

F



Àlbum de fotos
Petroliers

Un petrolier és un vaixell de càrrega, generalment de grans dimensions, especialment concebut i construït per al transport de combustibles líquids no envasats prèviament.

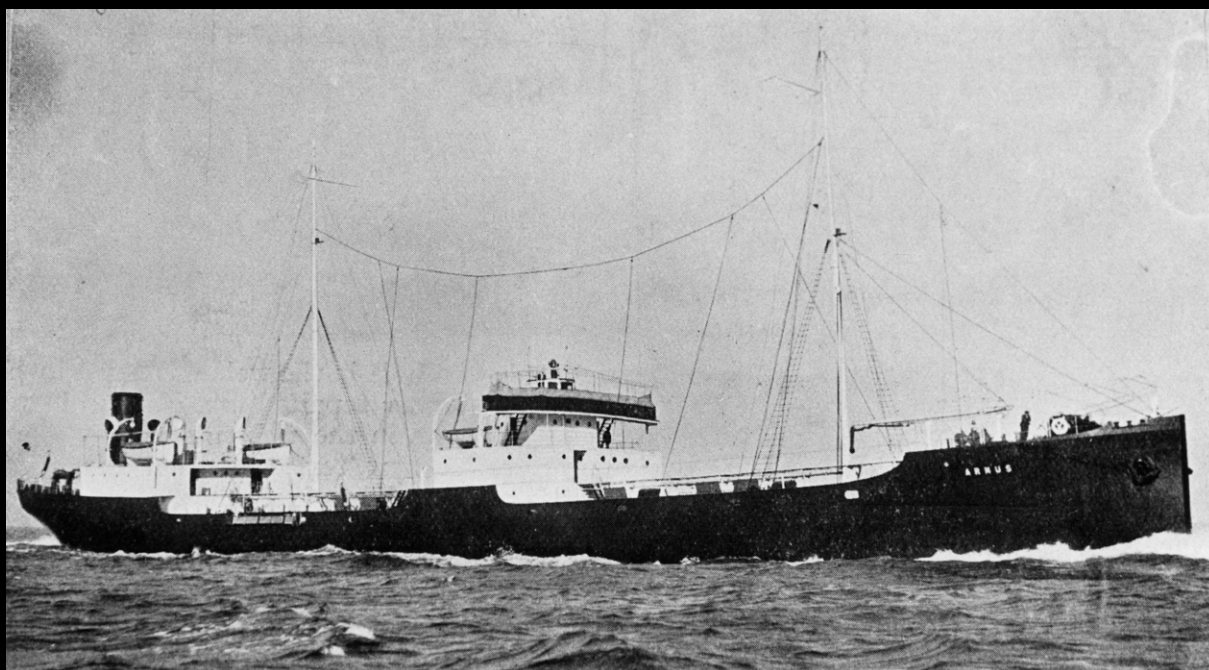
Les primeres embarcacions emprades per a transportar petroli foren, a la segona meitat del segle XIX, velers als quals hom havia instal·lat dipòsits metàl·lics, i no fou fins al 1886 que entrà en servei el primer vaixell especialment projectat i construït per al transport del petroli, el vapor alemany *Glückauf*, de 2.307 t d'arqueig brut. Aviat es van habilitar també vapors i es va iniciar el disseny i construcció de vaixells especialitats. Amb els anys s'han desenvolupat vaixells molt especialitzats i resistents, amb tancs dividits per mitjà de mampares estanques, sistemes de bombament, mesures de seguretat estrictes, etc. El seu aspecte acostuma a ser peculiar i fàcilment identificable. A partir dels anys setanta del segle XX es va donar una carrera pel gegantisme, arribant-se a bastir embarcacions de més de 500.000 t de pes mort. Una evolució dels petroliers són els vaixells especialitzats en el transport de mercaderies similars com ara l'asfalt o els d'hidrocarburs gasosos.

Quan l'any 1927 es va crear la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleo S.A., la CAMPSA, Espanya es va començar a dotar d'una flota de vaixells destinada a assegurar el tràfic de cru i de derivats. Aquest monopoli, promogut pel ministre d'Hisenda durant la dictadura de Primo de Rivera, José Calvo Sotelo, va esdevenir fins al 1992 un dels grans armadors del país. Per a la seva formació es van comprar tots els petroliers llavors en actiu al país (llevat del *Gobeo*, de la Compañía Cantábrica de Navegación). Els primers vaixells de la flota van ser els següents: *Elcano*, *Arnus*, *Conde de Churruca*, *Artza-Mendi*, *Eduardo*, *Ebros*, *Ophir* y *Tiflis*. A partir d'aquell moment la companyia va preferir adquirir vaixells de nova construcció, fets a drassanes espanyoles preferentment. La major part va ser batejada amb noms que començaven per CAMP-.

