

# LO ACERTADO FUE NO DESGUAZAR EL VAPOR *CASTILLO MONTJUICH*

Ricardo ÁLVAREZ BLANCO  
Capitán de la Marina Mercante



N el número de junio del presente año, esta REVISTA presentaba el artículo titulado «*Castillo Montjuich: ¿una muerte anunciada?*», cuyo autor es el capitán de navío José Ramón Soto Rodríguez, y en la página 749 decía lo siguiente:

«Finaliza Díaz Gil su artículo con una rechinante frase: *Lo indiscutible es que el barco debería haberse desguazado 20 años antes*. Parece ser (no poseo tal documento) que estos comentarios fueron fuertemente contestados, al poco, por un marino mercante en la misma REVISTA. Uno, modestamente, suscribe la frase de cierre de Díaz Gil.»

Siendo un servidor el «fuerte contestador» citado, con todos los respetos debidos a un capitán de navío aprendidos en el Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol en la primavera de 1960 (cuando, además del recluta número 7.114, ya era capitán de la Marina Mercante), he de decir como aludido que la mencionada frase que cerraba el artículo de Díaz Gil, «Hundimiento del *Castillo Montjuich*» (publicado en el núm. 145 de la revista *Proa a la mar*; de la Real Liga Naval Española), fue —y sigue siendo para mí— tan grandilocuente como vacía de contenido, según expuse en mi artículo «Desaparición del *Castillo Montjuich*», publicado en el número 146 de dicha revista. Se pueden obtener ambos artículos pidiéndolos a [Ricardo.Alvarezb@hotmail.com](mailto:Ricardo.Alvarezb@hotmail.com).

No sé quién es, o fue, don Juan Díaz Gil pero, insistiendo en mis argumentos publicados en *Proa a la mar*, el *Castillo Montjuich* (en adelante *CM*) no debió ser desguazado 20 años antes de su desaparición, entre el 14 y el 17 de diciembre de 1963. Es injusto relacionar la desaparición con «debería haberse desguazado 20 años antes». Objetivamente son dos hechos, circunstancias y estados independientes, aunque se refieran al mismo barco.

Reparar el *CM* en 1939 —plena posguerra en España y comienzo de la Segunda Guerra Mundial— y reflotarlo después de su embarrancada en 1947, cuando podía seguir contribuyendo a disminuir las enormes carencias de nuestro transporte marítimo, fue acertado. Ojalá lo reconozcan ambos articulistas que, por sus edades también sufrieron, en mayor o menor grado, aquella penuria.

Reconstruirlo desde 1948 en el plazo contratado de un año (que finalmente fueron más de tres) lo impuso el aislamiento internacional a España. Carecíamos de todo, alimentos incluidos. Sin dinero ni chapa naval ni maquinaria, ¿cómo construir nuevos barcos y aumentar y renovar la siempre imprescindible flota mercante? Por razones políticas casi nadie nos concedía créditos, y Estados Unidos no nos permitía comprar sus *Liberty* —excedentes de guerra y amarrados— que vendían a cualquiera. El *Río Tajo*, único barco español de aquel tipo, se abanderó en 1952 tras comprarlo (como el *Río Pas*, del tipo *Empire* inglés) como chatarra para desguace, por avería en dicha Guerra Mundial. Era imprescindible reconstruir y aprovechar lo que había.

La penuria duró más en lo marítimo, mercante y militar. Citando sólo barcos en los que navegué, después del *CM* fueron reconstruidos los siguientes buques: el *Rivademar* (ex *Jarama*, ex *Castillo Simancas*) en 1960; construido en 1907, embarrancó —con el nombre de *Munisa*— a la salida de Greenville, Sinoe (Liberia), el 28 de abril de 1972, y allí se quedó. En 1963 se reformó el *Ciaño*, construido en 1901 y desguazado en 1971. En 1964 lo hizo el *Valentín Ruiz Senén*, construido en 1902 y desguazado en 1972. El *Marte* tenía la Patente de Navegación Núm. 449, firmada por la reina María Cristina en 1898 al comenzar su construcción. La recibí al tomar el mando (mi cuarto) el 8 de febrero de 1965, apenas iniciada su reparación cuatrienal, finalizada el 15 de julio 1965. No fue reformado exteriormente como los otros tres, pero se cambiaron y enderezaron todas las planchas, perfiles, tuberías, etc., y se repararon máquinas y calderas según ordenó la Inspección de Buques, especialmente exigente por la edad del barco y la entrada en vigor en España del SEVIMAR 1960. También se realizó el estudio para cargar grano e importantes obras complementarias. Lo recuerdo por haber actuado como inspector (además de capitán) durante casi toda aquella reparación, debido a largas ausencias del titular. Se desguazó a partir del 6 de septiembre de 1973, 73 años y medio después de entrar en servicio, sin cambiar su nombre. Aquellos barcos eran, como el *CM*, totalmente remachados; lo habitual hasta 1941.

