

CASTILLO MONTJUICH: ¿UNA MUERTE ANUNCIADA?

José Ramón SOTO RODRÍGUEZ



Introducción justificativa



HACE cierto tiempo apareció en el suplemento dominical del *Diario de Ferrol* un reportaje sin otra pretensión aparente que la de despertar la memoria a los menos y mostrar unos hechos, tiempo atrás acaecidos, a los más. Para uno, que, sin darse ni cuenta, pertenece ya a los menos, significó la tópica magdalena proustiana. Tenía el particular interés de ofrecer la lista de la tripulación, desaparecida con el buque de la Compañía Nacional Elcano que da título a este trabajo, y que aconteció un lejano día, quizá entre el 14 y el 17 de diciembre de 1963, en aguas invernales del Atlántico norte. De los treinta y siete hombres que componían la tripulación, nada menos que veintisiete eran gallegos, cuatro de ellos de Ferrol y su entorno. Como quiera que el drama causó un gran impacto en la ciudad departamental, y en mi casa hubo una cierta relación con una familia afectada, guardé la página por si, llegado el momento, volvía sobre ella.

Cuando aquello ocurría, las botas de mi brigada, olvidado ya el reciente asesinato de JFK, cuya noticia nos había golpeado en una navegación nocturna de un viernes anterior, se empeñaban en desigual combate con el duro cemento de la explanada de nuestra Escuela, ese remoto objeto de nostalgia, a la ansiosa espera del primer permiso, el de Navidad, en aquel lejano 1963, permiso que, para muchos, supondría la primera salida por la Puerta de Carlos I. Recuerdo entre tinieblas, y ya durante el permiso, las angustiadas conversaciones en la calle, en especial en el vetusto barrio ferrolano de Canido, por cuyas callejuelas fue haciéndose, siglos antes de la Ilustración, la vieja ciudad. De allí era uno de los oficiales de máquinas, Juan J. Rodríguez, quien, con sus pletóricos 30 años, dejaría ya dos huérfanos. El pasado verano (2007), su

viuda, Carmela, declinó, con firme cortesía y en actitud comprensible y respetabilísima, cualquier conversación que le hiciese revivir aquel lejano drama. Evoco, asimismo, la salida precipitada del *Canarias*, acompañado por *Legazpi* y *Pinzón* (el peso de sus dotaciones en el día a día ciudadano en aquellas remotas fechas es difícil de imaginar hoy) y, al fin, la paulatina asunción de la tragedia.

Cuando le llegó el turno al recorte periodístico guardado, y una vez constatado que no había nada en nuestra REVISTA sobre el *Castillo Montjuich* (en adelante C. M.), empecé a recopilar información. Primer problema: la perezoza y habitual no desclasificación de muchos documentos que deberán esperar al 2013. Comencé, pues, a pulsar las teclas precisas y, gracias a compañeros bien ubicados, fui haciéndome con documentación utilizable y más que suficiente para mis modestas pretensiones, meramente divulgativas y muy alejadas del clásico enfoque técnico/explicativo.

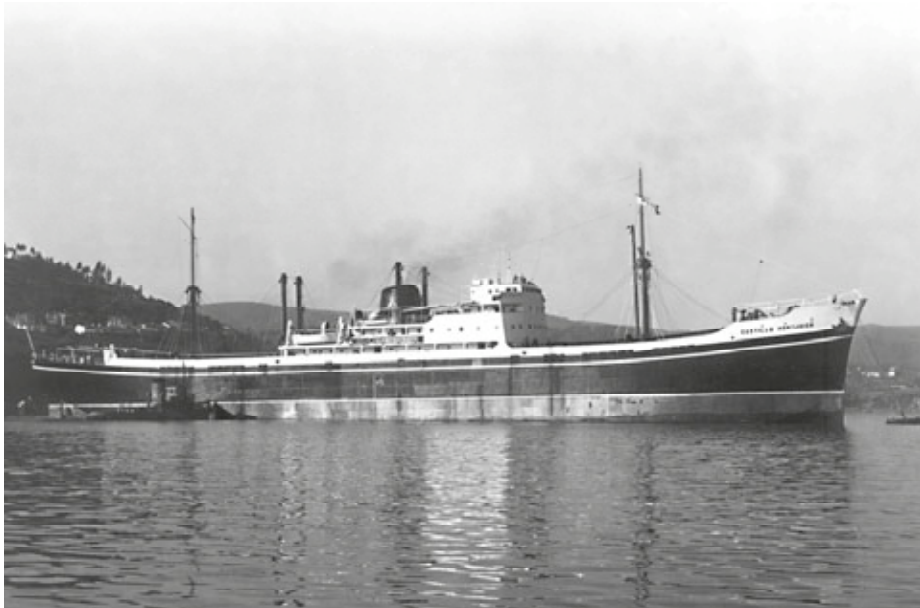
He usado como herramienta principal de trabajo (ya ven qué pocos mimbres) el Resumen del Secretario de la Causa que circula por ahí. Además de eso, unas mañanas en el Archivo Naval de Ferrol, otras en la Biblioteca de la Zona, y unas cuantas consultas a la hemeroteca de *La Voz de Galicia*, fueron complementadas con la inevitable internet y completadas con varios envíos de amigos. Mi acercamiento a la pérdida del C. M. lo hago desde una perspectiva radicalmente humana. Doy por hecho que los testimonios que se recogen en la Causa son veraces. Sólo en ellos me baso para permitirme alguna osada afirmación. Cualquier dato aportado debería ir precedido de la coletilla «como dice la Causa». Me la ahorro.

