

LOS GRANDES VELEROS

Un inventario preliminar.

Omar R. Ortiz-Troncoso, Ph.D. ^{*1}

Las regatas internacionales en que participan grandes veleros (especialmente los de clase A) gozan en nuestros días de amplia popularidad, la que parece ir en aumento. Esto ha hecho que se establezca una verdadera competencia por asegurar en ellas la presencia del mayor número posible de naves de esta categoría, provenientes de marinas de guerra e instituciones marítimas privadas dispersas a través del mundo. En consecuencia, la coordinación de un programa de este tipo resulta en extremo compleja, ya que cada país cuenta con prioridades establecidas por sus propios viajes de instrucción y festivales náuticos locales.

Los eventos de este carácter suelen estar determinados por la conmemoración de una fecha de especial significado histórico para la nación que invita, aunque no siempre ocurre así ya que algunos puertos han establecido simplemente la tradición de celebrarlos periódicamente como ocurre, por ejemplo, cada cinco años en Amsterdam.² En los Estados Unidos, la fundación "America's Sail" (con sede en Oyster Bay, New York) llevó a cabo su primera regata de grandes veleros entre el 23 de Junio y el 4 de Julio de 1995, desde Norfolk (Virginia), hasta Montauk Point (Long Island, N.Y.) con visitas a Greenport N.Y. y New Haven (Connecticut), localidad donde fue entregado al ganador, el buque escuela *Simón Bolívar* de la Armada de Venezuela, el gran trofeo que quedará en su posesión hasta la próxima regata a efectuarse en 1998.

La "Sail Training Association" -creada en Inglaterra, pero contando hoy con diversas asociaciones nacionales- inició en 1956 la coordinación y reglamentación de competencias. Es evidente que en estos certámenes son los veleros con eslora por sobre los 50 m. los que con mayor facilidad acaparan el interés del público. Esto se debe tanto al impacto visual que producen al entrar a un puerto, espectáculo realizado a veces por gavieros en posición de tarea, como por la emoción que aporta la cercanía de una nave que estaría representando una etapa ya superada en la historia del transporte marítimo, pero que no obstante deja constancia de su vigencia en una era caracterizada por avances tecnológicos de todo orden.

La utilización de las posibilidades didácticas que posee un velero para el entrenamiento de futuros oficiales y gentes de mar, además de la fuerza de la tradición que parece particularizar todo lo relacionado con la vida marinera, son argumentos con que algunas naciones fundamentan la adquisición y el mantenimiento de naves de este tipo. A esto hay que añadir otra razón no menos significativa: un velero es, en la hora actual, una singular y siempre bien recibida embajada, que puede llegar hasta cualquier puerto del globo llevando un mensaje que no puede ser otro que de amistad, porque si algo han perdido los veleros actuales en relación a los de antaño es la capacidad guerrera de que algunos estuvieron dotados. Ninguna otra categoría de nave podrá substituirlos en misiones de este carácter ni será recibida con la simpatía y el interés con que es siempre acogido un velero, sea cual fuere su bandera.

¹ Preclaro Colaborador, desde 1992. Miembro honorario de la Cofradía de los Capitanes del Cabo de Hornos (Valparaíso) e integrante del directorio de "America's Sail" (New York).

² El último festival náutico de Amsterdam tuvo lugar en agosto de 1995.

Por otra parte, la revisión del inventario de los mayores veleros navegando actualmente por los mares del mundo nos permite comprobar que el buque escuela *Esmeralda* de la Armada de Chile se ubica, por su eslora, entre los primeros lugares. Una segunda constatación que podemos hacer es que todavía restan sobrevivientes de la gran época de la vela, tratándose de naves concebidas inicialmente para el transporte hasta Europa de salitre chileno, actualmente acondicionadas como escuelas flotantes de navegación y maniobra. En este sentido sobresale el aporte efectuado por la Alemania de comienzos de siglo, ya que varias de las grandes unidades, todavía en servicio, fueron allí construidas para servir a la actividad mercantil de ese país aunque, por avatares de la historia, naveguen hoy bajo otros pabellones. Es el caso de los mayores veleros rusos y de los prestigiosos buques escuela *Eagle*, de la Academia de Guardacostas de los Estados Unidos y *Sagres-II*, de la Armada de Portugal. Hay que agregar que entre los veleros de construcción más reciente existen varios que permiten constatar la capacidad de astilleros polacos, concretamente los de Gdansk, en este tipo de obras.

En las páginas siguientes entregamos antecedentes relativos a medio centenar de grandes veleros, especialmente acerca de aquellos que tienen el carácter de buque escuela y de otros que también suelen competir en regatas o hacerse presentes en festivales marítimos internacionales. Para ello se ha seguido un orden decreciente en relación a eslora máxima. Junto a algunos datos técnicos básicos han sido añadidos, en la mayoría de los casos, pormenores históricos que podrían contribuir a recrear la imagen de toda una época en que la vela jugó un papel vital en el transporte y, por ende, en la economía. Al final ha sido incluida una lista alfabética, con indicación del número de orden para facilitar la búsqueda a partir del nombre.

Los datos consignados provienen de diferentes fuentes bibliográficas, las que son especificadas al final del texto. Igualmente de entrevistas y consultas efectuadas a bordo de algunas de estas naves, lo que ha permitido, asimismo, la recolección de material gráfico.

