

# BUQUES ESCUELA DE LA MARINA MERCANTE

Manuel MAESTRO LÓPEZ  
Presidente del Círculo Letras del Mar

*Los veleros son aves del mar  
que navegan como si volaran.*

Joseph Conrad.



L año 2000, para celebrar mi despedida del mundo de los negocios, hice un crucero por el Mediterráneo a bordo del *Royal Clipper*, un velero de cinco palos, 135 metros de eslora, 5.200 m<sup>2</sup> de superficie vélica, con capacidad para 227 pasajeros y 102 tripulantes. Es una réplica del mítico *Preusen*, y presumía de ser, entonces, el mayor velero del mundo. Propiedad de una naviera sueca, está matriculado en Luxemburgo y la tripulación es una especie de ONU flotante, compuesta por nórdicos, filipinos, hindúes y centroamericanos. Pero lo que más me llamó la atención fue que tanto el capitán como la oficialidad de cubierta eran todos rusos. Mi curiosidad tuvo respuesta cuando comencé a bucear en el mundo de los buques escuela para conocer cuáles de estos habían circunnavegado el mundo y poderlo contar en mi libro *Post Elcano Circumdedisti me*.

Los marinos mercantes rusos, en su mayoría, hacen una parte importante de su formación en buques escuela, principalmente de vela, algo que parecía ser privativo de los marinos militares. Así, tenemos que entre los diez buques escuela más grandes del mundo se encuentran: el *Sedov*, de cuatro mástiles, construido en año 1921 en Alemania, que fue durante 80 años el velero más grande; en la actualidad opera como escuela en las universidades de Mürmansk, San Petersburgo y Arkhangelsk. El *Kruzenshtern*, de cuatro palos y 114 metros de eslora, construido también en Alemania en 1926, viajaba entre Alemania y Chile como carguero, pero al terminar la Segunda Guerra Mundial, igual que ocurrió con el *Sedov*, pasó a la propiedad de la URSS como compensación de daños de guerra. En un principio estuvo al servicio del Departamento de Hidrografía de la Academia de las Ciencias de la Unión



Los buques *Sedov* y *Kruzenshtern* navegando juntos. (Foto: [www.foronaal.es](http://www.foronaal.es)).

Soviética, y en la actualidad está destinado a la formación de marinos mercantes. El *Pallada* es una fragata de 110 metros de eslora y tres palos, construida en los astilleros polacos de Gdańsk, que en la actualidad sirve para la formación de los alumnos rusos de la Far Eastern State Technical University. El *Mir*, viejo conocido de nuestros puertos, construido también en Gdańsk, es un buque de tres mástiles, con una eslora de 109 metros, al servicio de la Admiral Makarov State Maritime Academy de San Petersburgo, que simultanea su labor docente con viajes organizados con civiles que desean practicar la vela como afición. El *Nadezhda* completa el grupo de buques rusos dedicados a la formación de marinos mercantes. Es propiedad de la Universidad Estatal Marítima del Almirante Nevelsky de Vladivostok. Tiene tres mástiles y 109 metros de eslora y se construyó en Gdańsk en 1991.