Acabo este introito: sólo pretendo recordar una tragedia en recuerdo y homenaje a treinta y siete hombres, víctimas inocentes, quizá, de errores propios y culpas ajenas. Nada más. Omitiré cualquier nombre propio, salvo los de la tripulación.

Un anciano barcarrón

El protagonista, a su pesar, de esta triste historia, vio la luz en 1919, en los Astilleros Furness S. B. Co. Ltd. Harventon, Inglaterra. Fue rebautizado varias veces. Ni siquiera su pobre Copia de Asiento es de fiar. La información más completa aparece, quizá, en la página *web* del Lloyd Royal Belge. Su primer nombre fue *War Vigour*; en 1920, *Andalusier*; en 1923, *Wolfhandel*; en 1927 pasa a llevar en su amura *Bois-Soleil* y en 1937 cambia a *African Mariner*. Pero ni siquiera de esto estoy muy seguro.

El 22 de enero de 1939 se encontraba en el puerto de Barcelona, en donde fue bombardeado por la aviación Nacional, siendo el mayor buque mercante hundido en la Guerra. Sus bodegas las llenaba un cargamento de trigo que luego se utilizó como abono para la agricultura. El siguiente 18 de abril (otras



Castillo de Montjuich. (Foto B. González).

fuentes dan la fecha del 23 de marzo) fue reflatado y, remolcado por el *Castillo Bellver*, hizo viaje a Cartagena para ser reparado, incorporándose a la Gerencia de Buques en junio de 1941 con matrícula de Cádiz y nombre *Castillo Montjuich* (ni siquiera con el nombre tuvo suerte: en la mayor parte de la documentación que manejé, salvo algún ferrolano Monjuich, gana por goleada el nombre *Castillo de Montjuich*). Lo de la nueva matrícula fue consecuencia de un decreto de Presidencia del Gobierno de 18 de junio de 1943. Tras la Guerra, todos los buques mercantes provenientes del otro bando lo fueron de una de estas tres maneras: apresados, incautados o reflatados. Nuestro buque, claro, pertenecía a este tercer grupo. Todos tenían en común el haber salido de puertos extranjeros con cargamento de víveres o material de guerra con destino a la zona republicana. Al final, acabaron todos ellos con nombres de castillos. Hasta 36 llegó a transferir la Gerencia de Buques a la Empresa Nacional Elcano.

En noviembre de 1947 estuvo a punto de perderse en El Musel, cuando un fuerte viento racheado lo empotró en la escollera de la carretera, junto al pasaje de Jove. El 26 de marzo siguiente pudo ser reflatado y llevado a Bilbao. La Empresa Nacional Bazán, que estrenaba nombre, se hizo con la reparación, y el C. M. fue remolcado a Ferrol.

Todos mis particulares tentativas por conseguir de gente de la Empresa (Bazán, Izar, Navantia...) la documentación relativa a estas obras fueron infructuosas. Me consta el esfuerzo de varios amigos (¿será que ya no somos capaces ni de guardar los papeles?; quizá se eche en falta al amanuense aquel del cuento, quien, antes de cumplimentar la orden de destruir el archivo, sacó una copia de todo él). Por fortuna, la *Revista de Ingeniería Naval* publicó en aquellas fechas un extenso y documentado reportaje. Sin prolijos detalles: el C. M. entró en dique el 15 de mayo de 1950 y los días 13 y 15 de octubre del año siguiente efectuó las pruebas de mar, en donde alcanzó los 13,99 nudos. He aquí los datos más significativos de aquel renovado barco: Eslora total, 135,35 m; manga máxima, 16,97 m; puntal, 11,62 m; calado verano, 8,59 m; invierno, 8,38; desplazamiento a plena carga, 14.568 t; peso muerto, 10.308 t; RB, 7072 t; construcción, remachado total; cinco bodegas, 3500 hp. Las modificaciones más notorias fueron las siguientes:

- Reemplazo de unas 1.000 toneladas de acero.
- La eslora total pasó de 128,42 a 135,35 metros.
- El registro bruto aumentó en 500 tons. (de 6.581 a 7.072)
- La potencia aumentó de 2.000 a 3.500.
- La velocidad en máxima carga se incrementó en 3 nudos (de 8 a 11)
- Y, lo más importante, pasó de consumir carbón a petróleo.

