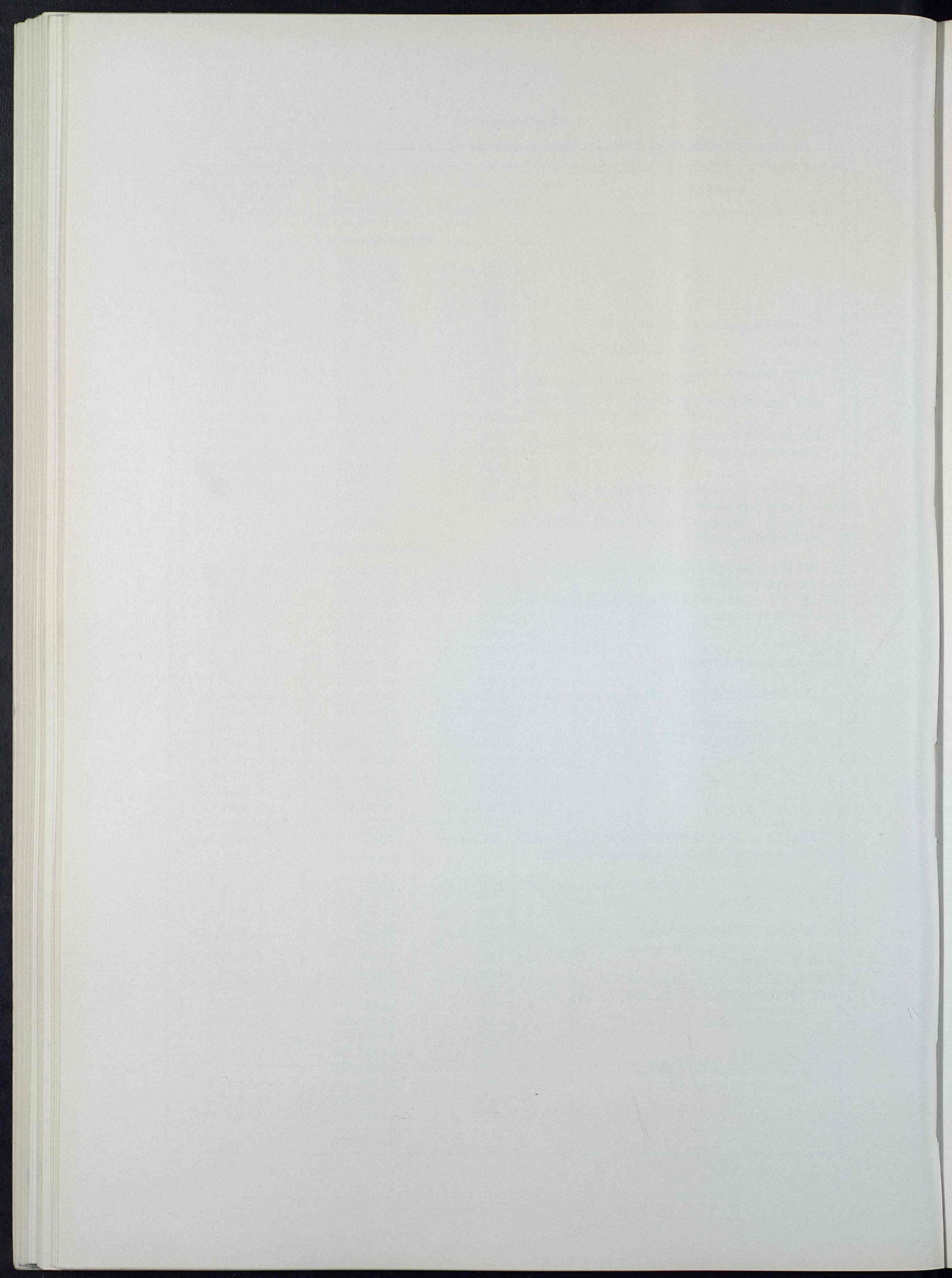
CREDITOS CONCEDIDOS A TRAVES DEL BANCO DE CREDITO A LA CONSTRUCCION

BUQUES	Núm. del expediente del B. de C. a la C. Naval	Pesetas	
Campiz.....	606	37.956.000	
Campamento.....	605	37.225.800	
Campanil.....	697	38.280.000	
Campoo.....	717	20.462.200	
Campoverde.....	825	84.595.500	
Campoverde.....	C - 1.016	19.663.700	(Ampliación revisión precios.)
Camponegro.....	830	84.595.500	
Camponegro.....	C - 1.015	19.663.700	(Ampliación revisión precios.)
Campoblanco.....	833	84.595.500	(Ampliación revisión precios.)
Campoblanco.....	C - 1.018	19.663.700	(Ampliación revisión precios.)
Campogris.....	863	84.595.500	
Campogris.....	C - 1.017	22.454.900	(Ampliación revisión precios.)
Campoalegre.....	991	78.624.000	
Campollano.....	992	58.240.000	
Camporrojo.....	2.203	60.770.200	Percibidas: 38.690.354,30 + Retención: 1.823.105,70. Banco, anticipo Tesorería.
			Percibidas: 19.345.186,70 + Retención 911.553,30, Banco, anticipo Tesorería.
Campogules.....	2.204	60.770.200	Percibidas: 38.690.354,30 + Retención: 1.823.105,70, Banco, anticipo Tesorería.
			Percibidas: 19.345.186,70 + Retención: 911.553,30, Banco, anticipo Tesorería.
Camposeco.....	2.197	44.226.000	Percibidas: 42.235.830,00 + Retención: 1.990.170,00, Banco, anticipo Tesorería.
Campocerrado.....	2.236	7.562.500	(Auxilio económico sin interés ni amortización.)
Campoazur.....	2.400	111.599.900	
Campomarino.....	2.379	22.003.500	
Camposilo.....	2.380	22.003.500	
Campofrío.....	2.377	14.271.000	
Camporrobles.....	2.378	14.271.000	
Campochico.....	2.479	14.271.000	
Campolará.....	2.533	22.792.000	
Camponaraya.....	2.532	14.782.000	
Campotejar.....	2.603	42.556.785	(Concedido: 48.359.900,00. Reducido a 42.556.785,00. OO. MM. 15-10-66 y 16-11-66 Desgravación Fiscal.)
Campolongo.....	2.604	42.556.785	(Concedido: 48.359.900,00. Reducido a 42.556.785,00. OO. MM. 15-10-66 y 16-11-66 Desgravación Fiscal.)
Campodarro.....	2.665	94.209.315	(Concedido: 107.056.000,00. Reducido a 94.209.315,00. OO. MM. 15-10-66 y 15-11-66 Desgravación Fiscal.)
Campogenil.....	2.666	94.209.315	(Concedido: 107.056.000,00. Reducido a 94.209.315,00. OO. MM. 15-10-66 y 15-11-66 Desgravación Fiscal.)
<b>Total.....</b>		<b>1.373.471.000</b>	

CUADRO NUM. 9

## CREDITOS CONSEGUIDOS A TRAVES DE LA BANCA PRIVADA

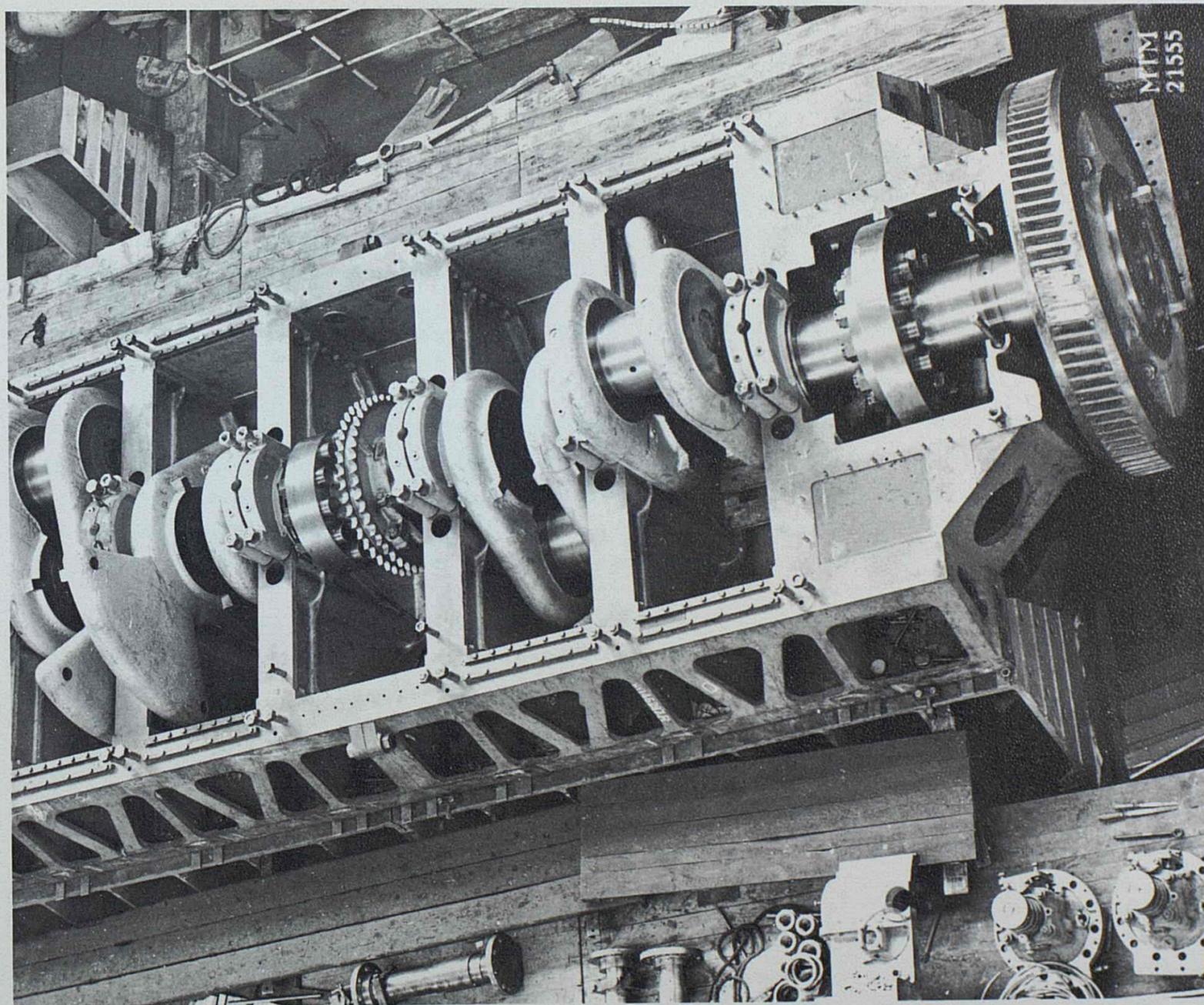
EMPRESA	Fecha de disposición de los créditos	Total — Pesetas	Fecha del reintegro de los créditos
<b>Buque número 1</b>			
Sociedad Española de Construcción Naval. Buque tanque Campeador. OO. MM. 20-10-66 y 21-12-66. Interés compensado: 4,50 % Comisión trimestral: 1,50 %	1- 7-1967	16.198.000	1- 9-1969
	1- 9-1967	16.198.000	1- 3-1970
	1-10-1967	16.198.000	1- 9-1970
	1-11-1967	16.198.000	1- 3-1971
	1-12-1967	16.198.000	1- 9-1971
	1- 1-1968	16.198.000	1- 3-1972
	1- 2-1968	16.198.000	1- 9-1972
	1- 4-1968	16.198.000	1- 3-1973
	1- 5-1968	16.198.000	1- 9-1973
	1- 6-1968	16.198.000	1- 3-1974
	1- 8-1968	16.198.000	1- 9-1974
	1- 9-1968	16.198.000	1- 3-1975
	1-11-1968	16.198.000	1- 9-1975
	1- 1-1969	16.198.000	1- 3-1976
	1- 2-1969	16.198.000	1- 9-1976
1- 3-1969	16.198.000	1- 3-1977	
	259.168.000		
<b>Buque número 2</b>			
Buque tanque Campomayor. OO. MM. 2-10-66 y 24-12-66. Interés compensado: 4,50 % Comisión trimestral: 1,50 %	1- 7-1967	16.198.000	1- 3-1970
	1-10-1967	16.198.000	1- 9-1970
	1-12-1967	16.198.000	1- 3-1971
	1- 2-1968	16.198.000	1- 9-1971
	1- 4-1968	16.198.000	1- 3-1972
	1- 5-1968	16.198.000	1- 9-1972
	1- 7-1968	16.198.000	1- 3-1973
	1- 9-1968	16.198.000	1- 9-1973
	1-11-1968	16.198.000	1- 3-1974
	1-12-1968	16.198.000	1- 9-1974
	1- 1-1969	16.198.000	1- 3-1975
	1- 3-1969	16.198.000	1- 9-1975
	1- 4-1969	16.198.000	1- 3-1976
	1- 6-1969	16.198.000	1- 9-1976
	1- 7-1969	16.198.000	1- 3-1977
1- 9-1969	16.198.000	1- 9-1977	
	259.168.000		
<b>Varios</b>			
Empresa Nacional «Bazán». Buques tanque: Camporrija. Campobierzo. Campurdán. Campocriptana. O. M. 21-6-68. Interés compensado: 4,50 % Comisión trimestral: 1,50 %	1- 5-1969	24.895.976	1- 9-1971
	1- 6-1969	24.895.976	1- 3-1972
	1- 8-1969	24.895.976	1- 9-1972
	1- 9-1969	24.895.976	1- 3-1973
	1-11-1969	24.895.976	1- 9-1973
	1-12-1969	24.895.976	1- 3-1974
	1- 1-1970	24.895.976	1- 9-1974
	1- 3-1970	24.895.976	1- 3-1975
	1- 4-1970	24.895.976	1- 9-1975
	1- 6-1970	24.895.976	1- 3-1976
	1- 7-1970	24.895.976	1- 9-1976
	1- 9-1970	24.895.976	1- 3-1977
	1-10-1970	24.895.976	1- 9-1977
	1-12-1970	24.895.976	1- 3-1978
	1- 1-1971	24.895.976	1- 9-1978
1- 3-1971	24.895.976	1- 3-1979	
	398.335.616		



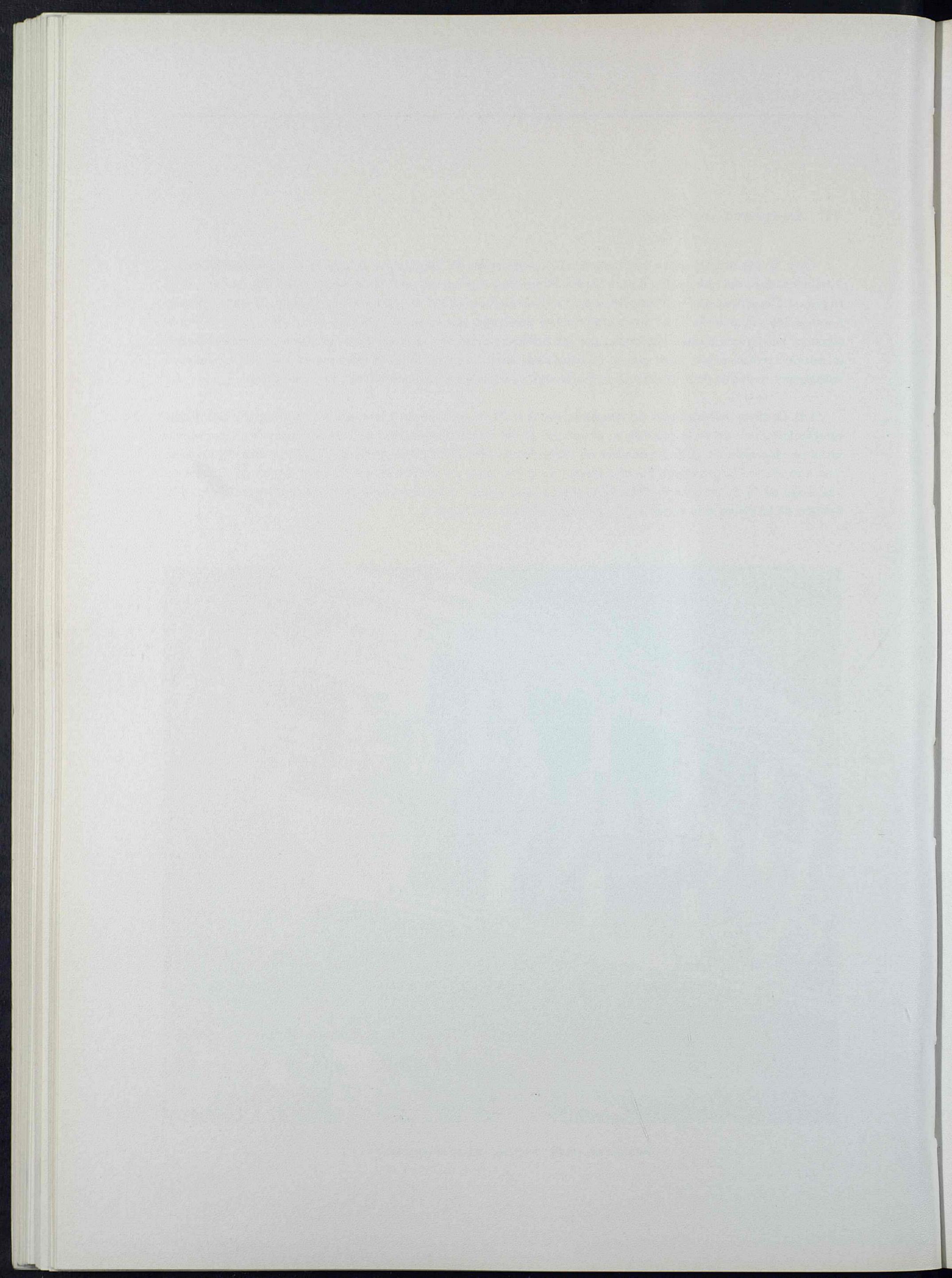
## 11. Desgravación Fiscal

Otra de las disposiciones que favorece la construcción de buques y a la que se acoge CAMPSA como Administradora del Monopolio, es a la Orden Ministerial de Hacienda del 15 de octubre de 1966, por la que se regula la Desgravación Fiscal establecida en el Decreto-Ley 8/1966 de 3 de octubre (*Boletín Oficial del Estado* número 248). El artículo 22 de dicho Decreto-Ley determina que la construcción y, en su caso, primera transmisión o entrega de buques realizadas por los Astilleros españoles en favor de armadores nacionales, tendrá la misma consideración fiscal que la construcción, venta, transmisiones o entregas en favor de armadores extranjeros a efectos de la obtención de los beneficios de la Desgravación Fiscal a la Exportación.

Las Ordenes Ministeriales de Hacienda de 15 y 24 de octubre de 1966 regulan la Desgravación Fiscal establecida en virtud de lo previsto en el artículo 22 del Decreto-Ley 8/1966 de 3 de octubre y la Orden Ministerial de Hacienda de 16 de noviembre de 1966 (*Boletín Oficial del Estado* número 275), en su artículo 1.º dice: «La base de la Desgravación Fiscal a efectos de lo dispuesto en el artículo quinto de la Orden Ministerial de Hacienda de 15 de octubre de 1966, será el valor que estime la Subsecretaría de la Marina Mercante para la fijación de la Prima a la construcción *una vez deducida esta Prima.*»



Montaje del motor principal del «Campogules».



---

## 12. Crédito Naval

A pesar de que dicho Crédito fue establecido por el Estado para favorecer la construcción naval a través del Ministerio de Hacienda, nunca ha tenido *preferencia* en los mismos la Flota del Monopolio, cuyos buques son actualmente propiedad del Estado español en su totalidad.

A principios del siglo XX y gracias a la clarividencia de D. Antonio Maura, tuvo lugar un gran resurgimiento de nuestra Marina; para lograrlo dictó la llamada Ley de Comunicaciones Marítimas, que representó un positivo estímulo para la construcción naval que quedó reflejado en las cifras de producción.

Con la implantación de la República el año 1931 y la Guerra de Liberación, se paraliza la construcción naval y hasta el advenimiento del nuevo Estado no existen disposiciones en esta materia.

Para iniciar la reconstrucción de la Marina Mercante, el Gobierno promulgó la Ley de 2 de junio de 1939 creando un sistema de Crédito Naval que permitió conceder a los armadores préstamos del 60 % del valor del buque a construir o de la modernización a realizar. Estos Créditos eran reintegrables en veinte años, al 2 % de interés. En determinadas condiciones podía elevarse el préstamo al 80 % e incluso al 100 %, excepcionalmente mediante garantías subsidiarias. La concesión de los préstamos correspondía al Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, quien podía realizar operaciones hasta el límite de 750 millones de pesetas en el plazo de diez años, a cuyo fin se le autorizó admitir Cédulas de Crédito Naval. Por la Ley de 7 de mayo de 1942 se dejó en suspenso esta limitación. Posteriormente se prorrogó la Ley de Crédito Naval por un plazo de diez años según indicaba la Ley de 23 de diciembre de 1948.