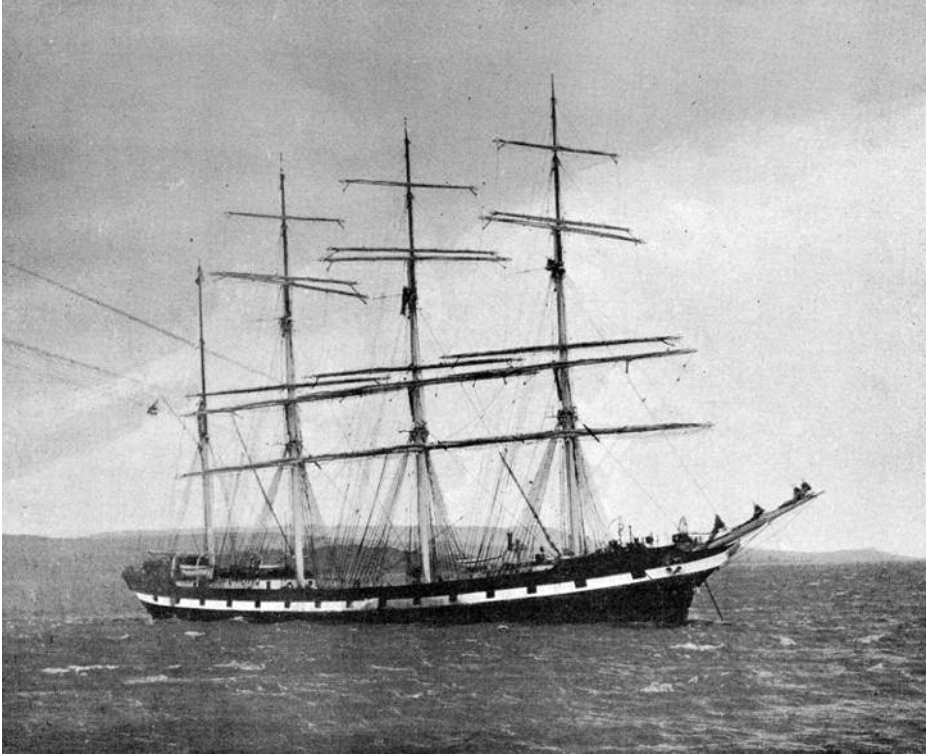
Pero este tipo de grandes buques veleros no es solo privativo de Rusia; otros países también tienen grandes unidades escuela para su marina mercante, como Japón, que cuenta con el *Nippon Maru II* y el *Kaiwo Maru*, construidos en los astilleros japoneses de Sumitomo Heavy en 1984 y 1989 respectivamente. El *Nippon* tiene cuatro mástiles, una superficie vélica de 2.760 m<sup>2</sup> y una eslora de 111 metros, y está al servicio del Instituto Nacional de Formación para la Navegación Marítima. El *Kaiwo* tiene las mismas características del anterior y también está al servicio de la escuela mercante. Por otra parte, el *Dar Młodzieży* es una fragata de tres palos construida en 1982 en los Astille-

ros Lenin de Polonia en 1982. Su nombre significa «regalo de juventud» y proviene de la aportación de dinero que la juventud polaca hizo para su construcción; tiene 108 metros de eslora y su tripulación está compuesta por 176 personas, de las que 136 son estudiantes de Náutica. El *Khersones* pertenece a Ucrania, e igual que los anteriores fue construido en los célebres astilleros polacos; tiene tres mástiles, una eslora de 108 metros y pertenece al Kerch State Marine Technological Institute, que lo destina a la formación de futuros oficiales mercantes, simultaneando esta labor con viajes de turismo para aficionados a la vela, que le sirven para su financiación.

Otra muestra de la importancia que dan algunas naciones a la formación de sus marinos mercantes es la nómina de barcos de este tipo que han dado la vuelta al mundo con sus «cadetes mercantes». El *Dar Pomorza* era un velero escuela polaco, que en 1934 se convirtió en el único navío de esa nacionalidad en circunnavegar la Tierra. El ruso *Nadezhda* lo hizo en dos ocasiones: entre el 2003 y 2004, para conmemorar la primera circunnavegación de 1803 en la que los rusos llegaron hasta la Antártida; en el viaje recorrió 45.000 millas, visitando 30 puertos de 20 diferentes países, y durante los 14 meses el buque cruzó el ecuador en tres ocasiones; el segundo viaje lo hizo entre 2016 y 2017, y en los 15 meses que duró visitó 15 puertos de 11 naciones. El también ruso *Kruzenshtern* es un veterano velero, construido en 1926 en Alemania, que entre 2005 y 2006 dio la vuelta al globo pasando el cabo de Hornos durante el verano austral, con relevo de la dotación a mitad de camino, en Vladivostok, resultando un viaje de 425 días de duración y 45.774 millas recorridas, finalizando en San Petersburgo, de donde había partido. Otro ruso, el *Sedov*, circunnavegó la Tierra entre el 2012 y 2013, conmemorando los 1.150 años del nacimiento del Estado ruso; partió de San Petersburgo con 200 tripulantes a bordo, que recorrieron las rutas del siglo XVIII anteriores a que se abrieran los canales de Suez y Panamá; el viaje duró 14 meses, durante los que visitaron 21 países, finalizando en la ciudad del Neva. Poco antes de llegar al punto situado entre isla Mauricio y Sudáfrica, el *Sedov* se encontró con la fragata mercante *Pallada*, que también daba su vuelta al mundo, en su caso para conmemorar el 190 aniversario de la primera circunnavegación rusa, que estuvo mandada por el navegante ruso Fabian Bellingshausen.

