



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

### El *CASTILLO OLMEDO*, primer buque cablero español

Por

Manuel Rodríguez Aguilar

En la edición del miércoles 3 de septiembre de 1969 del periódico barcelonés La Vanguardia Española aparecía en la esquina inferior derecha de su página 37 el siguiente anuncio: “SE VENDEN los pertrechos de buque cablero en desguace, máquinas, taller, ropa, etc., y un cabrestante propio para varadero. Dirigirse al Muelle Contradique Sur, buque CASTILLO OLMEDO”. Tras nada menos que sesenta y un años de vida marinera terminaba sus días de esa forma uno de los buques que más huella ha dejado en la historia de la Marina Mercante española, conocido familiarmente por el personal de la Empresa Nacional Elcano como “el yate”.

Resulta extraño que un nombre tan español como JUAN perteneciera a un vapor de bandera noruega.



*El JUAN poco después de su entrega por el astillero (www.sjohistorie.no)*

Pero así fue cuando en el mes de abril de 1908, el astillero noruego Nylands Verksted, en Oslo, entregó a la también naviera noruega D/S A/S Vestindien (Bernhard Hanssen), de Flekkefjord, un buque con ese nombre que iba destinado inicialmente al transporte de plátanos desde Canarias hasta puertos británicos. Se trataba de un bonito carguero de tres islas, de proa recta y popa de espejo, con una estilizada chimenea y un immaculado casco pintado de blanco, de 1.440 TRB, 845 TRN y 1.600 toneladas de Peso Muerto. Sus principales dimensiones eran: 74,19 metros de eslora, 10,27 metros de manga y 6,61 metros de puntal. El sistema de propulsión estaba compuesto por dos calderas de carbón y una máquina alternativa de triple expansión que proporcionaba 270 NHP (1.400 IHP), con lo que el buque conseguía desarrollar una velocidad máxima de 12 nudos.



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

Con el mismo nombre y bandera, nuestro protagonista pasó a principios de 1917 a la naviera A/S Vestheim (Halfdam Ditlev Simonsen & Co.), de Oslo, y en el mes de noviembre de 1933 al armador Harald Olsen, de Bergen. Un año más tarde lo compró la naviera A/S D/S Bjornoy (Olav B. Hess), también de Bergen, renombrándolo BJORNOY. Este nombre siguió pintado en su casco a pesar de que en el mes de septiembre de 1936 lo adquiriese la naviera A/S Trygg (Trygve Skogland), de Haugesund, sin dejar de enarbolar la bandera noruega. Solo pasaron cinco meses hasta convertirse en el panameño REINA, formando parte de flota de la naviera Scotia Corporation. Esta naviera, dirigida por John Jensen y François Leon, con sede en París, había sido creada con dinero del Gobierno republicano para el transporte de víveres y armamento hasta la península. Durante la Guerra Civil española la naviera contó, además del REINA, con otros tres buques: SCOTIA (más tarde DIANA, fue recuperado en el puerto de Amberes para la flota mercante española), de 1.196 TRB, VIRGINIA (más tarde PATRIA y FINA), de 1.387 TRB y HORDENA (capturado por el crucero ALMIRANTE CERVERA y más tarde nombrado CASTILLO LA MOTA), de 2.667 TRB.