INVENTARIO EN ORDEN DECRECIENTE DE ESLORA MAXIMA

1. Sedov.

Nombres previos: *Magdalena Vinnen* de la firma Vinnen de Kiel; *Kommodore Johnsen* del Norddeutsche Lloyd de Bremen.

Pabellón: Rusia.

Eslora: 117,50 m.

Manga: 14,60 m.

Número de palos: 4.

Superficie vélica: 4.192 m².

Motor de propulsión auxiliar: 1.160 HP.

Astillero y año: Germania Werft-Krupp (Kiel), 1921.

Velero (aparejo de fragata) propiedad del Ministerio de Pesca, en Riga; actualmente bajo bandera de Rusia, como consecuencia del desmembramiento de la Unión Soviética. 5.300 toneladas de desplazamiento (3.017 de tonelaje neto). Altura máxima de los palos 57 m.

Originalmente transportó salitre chileno y luego, desde 1936 y hasta comienzos de la II Guerra Mundial, trigo australiano. En 1937, cuando navegaba entre Buenos Aires y Hamburgo, estuvo a punto de perderse, ya que su carga a granel se desestibó dándole pronunciada escora, problema felizmente resuelto a tiempo con los medios de a bordo. Terminado el conflicto

mundial fue entregado a la Unión Soviética como indemnización de guerra, pasando en los años 70 por importantes trabajos de restauración en los astilleros Kronstadt.

Su presente denominación honra la memoria del explorador ruso Georgij Sedov, fallecido en 1914 en un intento por alcanzar el Polo Norte. Posee una tripulación compuesta por 80 miembros permanentes y 164 en entrenamiento.

2. Kruzenshtern.

Nombre previo: *Padua*.

Pabellón: Rusia.

Eslora: 114,50 m.

Manga: 14 m.

Número de palos: 4.

Superficie vélica: 3.700 m².

Motor de propulsión auxiliar: 2 x 800 HP.

Astillero y año: J.C. Tecklenburg (Wesermünde), 1926.

Barca construida para la famosa firma Ferdinand Laeisz o "Línea P" de Hamburgo. Al igual que el *Sedov*, este velero estuvo destinado al transporte hasta Europa de salitre y luego de guano proveniente de Chile y Perú. Al finalizar la II Guerra Mundial pasó a propiedad del Ministerio de Pesca soviético, navegando hoy con bandera rusa; 1.162 ton. netas; velas cuadras, con excepción del mesana que lleva aparejo de cangreja.

En su viaje inaugural unió Hamburgo con Talcahuano en 87 días; en 1934 cumplió otro viaje notable uniendo Hamburgo con Port Lincoln (Australia) en 67 días. Como era frecuente en los buques alemanes de la época, sin perder su carácter comercial, embarcaba también unos 40 cadetes mercantes en entrenamiento. En 1930, enfrentando mal tiempo en la zona del cabo de Hornos, perdió allí cuatro hombres. El *Padua* y el *Priwall* fueron los dos últimos veleros "cap-horniers" del armador Ferdinand Laeisz, estando unido el nombre del segundo de ellos a la Armada de Chile, ya que en 1940 fue transformado en el B.E. *Lautaro*.³

El término de la II Guerra Mundial encontró al *Padua* amarrado en Flensburg, siendo entregado a los soviéticos en 1946 quienes le rebautizaron con el nombre del famoso hidrógrafo ruso Almirante Iván Kruzenshtern, primer marino de esa nacionalidad en haber completado -en 1806- una vuelta al mundo. Desde hace dos décadas se ha venido haciendo presente en grandes competencias de vela. Este navío opera actualmente con una tripulación compuesta por aproximadamente 26 oficiales, 50 suboficiales y gentes de mar y 160 cadetes.

3. Esmeralda.

Pabellón: Chile.

Eslora: 113 m.

Manga: 13 m.

Número de palos: 4.

Superficie vélica: 2.870 m².

Motor de propulsión auxiliar: 1.400 HP.

Astillero y año: Echavarrieta y Larrinaga (Cádiz), 1952.

³ Ver, al respecto, el artículo "¡Subir la Gente! Incendio de la Fragata *Lautaro*", de Iván Soulodre Walker, publicado en Revista de Marina Nº 824, enero-febrero de 1995, pp. 106-109.

Bergantín goleta (el trinquete lleva velas cuadras y los tres restantes palos aparejo de cangreja); 3.380 ton. de desplazamiento. Estaba siendo construido bajo el nombre *Don Juan de Austria* cuando fue adquirido por la Armada de Chile, pasando a denominarse *Esmeralda*. Fue botado en 1952 y es gemelo del *Juan Sebastián de Elcano* con el que presenta sólo algunas diferencias. Anteriormente la Armada de Chile tuvo como veleros de instrucción al *General Baquedano* y al *Lautaro* (ex *Priwall*).

Durante viajes de instrucción (generalmente de seis meses) lleva una tripulación total de unos 330 hombres, incluyendo guardiamarinas y grumetes. Su mascarón de proa reproduce la figura de un cóndor, ave símbolo de Chile.

4. *Juan Sebastián de Elcano.*

Pabellón: España.

Eslora: 112,80 m.

Manga: 13,40 m.