### Primeras experiencias españolas

Entre 1889 y 1899 los primos Ramón de la Sota y Eduardo Aznar crearon varias navieras que en 1906 decidieron fusionar, fundando Sota y Aznar. La empresa no solo se erigía como primera de buques de carga, sino que sería la base de un grupo empresarial que controlaría Astilleros Euskalduna, Remolcadores Ibaizábal y la compañía de seguros La Polar, así como varias empresas mineras y metalúrgicas. Su flota mercante satisfaría sus propias necesidades



La fragata *Ama Begoñakoa* fondeada a la entrada del estuario de Clyde.  
(Foto: *Vida Marítima*. Año 1903).

de transporte y se ocuparía del tráfico de graneles entre Europa y América, alquilando al Gobierno británico buena parte de sus barcos durante la Primera Guerra Mundial.

Con una flota de tal importancia, la naviera sintió la necesidad de contar con oficiales bien preparados para su buen gobierno, ante una situación generalizada que no iba por esa misma senda. A comienzos del siglo xx seguía vigente un plan de estudios para las enseñanzas náuticas de 1857, totalmente obsoleto, a lo que quiso poner remedio una Real Orden de 14 de febrero de 1900, que contemplaba la irrupción del vapor en la propulsión de las naves y su necesaria enseñanza, y en 1906 se restableció el sistema de días de mar para la obtención de los títulos correspondientes: 200 días en buques de vapor o de vela para pilotos, con un mínimo de 34 días en ambos sistemas, y 500 días para capitán en las mismas condiciones, lo que sería modificado por disposiciones posteriores de idéntico rango, todo con independencia de la formación teórica previa que debían lograr antes del embarque como alumnos.

En paralelo, se estructuraron los requisitos para la obtención de los títulos correspondientes de maquinistas navales. Por otra parte, el Congreso Marítimo Nacional celebrado en Madrid del 6 al 10 de junio de 1901, con el auspicio de la Liga Marítima Española, recogió entre sus conclusiones «la necesidad de establecer buques escuela donde se facilite la enseñanza práctica de la navegación». Llamada que, ante los oídos sordos de las autoridades, recogió Ramón de la Sota y cristalizó con la fragata *Ama Begoñakoa*, un velero de cuatro mástiles construido en 1902 para Sota y Aznar en los astilleros británicos Archibald McMillan & Sons; tenía 92 metros de eslora, 2.516 GRT y casco de acero con la proa rematada por un mascarón con la imagen de la Virgen de Begoña. La tripulación estaba compuesta por 52 hombres: capitán, tres oficiales, un licenciado en Ciencias y Letras, veinte alumnos agregados, dos contramaestres, nueve marineros, dos grumetes, ocho mozos, dos cocineros y dos camareros. Los alumnos tenían diariamente sus clases teóricas, en las que desarrollaban sus correspondientes problemas y hacían sus guardias repartidos con los respectivos oficiales. Al final del curso, pasaban un examen presidido por el capitán, al que acompañaban en el tribunal el profesor licenciado y un oficial. El resultado del mismo, que tenía que ser revalidado por las escuelas de Náutica, era valorado para embarcar en los barcos de la naviera bilbaína. Tanto oficiales como alumnos y resto de la tripulación iban uniformados.