Estos someros datos dan idea de la envergadura de la obra. En palabras de los propios ingenieros «se trata de un barco nuevo». Un apunte para la pequeña historia ferrolana: durante varios años el antiguo puente del C. M. presidió los jardines del viejo Club Naval de Regatas (La Cortina). Incluso juraría que la foto que aparece en la página 132 de la REVISTA de julio de 2007 está hecha en el referido puente.

Total, que tras las pruebas de mar, el barco entró en servicio. A partir de ahí, y hasta su pérdida, pasó, como cualquier colega, por diferentes vicisitudes. En 1961 varó en el Hudson y un año después sufrió el abordaje del mercante italiano *Gemi* en aguas de Filadelfia, con diversos desperfectos. Puede que su desgraciado destino empezara a fraguarse 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.

En fin, el barco hace su penúltimo viaje, Pasajes-Boston, en el que, como consecuencia de un tremendo temporal, sufre múltiples averías y paradas de máquinas auxiliares que llegan a dejarlo sin gobierno. Y atracado en Boston, tras una difícil entrada con mucho viento, lo dejamos a la espera de comenzar a cargar maíz, con cinco días de plancha.

Eran treinta y siete

Cuando el día 5 el C. M. dejó el puerto americano con, parece ser, 9.093 t de maíz en grano a bordo, componían su tripulación treinta y siete hombres, al mando del capitán bilbaíno de 59 años José María Arriandiaga Unda, que no alcanzaba los ocho meses a bordo. El segundo oficial, Alberto Bilbao Cámara, había embarcado apenas un mes antes. Prácticamente toda la tripulación embarcó a lo largo del mismo año 1963. Como curiosidad: de los 37 hombres, 27 eran gallegos, cuatro vascos, dos asturianos, dos andaluces, un cartagenero y un navarro.

Diversas vicisitudes que afectaron a varios miembros de la tripulación demuestran, desde Atapuerca, que eso que llamamos destino, eso tan voluble, tornadizo y juguetón, nos zarandea. En ese foro «Marinos Mercantes» que ya mencioné, aparecen casos dramáticos, algunos felices, aciagos otros; unos, en aquella ocasión esquivaron a la parca; otros se fueron a dar de bruces con ella sin apenas tiempo para asimilarlo.

Entré en contacto con un marinero asturiano —hoy anciano, claro— que se salvó por una oportuna baja médica. Otro oficial vasco se negó a embarcar, según propia confesión, «no sólo por las malas condiciones de estabilidad del barco», sino porque hacía tres días que había desembarcado del B/T *Almirante Vierna*, después de tres años a bordo. Tiene un sincero y emocionado recuerdo para su relevo, Alberto Bilbao. Aparece también otro oficial que desembarcó unos días antes de la salida del buque para los Estados Unidos. El desaparecido diario *Pueblo* le hacía una extensa entrevista en la que decía que se encontraba en Madrid para afrontar el examen para capitán y que confiaba en el barco y la tripulación. Justo un año después, este oficial cartagenero ya figuraba en el escalafón de nuestra Reserva Naval.

Crónica de una muerte ¿anunciada?

Puede que ni siquiera el asesinato de Santiago Nasar, el personaje de la novela corta del nobel colombiano, merezca esta coletilla con tanta propiedad como nuestro barco. Puedo asegurarles que si uno, como fue mi caso, se mete de hoz y coz en papeles y lee todo cuanto anda por ahí sobre el C. M. y sus circunstancias, sale del empeño con un tremendo malestar físico. No puedo ni pretendo señalar a nadie, pero se apostó tanto por la ayuda de la providencia, se anduvo tan por el filo de la navaja que, a toro pasado, lo sabido, sabido, visto lo visto, etc., no parecería muy arriesgado aventurar que el barco, con mal tiempo, podía perderse. Así de dramático. Así de triste. Así de injusto.