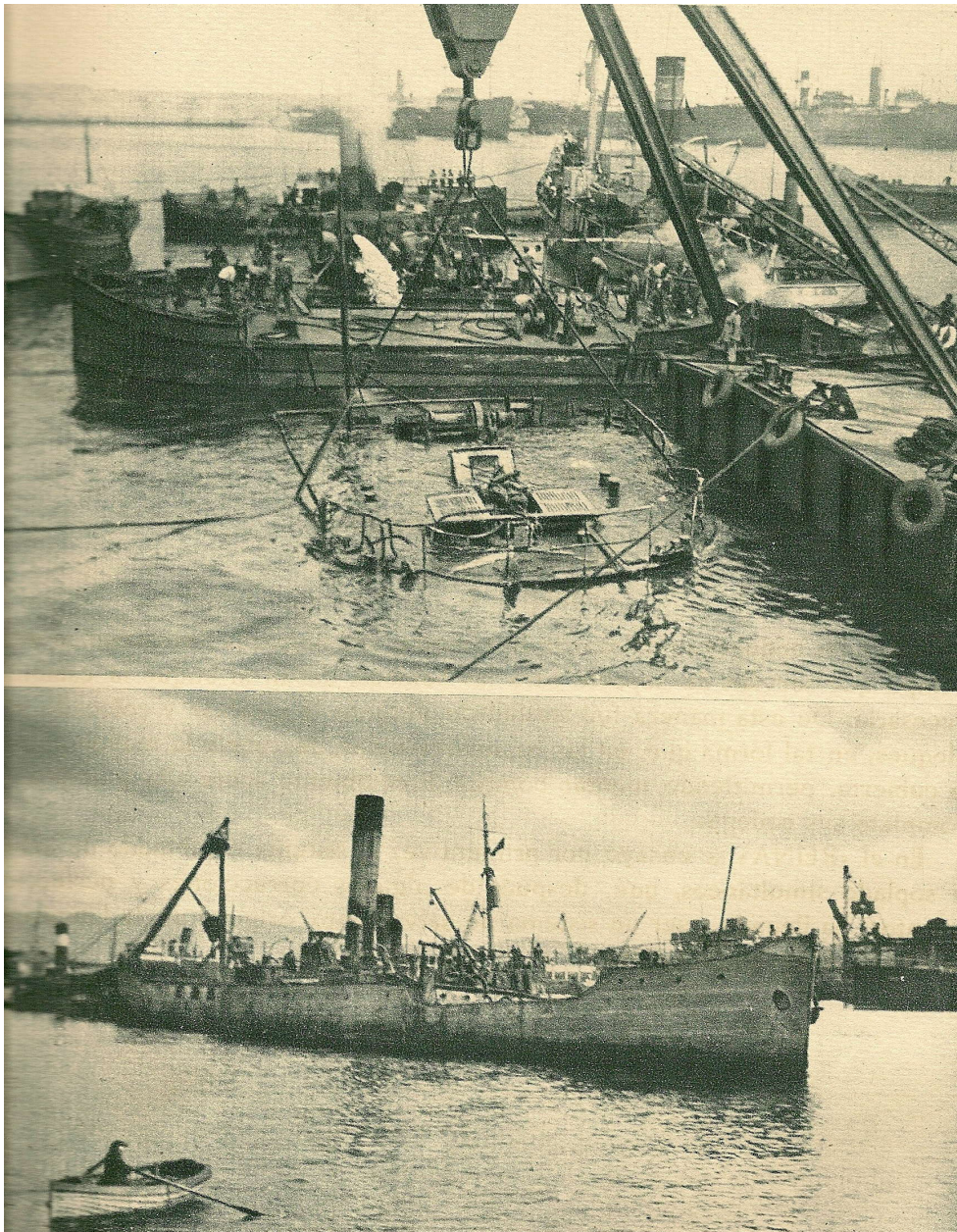
El REINA era uno de los cinco buques -cuatro mercantes y el destructor CISCAR- que reflataron los miembros de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques en el puerto de Gijón. Su entrada fue el 18 de octubre de 1937 tras burlar a la flota nacional con un cargamento de armas, la mayoría cañones antiaéreos, que había recibido en la ciudad polaca de Gdynia. Pocos días más tarde, en uno de los bombardeos de los aviones de la Legión Cóndor que castigaban continuamente El Musel, resultó alcanzado por varias bombas y hundido cuando sus bodegas ya estaban vacías de carga. Las tropas que entraron en Gijón el 22 de octubre se lo encontraron en el muelle de Trasatlánticos, con 4 metros de agua sobre cubierta en bajamar y 8 en pleamar. Una vez culminado con éxito el reflatamiento del destructor CISCAR el 17 de marzo de 1938, el equipo de salvamento se encargó del vapor REINA. Así describe la Memoria de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques su salvamento:

“Sobre las bodegas se colocaron atravesadas dos barcazas, las cuales, al mismo tiempo que servían de soporte para las bombas, daban al buque la estabilidad necesaria. De esta manera fue trasladado durante la pleamar y colocado sobre bloques, en tal forma que, en las bajamares vivas, descubría la mayor parte de la cubierta, permitiendo montar bombas directamente sobre ella y achicar por completo sus bodegas. En el REINA se ensayó por primera vez el sistema combinado de achique y soplado simultáneos, que, después de algunas correcciones y perfeccionamientos, ha llegado a ser un sistema de salvamento, original de la Comisión, a la que ha dado muchos éxitos.”



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



Dos imágenes del reflotamiento del REINA en Gijón (Memoria de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques).

Fue reflotado el 30 de junio de 1938 y entregado a la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales el 11 de julio del mismo año. Tras declararlo “buena



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

presa” se le renombró CASTILLO OLMEDO. Se decidió repararlo provisionalmente en Gijón para que pudiera trasladarse por sus propios medios hasta Bilbao con el fin de completar su reparación de forma definitiva. Mientras se desarrollaban las primeras obras se pensó en convertirlo en un buque mixto o, incluso, mantenerlo como buque de carga. Sin embargo, la historia le iba a deparar una sorpresa inesperada.

A principios de los años cuarenta el Gobierno español tenía gran dificultad para contratar un barco cablero, naturalmente de bandera extranjera, con la finalidad de mantener y reparar la red española, por entonces bastante envejecida, la cual estaba compuesta por 46 cables submarinos y sus más de 4.300 millas. La tradición española hasta ese momento había sido escasa aunque no nula. El primer intento fue el TAFUR, una pequeña embarcación de madera construida en Melilla en 1934 y dotada de una pequeña roldana a proa. Muy pronto abandonó su función de cablero ya que, debido a su peso, cuando izaba el cable se hundía irremediablemente la proa bajo el agua. El segundo intento, un poco más serio, se hizo en 1939 utilizando al guardacostas UAD KERT, un antiguo pesquero de construcción británica. Las operaciones se realizaron bajo la dirección de Rafael Jiménez Ramos, primer Delegado de Cables. Ante la ausencia de una máquina específica, el izado del cable se realizaba directamente con el molinete del ancla.

Al final, nada mejor solución que mirar hacia dentro para encontrar un buque que, previa conversión, se encargara seriamente de una función tan específica. El vapor seleccionado fue el CASTILLO OLMEDO que se encontraba por entonces reparando en Bilbao. Su transformación en buque cablero fue aprobada por Decreto de 24 de enero de 1941, habiendo dedicado la Gerencia en el buque hasta ese momento la cantidad de 982.861,93 pesetas. La exposición de motivos explicaba lo siguiente:

La inexistencia de buques cableros en nuestra Marina obliga a contratar periódicamente los buques de esta clase de bandera extranjera necesarios para los tendidos y reparaciones de la red cablera nacional, con la consiguiente salida de divisas representadas por el pago de dichos servicios, y con la dificultad o con la imposibilidad de atenderlos en muchos casos.

La necesidad de disponer de los elementos precisos para tan importante servicio de comunicaciones telegráficas, ha motivado un estudio del problema, efectuándose el oportuno proyecto de transformación de uno de nuestros buques, en el cual se pone de manifiesto la posibilidad y conveniencia de aquella transformación.