La escasez de materiales y el alza de precios que alargaron los plazos de entrega, circunstancias derivadas de la Segunda Guerra Mundial, impidieron el logro de la finalidad de las disposiciones anteriores, haciendo la situación crítica, ya que la escasez de producción de la industria naval, apenas bastaba a renovar nuestra envejecida Marina Mercante, que llegó a ser una de las más viejas del mundo.

A remediar la situación vino la Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante, promulgada el 12 de mayo de 1956.

Según el artículo primero del Reglamento de 1940, la concesión del Crédito Naval correspondía al Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, pero después del Decreto-Ley de 29 de diciembre de 1962, corresponde su concesión al Banco de Crédito a la Construcción, que asumió las funciones de dicho Instituto. En el artículo sexto de dicho Reglamento se establece las categorías o tipos de buques objeto de protección, señalando 12 categorías y la cuantía del préstamo podrá alcanzar hasta el 80 % del valor del buque.

El interés establecido a los préstamos fue en un principio el 2 % y posteriormente, por Orden Ministerial de 9 de diciembre de 1960 y de 12 de mayo de 1962, se fijó en el 4 %.

El plazo del préstamo según la Ley de 1939 es de veinte años como máximo y la Orden Ministerial de 9 de diciembre de 1960 señaló los plazos de diez y quince años según los tipos.

Los expedientes de Crédito Naval, según Orden de la Presidencia del Gobierno de 15 de abril de 1959, se tramitarán por el Banco de Crédito a la Construcción, por el orden de preferencia que señale la Subsecretaría de la Marina Mercante.

El *Boletín Oficial del Estado* de fecha 26 de diciembre de 1964 publicó una Orden Ministerial de Hacienda de fecha 17 de diciembre del mismo año, sobre autorizaciones y normas para aplicación del Crédito Naval en el bienio 1966-1967. Esta Orden quedó rectificada en el *Boletín Oficial del Estado* número 38, de fecha 13 de febrero de 1965.

La financiación del Crédito para la construcción y renovación de la Flota, se reguló por Orden de la Presidencia del Gobierno, de fecha 31 de julio de 1972, y fue prorrogado al 21 de octubre de 1975.

Con fecha 30 de junio de 1976 la Presidencia del Gobierno mediante Orden Ministerial actualiza las normas de financiación del Crédito para la construcción de la Flota Mercante.

Con fecha 21 de mayo de 1976 se convocó por Real Decreto un Concurso para la construcción en Astilleros nacionales de buques por un volumen de un millón de toneladas registro bruto. Este Real Decreto fija las condiciones de financiación, créditos y primas a la Construcción.

El *Boletín Oficial del Estado* número 45, del 22 de febrero de 1965, publicó la Orden Ministerial de Comercio que dictó normas a las que han de ajustarse las propuestas de concesión de Crédito Naval para dicho bien fijando dos modalidades. La modalidad «A» establece quince años de plazo de amortización, 4 % de interés y 1 ‰ de comisión anual. La modalidad «B», diez años de amortización, 5 % de interés y 1 ‰ de comisión anual.

La Orden Ministerial de 3 de julio de 1968 (*Boletín Oficial del Estado* número 162, del 6 de julio de 1968) estableció la nueva financiación del Crédito para la Construcción y Renovación de la Flota Mercante, a la que se ha acogido CAMPSA para la construcción de los nuevos buques de 33.000 T. P. M., que se han construido en Matagorda (Cádiz) y los cuatro buques de 9.000 T. P. M., contratados con la Empresa «Bazán» (dos en Cádiz y dos en Cartagena).

A partir de 1950 CAMPSA ha seguido acogéndose a las ventajas del Crédito Naval en la medida que le fueron concedidos dichos créditos para poder ampliar su Flota de forma que cubriera sus necesidades.

Los créditos conseguidos por CAMPSA para la construcción de la Flota del Monopolio, han sido desde 1950 a 1967 a través del Banco de Crédito a la Construcción y desde esta fecha, para los dos buques de 33.000 toneladas peso muerto y los cuatro nuevos de 9.000 T. P. M., a través de la Banca Privada.



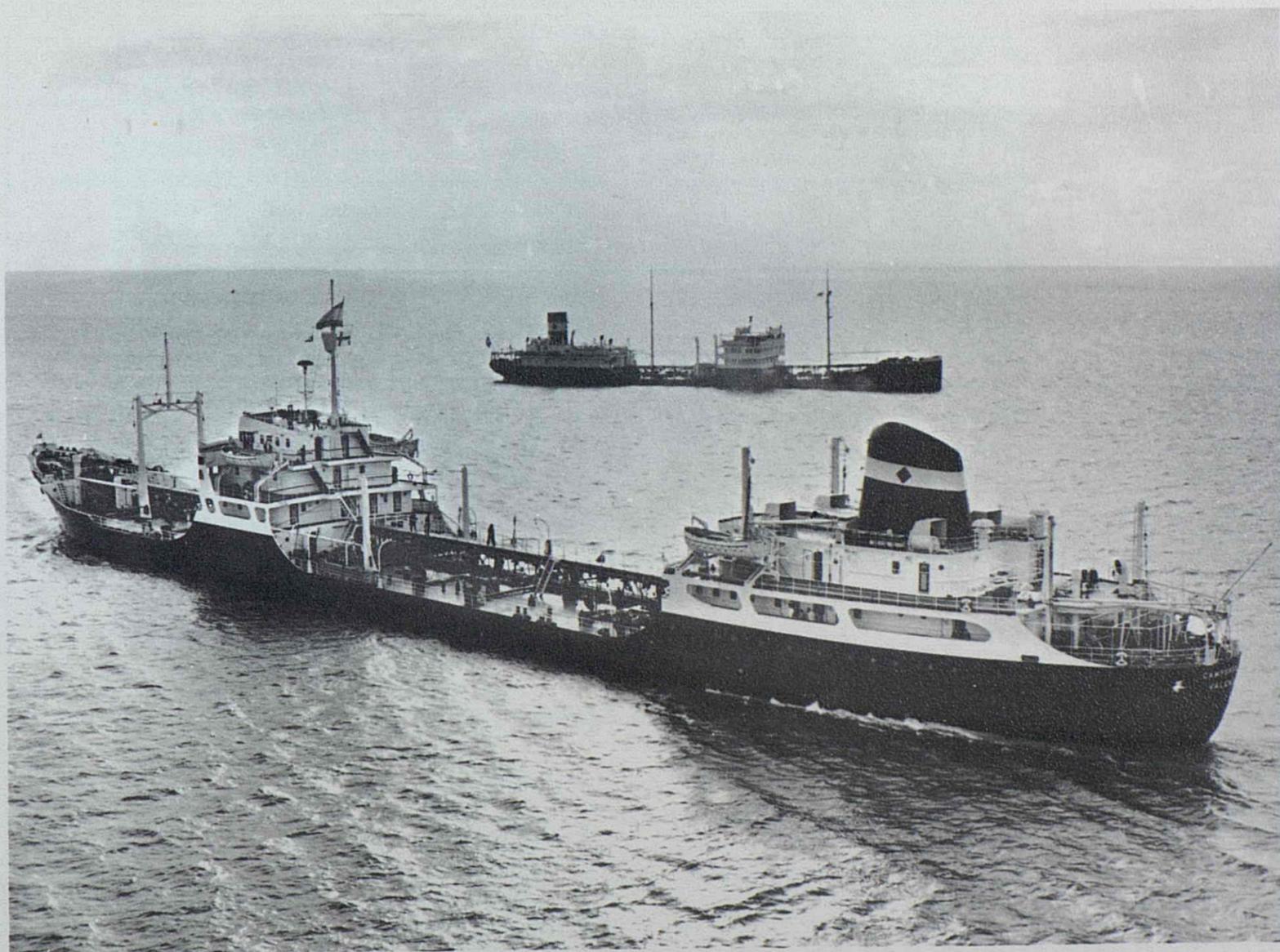
Vista del buque tanque «Campogules».

### 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.ª 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 — £
<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».

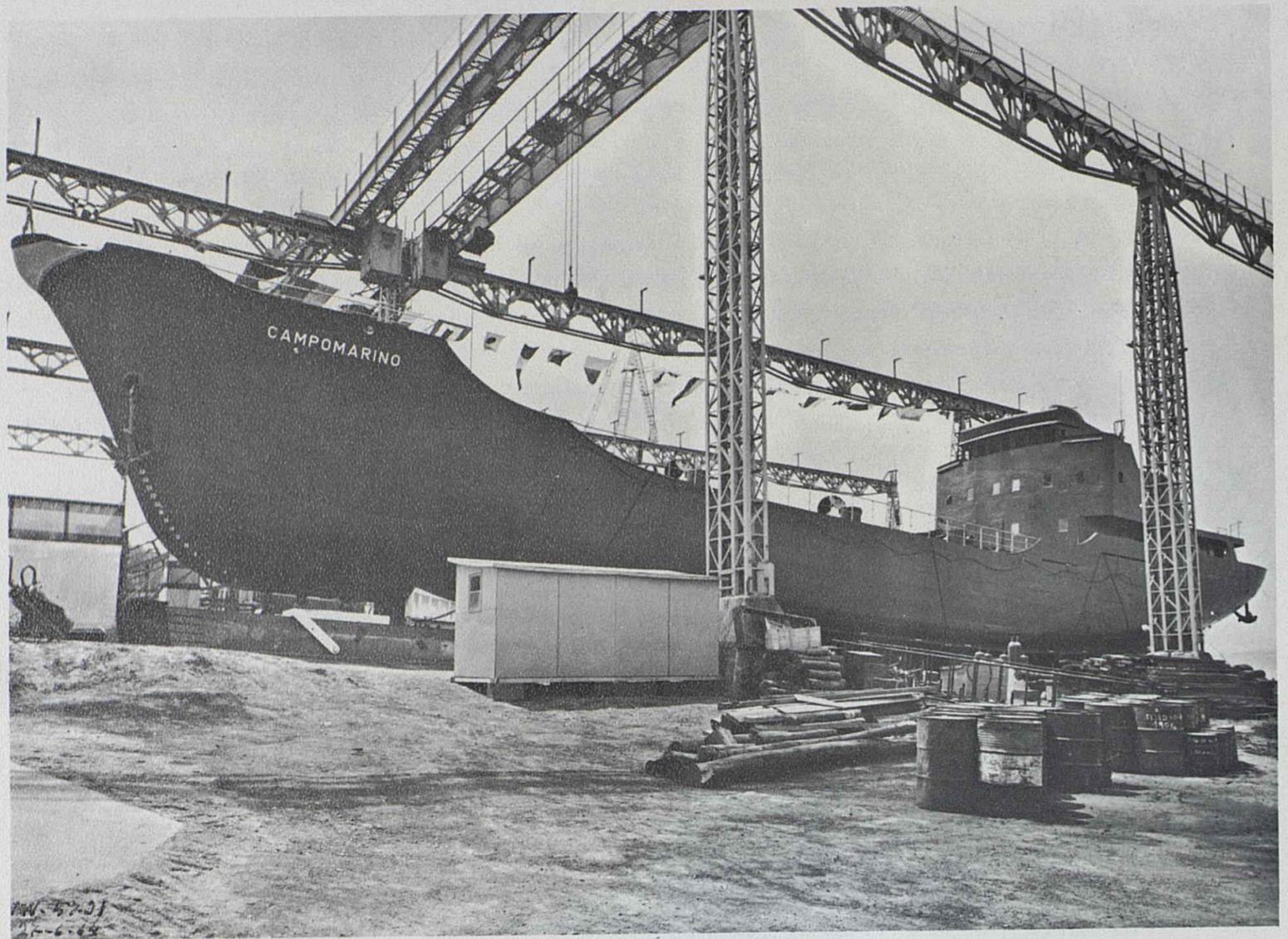
Su fletamento, hecho en las condiciones de «Time Charter», duró hasta que entraron en servicio los nuevos buques «Camprodón» y «Campalans» en agosto de 1934, y al tipo de dos chelines seis peniques por tonelada peso muerto, siendo por nuestra cuenta, según la norma establecida para el «Time Charter», 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 — 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
Steava.....	Gas-oil.....	3.904.706
Steava.....	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 — Kilogramos	Productos pesados — 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>			77.406,26		46.283- 0-10

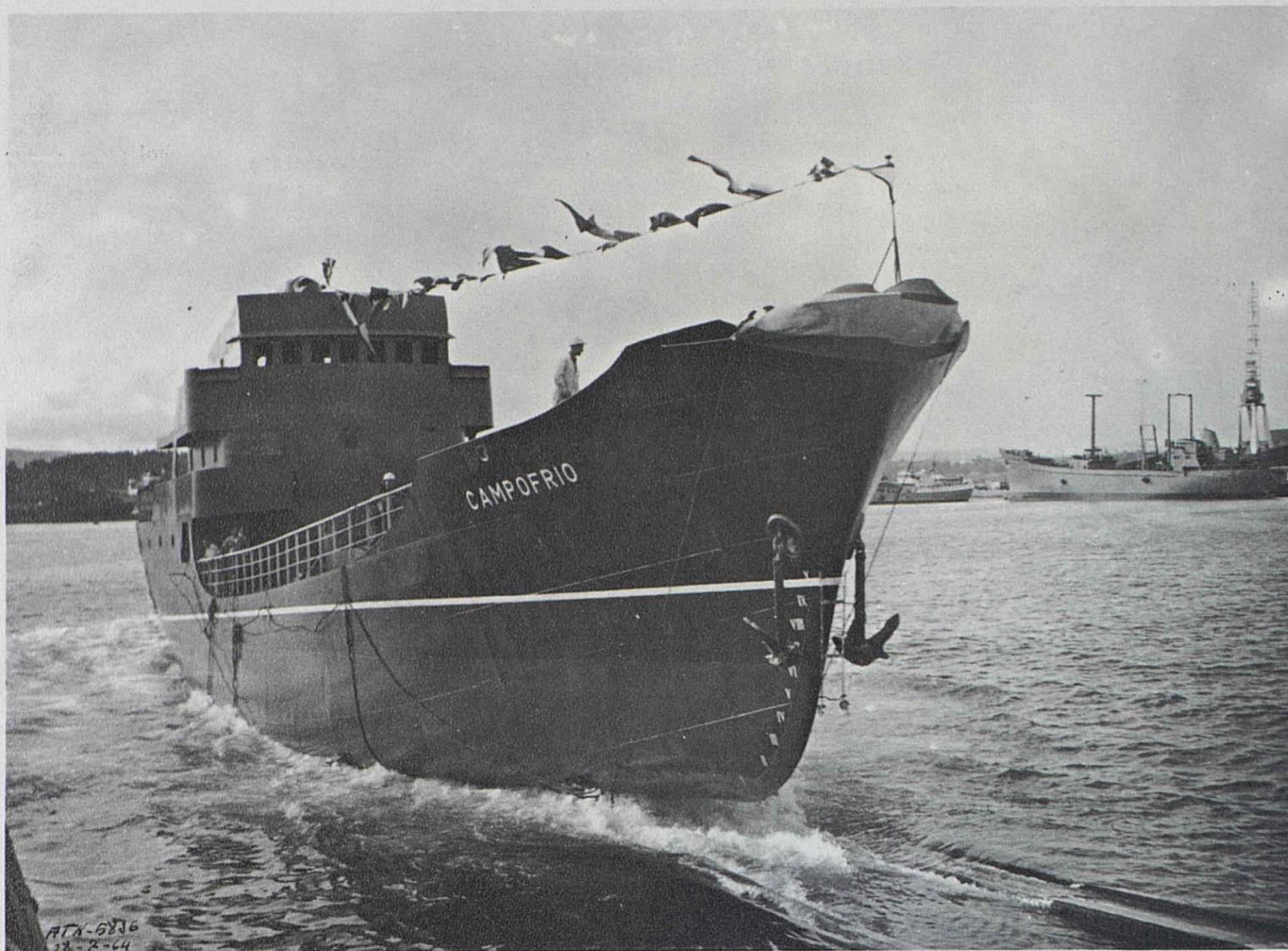
Hay que hacer notar que cuando se implantó el Monopolio, el consumo era de unas 350.000 toneladas/año.

CUADRO NUM. 14

## CANTIDADES CARGADAS DURANTE 1935

PUERTOS DE CARGA	Productos ligeros — Kilogramos	Productos pesados — Kilogramos	Parafinas. — 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>	451.326.449	342.798.795	4.921.905
Cargado por buques propios.....			686.063.204
Cargado por buques fletados.....			112.983.945
<b>Total.....</b>			799.047.149

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:**

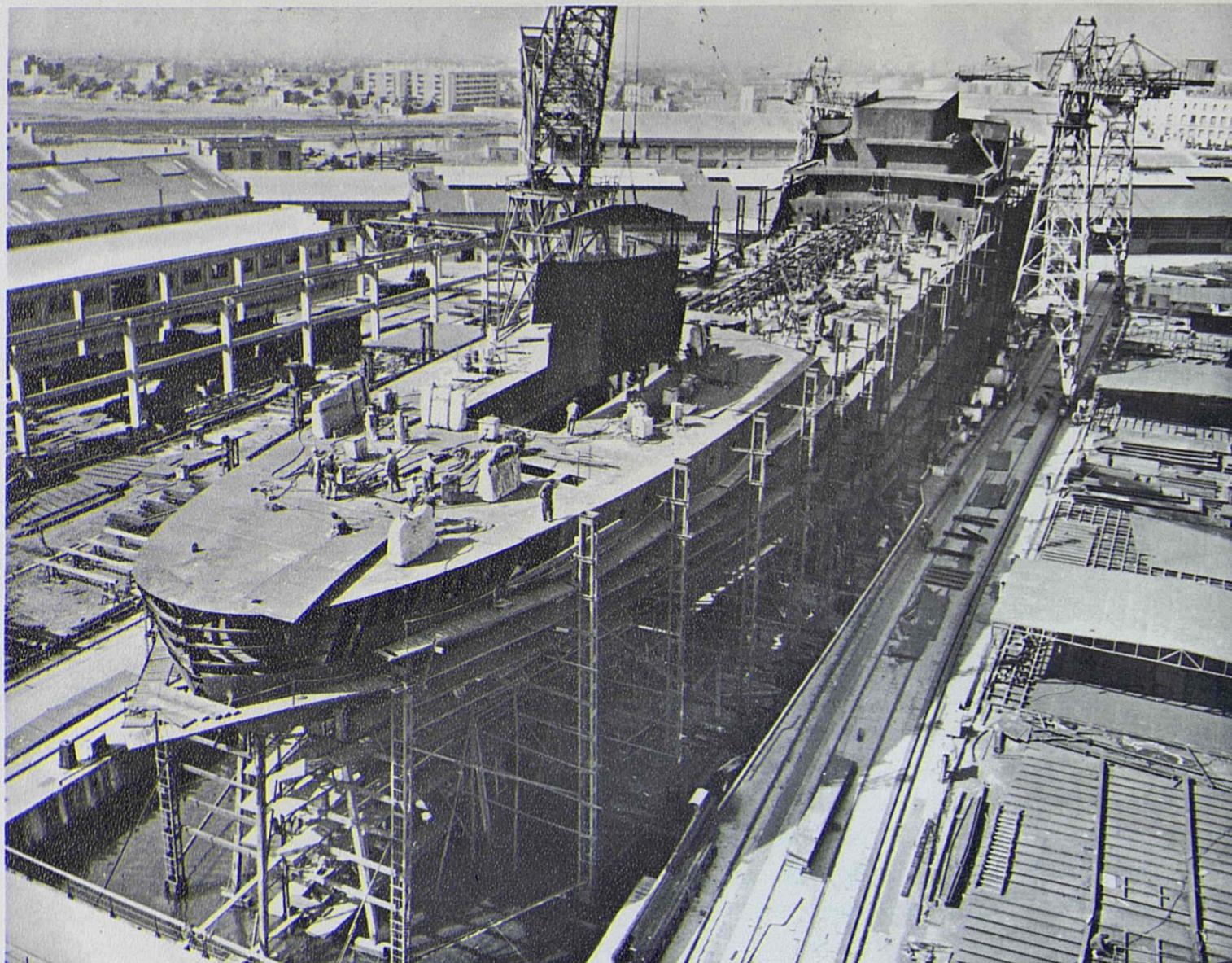
Tipo de Contrato: «Viajes consecutivos».

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.ª 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.ª 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.ª 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 «Campozur» 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 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.