El 1 de diciembre de 1963, como queda dicho, el C. M. está listo para comenzar la carga, con los certificados preceptivos en regla. Aquella se desarrolla sin novedad alguna, salvo que no hay manera de saber cuánto maíz

cargó. Para no meterme, según lo prometido, en aspectos técnicos, sólo voy a dar unos someros datos. Tengo ante mí un documento en el que figura un proyecto de carga de 8.959 t.; el National Cargo Bureau certifica, tras aquélla, 9.338 y la Sociedad de Estiba aporta las conocidas 9.093 toneladas. Los cálculos de estabilidad se hicieron con 2.221 t. en entrepuentes; el N.C.B., que había dado el visto bueno a la cifra anterior, contabiliza, tras la carga, 2.644 t. y la compañía que realmente cargó el barco, Atlantic & Gulf Grain Stevedoring Associates, da su propia cantidad: 2.913 t. Calculen Vds. las diferencias y saquen sus propias conclusiones.

Los prácticos de Boston declararon que, en su opinión, el barco podía cruzar el Atlántico, pero que, con mal tiempo, no les hubiese gustado estar en él. A falta de una pulgada (lucha desesperada por mejorar la estabilidad) para alcanzar el calado máximo permitido para la zona y época del año —al límite de marcas, en la jerga mercante— el C. M. se hace a la mar el día 5, destino La Coruña, con una tripulación ilusionada con la perspectiva de pasar las Navidades en casa, pero muy, muy preocupada (como luego se sabrá por la correspondencia y conversaciones telefónicas), por el pésimo estado del veterano buque. Los testimonios recogidos, estremecen.

No cabe duda de que el ambiente que se respira a bordo es el menos indicado para cruzar el Atlántico en diciembre (el invierno oficial comienza el 1 de noviembre) en aquella reliquia. En el puerto de Boston queda —y no dramatizamos más que lo justo— un hombre de 53 años que, al cabo de unos días, pone fin a su vida aspirando los gases de su propio coche en el garaje cerrado. Las opiniones que he recogido son encontradas: para unos no está demostrado el tal suicidio, puesto que no hubo autopsia; para otros, el presunto suicidio nada tuvo que ver con la carga del C. M.; finalmente, están los que creen, su mujer entre ellos, que el C. M. y su carga fueron la causa de su dramática decisión. Nunca sabremos la verdad. Parece ser, al menos así lo he leído en varios sitios, que este funcionario del N. C. B., digno de toda conmi-seración, recomendó una y otra vez al primer oficial que no dejase de lastrar los tanques de doble fondo a medida que el consumo lo permitiese.

El día 14, a 400 millas al NW de las Azores, el barco transmite su parte de situación, sin hacer referencia alguna a novedades en la navegación, pese a que en la zona se instaló una baja de 724 mm. Tenía orden de dar la situación cada tres días, pero el 17 nada se recibió. Es admisible pensar que, en la Elcano, se rezaría para pedir que ese silencio se debiese a una avería en la radio. La empresa armadora no abre la boca hasta el 23. Y no hay más.

Búsqueda inútil

Como digo, a pesar de los malos presagios, los armadores no solicitaron el auxilio de la Marina de guerra hasta el día 23. El día de Nochebuena, el

capitán general del Departamento de Ferrol transmite los primeros telegramas a las Comandancias de Marina de su jurisdicción, alertándolas y solicitando noticias, al tiempo que se inicia la emisión de avurnaves. El día 26, el capitán general de Ferrol plantea al AJEMA la conveniencia de que se lleve a cabo la exploración aérea de la zona. Ese mismo día se solicita la colaboración de la Fuerzas Aéreas americanas y lusas, con base en las Azores, al tiempo que se ordena la salida del crucero *Canarias* junto a los *Legazpi* y *Pinzón*, para «llevar a cabo la exploración que estime conveniente». En la madrugada del 27 salen las fragatas, haciendo lo propio el *Canarias* al mediodía.

Los Partes de Campaña del crucero y las fragatas poco aportan, como es lógico. Durante la comisión hubo intercambio de información con la Base Aérea de Azores. El día 29, y como único y paupérrimo resultado tangible, se recogen un balde y una baliza, sin interés. El día 30, a 1040, se da por acabada la misión y se regresa a la base, a tiempo para la Nochevieja. La vida continúa.

Como curiosidad debo señalar que, en el Parte de Campaña de las fragatas, el comandante del *Pinzón* propone que se establezca un abastecimiento de víveres y transporte con carácter permanente, apoyado en todo lo que, en la noche de la salida, tuvo que pasar el suboficial de víveres para llevar a cabo su imprescindible labor. Si bien el Parque de Automóviles ya existía, Factoría de Subsistencias nació en 1965. No quise investigar el hecho porque prefiero pensar que, al menos, la tragedia tuvo algo que ver con la creación de aquella dependencia.