A la financiación del barco como escuela contribuían los fletes que generaba la condición del velero como carguero. Su primer viaje lo hizo partiendo de Glasgow y fondeando en San Francisco a los 158 días de navegación tras varias escalas y haber doblado el cabo de Hornos. De la costa oeste americana regresó por la misma vía con destino a Liverpool, donde llegó tras 125 días de mar, con el contratiempo de haber perdido al timonel a su paso por el cabo de Hornos. El cronista de este primer viaje se lamentaba de que «era una lástima que una fragata escuela de pilotos españoles, donde en castellano se enseña y donde se deben acostumar a querer la patria para quien se educan, y a quien se servirán defendiendo su pabellón, lleve bandera extranjera»: el velero estaba matriculado en Montevideo, y ostentaba pabellón de conveniencia uruguayo, al parecer para mitigar las 30.000 libras esterlinas que había supuesto su construcción y los altos costes de mantenimiento, sin ninguna ayuda del Estado español. Los alumnos se comprometían por escrito a permanecer embarcados los cuatro semestres que duraba cada curso. Lamentablemente la labor del *Ama Begoñakoa* no se prolongó por mucho tiempo, ya que la fuerte bajada de los fletes y la resistencia de los alumnos a aguantar tan extremos viajes dieron como resultado la venta de la fragata en el año 1910 a una naviera londinense, que la rebautizó *Medway*, terminando sus días tras pasar por distintas constructoras y cambios de nombre, hasta que en 1933 fue desguazada en Japón.

Pero Sota y Aznar no se rindió a la idea de tener una escuela flotante para formar a sus futuros oficiales, y pronto, entretanto se trabajaba en el *Eretza-*

*Mendi*, trasladó el centro docente al vapor *Ganekogorta-Mendi*, construido en sus propios astilleros bilbaínos de Euskalduna. Era un vapor de 4.600 toneladas de carga, botado el 5 de mayo de 1906 y puesto en servicio en octubre de 1908, año en que partió hacia Róterdam con ocho alumnos en prácticas que habían de completar sus estudios teóricos. Tras un corto período fungiendo como escuela, siguió al servicio de la naviera como buque de carga. Terminó sus días de forma trágica, pues fue víctima del comandante estrella de la flota submarina alemana, el comandante Lothar von Arnould de la Perière, que hundió cerca de dos centenares de barcos durante la Primera Guerra Mundial. El 16 de agosto de 1916, el *Ganekogorta-Mendi* navegaba a 20 millas de Port-Vendres, viajando de Newcastle a Savona con carga de carbón, cuando apareció el submarino alemán *U-35* enarbolando bandera austriaca. El sumergible salió a la superficie e hizo parar al *Ganekogorta*, al que el comandante Von Arnould advirtió de que sabía que llevaba contrabando y que iba a hundirlo. Amenaza que materializó tras permitir que la tripulación abandonase el barco en dirección a la costa.

El *Eretza-Mendi* tomó el relevo, también de forma breve, en su función de buque escuela de la naviera vasca. Se construyó en los astilleros británicos de William Gray de West Hartlepool, tenía 4.153 TRB, 111 metros de eslora y una máquina alternativa de triple expansión de 1.700 HP. Su labor como buque escuela, aunque breve, tuvo prestigio como modelo de las enseñanzas náuticas para otras empresas del ramo, hasta que fue sustituido por el *Artagan-Mendi*. Tras dejar las actividades de instrucción, en las que no dejó de mover carga, tuvo una vida agitada: durante la Guerra Civil de 1936, cuando navegaba de Bilbao a Cardiff, el 27 de marzo de 1937 fue capturado por el crucero auxiliar de la escuadra nacional *Ciudad de Valencia* y quedó incorporado a la Marina Mercante de aquel bando, en el que sirvió transportando armamento y municiones de Italia. Rebautizado *Monte Jata*, terminó sus días viajando, fundamentalmente, durante casi 30 años a la Guinea Española.