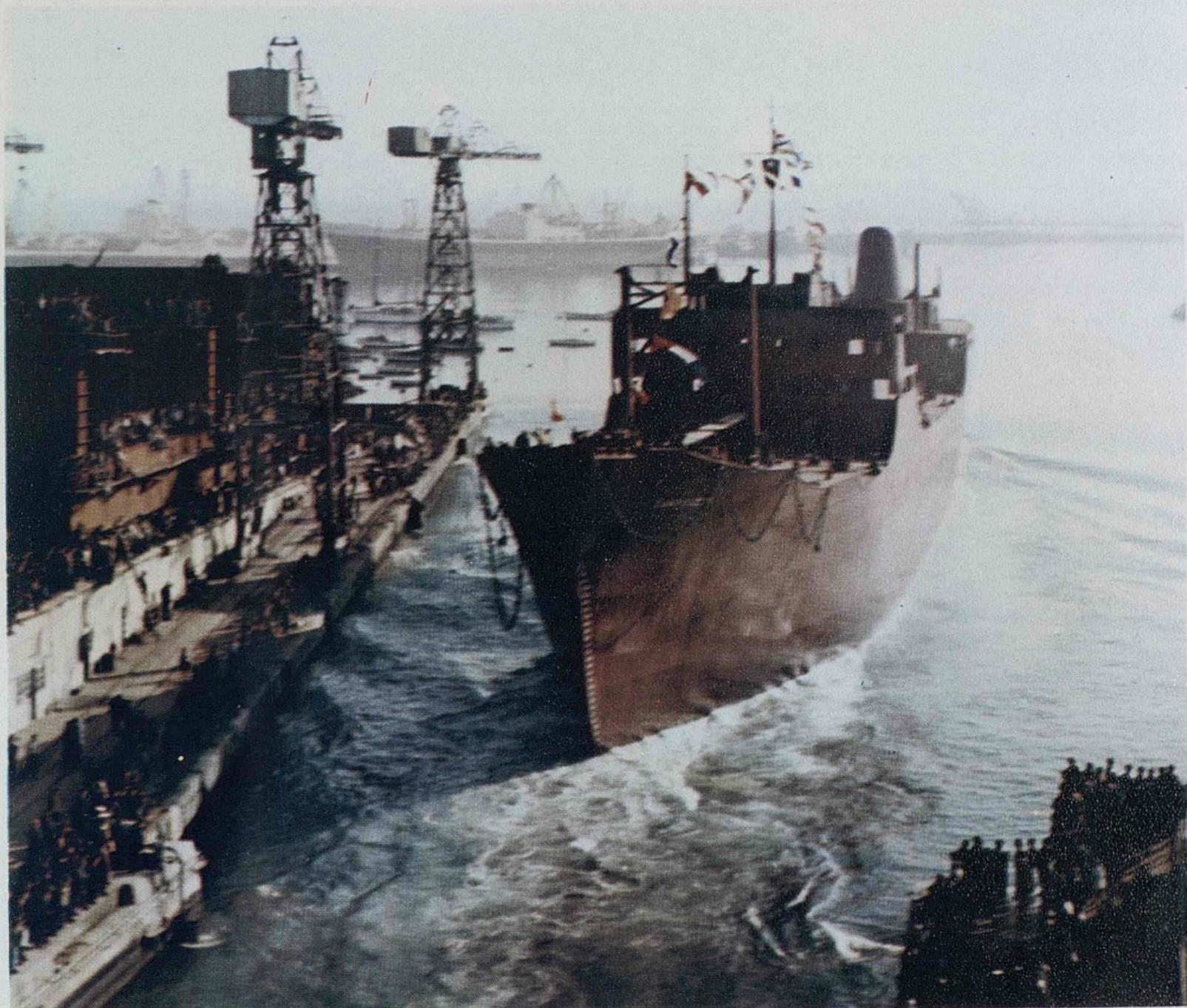
La Delegación del Gobierno en oficio número 2.887, de 30 de junio de 1962, aprobó la propuesta de CAMPSA fijando las condiciones de arrendamiento del buque tanque «Plutón» a la Marina de Guerra, que eran las siguientes:

- 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

## 14. Explotación de los buques del Monopolio - Sobordos - Convenios Colectivos

El Departamento Marítimo de CAMPSA no puede considerarse como una Naviera particular, en cuanto a su explotación, para hacer un cálculo de sus beneficios o pérdidas, ya que como se ha indicado, el Monopolio es un servicio público, y por encima de todo orden económico, está la prestación del mismo y la seguridad del abastecimiento y distribución de los productos monopolizados.

El Departamento Marítimo pone los barcos en debidas condiciones a disposición del Departamento de Distribución, quien ordena los puertos de carga o descarga de los mismos, pero sin hacer abono alguno al Departamento por estadías o demoras debidas a necesidades del servicio.

Sin embargo, a título informativo, señalaremos los beneficios o pérdidas de la flota calculados por CAMPSA desde 1928 hasta 1947, a base de los fletes que se indican a continuación:

AÑOS	Fletes — Pesetas por tonelada	Beneficio o pérdida — Pesetas
1928.....	24,65	1.419.245
1929.....	31,49	1.623.938
1930.....	38,00	3.082.996
1931.....	27,90	749.391
1932.....	24,89	564.553
1933.....	26,55	45.553
1934.....	20,16	— 3.038.316
1935.....	22,93	— 8.306
1940.....	143,40	51.066.298
1941.....	222,00	92.244.630
1942.....	499,55	110.457.584
1943.....	624,04	213.270.362
1944.....	436,32	127.529.481
1945.....	387,18	148.166.753
1946.....	187,58	97.715.006
1947.....	122,49	20.352.015

A partir de 1948, en virtud de lo dispuesto por oficio de la Delegación del Gobierno, de fecha 19 de febrero de 1948, han dejado de calcularse los beneficios. Desde entonces la contabilidad de los gastos de Servicios Marítimos se efectúa cargando a la cuenta de esta denominación todos los gastos que se originan por la explotación de la Flota, y abonando al finalizar cada Ejercicio, la suma de estos gastos, con cargo a la cuenta de Mercaderías, precio de coste.

Se lleva a cabo de esta forma porque el Departamento Marítimo no está constituido como un ente armador independiente, sino que se limita a estudiar y llevar a cabo el programa de buques necesarios para el servicio del Monopolio y termina su función una vez entregados los buques por el Astillero, poniendo los mismos al servicio del Departamento de Distribución, el cual, a su vez, tiene que compaginar la ubicación de las refinerías con la capacidad de nuestras factorías, lo cual conduce a que el rendimiento no sea lo óptimo que fuera de desear.



Vista del buque auxiliar «Camposilo» de 1.070 t. p. m.

El flete medio anual internacional (en chelines) en la primera etapa del Monopolio desde el Golfo a U. K. C. y del Mar Negro a U. K. C. fue el siguiente:

AÑOS	Del Golfo a U. K. C.	Del Mar Negro a U. K. C.	CAMBIO OFICIAL MEDIO	
			£ Pesetas	₡ Pesetas
1927.....	31	27	28.597	5.867
1928.....	15/6	12/3	29.328	6.025
1929.....	22	17	33.168	6.824
1930.....	20/3	18/9	41.926	8.666
1931.....	9/4-1/2	8/3 -1/2	47.646	10.548
1932.....	9/7-1/2	7/3	43.705	12.461
1933.....	8/9-3/4	6/10-1/2	39.832	9.706
1934.....	10/3	9	37.183	8.390

Al terminar la guerra civil, los riesgos y peligros que el conflicto europeo originaba para las dotaciones de los buques mercantes, y los aumentos de fletes que implicaban unos mayores ingresos para los armadores, motivaron que con fecha 31 de octubre de 1939 se estableciera, con carácter transitorio, una participación en los sobordos a favor de las tripulaciones. El tipo de porcentaje variaba según las zonas de navegación; para la que normalmente efectuaban nuestros buques, el tipo fijado era el 4 % del importe bruto del flete. En 1942 se elevó al 8 % para los buques que cargaban en puertos de Estados Unidos, Golfo de Méjico, Venezuela y Caribe.

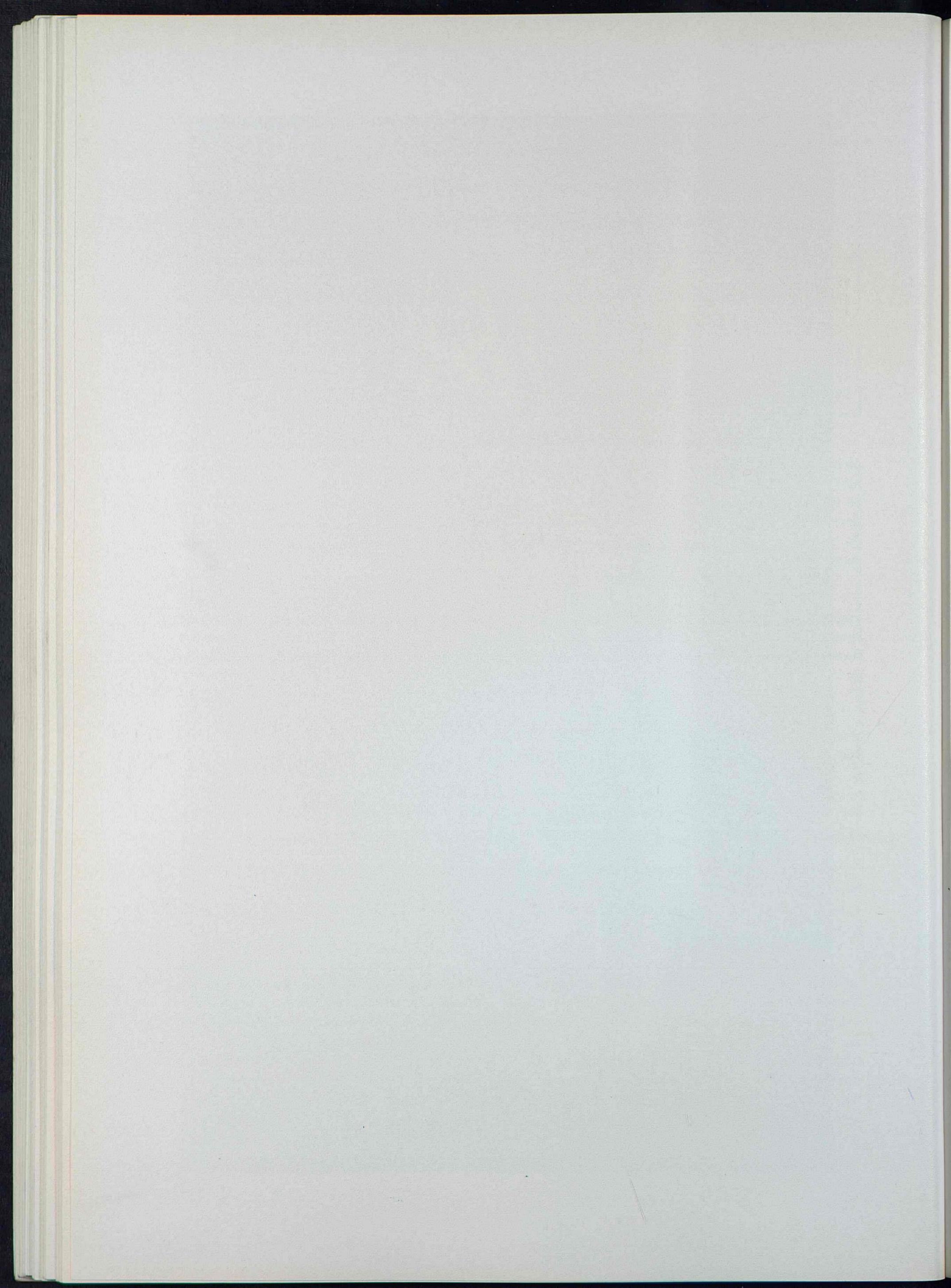
Por Orden del Ministerio de Trabajo de fecha 12 de febrero de 1945, la participación en los sobordos se estableció con carácter permanente: 4 % en las navegaciones de gran cabotaje y altura y 2 % en las de cabotaje. La Orden de 23 de diciembre de 1952, acordada en Consejo de Ministros por la que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Condiciones de Trabajo en la Marina Mercante (*Boletín Oficial del Estado* de 19 de enero de 1953) refrenda estos porcentajes en su artículo número 260.

En el artículo 261 de esa misma Ley se dice que «en aquellos buques en los que por la naturaleza del servicio a que estén destinados no pueda obtener la tripulación beneficio directo por el concepto de participación sobre el sobordo, se establecen como obligatorias dos mensualidades del sueldo base».

Con arreglo a los fletes fijados por la Subsecretaría de la Marina Mercante, que es el organismo encargado de establecer los mismos, y de acuerdo con el artículo 265 de la Reglamentación de la Marina Mercante, se han ido abonando los sobordos a la tripulación de la Flota del Monopolio.

El sobordo mínimo garantizado figura en el *Boletín Oficial* número 156, de 29 de junio de 1962, y posteriormente por Orden Ministerial de 20 de mayo de 1969 (*Boletines Oficiales* números 156 al 170), se aprobó un «plus de navegación por participación en el sobordo», que es una cantidad fija independiente de los fletes y que se calcula en función del tonelaje, clase y zonas de navegación del buque.

«Por resolución del 5 de febrero de 1966 de la Dirección General de Trabajo se aprobó el primer Convenio Colectivo de la Flota de CAMPSA, que introducía notables mejoras económicas y sociales. Fue renovado sucesivamente por resoluciones de 11 de abril de 1969; 24 de abril de 1970 y últimamente se actualizó por la de 23 de enero de 1975. En éste, además del sueldo base se establecen unos pluses de Navegación por participación en el Sobordo y de Destino. Se mejoran sensiblemente las vacaciones, ampliándolas a ochenta días, con opción a disfrutarlas partidas. Se producen igualmente mejoras sociales actualizando la aportación por economato, ayuda escolar, premios, préstamo vivienda, aportación de la Empresa a la Mutua, en una cantidad anual equivalente al doble del total de las cuotas satisfechas por los mutualistas en igual período; asimismo se estableció el Subsidio de Fallecimiento en el que la Empresa al fallecimiento de un tripulante concederá a sus familiares, una mensualidad por año de servicio, con un tope máximo de una anualidad.»



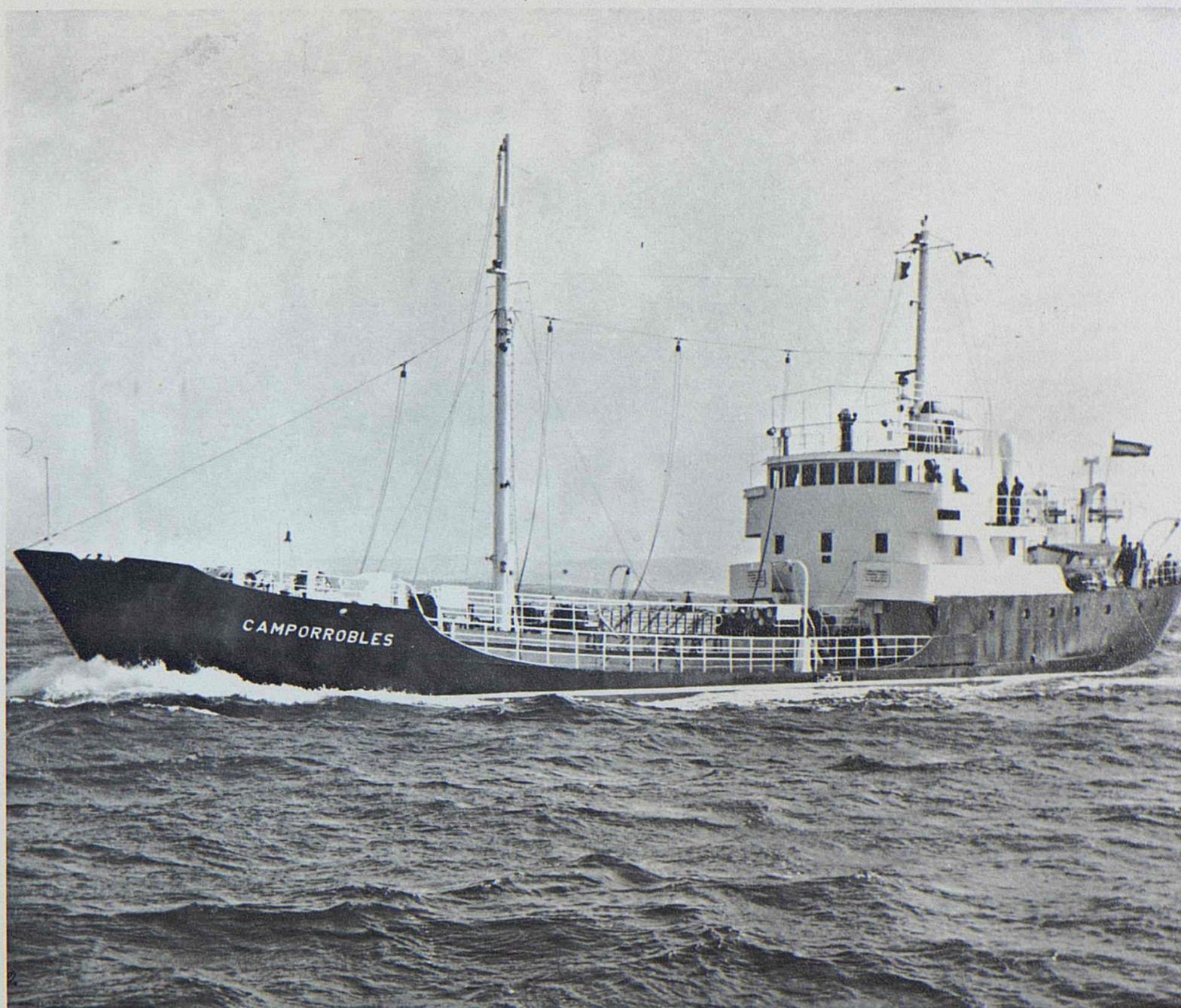
---

## 15. Puertos de descarga y capacidad de almacenamiento de las factorías del Monopolio

Con la Flota que hemos descrito anteriormente y los buques que se han fletado, los productos petrolíferos se van situando en las diversas factorías que a lo largo del litoral tiene el Monopolio.

La capacidad de almacenamiento de estas factorías ha ido variando, como es natural, desde la iniciación del Monopolio, y así podemos indicar que ha aumentado desde 175.650 metros cúbicos en 1928, hasta 1.726.860 metros cúbicos en diciembre de 1970, y 2.501.431 en enero de 1977.

A continuación figura el cuadro núm. 17 con la situación y capacidad actual de dichas factorías, donde descargan los petroleros.



Buque auxiliar «Camporrobles» de 487 t. p. m.

CUADRO NUM. 15

## CAPACIDADES DE ALMACENAMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL LITORAL (31 de diciembre de 1976)

FACTORIAS	Capacidad — Metros cúbicos	FACTORIAS	Capacidad — Metros cúbicos
Alicante.....	156.870	Mahón.....	7.314
Almería.....	38.301	Málaga.....	105.733
Algeciras.....	37.471	Motril.....	138.515
Badalona.....	107.247	Palma.....	61.625
Barcelona.....	461.217	Pasajes.....	7.000
Cádiz.....	52.389	Rota.....	125.860
Castellón.....	59.564	Santander.....	166.007
La Coruña.....	51.856	Santurce.....	130.819
El Ferrol.....	14.901	Sevilla.....	142.884
Gijón.....	30.010	Tarragona.....	119.741
Huelva.....	86.600	Valencia.....	206.272
Ibiza.....	25.380	Vigo.....	61.863
Lezo-Rentería.....	76.497	Zorroza.....	29.495
		<b>Total.....</b>	<b>2.501.431</b>

## 16. Millas recorridas y toneladas transportadas

Desde 1950 hasta 1976, inclusive, las millas recorridas por nuestra Flota, ascienden a 26.820.780.