El error, a mi juicio, en la reconstrucción del *CM*, fue cambiar el proyecto inicial añadiendo una cubierta con alojamientos y servicios para pasaje, apenas utilizados. A la pérdida de más de 150 toneladas de peso muerto (la carga que paga flete) se añadió la reducción de la estabilidad por demasiados «pesos altos». La Empresa Nacional Elcano exigió aquel lujo para su entonces «buque insignia», y los ingenieros navales —que, como los de la Armada de

aquel tiempo «afinaban» la estabilidad hasta el límite teórico, diseñando engendros inestables como los destructores tipos *Audaz* y *Oquendo*— se plegaron a sus estrafalarios deseos.

### ***Acta non verba* (hechos no palabras)**

Comparto —y recuerdo, para redactar esta réplica— el lema de la Academia de la Marina Mercante de los Estados Unidos, cuyas cinco —antes seis— escuelas forman oficiales y capitanes y, por tanto, a los inspectores de la empresa National Cargo Bureau Inc. (en adelante NCB), entidad encargada por la Guardia Costera de los Estados Unidos de revisar la documentación, estado de bodegas, cálculo de estabilidad y estiba de los barcos que cargan grano en Estados Unidos y comprobar su calado reglamentario a la salida, obligando a descargar lo necesario a quienes lo sobrepasen.

El capitán de navío Soto (en adelante, el autor), en la «Introducción justificativa» (página 742), dice: «...fui haciéndome con documentación utilizable y más que suficiente para mis pretensiones, meramente divulgativas y muy alejadas del clásico enfoque técnico/explicativo». Sorprendente cuando a lo largo de su artículo recurre a dicho enfoque (aun sin conocer los hechos), como en el primer párrafo de la página 753, pues el *CM* era un buque de carga general con entrepuente, no un granelero o *bulkcarrier*, de una sola cubierta. Aquí es irrelevante que muchos graneleros sufriesen averías, y hasta se perdiesen por fallo estructural, antes o después del *CM*.

Para reforzar su opinión de que el *CM* debería haber sido desguazado 20 años antes de su desaparición, ¿procede escribir (página 745) «no parecía muy arriesgado aventurar que el barco con mal tiempo podía perderse. Así de dramático. Así de triste. Así de injusto»? Parece ocioso, por obvio, pues el *CM* —y cualquier barco— podía, puede y podrá perderse con mal tiempo. A mí se me perdió el *Berta de Pérez* (rebautizado *Ranga*) en Irlanda por mal tiempo; le llevé a irreversible embarrancada en su viaje inaugural entre Vigo y Reykjavík. Afortunadamente no hubo víctimas gracias a los lugareños y a la pericia del piloto y la tripulación de un helicóptero británico. Y digo a mí, por haber sido responsable, representando al armador, como firmante del conforme —después de discutir y modificar— del proyecto, la memoria y todos los planos y vigilante de la construcción, pruebas y recepción, además de haber negociado el fletamento de aquel barco y de sus tres gemelos a dos armadores islandeses.

Aquella embarrancada —como la tragedia del *CM*— fue un «acto de Dios», según hechos relatados en mi libro *Los barcos de Pérez y Cía*. (Diploma de Honor de los Premios Virgen del Carmen 2001), escrito con la base de haber mandando cuatro, y como inspector, director técnico y comercial (fletamentos, etc.) y consejero encargado de su contratación, y construcción de

#### TEMAS GENERALES

otros 39 de los 53 buques historiados. También es un hecho que, simultáneamente, fui perito-no-exclusivo —de 1978 a 1997— de la sociedad de clasificación japonesa Nippon Kaijī Kiokai —similar al inglés Lloyd's Register of Shipping—, perito, liquidador de averías y consultor.

