

## EL INDOMABLE *CAMPOMANES*

Bárbara Basadre

### RESUMEN

El petrolero *Campomanes*, construido en 1931 en los astilleros de Matagorda (Puerto Real) para la CAMPSA, fue un buque que destacó por el uso del innovador sistema estructural *Bracketless* y una potente motorización diésel, situándose a la vanguardia de la marina mercante española. Su historia es una epopeya de resiliencia ya que sirvió como activo estratégico en la Guerra Civil y sobrevivió a la Segunda Guerra Mundial tras ser hundido en dos ocasiones (en Valencia (1938) por aviación legionaria y frente a Portugal (1942) por un torpedo del submarino estadounidense USS Barb) siendo reflotado y devuelto al servicio en ambas. Su historia reivindica la excelencia técnica de la industria naval gaditana y el oficio de sus trabajadores hasta el desguace del buque en 1970.

### PALABRAS CLAVE

Campomanes, petrolero, Guerra Civil Española, Segunda Guerra Mundial, marina mercante, reflotamiento, historia naval, España.

## THE INDOMITABLE *CAMPOMANES*

Bárbara Basadre

### ABSTRACT

The *Campomanes* oil tanker, built in 1931 at the Matagorda shipyards (Puerto Real) for CAMPSA, was a vessel that stood out for its use of the innovative “Bracketless” structural system and powerful diesel engines, placing it at the forefront of the Spanish merchant navy. Its history is an epic of resilience: it served as a strategic asset during the Spanish Civil War and survived World War II after being sunk on two occasions—first in Valencia (1938) by legendary aviation and later off the coast of Portugal (1942) by a torpedo from the American submarine USS Barb—being successfully refloated and returned to service both times. Its legacy vindicates the technical excellence of the Cadiz shipbuilding industry and the craftsmanship of its workers until the ship was eventually scrapped in 1970.

### KEYWORDS

Campomanes, oil tanker, Spanish Civil War, World War II, merchant navy, refloating, naval history, Spain.

## 1.- INTRODUCCIÓN

La botadura del petrolero Campomanes el 18 de junio de 1931 en los astilleros de Matagorda (Puerto Real) no representó únicamente un hito en la ingeniería naval de la época, sino que se erigió como un símbolo de las aspiraciones de modernización de la recién nacida Segunda República Española. Encargado por la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (CAMPSA) a la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), el buque fue diseñado bajo el innovador sistema inglés “*Bracketless*”<sup>1</sup> de *Sir Joseph Isherwood & Son*, una técnica que optimizaba la resistencia estructural del casco y su capacidad de carga al eliminar las tradicionales cartelas. Con un desplazamiento de 8.000 toneladas de peso muerto y propulsado por dos robustos motores diésel Burmeister & Wain de 4.000 caballos, el Campomanes se situaba a la vanguardia de la flota petrolera nacional, capaz de alcanzar los 12,2 nudos.

Sin embargo, el contexto de su nacimiento estuvo teñido de una profunda dualidad social. Mientras las banderas tricolores ondeaban sobre el recinto de Matagorda y las autoridades celebraban el éxito técnico, los más de 400 obreros que habían dado forma al “gigante de acero” sentían la incertidumbre del cese temporal de empleo que sobrevinía al finalizar la obra. Esta tensión entre el orgullo del oficio y la precariedad laboral marcó la jornada de su botadura, donde la madrina, la señora de Maluquer, rompió la tradicional botella de champán ante la mirada de los ingenieros Rafael Crespo y Federico Beigbeder, y figuras religiosas como el arcipreste Sabino Salado.

La vida operativa del Campomanes se transformaría pronto en una epopeya de resistencia que atravesó las grandes fracturas del siglo XX. Durante la Guerra Civil, el petrolero se convirtió en un recurso estratégico vital para el bando republicano, transportando combustible desde puertos soviéticos en misiones de alto riesgo. Esta labor le valdría su primer hundimiento en agosto de 1938, cuando la aviación legionaria lo alcanzó con bombas de 250 kilos en el puerto de Valencia. No obstante, su carácter indomable quedó patente al ser reflotado y devuelto al servicio en apenas dos meses. Su destino volvería a cruzarse con la tragedia en diciembre de 1942, en plena Segunda Guerra Mundial, cuando fue torpedeado por error por el submarino estadounidense USS Barb<sup>2</sup> frente a las costas de Portugal, a pesar de navegar con los distintivos de neutralidad nacional. Hundido por popa una vez más, el buque volvió a emerger de las aguas para servir a la marina mercante hasta su desguace definitivo en 1970.<sup>3</sup> La historia del Campomanes es, en última instancia, el relato de una construcción de excelencia nacida en Puerto Real que se negó a perecer ante las bombas y el tiempo.

---

1 El sistema Bracketless supuso una innovación estructural que eliminaba las cartelas de unión, permitiendo un casco más ligero y resistente, ideal para el transporte de grandes volúmenes de líquido.