Número de palos: 4.

Superficie vélica: 2.467 m².

Motor de propulsión auxiliar: 1.500 HP.

Astillero y año: Echavarrieta y Larrinaga (Cádiz), 1927.

Basado en planos de Camper & Nicholson (Southampton). Por las líneas de su casco es gemelo de la *Esmeralda* de la Armada de Chile, pero el *Elcano* lleva también aparejo de cangreja anexo al trinquete, lo que no sucede con aquella. Reemplazó como buque escuela a la corbeta *Nautilus* que sirvió a la Armada española entre 1886 y 1925. Normalmente opera con 405 tripulantes, incluyendo personal en entrenamiento.

5. *Nippon Maru.*

Pabellón: Japón.

Eslora: 110 m.

Manga: 14 m.

Número de palos: 4.

Superficie vélica: 2.397 m².

Motor de propulsión auxiliar: 2 x 600 HP.

Astillero y año: Kawasaki (Kobe), 1930.

Barca (reacondicionada en 1952); embarca unos 120 estudiantes egresados de instituciones de la Marina Mercante, los que deben pasar dos períodos de instrucción de seis meses, primero en un velero y a continuación en una motonave. El *Nippon Maru* y su gemelo el *Kaiwo Maru* substituyeron al velero de cuatro palos *Tasei Maru*, construido en 1904.

6. *Kaiwo Maru.*

Pabellón: Japón.

Eslora: 110 m.

Manga: 14 m.

Número de palos: 4.

Superficie vélica: 2.397 m².

Motor de propulsión auxiliar: 2 x 600 HP.

Astillero y año: Kawasaki (Kobe), 1930.

Barca (gemela del *Nippon Maru*). Durante la II Guerra Mundial sirvió, al igual que aquel, para transporte de tropas y carga general, retornando a su función de buque escuela en 1955.

7. Mir.

Pabellón: Rusia.

Eslora: 110 m.

Manga: 14 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 2.771 m².

Astillero y año: Polonia, 1987.

Su nombre significa "Paz". Fue encargado por el Ministerio de Comercio de la ex Unión Soviética con la finalidad de dar adiestramiento a cadetes de diversas academias marítimas de ese país, pudiendo albergar un total de 144, más 45 tripulantes en servicio permanente.

8. Sea Cloud.

Nombres previos: *Patria*; *Atarna*.

Pabellón: Cayman.

Eslora: 109,50 m.

Manga: 15 m.

Número de palos: 4.

Superficie vélica: 3.160 m².

Motor de propulsión auxiliar: 2 x 3.000 HP.

Astillero y año: Kiel, 1931.

Velero diseñado como yate de lujo para la millonaria norteamericana Marjorie Merriweather Post y su esposo Edward F. Hutton. Poco después de la II Guerra Mundial fue adquirido por el General dominicano Rafael L. Trujillo. Años más tarde sirvió como "universidad flotante" bajo el nombre de *Atarna*.

Desde 1978 el *Sea Cloud* ha vuelto a su denominación original y a su primitiva función, siendo considerado como el yate a vela más lujoso del mundo, con 41 cabinas, operando especialmente en el Caribe y el Mediterráneo.

9. Dar Młodzieży.

Pabellón: Polonia.

Eslora: 109 m.

Manga: 14 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 3.015 m².

Astillero y año: Gdansk (Polonia), 1981.

Su nombre significa "Regalo de la juventud". Propiedad de la Escuela Marítima Gdynia; navega con 42 tripulantes y puede recibir 150 cadetes.

10. *Khersones.*

Pabellón: Ucrania.

Eslora: 109 m.

Manga: 14 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 2.775 m².

Astillero y año: Gdansk (Polonia), 1989.

Nave gemela del *Mir*. Tripulación permanente de 55 hombres, embarcando unos 145 cadetes.

11. *Libertad.*

Pabellón: Argentina.

Eslora: 105 m.

Manga: 14 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 2.652 m².

Motor de propulsión auxiliar: 2 x 1.200 HP.

Astillero y año: Astilleros y Fábricas Navales del Estado (Río Santiago, Buenos Aires), 1956.

Fragata construida para la Armada de ese país, efectuando su crucero inaugural en 1963. Sus 3 palos llevan aparejo completo de velas cuadras y 5 foques, siendo por consiguiente una fragata típica. Entre sus mejores récords en distancia recorrida se encuentra un viaje de 2.058 millas efectuado en 1966 entre Canadá y el Mar de Irlanda en ocho días y medio, lo que representa una velocidad promedio de algo más de 242 millas diarias. Como buque escuela substituyó a la corbeta *Presidente Sarmiento* (1897). Durante los cruceros de instrucción transporta unos 120 egresados de la Academia Naval.

12. *Amerigo Vespucci.*

Pabellón: Italia.

Eslora: 101,50 m.

Manga: 15,50 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 2.580 m².

Motor de propulsión auxiliar: 2 x 1.000 HP.

Astillero y año: Castellammare di Stabia (Italia), 1931.

Fragata diseñada según proyecto del Teniente Coronel de Ingeniería Naval Francesco Rotundi. Buque escuela de la Academia Naval de Livorno teniendo como puerto permanente la base naval de La Spezia. Para su diseño y color se tuvieron en cuenta las características de las fragatas del siglo XVIII con compleja ornamentación particularmente en la proa y la popa, casco negro y fajas blancas a lo largo de dos niveles de portas. Sus vastos tres puentes sobre la línea de flotación pueden albergar 450 personas, incluyendo 200 cadetes.