Lo que dijo la prensa

Como ya señalé, consulté la hemeroteca de *La Voz de Galicia* de aquellas fechas. Todo lo que se lee resulta —recuérdese la época— muy comedido. He aquí los titulares:

Día 27: Sin noticias del *Castillo Montjuich*.

El día 14 fue captado el último mensaje anunciando avería en la radiotelegrafía.

El *Canarias* y dos fragatas salen en su busca. Colaboran también la Marina y Aviación lusa y americana.

(El periódico anunciaba, asimismo, la pérdida del trasatlántico griego *Lakonia* con 132 muertos y desaparecidos)

Día 28: Aún no hay noticias del *Castillo Montjuich*.

Alerta a los Centros de Salvamento y comprobación en todos los puertos.

(En portada, también, el bautizo de la princesa Elena).

Día 29: Aún no se ha averiguado nada sobre el *Castillo Montjuich*.

Se recuerda el caso del *Peña Labra*, que llegó a La Coruña cuando ya se le

daba por perdido. Por el contrario, otros rememoran la trágica suerte del *Cabo Villano*, que en 1940 desapareció misteriosamente.

(Noticia de portada: Chu En Lai, invitado de Nasser).

Día 31: Al *Castillo Montjuich* se le considera perdido.

(Los anuncios de las fiestas de Fin de Año ocupan medio periódico. Carpe diem...)

Por su parte, el diario *ABC* publica, ya el día 9 de enero de 1964, un artículo del entonces capitán de corbeta Jesús Salgado Alba, en el que da su versión de los hechos, y contempla la posibilidad de que el duro temporal de aquellas fechas hubiese topado con nuestro barco en el banco Chaucer, de 23 metros de fondo mínimo y unas 1.000 millas cuadradas de extensión, con el consiguiente empeoramiento drástico de la mar.

El día siguiente, el mismo *ABC* publica un suelto con los siguientes titulares:

Se relaciona la pérdida del *Castillo Montjuich* con el suicidio de un oficial portuario de Boston. Éste certificó que el buque estaba en condiciones de emprender la travesía.

Un reportaje de la desaparecida revista *Sábado Gráfico* reza en titulares:

El *Castillo Montjuich* sigue dando que hablar.

Suicidio del capitán que autorizó la carga.

Se impone una investigación.

No me resisto a copiar dos largos párrafos de esa revista:

«Una investigación debería poner en claro, tras el suicidio de ese funcionario y marino profesional, no las circunstancias de la pérdida del buque —extremo de difícil aclaración—, sino las posibles anomalías producidas en el despacho de la nave y los intereses a quienes pudiera favorecer el haber ocasionado tales anomalías».

«A nadie se le volverá la vida poniendo luz en esas sombras; pero altos intereses y quizá condenables egoísmos pueden ser puestos al descubierto, al igual que la posibilidad contraria: la de un comportamiento irreprochable que se ve ahora salpicado por las afirmaciones sin otro fundamento quizá que la fantasía de algún columnista».

Lo previsible: una de cal y otra de arena. Advertencia: lo decía un medio de información general, al que, de entrada, debe suponersele escaso crédito en el tema que nos ocupa.

Por su parte, la efímera revista U. O. M. M. (Unión de Oficiales de la Marina Mercante) publicó un documentado artículo en el que aclaraba las

competencias del infeliz funcionario del National Cargo Bureau, matizando que no expidió el *seaworthiness*, o aptitud del barco para la navegación, sino el *readiness*, en el que certifica que el barco está en condiciones de tomar la carga. Por último, recoge la rueda de prensa que el subsecretario de la Marina Mercante ofreció el día 27 de enero, en la que, básicamente, insiste en las condiciones de legalidad del C. M. para navegar. El subsecretario añade: «Al terminar la carga del buque, los estibadores emitieron un plano de distribución de la misma en el que, efectivamente, se cifra el maíz cargado en las 9.093 toneladas anunciadas, pero la distribución es diferente a la que figura en la propuesta presentada al N. C. B., con 600 toneladas más de las previstas cargadas en los entrepuentes y, naturalmente, 600 menos en las bodegas. De haber sido cierto este cambio, aumentando los pesos altos, esto es, elevando el centro de gravedad, se hubiera disminuido la estabilidad calculada en este certificado». Por cierto, ni una sola mención al presunto suicida.

Nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA, en su número de febrero del 64, y en la sección *Noticario*, daba cuenta del hecho, y mencionaba, de pasada, los casos de los *Reina Regente* y *Cabo Villano*.