La construcción del *Artagan-Mendi*, el cuarto y último de los buques escuela de Sota y Aznar, supuso un hito para los astilleros bilbaínos de Euskalduna. Tenía 5.718 TRB, una eslora de 127 metros y se caracterizó por ostentar también un mascarón en la proa con la imagen de la Virgen de Begoña, algo inusual en los barcos mercantes de vapor. Fue oficialmente el tercer buque escuela de la naviera vasca. Su botadura el 9 de junio de 1917 fue un gran acontecimiento en toda la ría del Nervión. El *Artagan* no solo se dedicó a la formación de marinos de la naviera Sota y Aznar, sino que estuvo apoyado por la Asociación de Navieros Vascos, labor que simultaneó como sus antecesores con la explotación como buque para el transporte de todo tipo de carga. Entregado por los astilleros el 12 de octubre de 1917, el 19 del mismo mes partía hacia Mozambique, llevando a bordo la primera promoción de alumnos, que ahora realizarían viajes más cómodos y de menor duración, pero que decían adiós a la vela, lo que representó una gran pérdida en su forja como marinos.



*Artza-Mendi*. Detalle de una acuarela firmada por J. C. Arbex y perteneciente a un coleccionable de *El Correo Español*. (Foto: [www.vidamaritima.com](http://www.vidamaritima.com)).

Durante la Guerra Civil de 1936 navegó con el pabellón republicano y, auspiciado por Sota, lo hizo con la bandera británica para la Mid-Atlantic Shipping Company hasta ser confinado en el canal de Bristol, donde fue recuperado por el bando nacional en mayo de 1939. Rebautizado como *Monte Nuria*, pasó a la propiedad de Naviera Aznar, con la que navegó hasta 1964, en que fue desguazado en Santurce.

### **Renace la experiencia con la Empresa Nacional Elcano**

Como heredera de la Gerencia de Buques Incautados fundada en 1918, y ante el panorama desolador en que se encontraba nuestra flota mercante, nace en 1943 la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante (ENE), con la doble misión de constructora naval y empresa naviera. Ese mismo año, una disposición mandó que todo buque mercante de más de 1.000 toneladas debía admitir a bordo, como mínimo, un alumno de Náutica al objeto de completar sus estudios teóricos con la práctica de la navegación. La ENE dio respuesta al problema con la constitución de una flotilla de pequeños barcos de vela, el primero de los cuales, el *Azelma*, era un velero que, habiendo arribado a Sant Feliu de Guíxols, fue bombardeado por fuerzas nacionales y declarado buena presa. Al finalizar la contienda del 36, pasó a la Gerencia de Buques —rebautizada Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales—, que le puso

el nombre de un castillo español, el *Castillo Javier*, como eran denominados la gran mayoría de sus buques, tradición con la que seguiría la ENE. El velero había sido construido en 1912 en los astilleros británicos de Cammell, Laird and Company Limited, en Birkenhead; tenía 222 toneladas de peso muerto, 34 metros de eslora, una máquina alternativa de 100 HP y durante la Guerra Civil navegó para el Gobierno republicano hasta entrar de arribada forzosa al puerto catalán. Reparado en los astilleros de la Unión Naval de Levante, el 2 de febrero de 1944 partió con carga y doce alumnos hacia Barcelona, y al final de ese año realizó su último viaje hasta Valencia. Su vida para la ENE fue muy efímera, pues en 1946 fue desguazado.