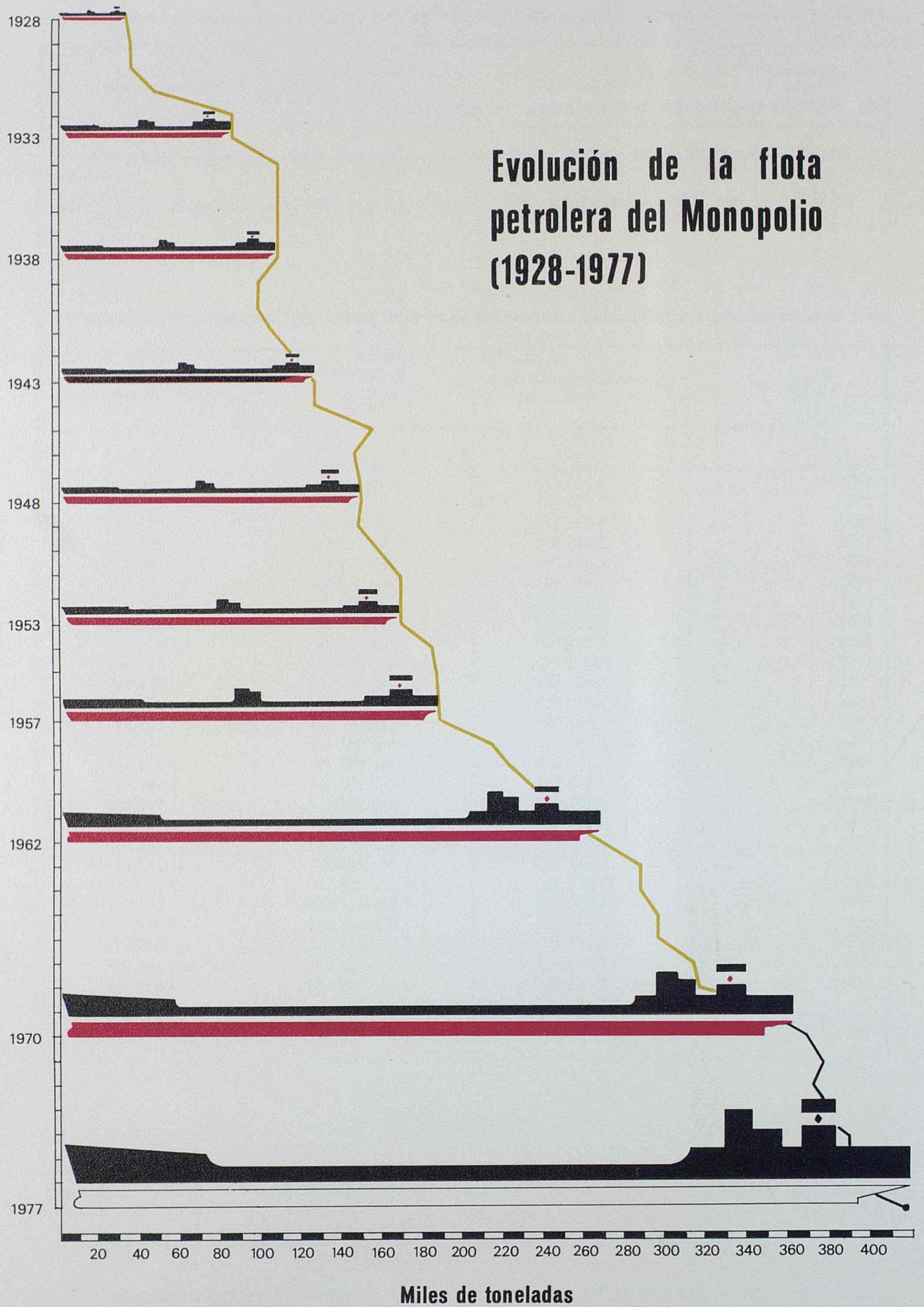
En el cuadro núm. 16 se recogen estos datos durante el período 1950/1976, incluyendo los gastos totales de la Flota.

CUADRO NUM. 16

### MILLAS RECORRIDAS Y TONELADAS TRANSPORTADAS POR LA FLOTA DE CAMPSA O A SU SERVICIO

AÑOS	Toneladas transportadas Total	Gastos totales — Pesetas	Millas recorridas
1950.....	1.227.273	146.522.939	823.575
1951.....	1.220.729	170.666.683	792.150
1952.....	1.739.902	176.333.941	902.625
1953.....	2.242.240	189.238.834	735.773
1954.....	2.460.894	239.148.466	700.676
1955.....	2.805.295	265.808.921	687.175
1956.....	2.924.484	245.868.504	723.697
1957.....	3.430.626	320.709.021	721.270
1958.....	3.924.623	397.411.616	868.807
1959.....	4.109.684	502.570.884	833.752
1960.....	4.175.947	453.191.551	982.813
1961.....	4.433.134	435.307.197	963.925
1962.....	5.119.749	498.689.036	975.699
1963.....	5.682.591	616.503.106	1.015.237
1964.....	6.630.697	585.023.440	985.457
1965.....	7.336.572	680.059.397	1.070.487
1966.....	7.232.568	762.450.103	1.098.654
1967.....	7.950.200	822.594.257	1.173.340
1968.....	9.358.682	944.048.921	1.355.268
1969.....	10.527.870	985.592.747	1.340.964
1970.....	12.617.288	1.063.448.801	1.287.104
1971.....	13.613.051	1.387.056.565	1.231.369
1972.....	14.436.799	1.581.277.636	1.077.766
1973.....	16.798.182	1.875.147.290	1.089.792
1974.....	18.463.350	2.316.619.091	1.249.055
1975.....	17.784.309	2.840.734.850	1.113.363
1976.....	18.746.064	3.285.769.790	1.020.987
<b>Totales.....</b>	<b>206.992.803</b>	<b>23.787.793.587</b>	<b>26.820.780</b>

# Evolución de la flota petrolera del Monopolio (1928-1977)



## 17. Entretien 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 Entretien 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 «entretien 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 habilitación (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.

---

## 18. Amortizaciones

En la cláusula 14 del Contrato entre el Estado y CAMPSA, figura en concepto de amortización hasta el 5 % anual, si se trata de compra de buques tanque, y hasta el 4 % anual, si se trata de maquinaria.

Por Orden Ministerial de 8 de diciembre de 1932 se modificó la cláusula citada dejando subsistente el 5 % señalado en aquélla, como porcentaje aplicable a los buques provistos de máquinas de vapor, y variando el tipo para los buques equipados con motores propiamente citados, suponiendo para éstos un valor equivalente al 30 % del importe total del barco, y de 5 % para el casco, que se supondrá con un valor igual al 70 % restante. Posteriormente el 8 % se elevó al 9 % para los motores y actualmente se aplica el 5 % para buques con máquinas de vapor y el 6,20 % para buques a motor.

En el cuadro núm. 17 figura el valor inicial de cada uno de los buques en servicio el 31 de diciembre de 1970, las amortizaciones realizadas y el saldo actual.



Buque asfaltero «Camposalinas».

CUADRO NUM. 17

## INMOVILIZACION. - SITUACION CONTABLE DE LA FLOTA DE CAMPSA AL 31 DE DICIEMBRE DE 1976

BUQUES	Valor real — Pesetas	Amortizaciones — Pesetas	Saldo al 31 de diciembre de 1976 — Pesetas
Campeador.....	356.457.362,84	356.457.361,84	1,—
Campomayor.....	367.153.385,49	367.153.384,49	1,—
Campodola.....	1.101.325.873,—	247.281.182,42	854.044.690,58
Campanar.....	169.184.586,25	169.184.585,25	1,—
Campazas.....	169.989.447,90	169.989.446,90	1,—
Campeón.....	33.268.577,84	33.268.576,84	1,—
Campanil.....	86.367.328,71	86.367.327,71	1,—
Campocriptana.....	194.928.799,98	194.928.798,98	1,—
Campobierzo.....	192.112.964,75	192.112.963,75	1,—
Camporroja.....	193.460.015,48	193.460.014,48	1,—
Campurdán.....	192.671.013,24	192.671.012,24	1,—
Campoverde.....	140.288.535,57	140.288.534,57	1,—
Camponegro.....	142.382.769,91	142.382.768,91	1,—
Campoblanco.....	149.374.755,84	149.374.754,84	1,—
Campogris.....	149.960.128,99	149.960.127,99	1,—
Campocerrado.....	150.644.928,41	150.644.927,41	1,—
Campogules.....	163.072.473,95	163.072.472,95	1,—
Camporraso.....	161.240.578,59	161.240.577,59	1,—
Camporrojo.....	163.454.333,72	163.454.332,72	1,—
Camporrubio.....	162.441.320,60	162.441.319,60	1,—
Campoazur.....	171.579.191,27	171.579.190,27	1,—
Campollano.....	114.480.828,07	114.480.827,07	1,—
Campoalegre.....	113.598.375,01	113.598.374,01	1,—
Camposeco.....	113.185.624,90	113.185.623,90	1,—
Campodarro.....	115.144.501,06	115.144.500,06	1,—
Campogenil.....	115.403.206,50	115.403.205,50	1,—
Camponalón.....	133.597.210,—	133.597.209,—	1,—
Campomiño.....	239.181.734,—	239.181.733,—	1,—
Camponavia.....	239.181.734,—	239.181.733,—	1,—
Camprovin.....	38.780.839,45	38.780.838,45	1,—
Camporeal.....	40.250.003,73	40.250.002,73	1,—
Campoo.....	40.950.219,90	40.950.218,90	1,—
Campotejar.....	67.133.437,72	67.133.436,72	1,—
Campolongo.....	66.607.146,08	66.607.145,08	1,—
Camposalinas.....	66.572.079,50	66.572.078,50	1,—
Campalans.....	2.398.080,11	2.398.079,11	1,—
Campomarino.....	29.608.057,14	29.608.056,14	1,—
Camposilo.....	33.243.722,54	33.243.721,54	1,—
Campolara.....	31.484.086,60	31.484.085,60	1,—
Campanilla.....	12.384.148,87	12.384.147,87	1,—
Camporrobles.....	22.577.149,62	22.577.148,62	1,—
Campochico.....	22.491.245,66	22.491.244,66	1,—
Camponaraya.....	24.435.415,31	24.435.414,31	1,—
<b>Totales.....</b>	<b>6.294.047.218,10</b>	<b>5.440.002.485,52</b>	<b>854.044.732,58</b>

En el año 1977 entraron en servicio los siguientes buques:

«Calvo Sotelo»: Valor real.....1.224.000.000 de pesetas en números redondos.

Gabarra «Campero»: Valor real.... 127.000.000 de pesetas.

(1) El valor real de la gabarra «Campeche» será un poco superior al «Campero» debido a ser puesta en servicio posteriormente y haberse hecho algunas modificaciones cuyo importe debe ser aprobado por la Superioridad. Los Astilleros han solicitado revisión de precios de ambas gabarras.

Nota: Hasta el año 1968 se ha conservado el coeficiente de amortización al 6,20 %, a partir de 1969 se ha elevado dicho coeficiente al 10,10 % y en 1970 al 15 % para acelerar el reintegro de las inversiones efectuadas en la Flota.



## 19. Mermas

En el artículo 11 del Real Decreto-Ley de 21 de julio de 1927 estableciendo el Monopolio del Estado, se indica que no se deducirá del total ingreso de la Renta para fijar el producto líquido, sino que quedará íntegramente a cargo de la Compañía «las pérdidas por averías y evaporaciones en remesas».

El artículo 1.º, cláusula 5.ª del Real Decreto de 17 de octubre de 1927 señala que «las pérdidas o averías del producto monopolizado, solo serán deducibles del total ingreso de la Renta, para la fijación del haber líquido, cuando obedezcan a casos fortuitos plenamente justificados; el Contrato con el Estado fijará el concepto del caso fortuito a los efectos de referencias.»

Habiendo surgido discrepancias en la interpretación que ha de darse a las cláusulas establecidas en el Contrato y disposiciones complementarias para fijar el gasto normal de explotación con cargo a la Renta por el concepto de «Mermas de evaporación en las remesas», se estableció por Orden Ministerial de Hacienda de 23 de noviembre de 1942 que se consideran como porcentajes normales de mermas por evaporaciones y remesas en la manipulación de productos petrolíferos en el Monopolio de Petróleos los que a continuación se establecen:

### 1.º DESDE EL PUERTO DE EMBARQUE HASTA FACTORIA RECEPTORA

PRODUCTOS	PROCEDENCIA	
	América	Mar Negro o Canarias
	<i>Porcentajes</i>	
Gasolina.....	1,50	1,00
Keroseno.....	0,75	0,75
Gas-oil.....	0,50	0,50
Fuel-oil.....	0,50	0,50
Lubricantes.....	0,50	0,50
Parafina y asfalto.....	0,50	0,50

### 2.º DURANTE EL TIEMPO DE ALMACENAJE EN FACTORIAS Y SUBSIDIARIAS Y TRANSPORTE HASTA SU ENTREGA AL CLIENTE

PRODUCTOS	PORCENTAJES	
	Hasta el 13 de mayo de 1940	Desde el 13 de mayo de 1940 y mientras dure la restricción en el consumo
Gasolinas especiales.....	4,00	5,00
Gasolina auto.....	2,00	2,50
Keroseno.....	1,00	1,00
Fuel-oil.....	0,75	0,75
Gas-oil.....	1,00	1,00
Lubricantes.....	1,50	1,50
Parafina y asfalto.....	0,50	0,50



Vista del buque «Camponalón» en pruebas.

Posteriormente, con motivo de poder CAMPSA suministrarse de la primera refinería española en la Península, denominada Refinería de Petr6leos de Escombreras, S. A. (REPESA), se puso en vigor la siguiente Orden Ministerial de fecha 28 de mayo de 1951:

«Visto el Oficio n6mero 1.048 de 16 de los corrientes, de la Compa1ia Arrendataria del Monopolio de Petr6leos, en el que se proponen los porcentajes de mermas que deben establecerse para los combustibles suministrados por la Refinería de Petr6leos de Escombreras; este Ministerio, a propuesta de la Delegaci6n del Gobierno en CAMPSA, se ha servido disponer que en las liquidaciones de la Renta de Petr6leos, que se forman de acuerdo con lo dispuesto en el Contrato celebrado entre el Estado y CAMPSA, se consideran como porcentajes normales de mermas por evaporaci6n y remesas, para cada producto y computados trimestralmente lo siguiente:

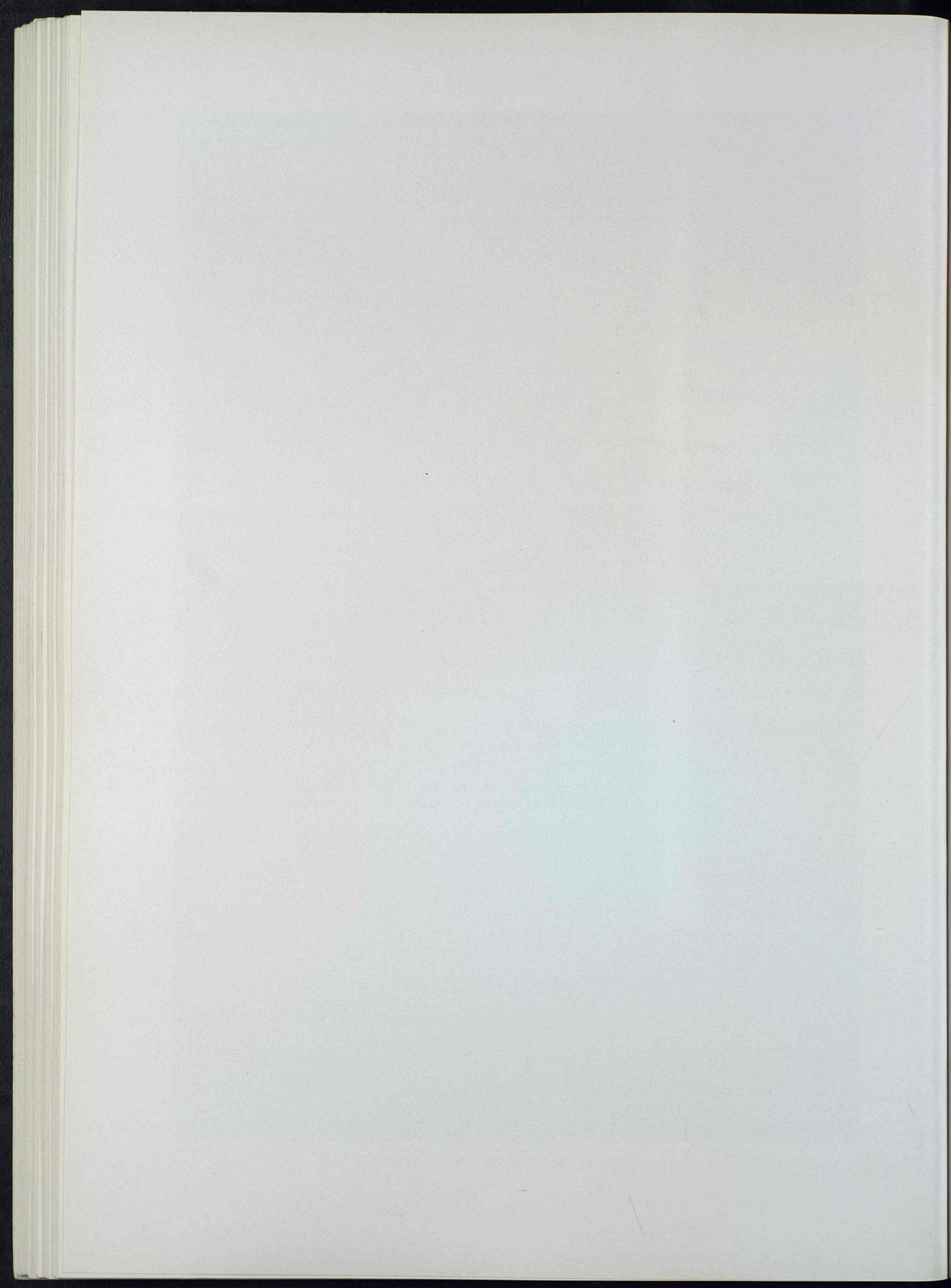
	%
Gasolina.....	0,80
Petr6leo.....	0,75
Gas-oil .....	0,50
Fuel-oil.....	0,25

sin perjuicio de rese1ar en cada caso las anomalías que se observen.»

El control de estas mermas se lleva a cabo en el momento de las descargas de los buques en cada factoría por los t6cnicos de CAMPSA y el Ingeniero de la Delegaci6n del Gobierno en la Zona respectiva.



Cubierta y puente de gobierno del B. T. «Campomayor».



---

## 20. Seguro de la Flota

En los primeros años del Monopolio, los buques de altura estuvieron asegurados en las condiciones del «Instituto Time Clauses, Hull, libre de avería particular», pero con la inclusión de las averías que sufra el barco por varada o embarrancamiento, hundimiento, incendio o choque con toda clase de objetos (hielos incluidos, pero con excepción del agua), quedando igualmente cubierta la totalidad (los 4/4) de recursos de tercero, por choques con otros buques y/u objetos flótables.

En las Pólizas correspondientes, las Compañías españolas de Seguro llevaban un 50 % de participación y el otro 50 % la propia CAMPSA por cuenta del Fondo de Seguros.

Consideramos conveniente el señalar la evolución que ha tenido el Seguro de la Flota hasta nuestros días.

Por Ordenes Ministeriales de fechas 5 de junio y 28 de septiembre de 1945 se estableció la modalidad de ser CAMPSA la propia aseguradora, a través del constituido fondo de garantía, con cargo al cual se sufragaban los gastos correspondientes a daños sufridos por los buques. Posteriormente, por decisión personal del señor Delegado del Gobierno en 1958, refrendada por Orden Ministerial de 5 de noviembre de 1958, se dispuso la contratación del Seguro de estos riesgos nuevamente, teniendo en consideración el alto valor adquirido por las modernas construcciones de buques petroleros, crecimiento conseguido por nuestra Flota, y elevados costes por servicios de salvamento y/o daños que se podían producir a terceros, etc.

Las garantías de cobertura de riesgos se ampararon a las mismas condiciones internacionales que fueron consignadas en un principio, asegurándose la Pérdida total y/o P. T. C. salvamento y/o gastos de salvamento bajo la cláusula Sue & Labour y 4/4 R. C. D. (colisiones) incluso objetos y avería gruesa.

Posteriormente se llevó a cabo el Seguro del Clubs (riesgos de Protección e Indemnización) que garantiza las reponsabilidades civiles, complementando y completando así el aseguramiento de la Flota.

Para 1970 el Capital asegurado de la Flota asciende a 4.289.500.000 pesetas, figurando como abridor de Póliza La Unión y El Fénix Español en representación propia y demás Compañías aseguradoras.

Por Orden Ministerial de 12 de febrero de 1970 se aprueba como importe de la prima a satisfacer en dicho año por el Seguro de «Cascos» 25.036.972 pesetas y por prima correspondiente al Seguro de «Protección e Indemnización» con un límite de garantía de 20 millones de libras, excepto para los riesgos de polución, que se fija en seis millones de libras, se aprobó el gasto de 2.916.599 pesetas.

El capital asegurado en 1976 para la Póliza de «Casco» asciende a 6.023.600.000 pesetas, abonándose en concepto de Póliza 34.294.077 pesetas.

El importe de Primas de «Protección e Indemnización» para 267.165 T. R. B. asciende en esa fecha a 5.682.668 pesetas.

Por el concepto de TOVALOP se abonaron 348.978 pesetas.

Como aclaración de estos conceptos añadiremos lo siguiente:

En líneas generales la cobertura de «Protección e Indemnización» cubre las siguientes responsabilidades, costas y gastos de un buque inscrito:

Pérdida de vida, lesión personal y enfermedad.—Pasajeros.—Supernumerarios con tres o más años.—Repatriación.—Sustitutos.—Indemnización por desempleo, por naufragio.—Pérdida de efectos.—Tripulantes náufragos.—Salvamento de vida.—Responsabilidad por colisión.—Daños a propiedades.—Daños a buques sin contacto.—Remoción de restos.—Contratos de remolque.—Contratos de indemnización.—Cuarentena.—Responsabilidad por colisión a buque inscrito, siendo los dos culpables.—Proporción del buque en avería gruesa.—Multas.—Costas.—Riesgos incidentales de Armadores.—Contenedores.—Responsabilidad por polución de hidrocarburos.—Límite de responsabilidad actual, £ 20.000.000.