#### Algunas causas (según el autor) de la desaparición del CM

En la página 744 cita el «Reemplazo de unas 1.000 toneladas de acero» entre las modificaciones más notorias durante la reconstrucción cuando, según el artículo «Reconstrucción y Modernización del vapor *Castillo De Montjuich*» (*sic*) publicado en la revista *Ingeniería Naval*, de mayo de 1952, escrito por dos ingenieros que siguieron las obras realizadas en Ferrol y corroborado por Manuel Rodríguez Aguilar en su libro *Vida y tragedia del mercante Castillo Montjuich. De la Guerra Civil Española a su naufragio (1936-1963)* recientemente publicado, se renovaron en el casco 1.829 t de acero, se enderezaron 458,5 y se colocaron nuevas superestructuras y chimenea que pesaban 288 toneladas. Sin contar dichas 288 t ni el acero enderezado —que pasó la reglamentaria toma de espesores para obtener la clasificación del Lloyd's Register y la Inspección de Buques—, el acero renovado en el casco del CM fue el 67 por 100 de su peso total.

Me creo las cifras de la E. N. Bazán de Ferrol, que necesitaba entonces y al menos entre 1977 y 1980 un estricto control de todos los pesos para conocer su situación al calcular la estabilidad, conocer el costo y facturar su importe.



El *Castillo Montjuich* frente a Dover, navegando rumbo al Atlántico con un cargamento de peso similar al recibido en Boston en diciembre de 1963. (Foto: ref. 15829 de Skyfotos, ahora Fotoflite, propiedad del escritor Manuel Rodríguez Aguilar).

Lo comprobé alguna vez —en mis funciones ya mencionadas— en los seis buques construidos allí, descritos en mi libro citado. También creo que tanto el acero nuevo como el enderezado (porque el espesor de planchas y perfiles eran reglamentarios y las deformaciones lo permitían) se instalaron siguiendo las buenas normas constructivas de dicho astillero, vigilado además por el Lloyd's Register, la Inspección de Buques y los inspectores del armador.

Cabe preguntarse si hablar de «unas mil toneladas» fue error involuntario o una cantidad inventada para seguir arrimando ascuas a la sardina de que el *CM* debió haber sido desguazado. La misma pregunta cabe ante la frase «un vejestorio de barco» (página 753), cuando sólo 12 años antes de su desaparición se le habían cambiado las calderas, reconstruido las turbinas, renovado el 67 por 100 del acero de su casco y toda la superestructura. Y también ante lo de «con desguace programado», programación que no impedía su venta a otro armador que pagase más que los desguazadores.

¿Y por qué dice (página 744) que el *CM* en 1961 «varó en el río Hudson y un año después sufrió un abordaje con el mercante italiano *Gemi* en aguas de Filadelfia con diversos desperfectos?». Aparte del tiempo transcurrido entre ambos hechos y su trágica pérdida, consta que la varada —por problemas de timón navegando con la superficie del Hudson helada— no tuvo consecuencias, y la colisión con el *Gemi* (el *Gemini* en realidad) fue obligatoriamente inspeccionada por la Guardia Costera de los Estados Unidos y el Lloyd's Register, y los desperfectos, que no grandes averías, reparados a flote, antes de volver a navegar.

Seguir con «en el mes de noviembre del fatídico 1963, cuando, atracado en Santurce, se abrieron varias vías de agua que fueron cortadas con las socorridas, provisionales y poco fiables encajonadas de cemento» no convierte en un hecho que las encajonadas permanecieran al salir el *CM* de Boston y fuese una de las causas de su desaparición. Quizá, tras los golpes contra el muelle se hicieron encajonadas para llegar hasta Pasajes. Pero, si las vías de agua eran más que simples lagrimeos de remaches, parece lógico que las reparaciones necesarias para eliminarlas se realizasen en Pasajes antes de atravesar el Atlántico norte en lastre y en invierno.