La fragata *Amerigo Vespucci* tuvo una nave gemela denominada *Cristoforo Colombo* (1928) y debió ser entregada a la Unión Soviética luego de la II Guerra Mundial pasando a llamarse *Dunay* (Danubio). Sirvió de buque escuela al Instituto Náutico de Odesa, siendo desguazada en 1963.

13. Statsraad Lehmkuhl.

Nombre previo: *Grossherzog Friedrich August*.

Pabellón: Noruega.

Eslora: 98 m.

Manga: 12,60 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 2.200 m².

Motor de propulsión auxiliar: 450 HP.

Astillero y año: J.C. Tecklenborg (Geestemunde), 1914.

Originalmente alemán, este velero pertenecía a la "Deutsche Schulschiff Verein" que daba entrenamiento a futuras tripulaciones de grandes veleros. En esa época la institución poseía también el *Prinzess Eitel Friedrich* (actualmente *Dar Pomorza* de Polonia) y el *Grossherzogin Elisabeth*. Después de la I Guerra Mundial pasó, en 1923, a ser propiedad de una escuela marítima de Bergen, Noruega.

14. Rickmer Rickmers.

Nombres previos: *Sagres (I)*, *Santo André*.

Pabellón: Alemania.

Eslora: 97 m.

Manga: 12,20 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 3.500 m².

Motor de propulsión auxiliar: 2 x 350 HP.

Astillero y año: Bremerhaven (Alemania), 1896.

A comienzos de siglo efectuó viajes a Chile en busca de salitre. En 1930 recibió dos motores diesel Krupp de 350 HP. Pasó, posteriormente a propiedad de la Armada de Portugal bajo el nombre de *Sagres*, sirviendo como buque escuela y pasando desde 1962 a servir como pontón bajo el nombre de *Santo André*. Volvió a ser adquirido por Alemania en 1983, retomando su denominación original. Es actualmente propiedad de una asociación de Hamburgo ("Windjammer für Hamburg") que lo ha restaurado y lo conserva como testimonio de la gran época de la vela en los muelles de St. Pauli, barrio portuario bien conocido por los marinos de todo el mundo.

15. Dar Pomorza.

Nombres previos: *Prinzess Eitel Friedrich*; *Colbert*.

Pabellón: Polonia.

Eslora: 91 m.

Manga: 12,50 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 2.100 m².

Motor de propulsión auxiliar: 430 HP.

Astillero y año: Blohm & Voss (Hamburgo), 1909.

Velero (fragata) construido como buque escuela de la "Deutsche Schulschiff Verein". Luego de la I Guerra Mundial fue recibido por Francia como indemnización. Pasó en seguida a ser propiedad del Barón de Forrest, de Nantes, que proyectaba destinarlo a yate de crucero, sin

lograrlo por el alto costo de las transformaciones que esto involucraba. En 1929 fue adquirido por Polonia, pero durante la II Guerra Mundial permaneció estacionado en Suecia. Actualmente cumple la función de buque escuela de la Academia de la Marina Mercante de Gdynia, embarcando unos 150 estudiantes. Su tripulación permanente es de 39 personas.

Entre los viajes notables efectuados por este velero se encuentra una vuelta al mundo (vía Canal de Panamá) realizada entre 1934-1935 y un paso por el cabo de Hornos (1937), el primero efectuado por un velero polaco.

16. *Sagres II*.

Nombres previos: *Albert Leo Schlageter*; *Guanabara*.

Pabellón: Portugal.

Eslora: 91 m.

Manga: 12 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.935 m².

Motor de propulsión auxiliar: 750 HP.

Astillero y año: Blohm & Voss (Hamburgo), 1937.

Velero (barca) construido en el mencionado astillero de Hamburgo al igual que otros de los que sobreviven el *Mircea* (Bulgaria), el *Tovarich* (Rusia) y el *Eagle* (EE.UU.). Desde el año de su botadura sirvió de buque escuela de la Marina alemana, pasando a fines de la II Guerra Mundial a ser propiedad de los EE.UU. Desde 1948 a 1961 fue el buque escuela *Guanabara* de la Armada de Brasil.

Actual navío escuela de la Marina portuguesa, lleva normalmente una tripulación de alrededor 230 hombres incluyendo estudiantes de las escuelas marítimas del país. Reemplaza desde 1961 al primer *Sagres* (ex *Rickmer Rickmers*, 1896) también alemán y que en 1982 retomó su primer nombre y volvió a su país de origen para ser restaurado y conservado en Hamburgo.

Las velas del *Sagres II* están decoradas con cruces rojas lusitanas y su figura de proa representa al príncipe Enrique el Navegante, fundador, en el siglo XV, de la institución de estudios náuticos más antigua de Europa occidental, la que estuvo situada justamente en Sagres, sobre el cabo San Vicente.

17. *Cuahtémoc*.

Pabellón: México.

Eslora: 90,50 m.

Manga: 12 m.

Número de palos: 3.

Astillero y año: Celaya (Bilbao), 1982.