El segundo velero fue el *Estrella Polar*, construido en 1933 como buque escuela para la naviera danesa Lauritzen and Company en los astilleros G. J. Hestghange, donde se bautizó *Romo*. Tenía tres palos con aparejo de bergantín-goleta, y una superficie vélica de 424 m<sup>2</sup>, 144 TRB, 29 metros de eslora y contaba con un motor auxiliar de 120 HP. Al producirse la invasión alemana de Dinamarca, se refugió primero en Francia y después pasó a Valencia. Fue adquirido en 1944 por la Empresa Nacional Elcano, que lo rebautizó *Estrella Polar*. Con toda pompa fue izada la bandera nacional el 3 de octubre de ese año en un acto celebrado en Barcelona y presidido por el almirante Bastarache, al que asistieron el ministro de Educación Nacional, Luis Carrero Blanco, subsecretario de la Presidencia, y el almirante Regalado como presidente de la ENE. El primer viaje de instrucción lo hizo a Santa Cruz de Tenerife, partiendo del puerto barcelonés el 13 de diciembre de 1944. A este siguió otro al mismo puerto canario desde Huelva. Los siguientes periplos los realizó siempre en régimen de cabotaje. Su dotación era de 15 miembros entre capitán, piloto, oficial de máquinas, ocho alumnos de Náutica, contraмаestre, dos marineros y un cocinero. Los trabajos a bordo y el manejo de las velas eran realizados por los alumnos agregados, dirigidos por el contraмаestre, entre otros el baldeo diario y las guardias en cubierta, donde el timón estaba a la intemperie. El barco transportaba cemento y otro tipo de cargas. Normalmente, los alumnos permanecían un año a bordo y posteriormente pasaban a vapores de la empresa.

Finalmente, la Empresa Nacional Elcano encargó a la Unión Naval de Levante la construcción de un pailebote, que fue botado en abril de 1947 y entregado en agosto de ese mismo año. Se trataba del *Cruz del Sur*, con una eslora total de 40 metros, 190 toneladas de arqueo, tres mástiles con una superficie vélica de 638 m<sup>2</sup> y un motor auxiliar de 120 HP. A raíz de una reforma que se le llevó a cabo, contó con quince tripulantes y 24 alumnos, lo que representaba un importante paso adelante en los objetivos formativos de la naviera, pues este velero no llevaba carga y estaba dedicado exclusivamente a ese menester. A partir de 1958, en que entraron en servicio dos buques escuela accionados a vapor y motor, el *Cruz del Sur* pasó al servicio del Centro de Investigación y Actividades Subacuáticas, fundado dos años antes por el almi-



rante Bastarreche, principal impulsor de los buques escuela de la ENE. En 1960 fue vendido a un millonario estadounidense.