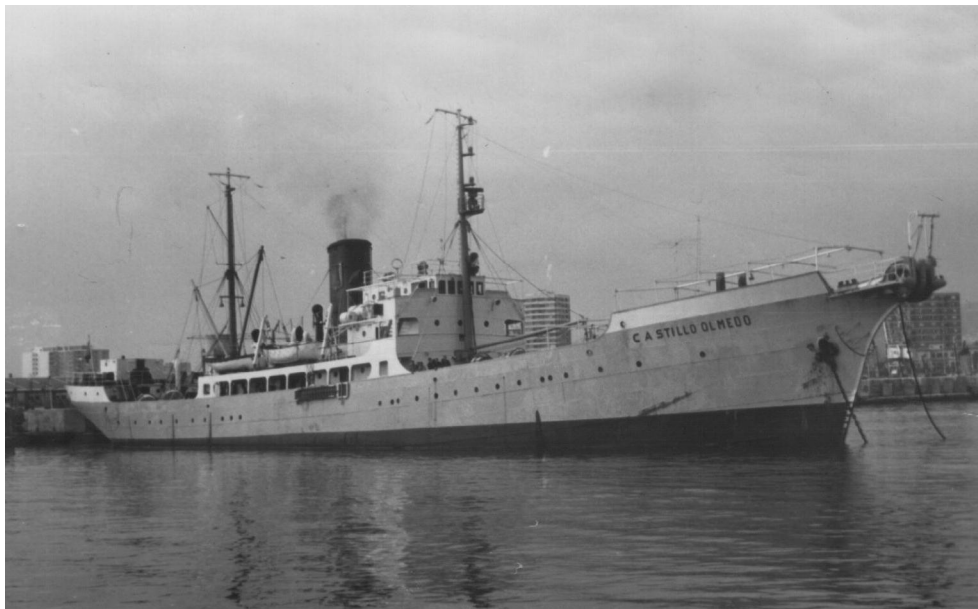
Las obras se desarrollaron entre los años 1941 y 1946 en las instalaciones de la Sociedad Española de Construcción Naval, en Sestao, un periodo excesivo a pesar de que su contratación se hizo con carácter de urgencia. Con tal lentitud transcurrían las



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

obras de transformación que el 5 de julio de 1945 se publicó en el Boletín Oficial del Estado una Orden por la que se concedía absoluta preferencia al suministro de materiales para la terminación del cablero CASTILLO OLMEDO. Los gastos de la transformación corrieron a cargo de la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales, adscrita al Ministerio de Industria y Comercio.



*CASTILLO OLMEDO atracado en Málaga. Colección Nemesio Ángel. Civeti Ripoll.*

En cuanto a los trabajos realizados en el astillero, las dos primeras bodegas se convirtieron en tres depósitos cónicos para adujar cables con una capacidad total de 339 metros cúbicos, provistos de los servicios de inundación y achiques necesarios. Las dos últimas bodegas se convirtieron en una única bodega de carga, dejando operativa la escotilla de la bodega nº 3 después de modificarla convenientemente. El equipo de cablear se componía de una máquina combinada en doble a proa, para recoger y tender cables, y una máquina de tender cables a popa. Ambas máquinas no eran otra cosa que unos enormes chigres muy especiales movidos por máquinas de vapor de 110 HP (dos en la de proa y una en la de popa) y provistos de todos sus dispositivos auxiliares como frenos, aparatos tensores, etc. Asimismo, y como claro indicativo externo de su cometido, se montaron dos roldanas en la proa de 1,07 metros de diámetro, tras modificar convenientemente las zonas de cubierta en las amuras y alargando varios metros la eslora. También se instaló una pequeña roldana a popa. Además de todo el equipo necesario en esta clase de buques, como dinamómetros para medir la tensión del cable (en cada una de las roldanas, uno a babor y otro a estribor) o las retenidas especiales, se instaló un completo Gabinete de Mediciones. Toda la maquinaria



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

especializada para sus nuevas funciones fue suministrada, aunque con bastante retraso por culpa del conflicto mundial, por la firma británica Johnson & Phillips, la más antigua y de más renombre en la especialidad.