Este velero con aparejo de barca es el buque escuela de la Armada de México, teniendo como puerto permanente a Veracruz. Lleva el nombre de un emperador azteca.

18. Eagle.

Nombre previo: *Horst Wessel*.

Pabellón: EE.UU.

Eslora: 90 m.

Manga: 12 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.983 m².

Motor de propulsión auxiliar: 750 HP.

Astillero y año: Blohm & Voss (Hamburgo), 1936.

Barca alemana que pasó a propiedad de los EE.UU. como indemnización de guerra. Buque escuela de la "Coast Guard Academy", del Servicio de Guardacostas de los EE.UU. (New London); transporta normalmente un total de 245 personas. Prácticamente gemelo del *Gorch Fock II* y del *Sagres II*. Es fácilmente reconocible por llevar pintado en las amuras el tricolor en diagonal, característico de los buques del servicio al que pertenece.

19. Gorch Fock II.

Pabellón: Alemania.

Eslora: 89,30 m.

Manga: 12 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 2.037 m².

Motor de propulsión auxiliar: 800 HP.

Astillero y año: Blohm & Voss (Hamburgo), 1958.

Buque escuela de la Marina de guerra alemana. Nave hermana del *Eagle* y del *Sagres II*. Embarca 200 alumnos y posee una dotación permanente de 70 hombres.

Su denominación constituye un homenaje al marino y escritor Hans Kinau (1880-1916), quien publicaba bajo el seudónimo de Gorch Fock. Un primer *Gorch Fock* fue construido por los mismos astilleros en 1933 (véase *Tovarishch*).

20. Simón Bolívar.

Pabellón: Venezuela.

Eslora: 82,30 m.

Manga: 10,60 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.650 m².

Motor de propulsión auxiliar: 750 HP.

Astillero y año: Celaya (Bilbao), 1979.

Buque escuela de la Armada de Venezuela portando el nombre del Libertador, quien está representado en el mascarón de proa, obra del escultor venezolano Manuel Felipe Rincón. Embarca un contingente de 180 hombres, incluyendo unos 100 cadetes. El mismo astillero que lo construyó ha producido los buques escuela *Gloria* (Colombia), *Guayas* (Ecuador) y *Cuauhtémoc* (México).

21. *Mircea II.*

Pabellón: Rumania.

Eslora: 82 m.

Manga: 12,50 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.750 m².

Motor de propulsión auxiliar: 1.100 HP.

Astillero y año: Blohm & Voss (Hamburgo), 1938.

Velero (velas cuadras en el mayor y trinquete y cangreja en el mesana), de diseño semejante al *Tovarishch* y al *Eagle*. Su nombre recuerda a un rey de Rumania (representado en el mascarón de proa) que vivió entre los siglos XIII y XIV y que se preocupó por el desarrollo del comercio marítimo. El primer velero rumano de este nombre fue construido en 1882.

Actualmente es el buque escuela del Instituto Náutico de Constanza, embarcando durante los cruceros de instrucción 120 alumnos y 90 miembros de tripulación permanente.

22. *Tovarishch.*

Nombre previo: *Gorch Fock (I)*.

Pabellón: Ucrania.

Eslora: 82 m.

Manga: 12 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.860 m².

Motor de propulsión auxiliar: 550 HP.

Astillero y año: Blohm & Voss (Hamburgo), 1932-1933.

Originalmente fue buque escuela de la Marina alemana. Más tarde sirvió de modelo para el diseño y construcción de diversos veleros: *Mircea*, *Eagle*, *Sagres II* y *Gorch Fock II*. Se hundió en mayo de 1945 en el mar Báltico, pero a escasa profundidad por lo que fue reflotado por los soviéticos en 1947 y reparado, recibiendo en 1951 su actual nombre.

Lleva 46 tripulantes permanentes y aproximadamente 130 cadetes del Instituto Náutico de Kherson, en el mar Negro. Para entrenar los cadetes en maniobras con diferentes tipos de anclas, lleva a babor de tipo almirantazgo y a estribor sin cepo.

23. *Guayas.*

Pabellón: Ecuador.

Eslora: 77 m.

Manga: 10,50 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.555 m².

Motor de propulsión auxiliar: 700 HP.

Astillero y año: Celaya (Bilbao), 1976.

Barca construida para la Armada de Ecuador, siendo semejante al *Gloria* de Colombia. Su viaje inaugural tuvo lugar en 1978, efectuando la circunnavegación de Sudamérica. Tiene acomodaciones para 180 personas.

24. Danmark.

Pabellón: Dinamarca.

Eslora: 77 m.

Manga: 10 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.636 m².

Motor de propulsión auxiliar: 480 HP.

Astillero y año: Nakskov Skibs (Dinamarca), 1933.

Velero con aparejo de fragata según diseño de A. Larsen. Se encontraba en Jacksonville, Florida, cuando Dinamarca fue invadida durante la II Guerra Mundial, pasando a ser empleado como buque de instrucción del Servicio de Guardacostas de los EE.UU. Retornó a Dinamarca en 1945, donde fue modernizado en 1959. Embarca 80 cadetes en entrenamiento por períodos de seis meses, dependiendo de la Dirección de Educación Marítima ("Direktoratet for Sfersuddannelsen").

25. Gloria.

Pabellón: Colombia.

Eslora: 76 m.