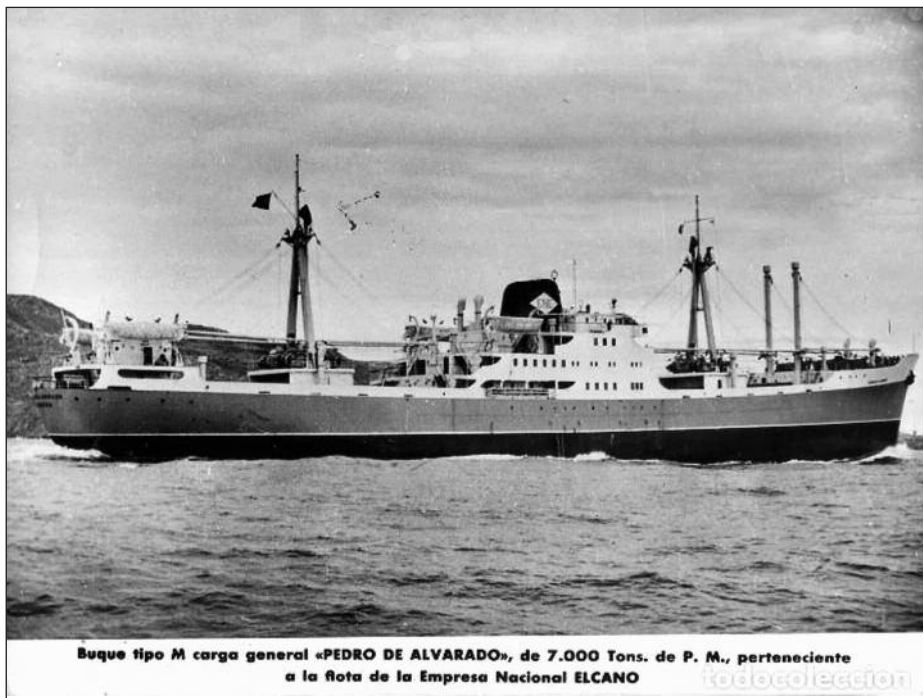
Desechado el uso de veleros para la formación de marinos y con la idea de dar entrada a los alumnos de Máquinas, la ENE adaptó dos cargueros que, a finales de los cincuenta del siglo pasado, tenía en construcción. Se trataba del *Alonso de Ojeda* y el *Pedro de Alvarado*. En ellos, aparte de las enseñanzas propias de la navegación, los futuros oficiales adquirirían destreza en temas tan vitales como la carga y la estiba. Los alumnos de Máquinas, en ambos barcos, disponían de sendos talleres bien equipados, y las prácticas que entonces debían alternarse entre buques propulsados a vapor y a motor podían llevarse a cabo al 50 por 100 entre el *Ojeda*, que contaba con motores,

y el *Alvarado*, que estaba movido por turbina a vapor. En los respectivos puentes, los alumnos contaban con un cuarto de derrota independiente, con lo cual no interferían la labor de los oficiales, con los que hacían guardias en turnos. El total de alumnos era de 24 y contaban con la asistencia de cuatro profesores que impartían las diferentes materias de las que habrían de examinarse en las escuelas de Náutica para obtener los títulos de piloto o segundo maquinista. La tripulación total, con independencia de los alumnos, era de 50 hombres

El *Ojeda* fue construido por Astilleros de Cádiz y botado el 20 de diciembre de 1956; tenía 4.753 TRB, una eslora de 128 metros y, como se ha comentado anteriormente, estaba propulsado por una turbina de 7.000 HP de potencia. El *Alvarado* se construyó en los astilleros cartageneros de la Empresa Nacional Bazán; botado el 20 de diciembre de 1956, tenía 5.120 TRB, una eslora de 128 metros y su propulsión la facilitaban cuatro motores diésel de similar potencia que la turbina de su gemelo; ambos tenían una velocidad de 16,5 nudos. Los



Escuela de Náutica de Cádiz. (Internet).



(Foto: [www.todocoleccion.net](http://www.todocoleccion.net)).

dos buques realizaban la misma ruta regular: Europa-Japón, con escalas en Alejandría, Manila y Hong Kong. El *Alonso de Ojeda* estuvo al servicio de la ENE hasta 1973, en que se vendió a la Naviera Costa Vasca, y el *Pedro de Alvarado* en 1972 fue transferido a Marasia.

Con estos dos últimos cargueros finaliza la historia de los buques escuela de la Marina Mercante española, comenzada con la fragata *Ama Begoñakoa*, que sufrió muchos altibajos y tuvo escasa continuidad por falta de empeño del sector privado y del apoyo del Estado. La calidad de las prácticas, tanto de los alumnos de Náutica como de los de Máquinas, ha dependido en cada momento del capitán, del jefe de máquinas y de la oficialidad que haya correspondido en cada embarque y de las vacantes en los buques, lo que se ha agravado en la actualidad. Ha habido y hay voces que reclaman la existencia de buques escuela dependientes de las escuelas de Náutica o de las facultades, como ahora se denominan estos centros, abocados a una formación teórica más bien propia para la creación de puestos burocráticos en la administración marítima que para la forja de los marinos, que siempre tendrán su mejor aula de aprendizaje en los puentes de mando y en las máquinas de los buques.