2 El ataque fue fruto de un error de identificación, confundiendo al petrolero español con buques alemanes como el *Speichern* o el *Max Albrecht*.

3 La capacidad de recuperar el buque en 1938 (Valencia) y 1942 (Vigo) subraya la estanqueidad y robustez del diseño original de Matagorda

## 2.- UN PROYECTO DE MODERNIZACIÓN

El *Campomanes* fue parte de una serie de cinco buques gemelos —*Campas*, *Campeche*, *Campero*, *Campuzano* y *Campomanes*— encargados dentro de un programa para modernizar la flota petrolera nacional por la Compañía Arrendataria del Monopolio del Petróleo, S.A (CAMPSA), de ahí que sus nombres comenzaran con las siglas de la empresa (“CAMP-”) y su construcción corrió a cargo de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) en Cádiz, donde fue botado el 18 de junio de 1931 y entregado el 2 de marzo de 1932.

Con un desplazamiento de unas 8.000 toneladas de peso muerto, una eslora de 128,3 metros, manga de 17,5 metros y calado de 7,3 metros, el *Campomanes* se movía gracias a dos motores diésel Burmeister & Wain de seis cilindros, que desarrollaban entre 1.400 y 1.600 caballos de potencia cada uno, alcanzando una velocidad máxima de 12,2 nudos.

Era un buque robusto, moderno para su tiempo, destinado al transporte de combustible en un contexto internacional cada vez más tenso. Su existencia, sin embargo, pronto se vería marcada por las bombas y los torpedos.

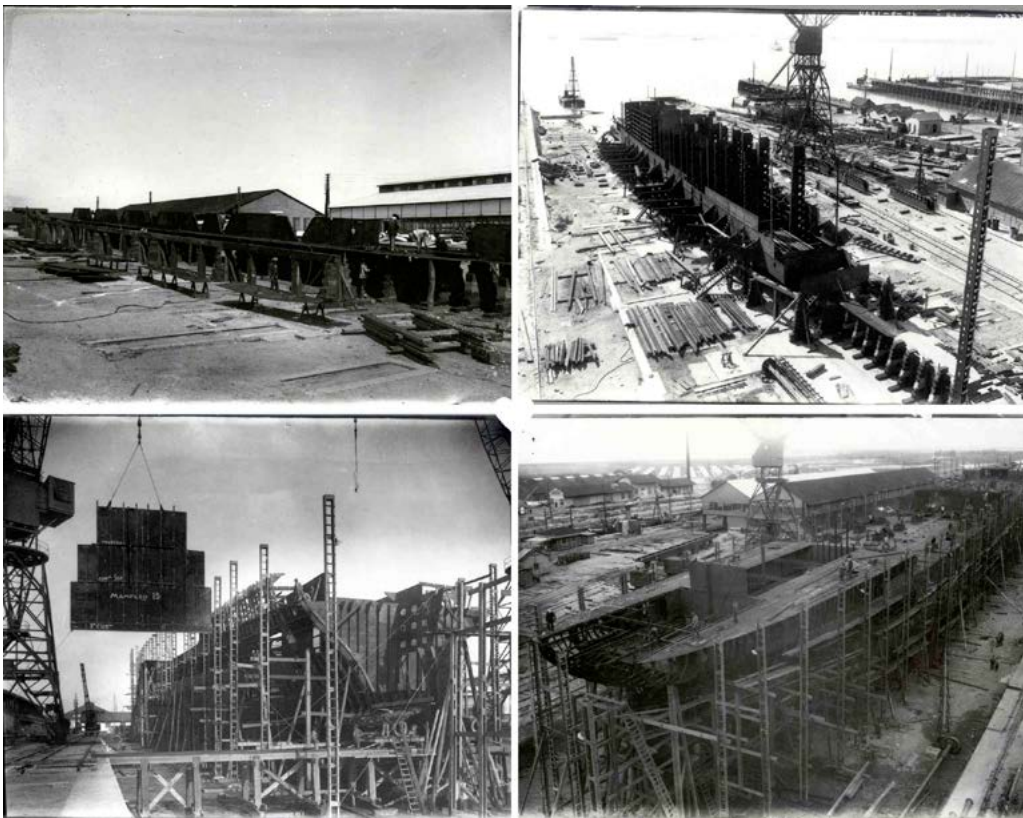


Imagen 1. Construcción del petrolero.

## 2.1.- El nacimiento de un Gigante. Botadura y pruebas

El buque, diseñado según el moderno sistema “Bracketless” de la firma inglesa *Sir Joseph Isherwood & Son*, incorporaba técnicas de construcción que mejoraban la resistencia estructural del casco y optimizaban la capacidad de carga. Construido en un año por los ingenieros Rafael Crespo y Federico Beigbeder, sus características principales eran una eslora de 123.442 metros, manga de 17.526 metros y puntal de 9.195 metros. Estaba dotado de 24 tanques de carga capaces de transportar 12.000 toneladas de líquidos y contaba con dos motores diésel Busmeister de 4.000 caballos de potencia, una cifra notable para la época.