El día 1 de junio de 1997, *La Voz de Galicia* dedicaba toda una página a recordar la tragedia, a la que titulaba *Relato de una catástrofe anunciada* y en la que hacía —los tiempos habían cambiado— todo tipo de especulaciones.

De lo mucho que tuve que leer sobre nuestro C. M., debo mencionar un artículo que, firmado por Juan Díaz Gil, publicó la revista madrileña *Proa* en su número 145 del año 2002. Es un conciso trabajo, en el que el autor va desgranando su propia teoría. Comienza aclarando lo peligroso del transporte de grano, porque, dice, a medida que se va asentando, aumenta el espacio vacío entre él y el techo de la bodega, con el gran peligro que conlleva si hay balances (es de justicia señalar que el barco llevaba alimentadores en todas las bodegas; en alguna, incluso dos). Hace también referencia al MOU (Memorandum of Understanding of Port State Control) que obliga a efectuar inspecciones en puerto a los barcos de cualquier nacionalidad, tratando de paliar la obsolescencia de un certificado emitido dos o tres años atrás. 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.

Lo que dijo la Causa

Reitero algo que expliqué más arriba: el único documento que he manejado y que se acerca, siquiera someramente, al carácter de «oficial», es el Resumen de la Causa elaborado por el secretario y que firma el 14 de enero de

1966, tres semanas después del sobreseimiento provisional. Para llenar las escasas páginas que el director me concede y para mis modestísimos fines, el Resumen resulta más que suficiente. Debo insistir, una vez más, en mi voluntario alejamiento de un enfoque técnico. Quiero decir con esto que me abstuve de solicitar del Juzgado Militar donde radica, la Causa en sí, con los más de mil folios que contiene y que, según su secretario, «ha agotado la mayor posibilidad en el éxito de la investigación». Para que esta crónica sea creíble ha de prestarse fe al contenido del resumen citado.

Las Diligencias Previas del Departamento ferrolano ocupan 296 folios. Son interesantísimas, pues recogen extractos de cartas de los tripulantes a sus familias que delatan su resquemor, sin paliativos, de emprender el tornaviaje a La Coruña. Sus detalles son unos más explícitos que otros, pero todos, créanme, asustan, y eso que, con toda seguridad, las angustias están muy contenidas para no alarmar a los seres queridos. Incluso se recoge la petición de desembarco por parte de los tres terceros maquinistas por diferencias con el capitán. Éste logró convencerles de que pospusieran su demanda al carecer de relevo. Las averías en la anterior navegación, Pasajes-Boston, con un temporal por medio, fueron innumerables. Da dolor, mucho dolor, leer esos folios. Llama poderosamente la atención el hecho de que el capitán mandase la relación de obras por correo ordinario. Éstas fueron recibidas en la empresa Elcano el día 9 de diciembre, con el barco ya camino de su tumba. Quizá sea oportuno referir lo que sigue, por si aclara algo las cosas: el capitán Agustín Orueta Uribarri mandó el barco de octubre del 60 a mayo del 62. Fue llamado, obviamente, a declarar. Comienza señalando las múltiples paradas producidas, durante su mando, en todos los aparatos de máquinas (condensador, bombas, calderas, etc.). En cuanto a la estabilidad, declara que en el puerto de Houston (Texas), la Inspección de la Oficina que vigila el transporte de cereales —el barco cargó trigo— le exigió, para despachar de salida al buque, que firmase un documento con el compromiso de asumir el declarante toda la responsabilidad, por cuanto el barco no rendía el coeficiente de estabilidad mínimo exigido por el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar. Que en virtud de ello escribió una carta a la Empresa solicitando, de urgencia, varias obras en varios tanques, entre ellas la habilitación de los de doble fondo para combustible. No recibió, según el declarante, contestación. Cuando el barco rindió viaje en Cádiz, entró en dique. Reiteró, pues, la petición dada la oportunidad. Por toda respuesta recibió un escueto telegrama en el que se le ordenaba entregar el mando, en calidad de sancionado, al primer oficial. La empresa achacó la decisión tomada a cuestión de indisciplina.

En fin, ¿influyeron estos antecedentes en el hecho de que el capitán Arriandiaga no abriese la boca en Boston? O, por contra, ¿consideraba que su barco estaba en condiciones de cruzar el Atlántico y abordar las reparaciones en España? Como ocurre con infinidad de detalles de este caso, nunca lo sabremos. Nota para los extraños al mundillo de la Marina Mercante: el capitán

siempre es, o era, Empresa; siempre era, o es, en primer lugar, hombre de confianza del Armador.