Otra modificación importante fue la destinada a la habilitación ya que sus nuevos cometidos requerían un gran número de personas a bordo. Los antiguos camarotes y servicios (comedores, aseos, cocina y otros) en la superestructura central más los nuevos construidos en algunos de los entrepuentes de las bodegas podían albergar inicialmente hasta un total de 65 personas, entre tripulantes y técnicos. Sin embargo, en determinadas ocasiones el personal a bordo llegaba hasta las 90 personas. Por ejemplo, la composición habitual de 6 marineros, en el CASTILLO OLMEDO se incrementaba hasta los 16 hombres. Una particularidad más de este buque era que las mujeres de la oficialidad que embarcaban como familiares acompañantes iban enroladas como camareras. Formando parte del personal técnico se encontraban ingenieros de telecomunicación, peritos y electricistas especializados en servicios telegráficos submarinos.

En la chimenea, bastante recortada con respecto a la original, figuraba el castillo característico de la naviera propietaria. Las características principales del nuevo cablero tras su conversión eran las siguientes:

Distintivo	EHUL
Puerto de Registro	Cádiz
Tonelaje de Registro Bruto	1.481 toneladas
Tonelaje de Registro Neto	800 toneladas
Peso Muerto	1.153 toneladas
Desplazamiento	2.875 toneladas
Eslora total	81,81 metros
Eslora entre perpendiculares	74,94 metros
Manga	10,91 metros
Puntal	6,95 metros
Calado	5,56 metros

El sistema propulsor se mantenía con las dos calderas cilíndricas, de tres hornos cada una, que consumían carbón y una máquina alternativa de triple expansión que desarrollaba 1.120 IHP. La capacidad de las carboneras era de 290 toneladas y el consumo diario estaba establecido en 16 toneladas. El sistema proporcionaba al cablero una velocidad de 10 nudos y la autonomía a velocidad reducida se estimaba en 3.800 millas. Las pruebas oficiales comenzaron el 14 de junio de 1946. Se realizaron en aguas de Bilbao y todas culminaron con resultado satisfactorio, obteniéndose una velocidad máxima de 11,5 nudos.



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

Aunque seguía siendo propiedad de la Empresa Nacional Elcano, desde su entrega por el astillero se encontraba arrendado a la Dirección General de Correos y Telecomunicación, dependiente del Ministerio de la Gobernación. El contrato inicial se firmó el 23 de septiembre de 1946, posteriormente prorrogado en varias ocasiones. Su primer puerto base fue Melilla, a donde llegó el 6 de enero de 1947 al mando del capitán Antonio del Valle Vallina. Enseguida se estrenó oficialmente con la reparación del cable entre la ciudad norteafricana y Almería. Desde el año 1952 hasta el final de sus días estuvo destacado en la ciudad de Málaga, aunque compartiéndola con la de Melilla. Entre los capitanes que más veces tuvieron al CASTILLO OLMEDO bajo su mando se encontraban Antonio Léniz Mújica y Enrique Dorronsoro Soriano. La zona de operaciones se extendía por el Mediterráneo (Balears, Marruecos y Estrecho de Gibraltar) y por el Atlántico (Cádiz y Canarias), encargándose principalmente de la localización de las averías de los cables telegráficos submarinos y de su reparación.