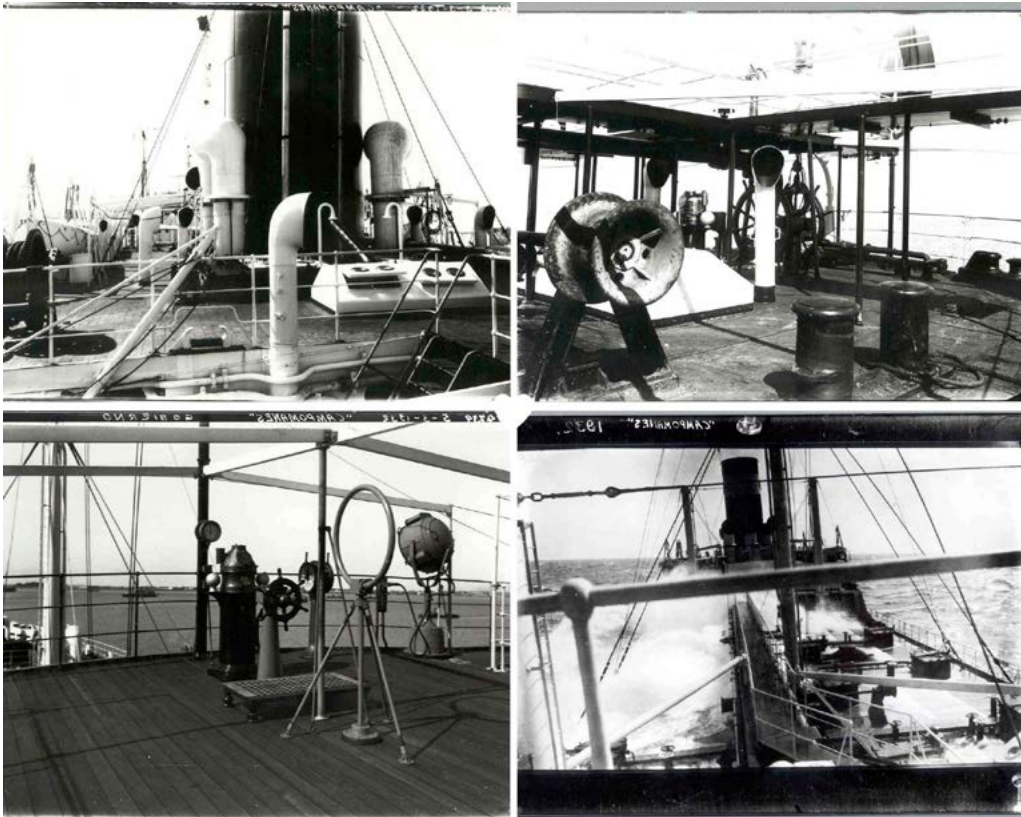


Imagen 2. Puente de mando y cubierta.

### Matagorda, 18 de junio de 1931

La mañana del 18 de junio de 1931, día de la botadura, en Matagorda se vivió una jornada de emociones contrapuestas. Por un lado, los obreros sentían la satisfacción del deber cumplido al ver culminado el trabajo de muchos meses; por otro, la incertidumbre por su futuro inmediato. La botadura del «Campomanes» era motivo de alegría y orgullo, pero también de preocupación, pues muchos sabían que con la obra terminada llegaría el cese temporal de su empleo.

Las banderas republicanas ondeaban sobre el recinto, símbolo de esperanza para unos y de presagio incierto para otros. Todo un acontecimiento en la ciudad al que los habitantes de la Villa no dudaron en acudir.



Imagen 3. Las hermanas Montesinos Catalán testigos directos de la ceremonia. (De izq. a der, Mercedes, Carmen e Isabel).

Al acto estuvieron invitados Ramón de Ozamis, director de los astilleros; José María Cervera; la señora de Maluquer, madrina del buque; y el arcipreste de Puerto Real Sabino Salado. No hubo discursos. La madrina, que recibió como obsequio una pulsera cincillo de brillantes y platino, cortó las cintas y rompió la botella de champán sobre el acerado casco del petrolero, que comenzó a deslizarse hacia el mar entre aplausos, vítores y el eco metálico de los talleres.



Imagen 4. Sra. de Maluquer e hija, madrinas del petrolero.

Tras la botadura, las autoridades gaditanas y portorrealdeñas fueron invitadas a un lunch conmemorativo servido por Mariano González propietario del Bar España de Cádiz, cerrando así la jornada entre la alegría del éxito técnico y la incertidumbre obrera.