**TOVALOP.** (Tanker Owners Voluntary Agreement, concerning liability for Oil Pollution.)

Cuando comenzaron a prestar servicio los superpetroleros, y las cifras de responsabilidad podrían alcanzar sumas extraordinariamente elevadas se estimó conveniente considerar con un criterio diferencial las poluciones motivadas por hidrocarburos. A consecuencia de ello el Seguro de P. & I. (Clubs) estableció un límite de cobertura, para dicho riesgo, que en la actualidad está fijada en USA 30.000.000.

A raíz del siniestro sufrido por el superpetrolero «Torrey Canyon» en 18-3-67 (embarranca y posterior pérdida total), que motivó graves daños y gastos de polución, los Gobiernos de varios países, principalmente los afectados por dicho acaecimiento, tomaron plena conciencia del peligro potencial futuro, y efectuaron estudios en busca de soluciones, las principales de las cuales son:

- 1.º Consideración específica de las contaminaciones por crudos de petróleo, algunos de sus derivados y otros aceites.
- 2.º Sustitución de las responsabilidades legales por responsabilidades objetivas.
- 3.º Estudio por varios países de modificaciones específicas de sus respectivas legislaciones o implantación de nuevas normas legales.
- 4.º Estudios por la I. M. C. O. (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental) para establecer un proyecto de acuerdo internacional sobre responsabilidades por polución de aceites.

El proyecto completado y perfeccionado en diversas reuniones, se transformó en acuerdo, en la conferencia celebrada por la I. M. C. O. en Bruselas en noviembre de 1969, bajo el nombre de «Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos».

El citado Convenio fue ratificado por España el 15-11-75 (B. O. E., 8-3-76), que en el futuro regirá para regular este tipo de responsabilidades entre los Gobiernos de los países suscriptores, pero que por el momento limita su exigencia según Orden Ministerial de Comercio de fecha 24 de febrero de 1977 (B. O. E., 9-3-77) a tener y justificar un seguro o garantía financiera, que en definitiva son los comprendidos por los Clubs (P. & I.) y TOVALOP.

Lógicamente se continuarán los esfuerzos para ampliar y desarrollar aún más estas coberturas de lo que es indicio otra propuesta de Convenio Internacional comprensivo de un Fondo Internacional de Compensación por daños causados por contaminación de petróleo, en el que se prevé una participación de los propietarios de los Cargamentos, independientemente de los Armadores, y que aún está en vías de estudio.

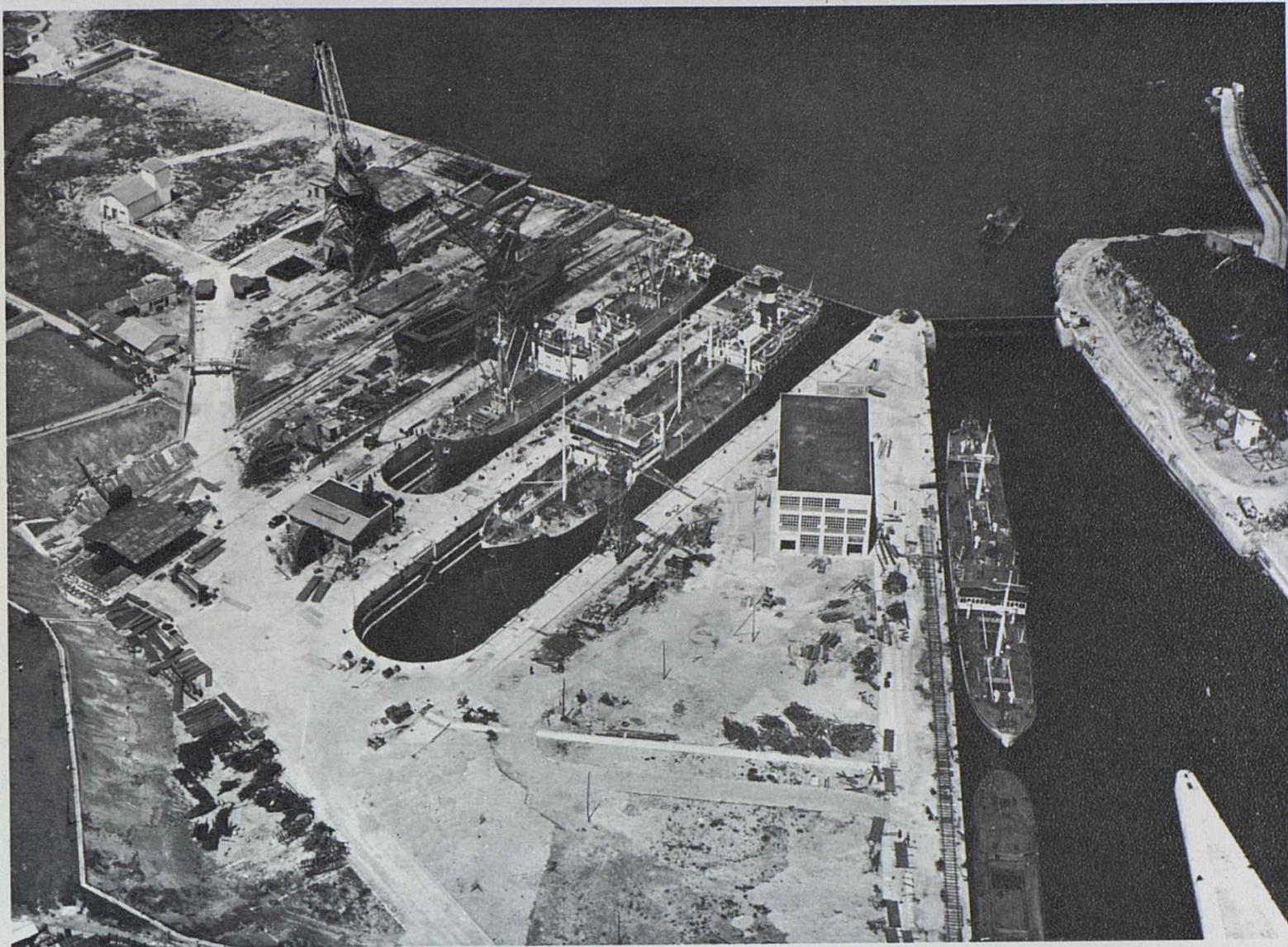
Desde luego hay una diferencia entre la cobertura de Club y la de TOVALOP. El primero solo responderá en el caso de establecerse una responsabilidad, mientras que el segundo actúa con un carácter de Responsabilidad objetiva.

Es evidente que este acuerdo denominado TOVALOP tendrá posiblemente que ser modificado, por el desarrollo que alcance la reglamentación del referido Convenio de Bruselas.

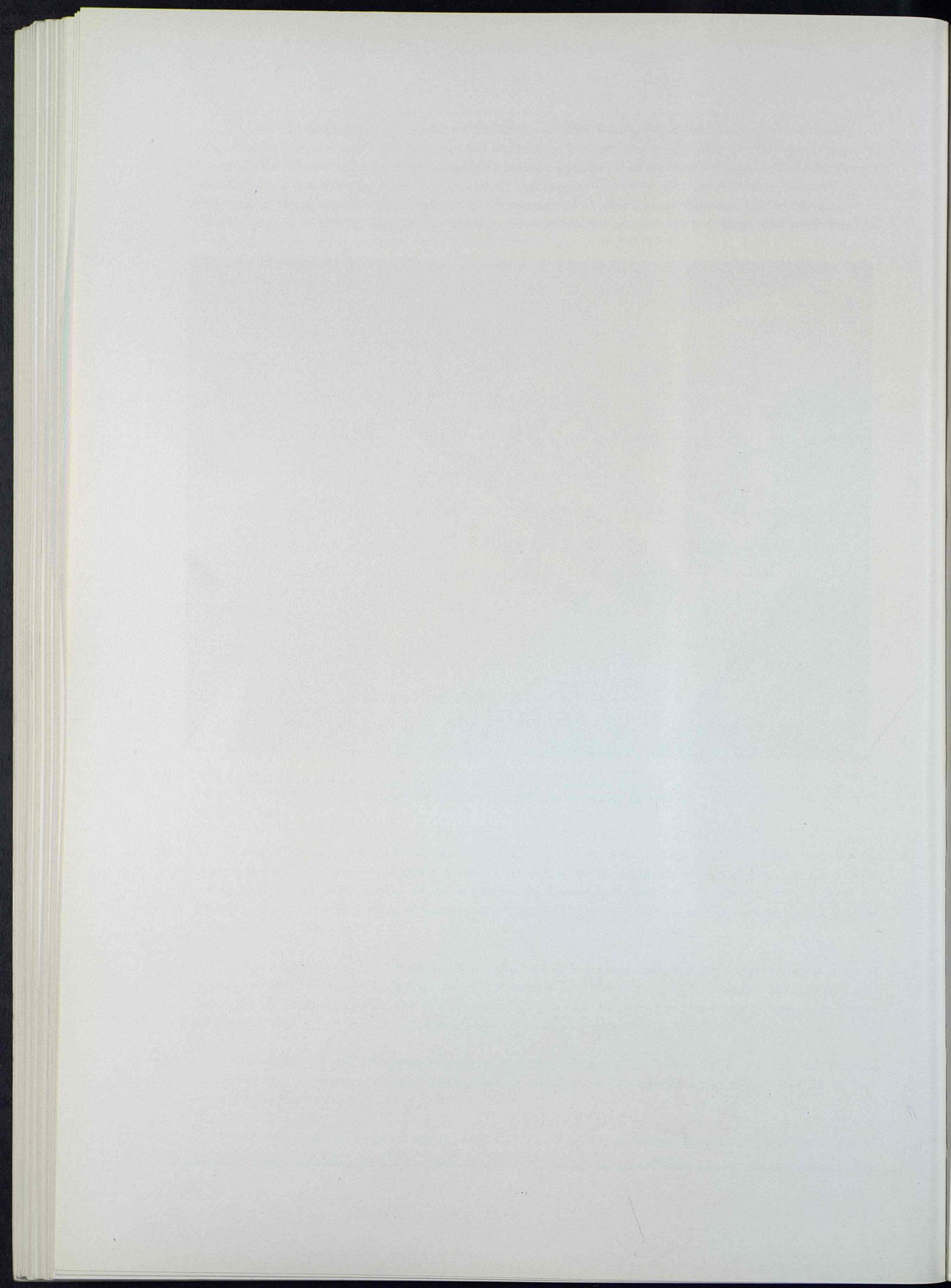
Nuestro país ha conocido ya por propia experiencia varios siniestros de gran resonancia.

El primero en Vigo, a consecuencia de la embarrancada del b/t. «Polycommander» en las Islas Cíes.

Después, la contaminación de la Bahía de La Coruña por productos insecticidas procedentes del buque «Ercovick», y últimamente el desastre del b/t. «Urquiola», de reciente memoria en 1976.



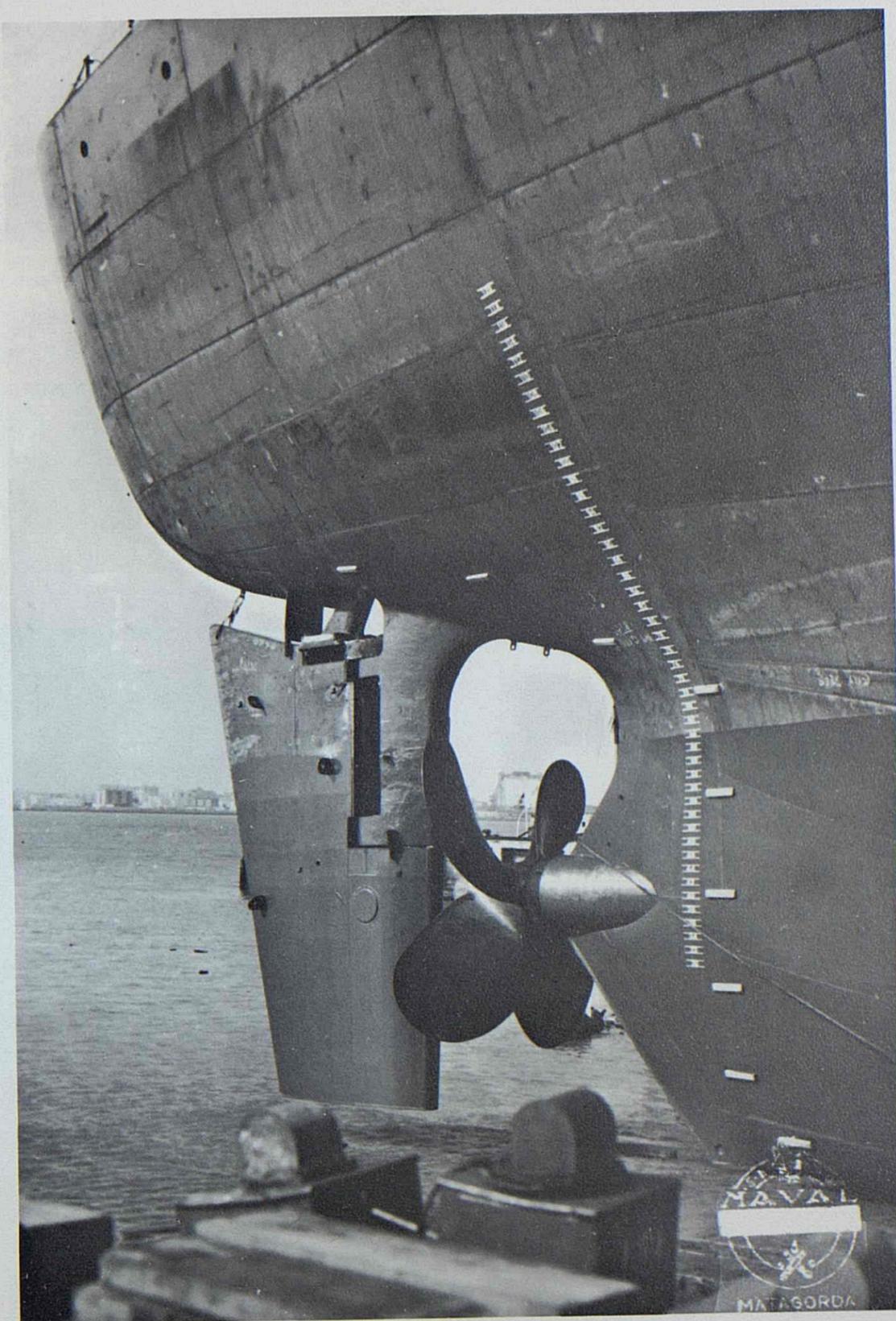
**Vista de los Astilleros S. A. Juliana, Constructora Gijonesa, donde se observa un barco en reparación y otro en construcción, pertenecientes al Monopolio.**



## 21. Efectos navales

Abarca el importe de los suministros de los diversos efectos navales que necesitan los buques de nuestra Flota de altura, de cabotaje y pontones auxiliares para atender con regularidad al mantenimiento de los servicios de a bordo y conservación del material.

Es digno de señalar la diversidad y cantidad de los materiales que bajo la denominación de efectos navales se agrupan, comprendiendo artículos de limpieza, instrumentos náuticos de precisión, material de cartografía, pinturas, banderas, defensas para la protección de los costados, salvavidas, vajillas y cristalerías, ropa



Codaste, timón y hélice del «Campeador».

de cama y aseo, vestuario, etc., etc., y a su vez dentro de cada grupo existen en algunos casos diversidad de tipos.

Las cantidades invertidas anualmente desde la creación del Monopolio han venido incrementándose continuamente, de una parte por el aumento del número de buques y, por otra, por el alza general de precios que se experimenta desde la terminación de nuestra guerra.

En los veintiséis últimos años, por este concepto se han invertido las siguientes cantidades:

AÑOS	Pesetas	AÑOS	Pesetas
1951.....	14.834.372,24	1964.....	31.322.256,52
1952.....	12.898.933,16	1965.....	28.880.250,76
1953.....	17.626.730,89	1966.....	29.585.046,35
1954.....	15.208.992,81	1967.....	34.505.567,97
1955.....	16.639.808,59	1968.....	36.803.483,66
1956.....	15.222.468,30	1969.....	31.414.021,80
1957.....	21.179.220,24	1970.....	41.257.664,58
1958.....	27.675.006,04	1971.....	32.646.254,61
1959.....	25.281.615,86	1972.....	38.028.443,92
1960.....	18.723.376,32	1973.....	41.643.948,58
1961.....	22.612.099,57	1974.....	50.525.536,12
1962.....	28.491.108,38	1975.....	57.362.458,57
1963.....	27.877.632,56	1976.....	70.027.012,15

En cuanto al servicio de Telegrafía sin hilos, lo viene contratando CAMPSA con las Compañías Hispano Radio Marítima y C. R. A. M. E., que son prácticamente las únicas especializadas en el mismo.

En un barco moderno los equipos radioeléctricos que se adquieren en régimen de arrendamiento comprenden:

Instalación principal, compuesta de un transmisor radiotelegráfico principal y un receptor radiotelegráfico principal.

Instalación de onda corta, que consta de un transmisor radiotelegráfico de onda corta y un receptor radiotelegráfico de onda corta.

Instalación de socorro (reserva), compuesta de un transmisor radiotelegráfico de socorro de válvulas y un receptor radiotelegráfico de socorro.

Autoalarma.

Radiogoniómetro.

Aparatos portátiles de radio para botes salvavidas.

La adjudicación de estas instalaciones se lleva a cabo previo Concurso.

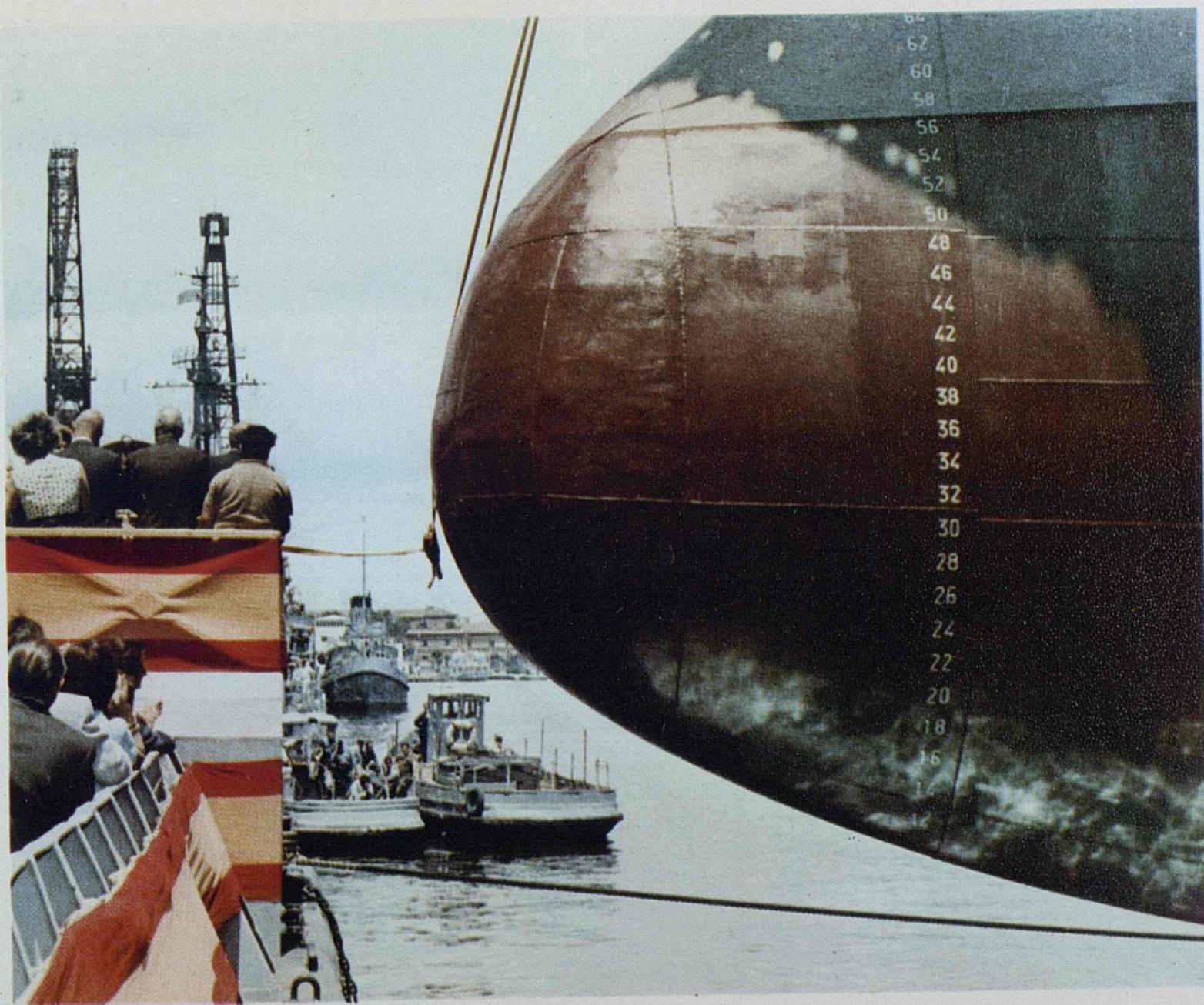
## Enajenaciones

El sistema que se sigue para la enajenación de los buques es el siguiente:

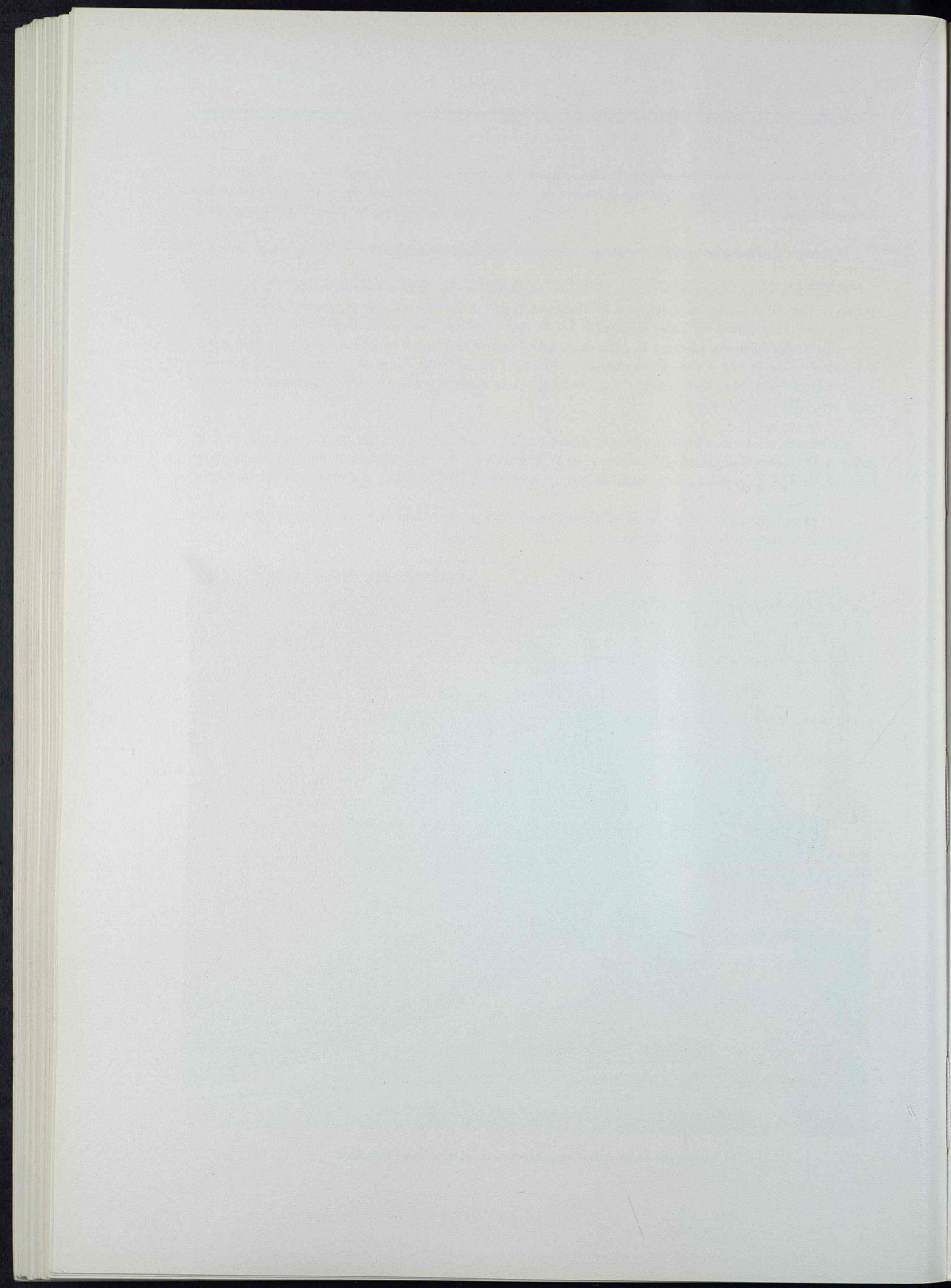
El Departamento Marítimo, teniendo en cuenta el estado en que se encuentra el buque, y si considera antieconómica su explotación, propone a su Dirección y ésta al Consejo de Administración la enajenación del buque, con arreglo a las bases aprobadas por la Administración, debiendo cumplirse los requisitos legalmente establecidos atendiendo a la naturaleza de los bienes citados. La propuesta pasa a la Delegación del Gobierno del Estado y una vez consultada la Dirección General del Patrimonio del Estado (puesto que los buques son propiedad del mismo), y si no pone reparo, se eleva la propuesta al Sr. Ministro de Hacienda, para que autorice la enajenación.

Celebrado el correspondiente concurso público, pasa de nuevo la oferta del adjudicatario mejor postor, a través de la Delegación del Gobierno, al Sr. Ministro para la adjudicación definitiva, levantándose en su día el Acta de entrega correspondiente, por representantes de CAMPSA y la Delegación del Gobierno.

En el Anexo núm. 3 se indican todos los buques enajenados por el Monopolio, con el año de adjudicación, el precio y el nombre del adjudicatario.



Vista del bulbo del «Campobierzo» en el acto de su botadura,



## 22. Personal de la Flota

En 1928 las plantillas de la Flota perteneciente al Monopolio la integraban 171 personas. Como es lógico, este personal ha ido aumentando a medida que han entrado en servicio nuevas unidades, y en 1977 han alcanzado la cifra de 1.815, que pueden clasificarse de la siguiente forma:

Jefe de Inspección (Capitán de la Marina Mercante).....	1	
Inspector Jefe de Personal (Capitán de la Marina Mercante).	1	
<b>Inspección principal:</b>		
Inspector de Cubierta.....	1	
Inspectores de Máquina.....	2	
<b>Inspección Naval del Norte:</b>		
Inspector de Cubierta (en Bilbao).....	1	
Inspector de Máquinas (en Santander).....	1	
<b>Inspección Naval de Levante:</b>		
Inspector de Cubierta.....	1	
Inspector de Máquina.....	1	
Sub-Inspector de Cubierta.....	1	
<b>Inspección Naval del Sur:</b>		
Inspector de Cubierta.....	1	
Inspector de Máquinas.....	1	
<b>Inspección Naval del Noroeste:</b>		
Inspector de Cubierta (en La Coruña).....	1	
Inspector de Máquinas (en El Ferrol del Caudillo).....	1	
<b>Inspección Naval del Sudeste:</b>		
Inspector de Cubierta (en Valencia).....	1	
Inspector de Máquinas (en Cartagena).....	1	
	16	16
Suma y sigue.....		16

	<i>Suma anterior.....</i>	16
Capitanes.....	35	
Primeros Oficiales.....	40	
Segundos Oficiales.....	42	
Terceros Oficiales.....	94	
Jefes de Máquina.....	35	
Primeros Oficiales de Máquina.....	36	
Segundos Oficiales de Máquinas.....	43	
Terceros Oficiales de Máquinas.....	109	
Primeros Oficiales Radiotelegrafistas.....	9	
Segundos Oficiales Radiotelegrafistas.....	15	
Terceros Oficiales Radiotelegrafistas.....	22	
	<hr/>	480
Agregados, alumnos de Máquina y de Of. Radiotelegrafistas.....	125	
	<hr/>	125
Mecánicos.....	6	
Electricistas.....	25	
Contramaestres.....	41	
Caldereteros.....	38	
Bomberos.....	41	
Mayordomos cocineros.....	38	
Cocineros.....	30	
Marineros.....	233	
Mozos.....	105	
Engrasadores.....	185	
Fogoneros.....	6	
Paleros.....	35	
Camareros.....	69	
Marmitones.....	73	
	<hr/>	925
Personal de relevos.....	269	
	<hr/>	269
<b>Total personal Flota.....</b>		<hr/> 1.815

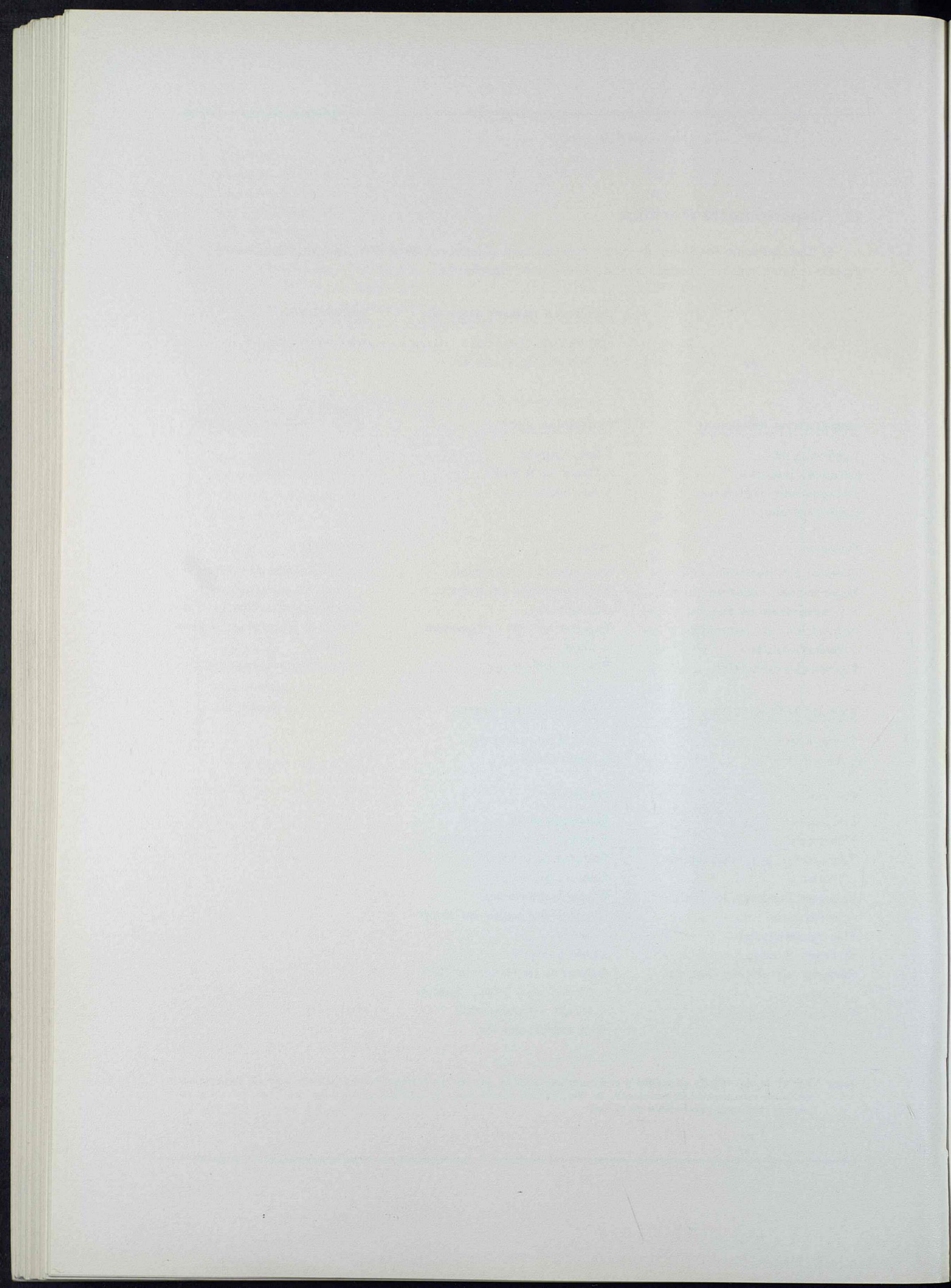
---

## 23. Departamento Marítimo

El Departamento Marítimo, de quien depende todo el personal de la Flota, puede resumirse en el siguiente organigrama, con dependencia del Director de Operaciones:

	<b><u>JEFATURA DEPARTAMENTO</u></b>	<b><u>SECRETARIA</u></b>
	Jefe de Departamento. 2.º Jefe de Departamento.	1 Administrativo.
<b><u>INSPECCION PRINCIPAL</u></b>	<b><u>PERSONAL FLOTA</u></b>	<b><u>NUEVAS CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES</u></b>
1 Jefe, Capitán. 1 Capitán Inspector. 2 Maquinistas Inspectores. 5 Administrativos.	1 Jefe, Capitán. 1 Oficial de la Flota. 4 Administrativos.	1 Jefe, Ingeniero. 2 Administrativos.
<b>Funciones:</b>	<b>Funciones:</b>	<b>Funciones:</b>
Créditos Entretención. Reparaciones, construcciones y movimiento de buques. Adquisición de materiales y efectos navales. Expedientes de averías.	Movimiento del personal. Reglamentación del trabajo. Escalafones. Expedientes de responsabilidad. Préstamos Vivienda.	Construcciones de nuevos buques. Visitas cuatrienales. Estructura de la Flota. Estudio y plan de las reparaciones. Inspección de las reparaciones.
<b><u>EXPLOTACION FLOTA</u></b>	<b><u>CONTABILIDAD FLOTA</u></b>	
1 Jefe, Administrativo. 8 Administrativos.	1 Jefe, Administrativo. 8 Administrativos.	
<b>Funciones:</b>	<b>Funciones:</b>	
Estadística. Fletamentos. Transportes productos petrolíferos. Impuesto Rendimiento Trabajo Personal. Plus ayuda escolar. Ordenes de pago. Revisión nóminas y liquidaciones. Presupuesto de gastos.	Contabilización. Carpetas despacho buques. Facturas de terceros. Cuentas personales. Balances mensuales. Cuentas de gastos en tercer orden. Cuota patronal. Boletas de Dependencias (Costes teóricos, fletes, materiales de almacén, etc.) Suministros internos.	

Nota: Por O. M. del 18-2-71 se aprobó a propuesta de CAMPSA, que uno de los Ingenieros Segundos Jefes del Departamento Marítimo reforzara al Departamento de Distribución, coordinando los servicios afines a los dos Departamentos, para obtener el mayor rendimiento de la Flota.



---

## 24. Resumen

Como final de este trabajo, debemos manifestar que CAMPSA ha procurado cumplir con su obligación frente al Estado español en lo relacionado con la construcción de Flota propia, y el Departamento Marítimo con todo el personal de mar y tierra ha realizado una labor muy eficaz al mantener una Flota que ha surcado mares y visitado puertos nacionales y extranjeros, llamando la atención por haber recogido los principales adelantos técnicos en los buques del Monopolio y haber instalado en los mismos el adecuado confort, teniendo en cuenta la dura vida del marino que tiene que transportar productos delicados y estar más tiempo separado de su hogar.

Otra faceta que hay que destacar, es el haber contribuido CAMPSA de una forma eficazísima a que nuestros Astilleros se hayan especializado de tal manera en la construcción y reparación de tantos buques de este tipo con destino al Monopolio, que hoy día constituyen una de las industrias nacionales que puede competir en calidad y precio con las extranjeras, lo que ha dado lugar a encargos de muchas unidades para la exportación, habiendo construido en Astano petroleros hasta de 361.000 T. P. M., con destino a nuestras refinerías, e incluso se están preparando nuestros Astilleros, para poder construir o reparar buques de un tonelaje, que en el futuro podrán alcanzar o superar las 500.000 T. P. M.

En la actualidad, la Flota del Monopolio en 1977 está constituida por 47 buques, con un total de 413.104 toneladas de peso muerto.

En el Anexo núm. 1 figuran los nombres de todos los buques que han pertenecido al Monopolio, con sus características, la fecha de entrada en servicio y, en su caso, la fecha en que fueron dados de baja. El total de buques que han pertenecido al Monopolio asciende a 69.

En el Anexo núm. 2 figura la situación de la Flota actual en octubre de 1977.

En el Anexo núm. 3 figuran las fechas y precios de venta de los buques que han sido objeto de enajenación, así como los nombres de los respectivos adjudicatarios.

En el Anexo núm. 4 se encuentra la relación del calado de nuestros puertos y buques tanque que pueden descargar en los mismos con el máximo rendimiento.

En el Anexo núm. 5 figuran las fechas de botaduras a partir de la construcción del buque tanque «Calvo Sotelo», con los nombres de las respectivas madrinas.

La labor realizada por el Monopolio de Petróleos, teniendo en sus manos la Flota citada, que ha sido y sigue siendo la más importante española en número de unidades, le ha permitido independizarse del extranjero, en el transporte de productos petrolíferos refinados, y como indica el insigne historiador Ricardo de la Cierva en su interesante trabajo «El suministro y la Financiación de los carburantes en la guerra civil», publicado por el Instituto de Estudios Fiscales de la Hacienda Pública Española: «La guerra de España ha puesto a prueba la razón de existir del Monopolio y ha demostrado claramente la visión del insigne estadista en la solución de los problemas que se plantean por un conflicto armado en el suministro de petróleo.»

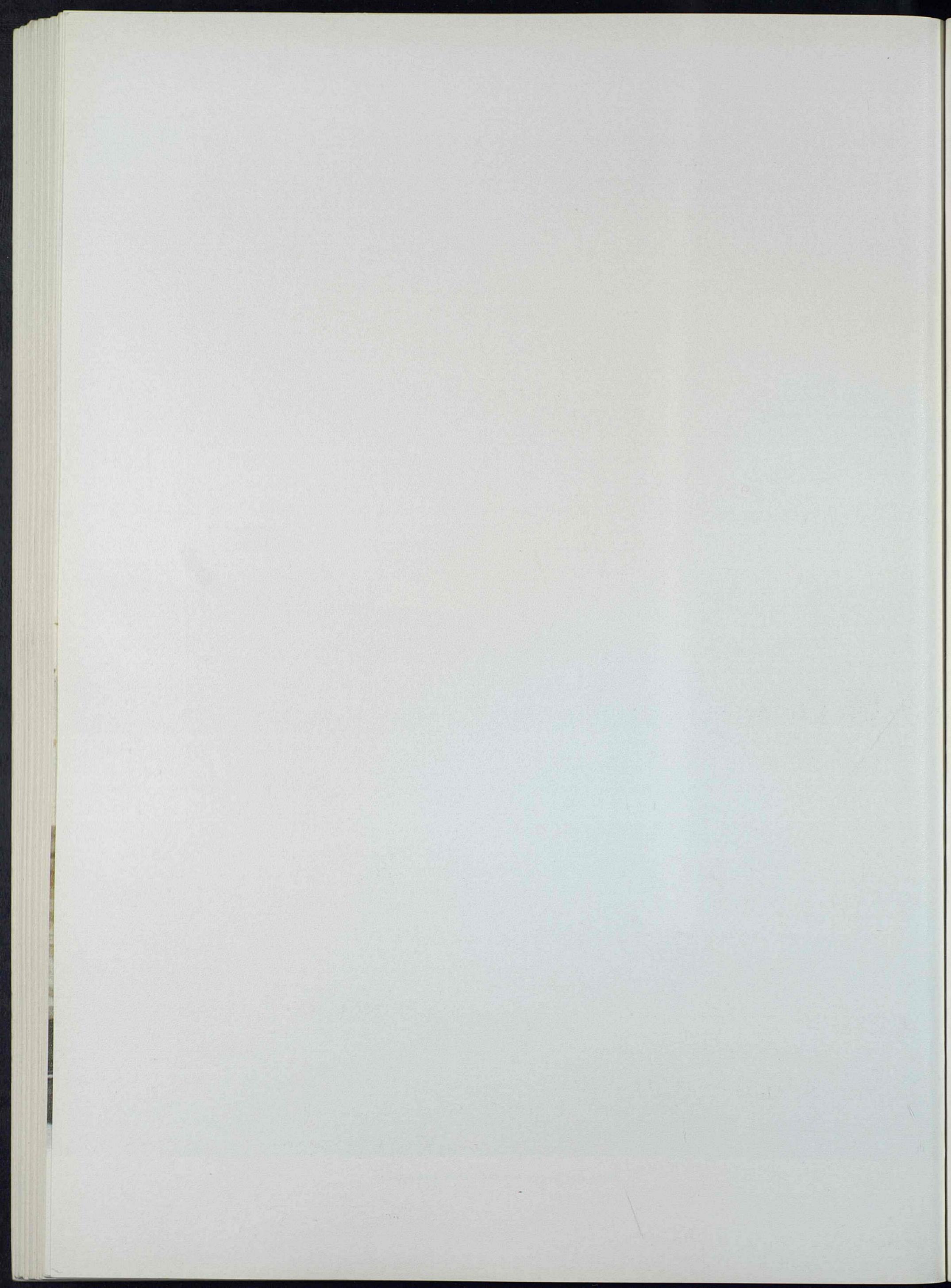
Rindamos pues un tributo de admiración al Excmo. Sr. D. José Calvo Sotelo por su extraordinaria visión, al cumplirse los cincuenta años del Monopolio de Petróleos.

Madrid, 1977





Vista del buque tanque «Campomayor».