Por su parte, don Antonio Leniz Mugica, penúltimo capitán del C. M., declara que, por los cálculos de estabilidad efectuados a bordo en el único cargamento de grano que hizo, el GM era muy pequeño, y que, al cerrar el timón a la banda, el buque escoraba.

No hay espacio para recoger todos los improprios que recibe el más inocente de todos: el propio barco. Hasta un marinero llega a declarar sobre él que es... indecente (sic).

Espiguemos unas cuantas declaraciones de familiares aportando correspondencia personal:

«(...) el barco tiene vías de agua, por el fondo los remaches están comidos; los taparon con cemento, que saltó con el mal tiempo; las bombas de achique no responden; estamos vendidos en caso de que pase algo. Todo el mundo quiere marchar» (un engrasador a su esposa).

«(...) aquí seguimos igual que siempre, deseando dejar este barco. Hace agua por todas partes. Va siendo hora de que lo desguacen de una vez» (un oficial de máquinas a su mujer).

Otro oficial declara que en un viaje reciente estuvieron varias horas al garete, librándose del ciclón Flora de milagro.

El primer oficial dice a su cuñado: «El barco está muy cascado. Tengo que cargarlo con un pulso impropio (?), pues si me paso en algunas toneladas en algún punto, temo que se me parta en puerto». La esposa del capitán declara: «José Mari estaba muy preocupado por las vías de agua». Mi conciencia me obliga a insistir una y otra vez: esto está recogido en la Causa.

La Empresa, ante todo esto, aduce —sociedad mercantil al fin y al cabo— que «un armador debe guiarse por los certificados y criterios establecidos por la Administración o por las instrucciones de clasificación, tales como Lloyd's y otras» y presenta no menos de doce certificados oficiales, más unos pliegos correspondientes al cálculo de estabilidad y proyectado plano de carga. Todo dentro de la más absoluta legalidad.

El Auditor del Departamento de Ferrol, en el Resumen, saca sus conclusiones y dice textualmente:

«(...) el buque no debió emprender la travesía de regreso».

«(...) esta temeridad produjo la muerte de 37 hombres y la pérdida de un buque con su cargamento».

La Comisión Pericial Técnica, formada por Ingenieros Navales de la Marina de guerra (lo de Armada vino más tarde) y civiles, declaró, entre otras cosas: «(...) la absorción de agua por el grano es una amenaza para la estabili-

dad del barco»; «(...) por la entrada de agua en las bodegas, las condiciones en que se encontraba el C. M. no eran las debidas en circunstancias meteorológicas desfavorables, siendo ello la causa más probable de la pérdida»; «(...) salió de Boston con escasa estabilidad»; «(...) no cumplía lo establecido por la U. S. Coast Guard». Y acaba con esta declaración, paradójica hasta la amargura: «el barco, no obstante, estaba en condiciones legales de navegación». Al hilo de esto, el auditor expuso en su momento: «(...) si bien, quizá, en las mínimas condiciones de navegabilidad exigibles».

Rematemos. El auditor concluye: «(...) Por todo lo anteriormente expuesto, entiendo que han sido practicadas todas las diligencias oportunas sin que haya quedado constancia de la perpetración de delito alguno, ni aparezca responsabilidad para persona determinada, por lo que, considerando apuradas hasta el límite las investigaciones realizadas, acuerdo procedente el Sobreseimiento provisional de la Causa (...)» Este Resumen se firma el 14 de enero de 1966. La fecha del sobreseimiento provisional es la de 23 de diciembre del 65, exactamente dos años después de haberse encendido las alarmas por la falta de noticias de nuestro pobre *Castillo Montjuich*. Es de justicia hacer mención al cónsul de España en Boston, cuyas actuaciones fueron «brillante y laboriosamente desempeñadas». Según propia declaración, tuvo que lidiar con todo tipo de resistencia pasiva por parte de las autoridades americanas.

La Causa termina con tres «otrosí» que resumimos.

Otrosí primero: que el subsecretario de la Marina Mercante interese a las autoridades navales americanas mercantes si, por su parte, se llevó a cabo alguna investigación sobre los posibles errores cometidos por la Casa Estibadora y el Bureau Internacional de Carga, en el embarque del *Castillo Montjuich*. (Las notorias discrepancias en la carga).

Otrosí segundo: una severa llamada de atención por no haber dado la alarma hasta el día 23 de diciembre, a pesar de todos los pésimos augurios.

Otrosí tercero: que se exija el máximo celo y rigurosidad en las inspecciones reglamentarias referidas a buques y tripulaciones.