Colocada la quilla el 5 de junio de 1930, el gigante de acero marcó el inicio de una obra que simbolizaba el avance de la ingeniería naval española en los años de la Segunda República.

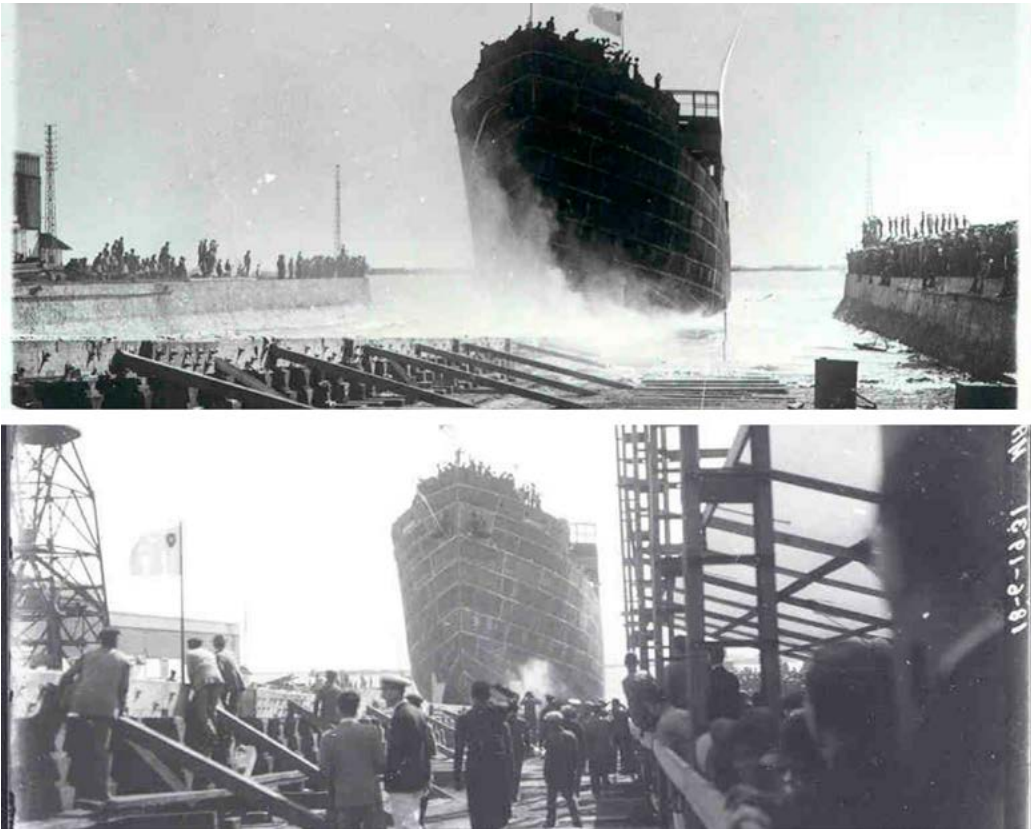


Imagen 5. Botadura

El barco continuó durante varios meses en proceso de ajustes, pruebas y reparaciones finales en los propios talleres de Matagorda. Los técnicos de la Sociedad Española de Construcción Naval supervisaron cuidadosamente cada detalle del sistema de propulsión (el buque alcanzó una velocidad de doce millas y media), estanqueidad y distribución de tanques, garantizando el correcto funcionamiento de la nave antes de su entrega oficial. Incluso el buque recibió la visita del ministro de Marina José Giral Pereira en la Navidad de 1931.

## Matagorda, 24 de febrero de 1932

Una vez botado y realizada las pruebas oportunas, en febrero de 1932 se llevó a cabo el último examen oficial de mar, en la que participaron representantes de la CAMPSA, ingenieros del astillero y diversas personalidades del ámbito marítimo e industrial, muchos de ellos los mismos que habían asistido a la botadura. Durante la jornada se comprobó el excelente rendimiento de los motores diésel y la maniobrabilidad del buque, certificando así su plena operatividad.