Manga: 10,60 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.400 m².

Motor de propulsión auxiliar: 500 HP.

Astillero y año: Celaya (Bilbao), 1968.

Barca construida como buque escuela para la Armada de Colombia. Su tripulación está compuesta por 60 hombres (incluyendo 15 oficiales) y durante viajes de instrucción transporta unos 90 estudiantes de las escuelas marítimas del país.

26. Christian Radich.

Pabellón: Noruega.

Eslora: 73 m.

Manga: 10,10 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.234 m².

Motor de propulsión auxiliar: 650 HP.

Astillero y año: Framnaes Mek Verksted (Sandefjord), 1937.

Velero (aparejo de fragata) construido en Noruega según diseño del Capitán C. Blom. Está destinado al entrenamiento de personal mercante. A fines de la II Guerra Mundial se encontraba prácticamente semihundido en el puerto alemán de Flensburg, a donde había sido llevado en 1940. Fue recuperado por Noruega en 1947 y reacondicionado.

Lleva el nombre del inspirador de la idea de dotar a la marina civil de ese país con un velero escuela. Normalmente embarca unos 90 alumnos, contando con una reducida dotación permanente que incluye 6 oficiales; durante los últimos años la presencia femenina se ha visto incrementada, alcanzando hasta cerca del cuarenta por ciento de la tripulación.

27. *Palinuro*.

Nombres previos: *Commandant Louis Richard*; *Jean Marc Aline*.

Pabellón: Italia.

Eslora: 69 m.

Manga: 10 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 900 m².

Motor de propulsión auxiliar: 375 HP.

Astillero y año: Dubigeon (Nantes), 1933.

Bergantín goleta (1.341 tons. de desplazamiento) construido en el mencionado astillero francés y que fuera utilizado inicialmente como pesquero de altura destinado a faenar en Terranova. Fue adquirido por la Armada de Italia en 1950, siendo restaurado y modificado en los astilleros de Castellammare di Stabia para adecuarlo a su actual función de buque de adiestramiento, al igual que el *Amerigo Vespucci*.

Lleva una tripulación de 30 hombres, incluyendo 5 oficiales, pudiendo embarcar de 50 a 60 alumnos.

28. *Sorlandet*.

Pabellón: Noruega.

Eslora: 65,80 m.

Manga: 9,60 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 912 m².

Motor de propulsión auxiliar: 564 HP.

Astillero y año: Hoivolds Mek. Verksted (Kristiansand), 1927.

Fundamentalmente ha sido siempre un buque escuela (aparejo de fragata) con excepción del período de la Guerra Mundial en que, durante la ocupación de ese país, fue utilizado como prisión flotante. Al finalizar el conflicto se encontraba hundido, pero fue reflotado en 1948 recuperando su función original, especialmente para entrenamiento de personal mercante.

En 1977 fue obsequiado a la ciudad de Kristiansand y modernizado. El Alcalde de esa ciudad es el presidente de una fundación que, junto con el Gobierno nacional, se preocupa del mantenimiento y explotación de esta histórica nave.

29. *Creole*.

Pabellón: Gran Bretaña.

Eslora: 65,20 m.

Manga: 9 m.

Número de palos: 3.

Astillero y año: Camper & Nicholson (Gosport), 1927.

Diseñado por la mencionada firma británica por encargo del yatista norteamericano Alexander S. Cochran. Este gran yate, con aparejo de cangreja, pertenece actualmente al conocido industrial italiano de la confección Gucci. Suele ser incluido en festivales náuticos; su puerto de amarre se encuentra en Jersey, una de las islas británicas del canal de la Mancha.

30. Alexander von Humboldt.

Nombre previo: *Kiel*.
Pabellón: Alemania.
Eslora: 63 m.
Manga: 8 m.
Número de palos: 3.
Superficie vélica: 1.010 m².
Astillero y año: Bremerhaven, 1906.

Velero (396 ton. de registro bruto) que se individualiza por su velamen de color verde esmeralda, operando por cuenta de la "Sail Training Association" de Alemania, en Bremerhaven. Su casco perteneció al buque faro *Kiel*, habiendo sido refaccionado y acondicionado como buque escuela entre 1986 y 1988.

31. Capitán Miranda.

Pabellón: Uruguay.
Eslora: 62,50 m.
Manga: 8,20 m.
Número de palos: 3.
Astillero y año: Cádiz, 1930.

Buque escuela uruguayo. Inicialmente fue una goleta española destinada al cabotaje, siendo adquirida por la Armada de Uruguay y destinada a trabajos hidrográficos hasta 1978, año en que fue adaptada a su actual función. Lleva una dotación de unos 82 hombres, incluyendo 30 en entrenamiento.

32. Swan fan Makkum.

Pabellón: Holanda.
Eslora: 61 m.
Manga: 9,20 m.
Número de palos: 2.
Superficie vélica: 1.300 m².
Motor de propulsión auxiliar: 468 HP.
Astillero y año: Gdansk (Polonia), 1993.

Propiedad de una empresa del puerto de Makkum (Holanda) que lo dedica al turismo marítimo, incluyendo el Caribe. Desplazamiento de 468 ton. Es el velero tradicional de mayor eslora navegando bajo pabellón holandés.