Respecto a las averías sufridas por mal tiempo entre Pasajes y Boston, relacionadas en el diario de navegación, o no ocurrieron (es costumbre mencionar posibles averías durante los temporales para «cubrir» posibles reclamaciones al seguro) o se repararon solas, pues si el *CM* cargó en Boston fue porque estaban montados en sus bodegas los mamparos metálicos desmontables (arcadas de las que fue dotado en su reconstrucción) y no había encajonadas, ni muestras de humedad, ni mal olor, ni restos de insectos en el empaquetado de sus bodegas y sentinas. Son hechos certificados por el NCB y concordantes con mis experiencias de pasar tales inspecciones para cargar grano (como primer oficial del *Rivademar*) en Filadelfia, en diciembre de 1960, en Galveston, desde donde nos desviaron a cargar en Nueva Orleans, y

## TEMAS GENERALES

en este último puerto en 1961. Estos hechos y detalles de tres construcciones de arcadas por la tripulación, navegando en lastre, figuran en mi libro *19 mercantes y un destructor*.

Por cuanto antecede, no hay hechos justificativos de que, por falta de acero nuevo en su reconstrucción ni por averías posteriores, el *CM* «...no debió emprender la travesía de regreso... esta temeridad produjo la muerte de 37 hombres y la pérdida de un buque con su cargamento», como según el autor (página 751) textualmente concluyó el auditor del Departamento de Ferrol, en el resumen del secretario de la causa militar. ¿Basándose en qué?

### Hechos y datos del último cargamento del *CM*

El autor invita (página 746) a calcular las diferencias y sacar las propias conclusiones. Imposible, porque sus cifras olvidan que cada *longton* pesa 2.240 libras = 1.016,05 kilogramos, y las cita sin distinguir *longtons* de toneladas métricas. También dice: «el National Cargo Bureau certifica, tras aquella, 9.338 y la Sociedad de Estiba aporta las conocidas 9.093 toneladas». Si el *CM* hubiera cargado 9.338, sean toneladas métricas o *longtons* —cantidad que no figura entre los documentos de NCB—, habría embarcado, sobrecalando, un mínimo de 245 toneladas métricas. Según el libro de Manuel Rodríguez Aguilar, la inspección del NCB sólo certificó, el 1 de diciembre de 1963, que el *CM* había sido autorizado a cargar grano a granel hasta llenar sus bodegas, y parcialmente en *bins* —celdas independientes, parcialmente de madera— en sus entrepuentes, sin precisar cantidades. El 2 de diciembre de 1963 examinó y firmó (después de haberlo hecho el capitán del *CM* y con el sello del barco en formulario del NCB) los cálculos de estabilidad y plano de carga, con distribución de 8.959 *longtons* (de 1,01605 kg) de grano a granel.

El 5 de diciembre de 1963, una vez finalizada la carga, el NCB emitió el Certificado de Cargamento diciendo que, bajo la supervisión de uno o varios inspectores del NCB y siguiendo las instrucciones del comandante de la Guardia Costera, se habían cargado 8.950 t (*amounting to 358,000 bushels*) de maíz estibado, llenando por completo las cinco bodegas y *bins in # 1, 2, 4 & 5*, quedando el barco con un calado medio de 27'06" (8,382 m) y un franco bordo de 10 pies y 8,75 pulgadas = 3,270 m, que supera en 29 mm los 3,241 m establecidos en el Certificado Internacional de Franco Bordo del *CM* para la marca de invierno. Obviamente, el calado al centro se tomó por ambas bandas para promediar y corregir escora.

El *CM* cargó, por calados, 8950 *longtons*, y no sólo no sobrecaló, sino que quedó alijo en el peso correspondiente a 1,14 pulgadas al terminar su carga a las 1600 horas del cinco de diciembre de 1963, saliendo una hora después. Lo confirman los 9.093.200 kilos que figuran en el *Report of Loading, Weight &*

*Quality Certificate* (Informe de Carga y Certificado de Peso y Calidad), emitido por la sociedad controladora independiente Superintendence Co. Inc., de Nueva York.