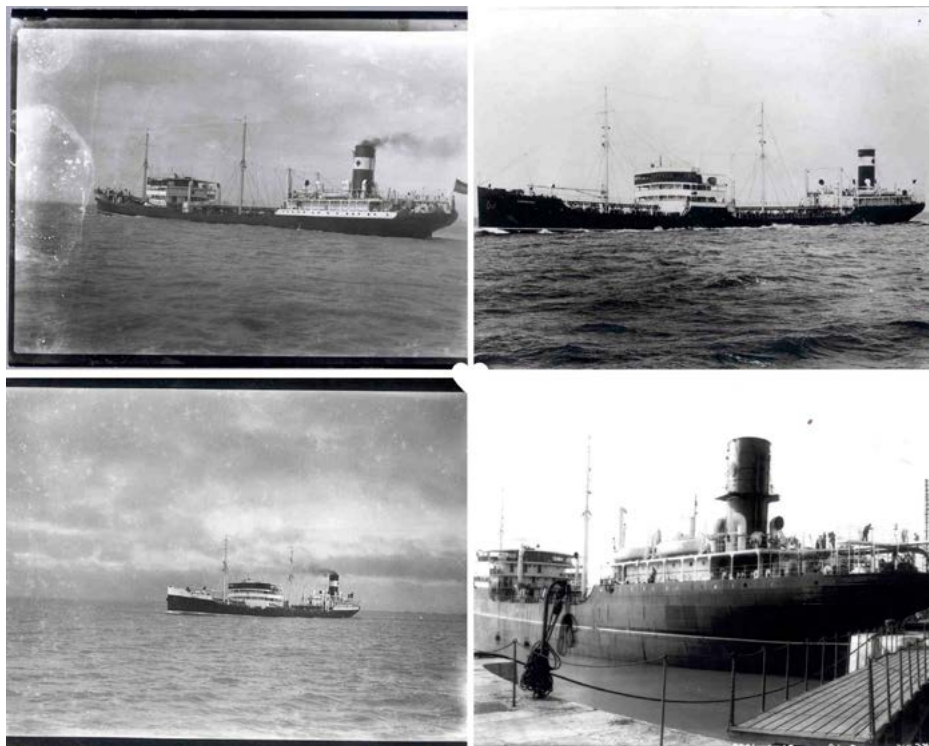


Imagen 6. Día de pruebas en alta mar. El «Campomanes» visto por la aleta de babor. (SECN Resumen de obras 1931)

Guiados por Antonio López Laguna y José Sahagún, los visitantes recorrieron la embarcación, sorprendidos por el nivel de modernidad que ofrecía. En los camarotes de los tripulantes, calefacción, ventiladores, mesas y roperos ofrecían un confort inusual para la época. En la cocina, equipada con los más recientes adelantos técnicos (amasadora eléctrica, ascensor, panadería y frigoríficos), se respiraba el espíritu de la ingeniería moderna.

La sala de máquinas impresionó por su central eléctrica, las bombas de achique, el sistema de alumbrado y un taller completo de tornos, símbolo del grado de autonomía del navío. En la proa, los visitantes pudieron conocer la enfermería, el puente de maniobras con su timón y telégrafo, y en el puente magistral, el radiogoniómetro, el compás y los reflectores, todos equipos de última tecnología.

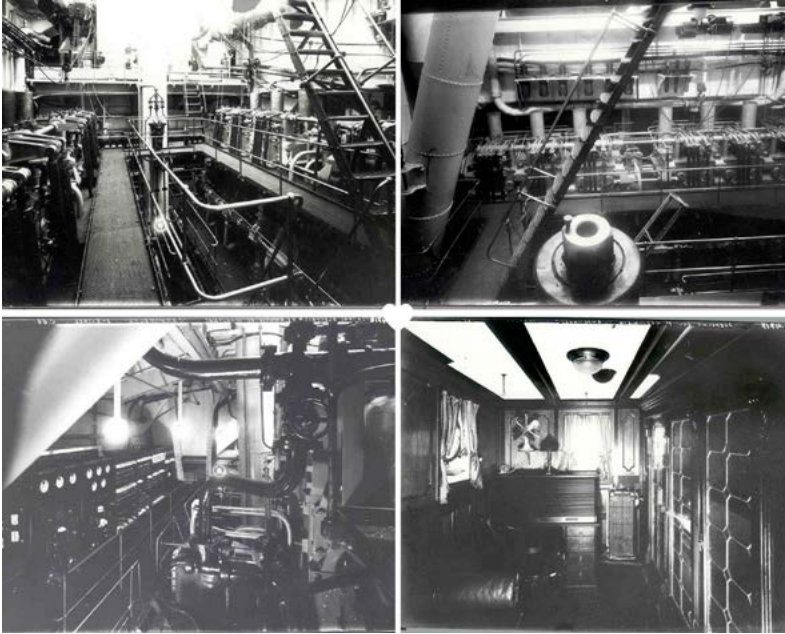


Imagen 7. Sala de máquinas.

En la sala de telegrafía, los presentes escucharon incluso un discurso transmitido por radio por Alejandro Lerro, detalle que causó gran impresión entre los asistentes. La visita culminó en los camarotes de los oficiales y, por supuesto, en el del capitán, presidido por una mesa de “San Luis” y decorado con mobiliario artístico y refinado.