7022F



14034F



33159F



33229F



33048F



33050F



33222F



72257F





7022F

Petrolier *José Calvo Sotelo* atracat en un port no identificat

Autor desconegut, ca. 1943-1945

Aquest vaixell tanc va ser construït a les drassanes Euskalduna de Bilbao l'any 1943 per a la CAMPSA. Desplaçava 10.800 tones, tenia 148,5 m d'eslora i dos motors de 4.700 tones. Aquesta embarcació va estar en actiu fins a principis dels anys setanta, i va ser desballestat a Santander l'any 1976. Va ser batejat en honor de José Calvo Sotelo (Tuy, 6 de maig de 1893 - Madrid, 13 de juliol de 1936), qui havia estat ministre d'Hisenda durant la dictadura de Primo de Rivera. Calvo va ser el creador del monopoli de petroli, CAMPSA, en una complexa operació que volia donar ingressos a l'Estat i ambicionava adquirir pous de petroli, posar en marxa refineries, etc. L'operació del monopoli va tirar endavant gràcies als acords que la dictadura va signar amb la Unió Soviètica. Calvo Sotelo, denominat "protomàrtir" per la mitologia del franquisme, va ser assassinat per un grup de guàrdies d'assalt i la seva mort va precipitar el cop militar del 18 de juliol de 1936.

A la foto el vaixell porta pintada la bandera nacional per evitar atacs de submarins: són els anys de la Segona Guerra Mundial.



14034F

Petrolier *Arnús*, de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos SA (CAMPSA)

Autor desconegut, ca. 1922-1928

Aquest vaixell va ser construït al Regne Unit l'any 1922 i va ser propietat de la Compañía General de Tabacos de Filipinas amb el nom *Arnús*. L'any 1928 va ser adquirit per la CAMPSA i rebatejat com *Badalona*. Durant la Guerra Civil va quedar en zona nacional i va prestar servei durant algun temps camuflat sota el nom de *Sírius* i amb bandera alemanya. Acabada la guerra va retornar al control de la CAMPSA, però per poc temps: l'any 1941 va ser enfonsat pel submarí alemany *U 453* davant el cap Sacratif. En l'atac van morir tres persones. L'*Arnús* desplaçava 6.439 tones i tenia 111,2 m d'eslora.

La foto mostra el vaixell quan encara era propietat de Tabacos de Filipinas.



33159F

Petrolier *Campeche*, de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleo SA (CAMPSA), atracat en un port no identificat

Galilea i Palau, Manuel, ca. 1950-1960

El *Campeche* va ser construït l'any 1934 a Cadis, a les drassanes de la Sociedad Española de Construcción Naval. Era bessó del *Campomanes*. Era un vaixell cisterna de 12.692 tones de desplaçament. Quan va esclatar la guerra va patir dos incidents. En el primer va topar amb una mina prop de Barcelona, però va arribar a port; allí va ser avariament en un atac aeri. Finalment va poder sortir a mar obert i va acabar refugiat a Marsella fins al final de la guerra. No hem trobat més dades sobre la resta de la seva vida activa.



33229F

Petrolier *Campoamor*, de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleo SA (CAMPSA), atracat al port de Barcelona

Galilea i Palau, Manuel, ca. 1950-1960

Aquest vaixell va ser construït, com el seu bessó *Campeador*, a les Drassanes Euskalduna de Bilbao l'any 1931. Desplaçava 10.900 tones, tenia 143,6 m d'eslora i era propulsat per dos motors de 4.140 cavalls. En esclatar la guerra va quedar en zona republicana, però durant el conflicte va acabar en mans nacionals. En realitat al 1937 va estar a punt de ser capturat pel creuer nacional *Ciudad de Valencia*, però aquest el va deixar escapar. Finalment va arribar a un port francès, on un escamot franquista, ajudat per part de la tripulació, es va fer amb el control i el va portar a Santander, ja en mans dels rebels. El 27 de juliol de 1937 va quedar incorporat a l'Armada rebel. Acabat el conflicte va tenir una vida activa força discreta, fins que va ser desballestat l'any 1970 a Burriana (Castelló). La foto és l'estampa típica d'un vaixell al port de Barcelona, amb el castell de Montjuïc al fons.