## Anexo núm. 1

FLOTA DE CAMPSA. - NOMBRE DE LOS BUQUES, CARACTERISTICAS, ASTILLEROS QUE LOS CONSTRUYERON, FECHAS DE PUESTA EN SERVICIO O BAJA DESDE QUE SE CREO EL MONOPOLIO HASTA 1977

Nombre del buque	CARACTERISTICAS				PROPULSION		Construido por	Entrada en servicio	Fecha de baja
	Eslora — Metros	Manga — Metros	Calado — Pies	T. P. M.	Máquina	Potencia — HPE			
<b>De altura:</b>									
Elcano.....	121,91	15,95	25,03	7.750	1 máquina vapor, triple exp. ....	1.940	Wallsend-Newcastle	Nov. 1927	Hundido en 1937.
Remedios.....	116,65	14,82	25,03	6.900	2 motores Diesel Sulzer.....	2.200	Amstrong-Newcastle	Dic. 1927	1958.
Zorroza.....	114,00	15,29	23,08	6.400	1 máquina vapor, triple exp. ....	2.060	Cía. Euskalduna	Dic. 1927	1965.
Badalona.....	111,24	14,93	23,04	6.400	2 motores Diesel Neptuno.....	1.850	Elswick Work Newcastle	Abr. 1927	Torpedeado en 1941.
Campoamor..	143,60	17,98	26,04	10.800	2 motores Diesel MAN.....	3.350	Cía. Euskalduna	Feb. 1931	1969.
Campomanes.	128,26	17,62	25,03	8.500	2 motores Diesel B. & W. ....	2.950	S. E. de C. N. de Cádiz	Marz. 1932	1970.
Campas.....	128,20	17,62	25,03	8.500	2 motores Diesel B. & W. ....	2.950	A. Echevarrieta	Marz. 1932	1972.
Campeador..	143,60	17,98	26,04	10.800	2 motores Diesel MAN.....	3.350	Cía. Euskalduna	Jul. 1932	Torpedeado en 1937.
Campuzano...	128,40	17,53	25,03	8.600	2 motores Diesel B. & W. ....	2.950	U. N. de Levante	Sep. 1932	1971.
Campeche....	128,72	17,59	25,02	8.400	2 motores Diesel Sulzer.....	2.950	S. E. de C. N. de Cádiz	Abr. 1934	1969.
Campero ....	128,72	17,59	25,02	8.400	2 motores Diesel Sulzer.....	2.950	A. Echevarrieta	May. 1934	1968.
Campilo I.....	104,48	16,46	19,06	4.700	2 motores Diesel B. & W. ....	1.950	U. N. de Levante	Jun. 1934	1934.
Campanario..	128,62	16,52	25,03	9.357	1 máquina vapor, triple exp. ....	1.874	R. Duncan C.º Ltd., Glasgow	Dic. 1939	1970.
Campilo.....	104,48	16,46	19,06	4.600	2 motores Diesel B. & W. ....	2.050	U. N. de Levante	Ene. 1941	1972.
Campechano..	115,82	15,60	24,08	7.000	1 máquina vapor, triple exp. ....	2.003	Greenock-Grangemsth	Abr. 1941	1962.
Campana.....	123,37	16,82	25,08	8.775	1 motor Diesel B. & W. ....	3.090	Odense-Dinamarca	Jun. 1942	1971.
Campestre....	96,07	12,16	22,09	4.200	1 máquina vapor, triple exp. ....	1.400	Arm. W. C.º Ltd. Newcastle	Abr. 1943	1958.
J. C. Sotelo...	148,52	18,98	27,04	10.800	2 motores Diesel B. & W. ....	3.580	Cía. Euskalduna	Abr. 1943	1975.
Camposines...	115,25	15,58	26,09	7.880	1 turbina a vapor.	2.345	Tyne Y. S. B. C.º Ltd., Newcastle	Marz. 1945	1967.
Campante....	148,57	18,90	27,04	10.762	2 motores Diesel B. & W. ....	3.880	S. E. de C. N. de Cádiz	Abr. 1945	1976.
Campeón.....	148,47	18,89	27,04	10.680	2 motores Diesel B. & W. ....	3.728	U. N. de Levante	Dic. 1945	—
Campiz.....	148,67	18,90	27,04	10.758	2 motores Diesel B. & W. ....	3.850	S. E. de C. N. de Cádiz	Abr. 1950	1976.
Campamento..	148,52	18,96	27,04	10.970	2 motores Diesel B. & W. ....	3.850	Cía. Euskalduna	Jul. 1951	1975.
Campanil.....	148,48	18,91	27,04	10.578	2 motores Diesel B. & W. ....	3.850	U. N. de Levante	Ene. 1954	—
Camprovin...	81,73	12,40	16,10	2.385	1 motor Diesel B. & W. ....	1.000	S. E. de C. N. de Cádiz	Jun. 1954	—
Camporreal...	83,00	12,40	16,10	2.385	1 motor Diesel B. & W. ....	1.000	S. E. de C. N. de Cádiz	Nov. 1954	—
Campoo.....	83,38	12,40	16,10	2.385	1 motor Diesel B. & W. ....	1.000	Corcho e Hijos, S. A.	Ene. 1955	—
Campoverde..	139,02	17,22	25,05	9.398	1 motor Diesel B. & W. ....	3.500	S. E. de C. N. de Bilbao	Marz. 1958	—



«Campogenil» de 6.271 t. p. m.



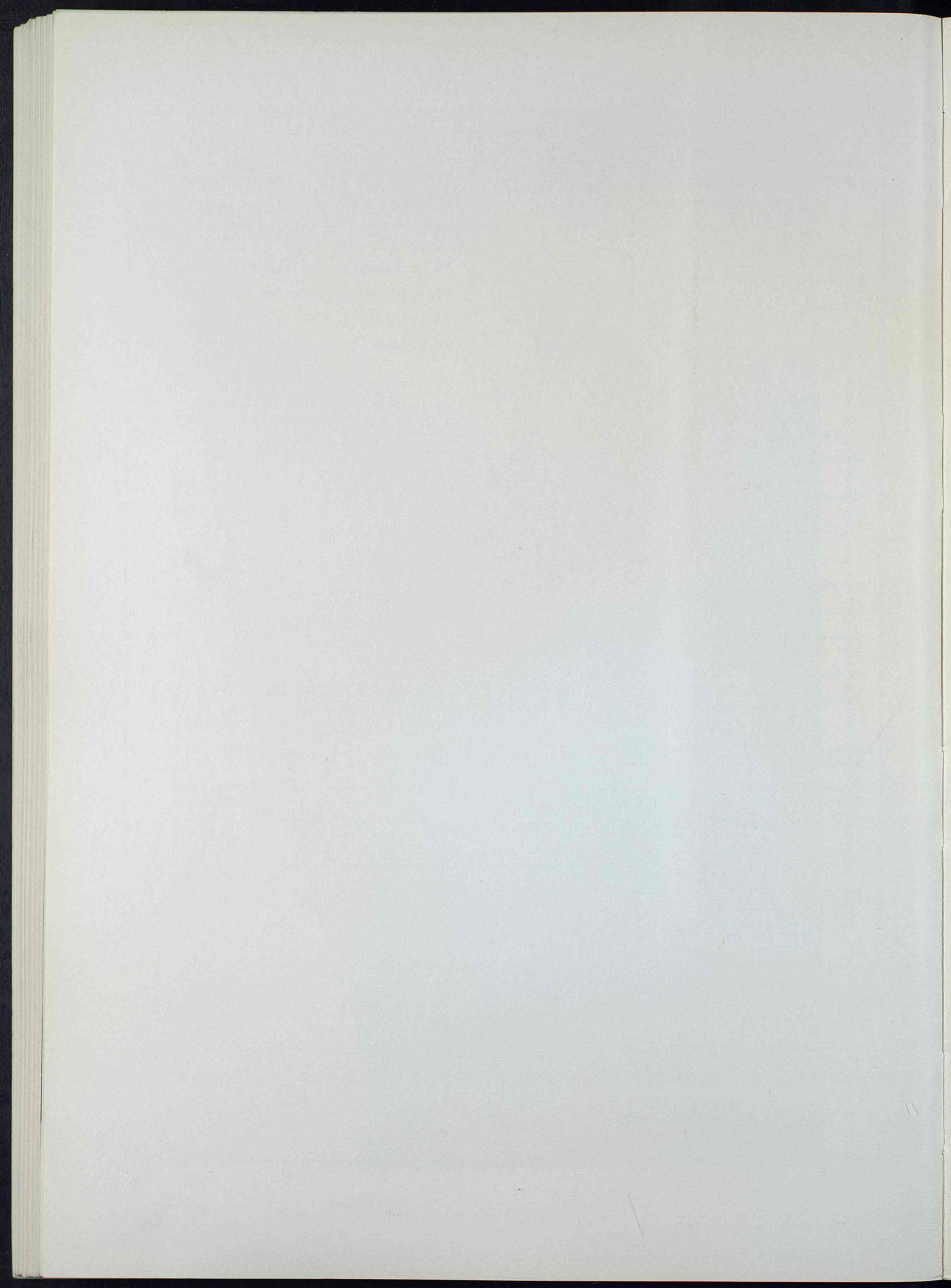
Puente de gobierno del buque tanque «Calvo Sotelo».

Nombre del buque	CARACTERISTICAS				PROPULSION		Construido por	Entrada en servicio	Fecha de baja
	Eslora — Metros	Manga — Metros	Calado — Pies	T. P. M.	Máquina	Potencia — HPE			
Camponegro..	139,03	17,26	25,05	9.289	1 motor Diesel B. & W. ....	3.500	U. N. de Levante	Abr. 1958	—
Campoblanco.	139,02	17,22	25,05	9.411	1 motor Diesel B. & W. ....	3.500	S. E. de C. N. de Bilbao	Ago. 1958	—
Campogris....	139,03	17,26	25,05	9.289	1 motor Diesel B. & W. ....	3.500	U. N. de Levante	Feb. 1959	—
Campollano...	109,28	15,50	19,03	4.838	1 motor Diesel B. & W. ....	2.500	U. N. de Levante	Ene. 1960	—
Campoalegre.	109,28	15,50	19,03	4.838	1 motor Diesel B. & W. ....	2.500	U. N. de Levante	Jul. 1960	—
Camposeco...	109,28	15,50	19,03	4.838	1 motor Diesel B. & W. ....	2.500	U. N. de Levante	Oct. 1960	—
Campocerra- do.....	139,02	17,25	25,05	9.656	1 motor Diesel E. & W. ....	4.500	S. E. de C. N. de Bilbao	Dic. 1961	—
Campogules..	139,03	17,26	25,05	9.100	1 motor Diesel B. & W. ....	4.500	U. N. de Levante	Mayo 1962	—
Camporraso..	139,02	17,22	25,05	9.656	1 motor Diesel B. & W. ....	4.500	S. E. de C. N. de Bilbao	Dic. 1962	—
Camporrojo..	139,03	17,26	25,05	9.100	1 motor Diesel B. & W. ....	4.500	U. N. de Levante	Ene. 1963	—
Camporrubio.	139,02	17,22	25,05	9.610	1 motor Diesel B. & W. ....	4.500	S. E. de C. N. de Bilbao	Jun. 1963	—
Campoazur...	139,03	17,26	25,05	9.338	1 motor Diesel B. & W. ....	4.500	U. N. de Levante	Ene. 1965	—
Campotejar...	79,60	12,20	16,10	2.487	1 motor Diesel N. Werkspoor..	1.550	Astilleros del Cadagua	Abr. 1967	—
Campolongo..	79,60	12,20	16,10	2.513	1 motor Diesel N. Werkspoor..	1.550	Juliana C. Gijonesa	May. 1967	—
Campodarro..	120,95	16,53	19,04	6.291	1 motor Diesel B. & W. ....	3.850	S. E. de C. N. de Cádiz	Nov. 1967	—
Campogenil..	120,95	16,53	19,04	6.291	1 motor Diesel B. & W. ....	3.850	S. E. de C. N. de Cádiz	Nov. 1967	—
Camposalinas.	79,60	12,22	16,10	2.347	1 motor Diesel N. Werkspoor..	1.550	Astilleros del Cadagua	Marz. 1968	—
Campeador...	209,00	26,50	35,00	35.469	1 motor Diesel B. & W. ....	13.800	S. E. de C. N. de Cádiz	Ago. 1969	—
Camponalón..	123,87	16,53	19,04	6.291	1 motor Diesel B. & W. ....	3.850	Juliana C. Gijonesa	Ago. 1969	—
Campomayor.	209,00	26,50	35,00	35.469	1 motor Diesel B. & W. ....	13.800	S. E. de C. N. de Cádiz	Nov. 1969	—
Campocripta- na.....	139,00	17,22	25,05	10.039	1 motor Diesel B. & W. ....	4.600	Bazán Cádiz	Sep. 1971	—
Camporroja..	139,00	17,22	25,05	10.039	1 motor Diesel B. & W. ....	4.600	Bazán Cádiz	Abr. 1971	—
Campobierzo.	139,00	17,22	25,05	10.049	1 motor Diesel B. & W. ....	4.600	Bazán Cartagena	May. 1971	—
Campurdán...	139,00	17,22	25,05	10.049	1 motor Diesel B. & W. ....	4.600	Bazán Cartagena	Ago. 1971	—
Campomiño...	124,10	16,50	19,09	6.452	1 motor Diesel B. & W. ....	3.850	Juliana Gijonesa	Oct. 1973	—
Camponavia..	124,10	16,50	19,09	6.452	1 motor Diesel B. & W. ....	3.850	Juliana Gijonesa	Nov. 1973	—
Campanar....	170,67	21,67	31,02	20.590	1 motor Diesel Gotaverken....	8.650	Bazán Ferrol	Dic. 1973	—
Campazas....	169,40	21,67	31,02	20.590	1 motor Diesel Gotaverken....	8.650	Bazán Ferrol	Ene. 1974	—
Calvo Sotelo..	207,62	26,50	36,00	36.520	1 motor Diesel B. & W. ....	14.600	Bazán Ferrol	Ago. 1976	—
Campodola...	207,62	26,50	36,00	36.520	1 motor Diesel B. & W. ....	14.600	Bazán Ferrol	Abr. 1977	—
<b>Auxiliares:</b>									
Ophir.....	49,98	7,97	12,09	550	1 máquina vapor, triple exp. ....	335	A. Echevarrieta	Feb. 1928	1965.
El León.....	37,75	6,09	8,06	400	1 motor Diesel Deutz.....	175	Corcho e Hijos, S. A.	Jul. 1928	1965.



Botadura del «Campurdán» del que fue madrina la Srta. María de la O Martínez Bordiu Franco.

Nombre del buque	CARACTERISTICAS				PROPULSION		Construido por	Entrada en servicio	Fecha de baja
	Eslora — Metros	Manga — Metros	Calado — Pies	T. P. M.	Máquina	Potencia — HPE			
Petrolea.....	33,50	6,70	9,06	250	1 máquina vapor, triple exp. ....	120	L. Zobel-Bramberg	Sep. 1929	1965.
Campico.....	30,45	6,84	9,09	330	2 motores semi-diesel Deutz....	120	Caesar Walhem Breslau	Sep. 1929	1973.
Camprodón...	57,30	11,13	12,09	1.050	2 máquinas vapor Compound.....	350	Corcho e Hijos, S. A.	May. 1934	1968.
Campalans...	57,30	11,13	12,09	1.050	2 máquinas vapor Compound.....	350	Hijos de J. Barreras	May. 1934	—
Remolcador Campsa R-1.	15,25	4,00	4,11	30	1 motor Bolinder's.....	75	Astilleros del Cadagua	Ene. 1948	1966.
Campestre....	96,07	12,16	22,09	4.200	1 máquina vapor, triple exp. ....	1.400	Arm. W. C.º Ltd., Newcastle	Ene. 1956	1958.
Campanilla...	52,04	9,80	11,09	900	1 motor Diesel B. & W. ....	225	Astilleros del Cadagua	Oct. 1957	—
Campomari- no.....	61,31	10,00	12,00	1.021	1 motor Diesel M. T. M. ....	750	Astano	Dic. 1964	1973.
Campofrío....	50,80	8,25	10,04	487	1 motor Diesel M. T. M. ....	450	Astano	Feb. 1965	1973.
Camporro- bles.....	50,80	8,25	10,04	487	1 motor Diesel M. T. M. ....	450	Astano	Feb. 1965	—
Campochico..	50,80	8,25	10,04	487	1 motor Diesel M. T. M. ....	450	Astano	May. 1965	—
Camposilo....	59,20	9,70	12,11	1.070	1 motor Diesel C. Meyer.....	650	Astilleros del Cadagua	May. 1965	—
Campolara...	59,50	9,40	12,11	1.055	1 motor Diesel C. Meyer.....	650	Astilleros del Cadagua	Jul. 1965	—
Camponara- ya.....	50,80	8,25	10,04	490	1 motor Diesel M. T. M. ....	450	Astano	Nov. 1965	—
Campero.....	73,30	12,00	5,05	2.500	2 motores Baudín.	1.200	Astilleros de Mallorca, Sociedad Anónima	Jun. 1977	—
Campeche....	73,30	12,00	5,05	2.500	2 motores Baudín.	1.200	Astilleros de Mallorca, Sociedad Anónima	Oct. 1977	—
<b>Pontones y gabarras:</b>									
Eduardo.....	—	—	15,00	2.400	—	—	—	Ene. 1928	1935.
Texaco.....	60,00	11,60	14,00	2.300	—	—	—	Ene. 1928	1965.
Ebros.....	100,24	12,80	22,06	5.500	1 máquina vapor, triple exp. ....	—	W. G. Armstrong-Newcastle	Jul. 1932	1946.
Tiflis (Campe- stre).....	96,07	12,16	20,09	4.200	1 máquina vapor.	1.400	W. G. Armstrong-Newcastle	Ago. 1934	1958.
Campsa G-1..	20,00	6,00	—	200	—	—	Astilleros del Cadagua	Abr. 1946	1965.
Campsa G-2..	17,00	5,00	—	100	—	—	Astilleros del Cadagua	Jul. 1948	1965.