Imagen 8. Camarote del capitán

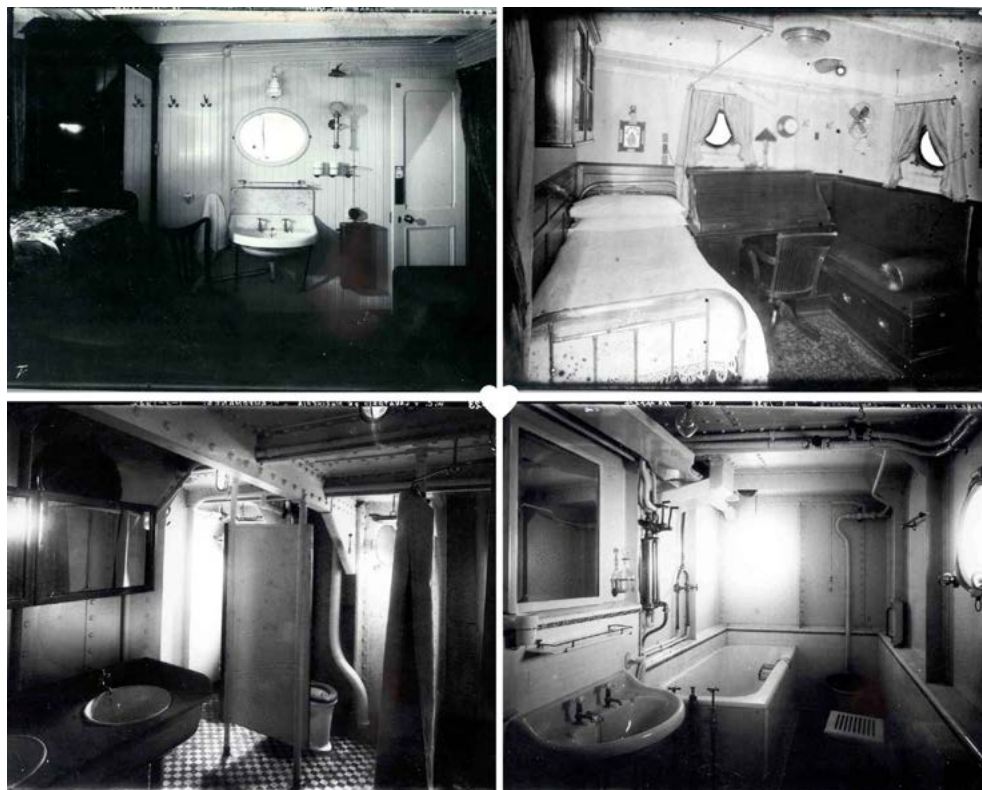


Imagen 9. Camarotes tripulación

A las dos de la tarde se sirvió un almuerzo de celebración en los comedores del buque, con un menú acorde a la ocasión: entremeses Campsa, Huevos Cocot Meyerba, Chuletitas de cordero a la vienesa, Merluza a la madrileña, Pollo a la americana y, de postre, Tarta mascota y cesta de frutas, acompañados de vinos, champán, licores y habanos.

De esta manera, el buque abandonaba el puerto de Cádiz, emprendiendo su primera singladura trayendo consigo una preocupación social ya que más de 400 obreros se verían cesados al concluirse la obra. Para mitigar esta situación, el alcalde de Puerto Real, López Fernández, gestionó personalmente en Madrid la contratación de la reparación del trasatlántico *Uruguay*, asegurando así que muchas familias pudieran continuar trabajando y mantener sus ingresos.

### 3.- EL PETROLERO EN EL TEATRO BÉLICO (1936-1945)

#### 3.1.- El primer siniestro: Valencia (1938)

Con el estallido de la Guerra Civil Española, el *Campomanes* quedó bajo control del bando republicano. Fue empleado para el transporte de combustibles desde puertos soviéticos hasta la península ibérica, una labor vital pero extremadamente peligrosa.

El 15 de agosto de 1938, tras uno de esos viajes, se encontraba atracado en el puerto de Valencia. Aquella noche, la aviación sublevada atacó la ciudad. Dos hidroaviones Heinkel He-59 lanzaron bombas de 250 kilos sobre el puerto, alcanzando de lleno al petrolero. Una bomba explotó bajo la popa y tres más impactaron directamente en su casco. El resultado fue fulminante: el *Campomanes* se hundió en el puerto, quedando parcialmente sumergido entre restos humeantes de combustible.

Pero la historia no terminaría ahí. Apenas dos meses más tarde, el 10 de octubre de 1938, el buque fue reflotado y reparado, regresando al servicio en plena guerra. Era el primer aviso de que el *Campomanes* no se rendiría fácilmente.

#### 3.2.- El incidente del USS Barb y la neutralidad española (1942)

Cuatro años después, la Segunda Guerra Mundial volvía a convertir el mar en un campo de minas invisible. España, oficialmente neutral, exigía a sus mercantes que navegaran perfectamente identificados, con banderas nacionales pintadas en el casco y luces codificadas para señalar su neutralidad.