33. Stedemaeght.

Nombre previo *Alf*.
Pabellón: Holanda.
Eslora: 60 m.
Manga: 7 m.
Número de palos: 3.
Superficie vélica: 900 m².
Astillero y año: Oslo, 1926.

Originalmente fue buque ballenero, pasando en 1946 a una empresa danesa que lo adaptó al transporte de carga. En 1993 fue adquirido por sus actuales propietarios, la compañía Hanzestad (Kampen, Holanda) que lo ha restaurado y destinado al turismo marítimo.

34. Eugene Eugenides.

Nombres previos: *Sunbeam II*; *Flying Clipper*.

Pabellón: Grecia.

Eslora: 59,50 m.

Manga: 9,50 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.540 m².

Motor de propulsión auxiliar: 400 HP.

Astillero y año: W. Denny Brothers (Dumbarton, Escocia), 1929.

Goleta construida en la misma localidad escocesa que en 1869 produjo el famoso clipper *Cutty Sark*. El destino que le dio su primer propietario, Lord Walter Runciman, fue el de servir como yate con capacidad de albergar lujosamente 10 pasajeros, llevando una tripulación de 33 hombres que él mismo comandaba, ya que poseía licencia de Capitán. A partir de 1945 fue convertido en velero de instrucción, pasando en 1955 a propiedad de la compañía de navegación "Einar Hansen's Clipper Linia" de Malmö, recibiendo el nombre de *Flying Clipper*.

Fue adquirido en 1965 por el Ministerio de la Marina Mercante de Grecia con apoyo financiero de la firma "Eugene Eugenides", siendo modernizado en 1977. Opera con una tripulación permanente de 27 personas a las que se suman 54 alumnos de ambos sexos provenientes de los 15 institutos náuticos de ese país.

35. Eendracht.

Pabellón: Holanda.

Eslora: 59,40 m.

Manga: 12 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.047 m².

Motor de propulsión auxiliar: 550 HP.

Astillero y año: Damen (Gorinchem, Holanda), 1988-1989.

Diseñado por Willem de Vries Lentsch con asistencia de J. Gerritsma. Velero administrado por la fundación "Het Zeilend Zeeschip" con sede en La Haya y dedicado especialmente al entrenamiento marítimo de jóvenes entre 16 y 25 años de edad. La ceremonia de colocación de la quilla tuvo lugar el 15 de septiembre de 1988, siendo botado y bautizado el 29 de agosto de 1989 por la Reina Beatriz de los Países Bajos. Pasó a reemplazar a un velero de dos palos del mismo nombre que sirvió para igual objetivo durante 15 años. Su nombre es tradicional en el medio marítimo holandés, habiendo sido también un *Eendracht* (Unión) el que descubrió el cabo de Hornos en 1616.

Normalmente cuenta con una tripulación de 13 personas y acoge 40 estudiantes. Su desplazamiento es de 470 ton. Durante el verano navega en el mar del Norte y en invierno se traslada a Las Palmas (islas Canarias).

36. Dewarutji.

Pabellón: Indonesia.

Eslora: 58,30 m.

Manga: 9,50 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.100 m².

Motor de propulsión auxiliar: 600 HP.

Astillero y año: H.C. Stülcken & Sohn (Hamburgo), 1953.

Bergantín adquirido el mismo año de su construcción por la Armada de Indonesia para servir como buque escuela. Su nombre es el de una divinidad marina propia de la mitología de esa región del mundo. Normalmente lleva una dotación de 100 hombres, incluyendo 40 cadetes, operando principalmente en aguas del Indico y el Pacífico.

37. Jadran.

Nombre previo: *Marco Polo*.

Pabellón: Yugoslavia.

Eslora: 58 m.

Manga: 9 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 800 m².

Motor de propulsión auxiliar: 375 HP.

Astillero y año: H.C. Stülcken & Sohn (Hamburgo), 1931.

Bergantín (720 ton. de desplazamiento) producido por el mismo astillero que en 1953 construyó el *Dewarutji* para la Armada de Indonesia. Navega de preferencia en el Adriático. En 1941 fue confiscado por Italia pasando a llamarse *Marco Polo*, pero finalizada la guerra volvió a izar bandera yugoslava y retomó su denominación original.

Embarca 70 alumnos de la Academia Naval de Spalato, contando con una tripulación permanente de 85 hombres.

38. Belem.

Nombre previo: *Fantôme II, Giogio Cini*.

Pabellón: Francia.

Eslora: 58 m.

Manga: 8,80 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 1.200 m².

Motor de propulsión auxiliar: 2 x 300 HP.

Astillero y año: Dubigeon (Nantes), 1896.

Esta centenaria barca estuvo destinada al transporte, especialmente de cacao, entre Brasil y Francia (572 toneladas) por cuenta del armador Denis Crovan. En 1914 fue adquirida por el Duque de Westminster y convertida en yate de crucero con acomodación para 40 pasajeros, dotándola de motor auxiliar y generador de electricidad. En 1921 pasó a propiedad del millonario irlandés A.E. Guinness que la rebautizó como *Fantôme II*, efectuando un viaje de circunnavegación de 18 meses. En 1951 fue comprada por el Conde Vittorio Cini, de Venecia,

que le dio el nombre de *Giorgio Cini* en recuerdo de un hijo fallecido en un accidente. Más tarde (1952-1970) sirvió como velero de entrenamiento en el mar Adriático.