El responsable de las operaciones de reparación era el Delegado de Cables, figura de gran importancia a bordo. Cuando se producía una rotura, el primer paso consistía en localizar desde tierra el punto aproximado mediante diferentes procedimientos eléctricos (medida de la resistencia mediante el “puente de Wheatstone”). Conocido el lugar, el CASTILLO OLMEDO navegaba hasta la posición señalada. Aunque los cables figuraban pintados en las cartas náuticas, para su localización y recogida se había equipado al cablero con un sondador de eco con capacidad hasta 5.000 metros de profundidad (la máxima permitida a la que trabajaban). Sin embargo, en ambas operaciones se utilizaban métodos más tradicionales como largar una malleta o cable de rezoneo, de acuerdo con la profundidad de la zona medida con dicho sondador. Previamente se habían tomado muestras del fondo para determinar el tipo de rezón que debía de emplearse. A continuación, el CASTILLO OLMEDO realizaba varias pasadas perpendiculares a la dirección del cable con un ligero desplazamiento en cada una de ellas hasta que lo “pescaba” y lo izaba con la máquina, siempre atento a los dinamómetros para conocer la tensión. La posición quedaba señalizada mediante boyas. Adheridos al cable aparecían numerosas algas y moluscos, y en algunas ocasiones hasta bellas piezas de coral. Lo siguiente consistía en cortar el cable sobre la cubierta (sujetando ambos extremos) con el fin de determinar en el Gabinete de Mediciones a que lado del corte quedaba la avería y cual era su distancia. Mientras el lado libre se devolvía a la mar marcado con una boya provista de luz, el lado averiado se viraba (siempre se cableaba por la proa) para izarlo hasta cubierta. Se iban haciendo cortes en el cable hasta verificar que se encontraba libre, procediendo a sustituir la longitud eliminada mediante el cable que transportaba el buque en los depósitos de almacenamiento. Uniendo convenientemente los tramos se buscaba posteriormente el primer lado libre que se había dejado con la boya, el cual se izaba para empalmarlo con el nuevo tramo de cable instalado. Una vez conectados ambos

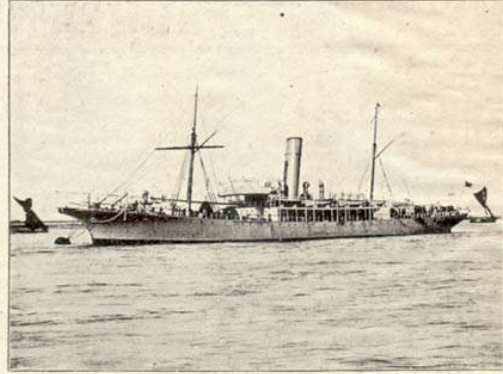


WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

## SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

extremos y comprobado que todo estaba en orden, se soltaba el cable que volvía a su lugar dando por concluida la operación.



Eastern Telegraph Co.'s C/S "Restorer."  
(Cable Gear by Johnson & Phillips, Ltd.)

Complete Equipments of Cable Machinery, Accessories  
and Stores for Cable Laying and Repairing Steamers.

Telegraph, Telephone and Insulated Electric Cables  
of all kinds.

Machinery and Plant for Electric Cable Manufacture.

**JOHNSON AND PHILLIPS LTD**  
**CHARLTON, LONDON, S.E.**

Propaganda de la firma Johnson & Phillips (Internet).

Al principio el cable que utilizaban en las reparaciones era usado y provenía de algunas líneas españolas duplicadas, en las que se decidía retirar una de ellas. Con posterioridad se empleó cable de nueva factura que se adquiría en Londres y en Nordenham, un ciudad alemana próxima a Bremerhaven, a donde navegaba periódicamente el cablero para recogerlos.

La máquina de cablear de popa fue desmontada, por no utilizarse, en su primera reparación anual en Matagorda. Al estar instalada a babor de la crujía, la retirada de la máquina ocasionó un pequeño problema de estabilidad en el buque que le hacía “dormirse” cuando escoraba a esa banda, retardando sensiblemente su adrizado.





**SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH**

## **SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY**

Los cables telegráficos españoles, por sus frecuentes averías y escasa capacidad, se abandonaron definitivamente en los años sesenta y a nuestro protagonista después de una vida tan larga solo le quedaba el desguace, el cual se llevó a cabo en Barcelona durante el año 1969. Tuvo el honor de ser el último de los antiguos “Castillos” que perteneció a la Empresa Nacional Elcano.

Mi agradecimiento a Nemesio Ángel Cilveti Ripoll, tripulante durante muchos años del CASTILLO OLMEDO, a Juan Carlos Cilveti Puche, a Vicente Sanahuja y a Juan Carlos Díaz Lorenzo.