El 26 de diciembre de 1942, el *Campomanes* navegaba en lastre, tras descargar su cargamento en Bilbao y con destino al puerto venezolano de Aruba. Al pasar frente a la costa portuguesa, entre el Cabo Silleiro y Montedor, fue atacado por el submarino estadounidense *USS Barb* (SS-220).<sup>4</sup>

El submarino lanzó dos torpedos, que impactaron en el costado de babor con un intervalo de apenas dos minutos. Las explosiones sacudieron el casco, apagaron las luces del buque y lo hicieron escorarse rápidamente. En cuestión de minutos, el *Campomanes* se hundía por popa, quedando semisumergido.

No hubo tiempo para emitir un SOS, pero la tripulación fue rescatada por el pesquero gal-

---

<sup>4</sup> Este submarino americano de la clase gato fue botado el 2 de abril de 1942 y comisionado el 8 de julio de 1942, siendo su primer comandante el capitán de corbeta John R. Waterman. Destinado al Atlántico realizó su primera patrulla de guerra durante la invasión del norte de África en noviembre de 1942, pasando posteriormente a operar desde la base de Roseneath en Escocia hasta junio de 1943.

lego *Alvarez Feijoo*. Durante años, ninguna potencia reconoció la autoría del ataque. Solo al final de la guerra, al revisarse los registros de patrulla, se descubrió que el *USS Barb* había regresado a su base con dos torpedos menos tras operar precisamente en esa zona.

Todo indica que el comandante del submarino confundió al petrolero español con un buque alemán, quizá el *Speichern* o el *Max Albrecht*. Un error incomprensible, sobre todo teniendo en cuenta que el Departamento de Marina estadounidense había publicado meses antes el *Merchant Ship Recognition Manual*, con las siluetas de más de 700 mercantes del mundo precisamente para evitar ese tipo de incidentes.

Posteriormente el SS 220 se trasladó al Pacífico donde hundió 17 buques japoneses con un total de 96.628 TRB incluido el portaaviones japonés *Unyo* y el capitán *Fluckey*. Su comandante recibió la medalla de Honor del congreso.

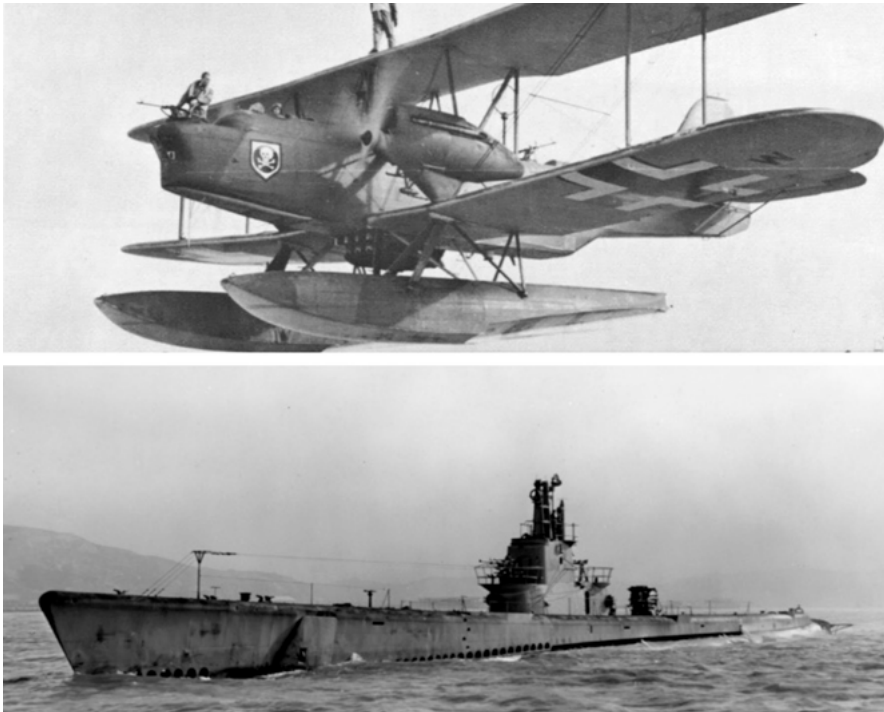


Imagen 10. Hidroavión Heinkel He-59 y el submarino estadounidense USS Barb (SS-220).

#### 4.- SUPERVIVENCIA Y FIN DE CICLO. EL LEGADO

Una vez más, el *Campomanes* no fue abandonado. Tres bous y un remolcador lograron reflotarlo y remolcarlo al puerto de Vigo, donde fue reparado y devuelto al servicio. En los años posteriores, el veterano petrolero llevó una existencia más tranquila, dedicándose al

transporte comercial hasta el final de su vida útil. En 1970, tras casi cuatro décadas de servicio y dos resurrecciones, el *Campomanes* fue finalmente desguazado en Barcelona.