Anexo núm. 2

Situación de la Flota actual en octubre de 1977

BUQUES DE ALTURA

Año cons- trucción	BUQUES	Puerto de matrícula	T. P. M.	Tonelaje T. R. B.	Registro T. R. N.	Eslora total	Calado en pies
1969	Campeador.....	Cádiz	35.469	20.452,57	13.248,61	209	35'02''
1969	Campomayor.....	Cádiz	35.469	20.452,57	13.248,61	209	35'02''
1976	Campodola.....	Ferrol	36.520	21.276,96	10.808,61	207,62	35'11''
1977	Calvo Sotelo.....	Ferrol	36.520	21.269,40	14.115,14	207,62	35'11''
1959	Campanar.....	Ferrol	20.590	13.205,00	7.274,00	169,40	31'02''
1960	Campazas.....	Ferrol	20.590	13.205,00	7.274,00	169,40	31'02''
1945	Campeón.....	Alicante	10.680	8.458,10	4.556,50	148,477	27'04''
1953	Campanil.....	P. Mallor.	10.578	8.392,10	6.184,12	148,481	27'04''
1971	Campocriptana ....	Cádiz	10.039	6.671,01	3.532,27	139,032	25'06''
1971	Campobierzo.....	Cartagena	10.049	6.671,01	3.801,75	139,032	25'06''
1971	Camporrija.....	Cádiz	10.039	6.671,01	3.532,27	139,032	25'06''
1971	Campurdán.....	Cartagena	10.049	6.671,01	3.801,75	139,032	25'06''
1958	Campoverde.....	Bilbao	9.398	6.638,08	4.218,44	139,020	25'05''
1958	Camponegro.....	Valencia	9.289	7.053,43	4.708,91	139,032	25'05''
1958	Campoblanco.....	Bilbao	9.411	6.638,08	4.218,44	139,020	25'05''
1959	Campogris.....	Valencia	9.289	7.053,43	4.708,91	139,032	25'05''
1961	Campocerrado.....	Bilbao	9.656	6.618,34	4.117,96	139,020	25'05''
1962	Campogules .....	Valencia	9.100	7.008,98	4.666,18	139,032	25'05''
1962	Camporraso.....	Bilbao	9.656	6.601,31	4.118,39	139,020	25'05''
1963	Camporrojo.....	Valencia	9.100	7.008,98	4.666,18	139,032	25'05''
1963	Camporrubio.....	Bilbao	9.610	6.601,31	4.118,39	139,020	25'05''
1965	Campoazur.....	Valencia	9.338	7.008,98	4.666,18	139,032	25'05''
1967	Campodarro.....	Cádiz	6.291	4.272,30	2.396,47	123,88	19'05''
1967	Campogenil.....	Cádiz	6.291	4.272,30	2.396,47	123,88	19'05''
1969	Camponalón.....	Gijón	6.560	4.601,80	2.761,40	123,87	19'09''
1973	Campomiño.....	Gijón	6.452	4.221,91	2.153,64	124,10	19'09''
1973	Camponavia.....	Gijón	6.452	4.221,91	2.153,64	124,10	19'09''
1960	Campollano.....	Valencia	4.838	3.774,88	2.077,72	109,285	19'03''
1960	Campoalegre.....	Valencia	4.838	3.774,88	2.077,72	109,285	19'03''
1960	Camposeco.....	Valencia	4.838	3.774,88	2.077,72	109,285	19'03''
1954	Camporreal .....	Cádiz	2.385	2.030,79	1.163,16	83,000	16'10''
1955	Campoo.....	Santander	2.385	1.910,96	1.176,45	83,388	16'10''
1967	Campotejar.....	Bilbao	2.487	1.834,12	797,65	79,600	16'09''
1967	Campolongo.....	Gijón	2.513	1.809,04	1.021,37	79,600	16'09''
1968	Camposalinas.....	Bilbao	2.347	1.821,90	826,08	79,600	16'09''
	<b>TOTALES.....</b>		<b>399.116</b>	<b>263.948,33</b>	<b>158.665,10</b>		

**BUQUES AUXILIARES**

Año construcción	BUQUES	Puerto de matrícula	T. P. M.	Tonelaje T. R. B.	Registro T. R. N.	Eslora total	Calado en pies
1977	Campero.....	P. Mallor.	2.796,038	1.272,30	1.108,62	68,50	15'8''
1977	Campeche.....	P. Mallor.	2.796,038	1.272,30	1.108,62	68,50	15'8''
1954	Camprovín.....	Cádiz	2.385,00	2.030,99	1.163,16	81,730	16'10''
1934	Campalans.....	Barcelona	1.080,00	1.059,63	498,50	57,170	12'09''
1964	Campomarino.....	El Ferrol	1.022,00	848,26	376,78	61,310	12'05''
1965	Camposilo.....	Bilbao	1.070,00	771,67	359,22	59,200	12'11''
1965	Campolara.....	Bilbao	1.055,00	770,55	358,45	59,200	12'11''
1957	Campanilla.....	Bilbao	900,00	652,46	446,09	52,040	11'09''
1965	Camporrobes.....	El Ferrol	486,00	471,83	177,28	50,800	10'00''
1965	Campochico.....	El Ferrol	500,00	471,83	177,28	50,800	10'04''
1965	Camponaraya.....	El Ferrol	490,00	471,83	177,28	50,800	10'04''
<b>TOTALES.....</b>			<b>14.580,076</b>	<b>10.093,65</b>	<b>5.951,28</b>		

**RESUMEN**

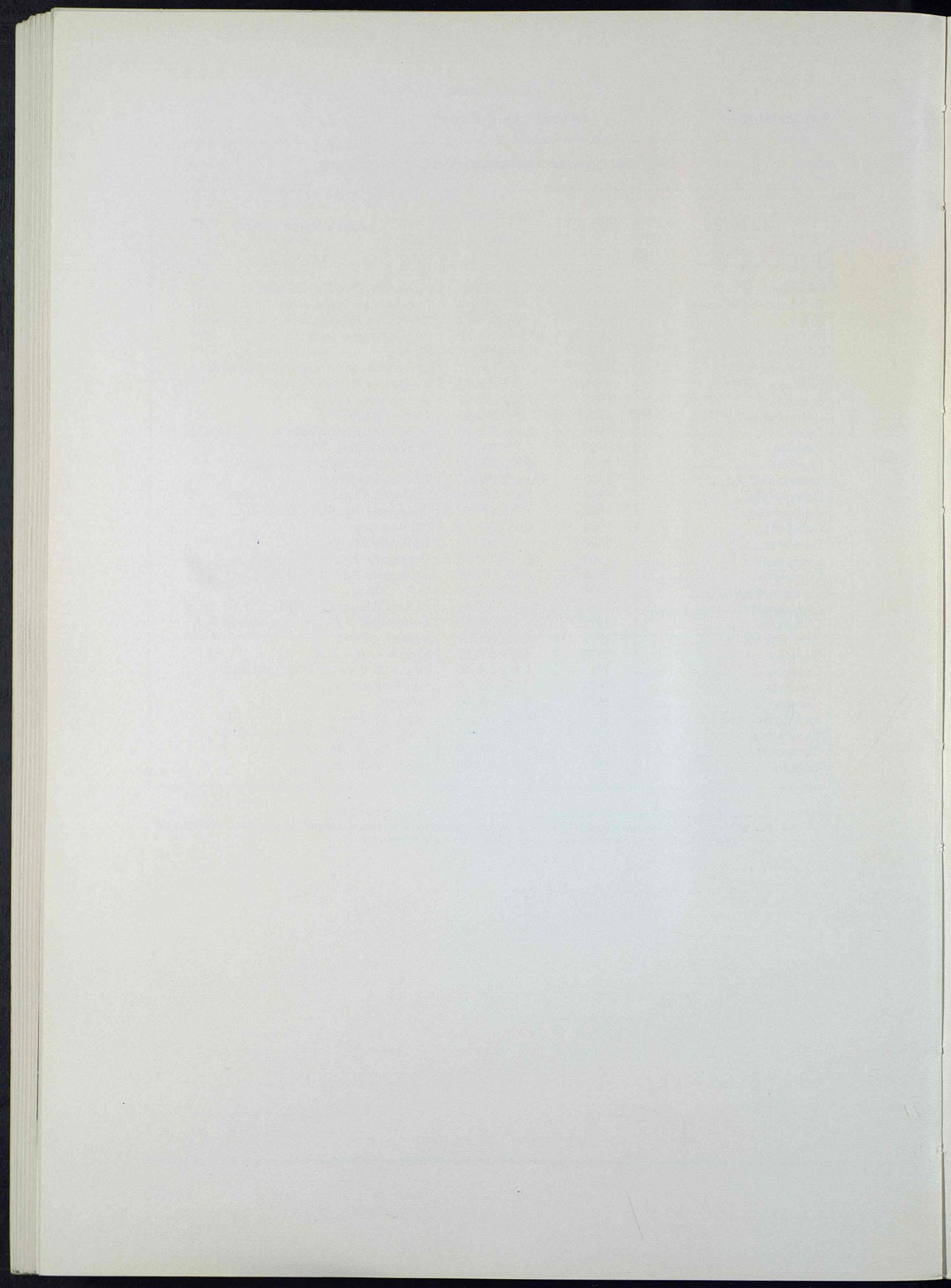
	T. P. M.	T. R. B.	T. R. N.
35 Buques de altura.....	399.116,00	263.948,33	158.665,10
11 Buques auxiliares.....	14.580,076	10.093,65	5.951,28
<b>TOTALES.....</b>	<b>413.696,076</b>	<b>274.041,98</b>	<b>164.616,38</b>

Anexo núm. 3

ENAJENACION DE LOS BUQUES DEL MONOPOLIO

BUQUES	AÑOS	Precio de venta — Pesetas	ADJUDICATARIO
Eduardo.....	1935	65.000,00	D. Aurelio Díez Torre. Madrid.
Campanero (Miocene).....	1945	75.000,00	D. L. Muñoz Jaime.
Ebros.....	1946	696.000,00	D. Alfonso Sánchez Huertas. Madrid.
Remedios.....	1958	13.511.111,22	Hijo de Miguel Mateu.
Campestre.....	1958	11.850.000,00	CEPSA.
Campechano.....	1962	7.800.000,00	Construcciones Mecánicas CAM-BA.
Texaco.....	1965	175.000,00	Desguaces Ibéricos.
El León.....	1965	202.777,00	D. Luis Ruiz Yepes.
Gabarras G-1 y G-2.....	1965	400.010,00	Zabala y Cía.
Ophir.....	1965	1.166.500,00	D. José Navarro Francés.
Petrolea.....	1965	293.000,00	D. Luis Urquijo Zárraga.
Zorroza.....	1965	8.125.000,00	D. Francisco Bataller Ortega.
Remolcador R-1.....	1966	370.000,00	Asfaltos Españoles, S. A.
Camposines.....	1967	7.311.000,00	Industrial-Comercial de Levante.
Camprodón.....	1968	1.515.999,95	Desguaces Aguilar y Peris, S. L.
Campero.....	1968	8.653.000,00	Hierros Ardes.
Campitas.....	1968	55.000,00	D. Eladio Burgos.
Campoamor.....	1969	13.503.700,00	Desguaces Aguilar y Peris, S. L.
Campeche.....	1969	11.681.000,00	Desguaces Aguilar y Peris, S. A.
Campomanes.....	1970	14.270.000,00	S. A. Calado.
Campanario.....	1970	12.247.000,00	D. Luis Eduardo Varela.
Campana.....	1971	13.885.000,00	Salvamento y Demolición Naval, S. A.
Campuzano.....	1971	9.582.000,00	Aguilar y Peris.
Campas.....	1972	7.870.800,00	Hierro Ardes, S. A.
Campilo.....	1972	5.411.000,00	Industrial Comercial de Levante.
Campico.....	1973	750.000,00	José María Acha.
Campofrío.....	1973	6.756.006,00	Petrogás.
José Calvo Sotelo.....	1975	16.851.700,00	Aguilar y Peris.
Campamento.....	1975	17.006.000,00	Desguaces del Guadalquivir, S. L.
Campante.....	1976	18.401.000,00	Isaac Varela Davalillo.
Campiz.....	1976	18.000.001,00	Isaac Varela Davalillo.

NOTAS: El buque tanque «Campanero» (Miocene) no llegó a prestar servicio a CAMPSA.  
 Por OO. MM. del 20 de octubre de 1977 se autoriza la enajenación de los buques tanques «Campeón», «Camporreal»  
 y «Campomarino», cuyos trámites se están llevando a cabo en la actualidad.

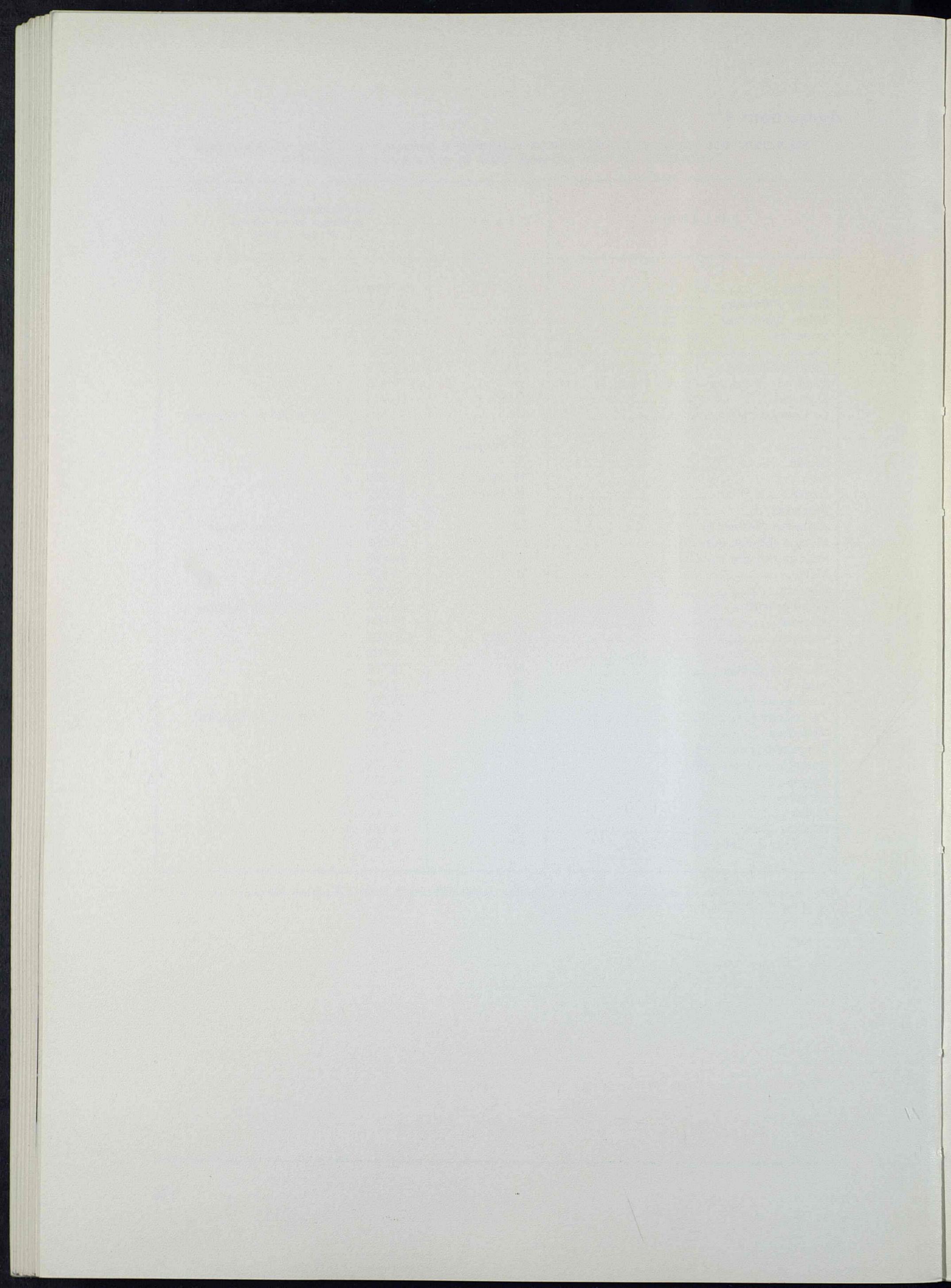


## Anexo núm. 4

### RELACION DEL CALADO DE NUESTROS PUERTOS Y BUQUES TANQUES QUE PUEDEN DESCARGAR EN LOS MISMOS CON EL MAXIMO RENDIMIENTO

PUERTOS	CALADO	Buques tanques que pueden descargar en los mismos con plena carga
Pasajes.....	29'	10.000 tons.
Bilbao (Petronor).....	82'	35.000 » Terminal de Petronor.
Bilbao (Santurce).....	46'	35.000 »
Santander.....	31'	20.000 »
Gijón.....	27'/41'	20.000 »
Gijón (Pantalan).....	29'	10.000 »
Avilés.....	26'	10.000 »
El Ferrol.....	26'	10.000 »
La Coruña (Refinería).....	32'	35.000 » Terminal de Petroliber.
Vigo.....	36'	35.000 »
Huelva.....	29' Pleamar	10.000 »
Sevilla.....	21'	6.000 »
Rota.....	39' Pleamar	35.000 »
Cádiz.....	29' Pleamar	10.000 »
Algeciras.....	30'	20.000 »
Algeciras (Refinería).....	66'	35.000 » Terminal de Cepsa.
Málaga (Muelle núm. 6).....	25'	6.000 »
Málaga (Muelle núm. 7).....	28'	10.000 »
Motril.....	20'	6.000 »
Almería.....	29'	10.000 »
Escombreras.....	27'/67'	35.000 » Terminal de Repesa.
Alicante.....	27'	10.000 »
Valencia.....	27'/31'	20.000 »
Castellón.....	20'	6.000 »
Castellón (Isleta).....	46'	35.000 »
Alcanar.....	20'	6.000 »
Tarragona (Asesa).....	35'	35.000 »
Tarragona (Enpetrol).....	40'	35.000 » Terminal de Enpetrol.
Vallcarca.....	19'	2.000 »
Barcelona (Pantalan).....	27'/36'	35.000 »
Barcelona (Badalona).....	36'	20.000 »
Palma.....	33'	35.000 »
Alcudia.....	18'	2.000 »
Mahón.....	22'	6.000 »
Ibiza.....	20'	6.000 »
Sta. Cruz de Tenerife (Muelle S).....	40'	35.000 »

Nota: Con esta relación de calados en los puertos nacionales, puede deducirse fácilmente el porqué dispone el Monopolio de una Flota de tan variado tonelaje.



Anexo núm. 5

FECHAS DE LAS BOTADURAS Y MADRINAS  
DE LOS BUQUES CONSTRUIDOS A PARTIR DEL «JOSE CALVO SOTELO», EN 1941, HASTA 1977

BUQUES	T. P. M.	Fecha de la botadura	MADRINAS
José Calvo Sotelo.....	10.800	22- 9-1941	Srta. Concepción Calvo Sotelo.
Campante.....	10.762	24- 2-1944	Srta. María Benjumea.
Campeón.....	10.680	7-10-1944	Sra. D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Rosa de Gregorio y Bautista.
Campiz.....	10.758	9- 7-1948	Sra. D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Dolores Churruca, Vda. de Ibarra.
Campamento.....	10.970	3- 4-1950	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Rosario Hoces de Roldán.
Campañil.....	10.578	10- 5-1953	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Luisa Pellón de Gómez Llano.
Camprovin.....	2.385	21-12-1953	Srta. M. <sup>a</sup> Luisa de Gregorio y Bautista.
Camporreal.....	2.385	5- 4-1954	Excma. Sra. de Basanta Silva.
Campoos.....	2.385	16- 8-1954	Sra. D. <sup>a</sup> Carmen Casal de Huici.
Campoverde.....	9.398	30-11-1956	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Teresa Zubiria de Churruca.
Camponegro.....	9.289	12- 1-1957	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Laura Ledesma de Iradier.
Campoblanco.....	9.411	11- 5-1957	Ilma. Sra. D. <sup>a</sup> Purificación Amazaga de Basagoiti.
Campogris.....	9.289	6- 6-1957	Ilma. Sra. D. <sup>a</sup> María Vallejo de Urrutia.
Campollano.....	4.838	27- 3-1958	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Dolores Serres de Navarro Rubio
Campoalegre.....	4.838	20-12-1958	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> de la Fuensanta Menoyo de Cejudo.
Camposeco.....	4.838	11- 5-1959	Ilma. Sra. D. <sup>a</sup> Vicenta Brieva de Ridruejo.
Campogules.....	9.100	22-10-1960	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Irene Vázquez de Parga de Lacalle.
Campocerrado.....	9.656	3- 5-1961	Ilma. Sra. D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Luisa Gómez Beltrán de Rodríguez Miranda.
Camporrojo.....	9.100	8- 7-1961	Sra. D. <sup>a</sup> Purificación Lozaga de Larrea.
Camporraso.....	9.656	3- 8-1961	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Concepción Galíndez de Azqueta.
Camporrubio.....	9.610	4- 8-1962	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Cándida Alguacil de Sánchez Cortés.
Campoazur.....	9.338	18- 1-1964	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> de los Angeles Velasco de López Bravo.
Campotejar.....	2.487	16- 9-1966	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Concepción Gil de León de Alvarez Serrano.
Campolongo.....	2.513	14-10-1966	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Patrocinio Miaja de Cuevas.
Campodarro.....	6.291	30- 3-1967	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Teresa Artola de Valero Bermejo.
Campogenil.....	6.291	24- 5-1967	Excma. Sra. Condesa de Gálvez.
Camposalinas.....	2.347	3-10-1967	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Mercedes Oraa de Delclaux.
Campeador.....	35.469	21-11-1968	Ilma. Sra. de Latorre.
Camponalón.....	6.560	26-12-1968	Ilma. Sra. Marquesa de Vega de Anzo.
Campomayor.....	35.469	16- 6-1969	Ilma. Sra. D. <sup>a</sup> Felisa Murillo de Rovira.
Campocriptana.....	9.600	22-12-1969	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Elena Alfageme de Monreal.
Camporrioja.....	9.600	22- 5-1970	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Ruiz-Tagle de Ollero de la Rosa.
Campobierzo.....	9.600	8- 6-1970	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Rosario Barroso de Sáinz de Vicuña.
Campurdán.....	9.600	26-11-1970	Srta. María de la O Martínez Bordú.

BUQUES	T. P. M.	Fecha de la botadura	MADRINAS
Campomiño.....	6.560	23-10-1972	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> del Carmen Pichot de Carrero Blanco.
Camponavia.....	6.560	21-12-1972	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Josefina Ceballos de Pinilla.
Campodola.....	35.000	10- 7-1975	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Eulalia Merino de Cabello de Alba.
Calvo Sotelo.....	35.000	14- 2-1976	D. <sup>a</sup> Mercedes Torres Torres.
<b>Auxiliares:</b>			
Campanilla.....	900	20-12-1956	Sra. D. <sup>a</sup> Carmen Meng de Maguregui.
Campomarino.....	1.022	27- 6-1964	Srta. Navarro Rubio.
Campofrío.....	487	28- 7-1964	Ilma. Sra. D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Luisa Prieto-Puga de Ciancas.
Camposilo.....	1.070	23- 9-1964	D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Josefa López Dóriga de Steegmann.
Camporrobles.....	486	5-10-1964	D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Alberti de Barceló.
Campolara.....	1.055	19-12-1964	Excma. Sra. D. <sup>a</sup> Natividad Zabaleta de Collar.
Campochico.....	500	19- 1-1965	Excma. Sra. Marquesa de Santa Marta de Babio.
Camponaraya.....	490	3- 6-1965	Ilma. Sra. D. <sup>a</sup> Manuela de Benítez Lugo de Góngora.