33048F

Petrolier *Campomanes*, de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos SA (CAMPESA), sortint del port de Barcelona

Galilea i Palau, Manuel, ca. 1950-1960

El *Campomanes* va ser construït el 1931 a Cadis per la Sociedad Española de Construcción Naval. Desplaçava 6.276 tones de registre brut. Durant la Guerra Civil va quedar en zona republicana i va participar en diferents viatges a la Unió Soviètica. El 15 d'agost de 1938, quan era a València retornat d'un aquests viatges burlant el bloqueig de la marina de guerra rebel, va ser atacat per un avió nacional; va enfonsar-se però va poder ser refloatat. Acabada la guerra va fer la ruta del petroli d'Aruba i el 26 de desembre de 1942, entre el cap de Silleiro i Montedor, va ser torpedinat per un submarí aliat, probablement pel submarí nord-americà *BARB (SS-220)*. Un altre cop va salvar-se de la destrucció i es va poder recuperar gràcies a la intervenció d'uns pesquers. Encara va tenir una vida llarga, ja que va ser desballestat cap al 1970. En la foto es pot veure el *Campomanes* sortint del port de Barcelona.



33050F

Petrolier *Campomanes*, de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos SA (CAMPESA), atracat al port de Barcelona

Galilea i Palau, Manuel, ca. 1950-1960

En la foto es pot veure el *Campomanes* al dic de Barcelona. Concretament, veiem que ha estat dipositat en els careners del dic, un cop el dic flotant l'ha tret de l'aigua i l'ha dipositat sobre els "peïnes" per tal de deixar lliure el sistema d'elevació del dic. En aquesta posició podem veure perfectament les seves característiques: 127,33 m d'eslora, 17,52 de mànega, 9,06 de puntal, amb 6.276 tones de registre brut. Era propulsat per dos motors dièsel de 3.600 cavalls, la qual cosa li permetia assolir 12,50 nusos.



33222F

Petrolier *Campilo*, de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleo SA (CAMPESA), atracat al port de Barcelona

Galilea i Palau, Manuel, ca. 1935

El petrolier *Campilo* va ser encarregat per la CAMPESA per tal de donar servei a la ciutat de Sevilla i el seu entorn, i això volia dir adaptar les seves dimensions al riu Guadalquivir (un calat màxim de 5,80 m i una eslora inferior a 100 m). L'adjudicatari va ser la factoria Unión Naval de Levante, que el va lliurar el 1934. El *Campilo* fou la primera motonau dotada de motors dièsel fabricats a Espanya, i que van ser obra de la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, sota llicència de l'empresa danesa Burmeister & Wain. Poc abans de la Guerra Civil va ser adquirit per la Marina de Guerra. Durant la Guerra Civil va quedar en zona republicana. El 18 de juliol de 1937, era a Barcelona i va ser avariament per un atac del creuer *Canarias*. Al final de la guerra es va dedicar a l'evacuació de refugiats, i era a la rada de Portman al final del conflicte. L'Armada el va recuperar i el va rebatejar amb el nom de *Plutón*. Va continuar la seva vida activa fins a principis de 1970, quan va ser donat de baixa, i uns anys més tard va ser desballestat.



72257F

Petrolier *Campiz*, atracat al port de Barcelona

Batlles i Compte, ca. 1950

El *Campiz* va ser avarat a la factoria de Matagorda, a Cadis, el 9 de juliol de 1948, un vaixell tanc de 10.700 tones, fet a Espanya sota la patent Bracketless Sistem & Arcform de la casa Sir Joseph W. Isherwood & Co. Ltd. de Londres. El seu procés de construcció va ser llarg, degut entre d'altres coses a la situació de la postguerra espanyola i la Segona Guerra Mundial. En realitat se li havia posat la quilla el febrer de 1944, i un cop avarat no va ser lliurat a l'armador al 1950. Va estar en servei durant 26 anys, fins que va ser desballestat el 1976. Aquest document, una foto en color feta poc després d'entrar en servei, representa un contrapicat de la proa de la motonau al port de Barcelona. L'autor és l'estudi Batlles i Compte i, independentment del seu valor documental com a retrat d'un vaixell, el fet d'emprar el color durant els anys de postguerra a Espanya, i també la seva composició plàstica, enriqueixen la importància de la fotografia.