El 22 de marzo del 66, el Subsecretario acusa recibo al AJUCEN del testimonio de la Causa núm. 6/64 y contesta:

Al otrosí primero: «(...) ya se ha instruido el correspondiente expediente administrativo con motivo de la desaparición del *Castillo Montjuich* en el que obran todos los datos necesarios para la resolución de dicho expediente».

Al otrosí segundo: «con esta fecha se traslada a la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante».

Al otrosí tercero: «por esta subsecretaría se extrema con la mayor rigurosidad las inspecciones en cuanto se refiere a los buques y por los ingenieros de buques competentes con independencia de las que efectúan los de las Sociedades Clasificadoras y en cuanto a los tripulantes por los Servicios de Seguridad de la Vida en el Mar, como en el mismo «otrosí» se declara.

Resumen y envío

¿Cómo murió nuestro buque? La teoría más lógica apunta como causa de la desaparición del C. M. su mal estado estructural. La seguridad de los graneleros empezó a estudiarse a fondo a partir de los años 90 debido a las grandes pérdidas sufridas. Vean si no: de 1990 a mayo del 97 se perdieron 99, llevándose 654 vidas por delante. De los 20 buques hundidos en 1990, 18 estaban muy próximos a los 20 años de vida activa. Casi la mitad de los 88 bulk carriers accidentados entre 1990 y 1994 tenían más de 20 años. Según un estudio del Lloyd's de julio de 1995, la edad crítica para que un granelero sufra un accidente se sitúa entre los 14 y los 18 años. Hay que tener en cuenta que la corrosión y la fatiga se incrementan con la edad del buque. Es admisible suponer, pues, que nuestro buque, con sus accidentados 44 años a cuestas, un mantenimiento acaso deficiente y corriendo un temporal en diciembre en el Atlántico norte, sufrió una entrada de agua por fallo estructural con el consiguiente hundimiento en un brevísimo lapso de tiempo.

Me van a permitir el aporte de algo personal: después de cinco años como Comandante de Marina, en una época en que la Armada todavía tenía estas competencias, quiero y puedo asegurarles que esta tragedia no habría ocurrido en la actualidad. Los barcos siguen y seguirán perdiéndose, nadie lo duda, pero nuestro C. M. no se perdería como se perdió en aquel diciembre de 1963: no se le hubiese despachado de salida, puesto que, como mínimo, no contaría con el Certificado de Seguridad de Construcción para buque de carga.

Tras la inmersión en este caso, mis sentimientos oscilan entre el dolor y el escepticismo que instala la edad en el corazón. He sufrido mucho al leer ciertos testimonios e imaginarme a bordo de nuestro querido C. M. en Boston, aquel 5 de diciembre, debatiéndome, en inútil debate, entre el sentido del deber y el sentido común (a veces no coinciden). Un amigo, marino mercante con conocimiento de causa, me escribe: «...nadie quiere suicidarse, pero con el sistema que había, si uno embarcaba no quedaba más remedio que encomendarse a Dios».

La infortunada historia que he tratado de contarles puede condensarse en tres líneas: un vejestorio de barco, con el desguace ya programado, pretende cruzar el Atlántico en invierno por encima de los 40 N, con carga de maíz, que, aunque no tiene la consideración de mercancía peligrosa, requiere sumo cuidado. Posee los preceptivos certificados (para mí, la amarga paradoja de este caso). La tripulación, en particular los oficiales, intuyen la tragedia, pero ¡están tan próximas las Navidades! Se me disculpará la patente poca voluntad por entrar en el meollo de los hechos, ¿para qué? La Causa, ya lo sabemos, fue resuelta sin condena. El barco, mejor, el barcarrón, según definición de la familiar y absolutamente imprescindible *Enciclopedia General del Mar*, tenía todas las papeletas para que le tocara a él la maldita bola negra.

¡Pobres treinta y siete compañeros! Consolémonos —de algo hay que echar mano— pensando que su muerte no habrá sido en vano si sirvió para extraer enseñanzas que, acaso, evitaron otras tragedias. Reitero el envío de mi emocionado recuerdo a esos profesionales de la mar que desaparecieron con su barco e insisto en que la única idea que movió mi pluma fue la mera exposición de esta más que predecible y, por lo tanto, evitable tragedia. Como dijo el entonces capitán de corbeta Jesús Salgado Alba en palabras que, con toda humildad, hago mías:

«(...) siempre quedará en el misterio la certeza de lo ocurrido a ese buque español y a esos treinta y siete compañeros, a cuya memoria preferimos ofrecer la preocupación de nuestros, quizá, arriesgados comentarios y evitar la indiferencia del silencio».