### Conjeturas (que no son hechos) dignas de consideración

En cuanto a la distribución de las 9.093,2 toneladas métricas, cabe la posibilidad de que el maíz embarcado tuviera un factor de estiba (volumen en pies cúbicos por *longton*) superior al empleado para calcular los pesos y estabilidad firmados por el capitán y el inspector del NCB el 2 de diciembre de 1963. De ser así, el peso de la carga de las bodegas llenas —a mayor factor de estiba, menor peso por volumen— resultaría inferior al calculado, y para cargar las 8.959 *longtons* previstas (8.950 reales) habría sido necesario aumentar el peso a embarcar en los *bins* de los entrepuentes (pesos altos) si lo permitía la consiguiente disminución de estabilidad transversal.

Según Manuel Rodríguez Aguilar en su libro citado, la Póliza de Fletamento amparaba un cargamento de 9.200 toneladas métricas de maíz, 5 por 100 más o menos a opción del capitán, cubriendo diferencias entre factores de estiba teóricos y reales. Lógicamente, el capitán trataría de cargar el máximo posible; pero superado el límite mínimo de 8.740 toneladas métricas (95 por 100), su obligación esencial era no comprometer la seguridad de la tripulación y del buque y recalculer la estabilidad y peso admisible (visado por el NCB) con el nuevo factor de estiba. Si se hizo, debería existir el formulario oficial firmado, que anularía el redactado el 2 de diciembre de 1963, incluyendo (o no) la recomendación de llenar completamente tanques de doble fondo, navegando cuando el combustible consumido lo permitiera, según dice el autor (página 746).

Al parecer no hay tal documento y, ateniéndonos al estudio inicial, parece disparatado el plano de carga del estibador, Atlantic & Gulf, con 3.023 *longtons* cargadas en entrepuentes y tronco de la bodega núm. 3, cuando el cálculo inicial —y único firmado— dice sólo 2.271 *longtons*; 752 *longtons* de maíz abultan mucho para que el primer oficial, el capitán y los inspectores del NCB, vigilando carga, calados, peso embarcado y volumen ocupado cada día, no se hubieran percatado de que el *CM* no podría admitir prácticamente ni una de esas toneladas, cuando el peso en bodegas (6.027 *longtons*) era inferior a las 6.688 inicialmente calculadas.

### Salida y desaparición

Con toda su documentación en regla, el *CM* (que desde su reconstrucción no había sufrido siniestros de importancia y había pasado todas sus revisiones

## TEMAS GENERALES

—la última en seco, en Cádiz, cuatro meses antes— y estaba en buenas condiciones para navegar, salvo error o grave negligencia de los inspectores del NCB, del Lloyd's Register y de la Inspección de Buques que firmaron los correspondientes certificados) fue despachado de salida el 5 de diciembre de 1963, a pesar de que el autor (página 753), rememorando sus cinco años como comandante de Marina, dice: «no se le hubiese despachado de salida, puesto que, como mínimo, no contaría con el Certificado de Seguridad de Construcción para buque de carga».

No lo tenía porque los barcos españoles empezaron a usarlo a partir del 26 de mayo de 1965 (Decreto 1289/1965, de 20 de mayo). El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1960 (SEVI-MAR) está en el BOE núm. 237, de 4 de octubre de 1965. Además, dicho certificado (una especie de resumen) sólo acredita que el buque cumple con la Regla 10 del Capítulo 1 del Convenio, que requiere la vigencia de todos los certificados exigidos, anteriormente y en la actualidad, por la legislación internacional. Sin la menor duda, el *CM* los tenía en vigor pero, trágicamente, desapareció con toda su tripulación y, a pesar de las investigaciones, no se sabe por qué. Así viene a decir la causa militar, ponderadora de todos los hechos conocidos y sobreseída a pesar de la conclusión del auditor de Ferrol, citada por el autor, y muchísimas más palabras huecas en escritos, declaraciones y en prensa y radio.

## Conclusión

El hecho es que, como define la jerga del seguro marítimo, la tragedia del *Castillo Montjuich* fue un «acto de Dios» sobre el cual uno puede meterse de hoz y coz y opinar, especular, prejuizar, llegar a conclusiones o escribir artículos con títulos novelescos y hasta grandes novelas, basándose en (y/o retorciendo) datos reales o ficticios que, a veces, sólo sirven para despertar recuerdos dolorosos y rabia en las familias, como las de aquellos 37 infortunados que, por vocación o necesidad, asumieron el riesgo de ser marinos.