Y es que la historia del *Campomanes* es, más que una anécdota técnica, una metáfora del espíritu de una época: la resiliencia de la marina mercante española entre dos guerras mundiales y una guerra civil. Hundido dos veces, rebotado dos veces, el buque encarna la obstinación del hombre por mantener viva la ruta, incluso cuando el mar y la guerra parecen confabularse en su contra. Su nombre, hoy casi olvidado, merece figurar entre los grandes supervivientes del mar.

Es más, esta historia no sería la misma sin la solidez de su construcción en los Astilleros de Matagorda. Cada tornillo, cada soldadura y cada innovación técnica del sistema *Bracketless* contribuyeron a forjar un buque resistente, seguro y moderno, capaz de soportar los embates del tiempo y del conflicto.

El legado del *Campomanes* no reside únicamente en su hoja de servicios, sino en lo que representó para la comunidad de Puerto Real, es decir, la prueba de que el ingenio y el oficio de sus trabajadores podían crear naves capaces de desafiar al destino. Su fuerza es, en esencia, un tributo al empeño y a la excelencia de un astillero que convirtió el acero en historia viva. Su longevidad y supervivencia son un testimonio del valor de una construcción bien hecha, donde el arte naval y la pericia humana se encuentran para crear un barco que, más que un simple petrolero, se convirtió en un símbolo de resistencia y orgullo de la marina mercante española.

## REFERENCIAS

### 1. FUENTES

#### 1.1. Fuentes digitales

El petrolero *Campomanes*. <https://www.lasegundaguerra.com/viewtopic.php?t=12138>

Del Río, J.Ángel, “El torpedeamiento del *Campomanes*” <https://vidamaritima.com/2009/06/el-torpedeamiento-del-campomanes/>

Maturin, Stephen, “El petrolero *Campomanes*”, *El gran capitán* 13 de enero de 2013. <https://elgrancapitan.org/foro/viewtopic.php?t=20482>

Casinos Va, Antoni, “Superviviente de dos guerras”, Blog *En visita de cortesía*, 15 de junio de 2024. <https://envisitadecortesia.com/2024/06/15/superviviente-de-dos-guerras/>

NavSource Naval History. Photographic History of the U.S. Navy

Barcala, Jesús G., “La extraordinaria historia del USS Barb”, Blog *Ciencia Histórica*, 7 de julio de 2020. <https://www.cienciahistorica.com/2020/07/07/la-extraordinaria-historia-del-uss-barb/>

## 1.2. Prensa

Periódico *Juventud*, *periódico decenal, informativo, independiente y literario* (1931)

*Revista de Ingeniería Naval* (RIN)

Revista *El Dique*

## 1.2. Archivos

Archivo Histórico del Dique (AHD)

Archivo SEPI, Fondos INI.

Archivo de la Biblioteca de temas gaditanos (BTG). Fundación Unicaja.

Hemeroteca digital (BNE)

Biblioteca Digital Hispánica (BDH)

Biblioteca Digital de la Real Academia de la Historia

Archivo ABC

## 2. BIBLIOGRAFÍA

Alía Plana, J. (2001). *La industria naval española, 1900-1936*. Madrid: Ministerio de Defensa.

Bermúdez Rodríguez, Julián (2024). *El astillero de Puerto Real, Auge y declive de la construcción naval en la Bahía de Cádiz (1939-2023)*. Tesis doctoral dirigida por Julio Pérez Serrano. Cádiz.

–Puesta de Sol en el Dique, el Astillero de Puerto Real (1939-2023). Ateneo Literario de Puerto Real, 2025.

- Cervera Pery, J. (1986). *La construcción naval militar española (siglos XIX y XX)*. Madrid: San Martín.
- Fernández González, F. (1998). *Historia industrial de la Bahía de Cádiz*. Cádiz: Universidad de Cádiz.
- González Echegaray, R. (1993). *Astilleros españoles: historia y evolución*. Madrid: Editorial Naval.
- Martínez Shaw, C. (2006). “La industria naval española en el primer tercio del siglo XX”. En J. Nadal y A. Carreras (coords.), *La economía española en el siglo XX* (pp. 215-248). Barcelona: Crítica.
- Museo El Dique – Navantia. (2019). *Guía del Museo El Dique*. Puerto Real: Navantia.
- Pazos, L. J. (2011). *Buques españoles (y de otras banderas) hundidos o dañados durante la II Guerra Mundial*. Editorial Damaré. p.108
- Pérez-Crespo Muñoz, F. (2010). El astillero de Matagorda y la construcción naval en la Bahía de Cádiz. *Revista de Historia Industrial*, 42, 97-128.
- Rodríguez Bernal, E. (1995). *Puerto Real y la industria naval contemporánea*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz.
- VV. AA. (2014). *Barcos del Sur: 140 años del astillero de Puerto Real*. Puerto Real: Navantia.
- VV. AA. (1932). *Registro oficial de buques mercantes españoles*. Madrid: Ministerio de Marina.