En 1979 este velero fue readquirido por Francia, recuperando su nombre original. Es explotado actualmente con fines educativos y deportivos por la Fundación Belem. Su casco negro lleva la faja blanca que caracterizó a las fragatas y corbetas del siglo pasado.

39. Concordia.

Pabellón: Canadá.

Eslora: 56,40 m.

Manga: 9,10 m.

Número de palos: 3.

Astillero y año: Szczecin (Polonia), 1991.

Propiedad del nuevo Colegio Marítimo West Island de Point Claire, Quebec; embarca aproximadamente 50 a 60 personas. Se distingue por llevar el velamen del trinquete decorado con la hoja de arce roja de la bandera canadiense.

40. Frydryk Chopin.

Pabellón: Polonia.

Eslora: 55,50 m.

Manga: 8,40 m.

Número de palos: 2.

Astillero y año: Polonia, 1991.

41. Europa.

Nombre previo: *Brockes*.

Pabellón: Holanda.

Eslora: 55 m.

Manga: 9,80 m.

Número de palos: 3.

Astillero y año: Hamburgo, 1911.

Barca, que en los años setenta fuera empleada como buque faro. Reacondicionada recientemente, ha pasado en 1995 a incorporarse a la flota velera holandesa, siendo propiedad de una institución privada que invirtió aproximadamente tres millones de dólares en su restauración. Cuenta con una tripulación de 14 personas y puede embarcar hasta 50 pasajeros.

42. Rose.

Pabellón: EE.UU.

Eslora: 54,50 m.

Manga: 9,80 m.

Número de palos: 3.

Astillero y año: Nueva Escocia, 1969.

El historiador norteamericano John Millar, de New Port, quiso reproducir en este velero de 500 ton. de desplazamiento las formas de una fragata británica del mismo nombre botada en 1756 en Yorkshire, la que más tarde jugó un papel en la guerra de emancipación de los EE.UU.

Para ello se basó en planos conservados en el Museo Marítimo de Greenwich. Lleva 42 cañones que son igualmente réplicas basadas en originales de la época.

43. *Georg Stage II.*

Pabellón: Dinamarca.

Eslora: 54,30 m.

Manga: 8,50 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 860 m².

Motor de propulsión auxiliar: 200 HP.

Astillero y año: Frederikshavn's Vaerft & Flydedok (Dinamarca), 1935.

Velero con aparejo de fragata. Reemplazó a otro de iguales características y nombre botado en 1882 y cuyo propietario, el armador Karl Stage, destinó a la instrucción marítima.⁴

El *Georg Stage II* es administrado por la "Georg Stage Minde", institución compuesta por representantes de las marinas militar y civil de ese país. Embarca normalmente 60 alumnos.

44. *Gazela of Philadelphia.*

Nombre previo: *Gazela Primeiro* (Portugal).

Pabellón: EE.UU.

Eslora: 54 m.

Manga: 8,50 m.

Número de palos: 3.

Astillero y año: Cachilhas (Portugal), 1883.

Bergantín más que centenario, uno de los escasos sobrevivientes con casco de madera. Su objetivo original fue la pesca en los Grandes Bancos de Terranova, aunque se dice que anteriormente habría servido también como ballenero. Sólo en 1938 recibió motor auxiliar Diesel. Su actual propietario es una institución privada, "The Philadelphia Ship Preservation Guild".

45. *Lord Nelson.*

Pabellón: Gran Bretaña.

Eslora: 54 m.

Manga: 8,50 m.

Número de palos: 3.

Astillero y año: James W. Cook & Co. (Essex), 1986.

Esta barca de 400 ton. de desplazamiento está especialmente acondicionada para permitir el trabajo y la vida a bordo de personas que, a pesar de sufrir de algún impedimento físico, desean practicar el deporte de la vela y participar de la actividad marítima. Tal es el objetivo primordial de la institución propietaria del buque, el "Jubilee Sailing Trust" fundado en 1978 con

⁴ En 1905 ese velero fue abordado por el vapor británico "*Ancona of Leith*", hundiéndose en tres minutos, accidente que costó la vida de 22 tripulantes. Fue reflatado y adquirido por el navegante y escritor Alan Villiers quien lo rebautizó como *Joseph Conrad*, (actualmente en el museo de Mystic Seaport, Connecticut).

sede en Southampton.

46. *Bluenose II.*

Pabellón: Canadá.

Eslora: 54 m.

Manga: 8,20 m.

Número de palos: 2

Superficie vélica: 1.012 m².

Motor de propulsión auxiliar: 2 x 180 HP.

Astillero y año: Kingston Shipyards Ltd. (Kingston, Ontario), 1963.

Goleta de la provincia de Nova Scotia. Se trata de una réplica de la famosa goleta de pesca homónima construida en 1921, conocida en la historia marítima por su velocidad en la encarnada competencia con los pesqueros norteamericanos que también operaban en aguas de Terranova. Durante 17 años consecutivos obtuvo la copa de velocidad otorgada a buques de esta categoría. Efectúa cruceros de instrucción con un total de 24 hombres a bordo.

47. *Bounty.*

Pabellón: EE.UU.

Eslora: 51,50 m.

Manga: 9,30.

Número de palos: 3.

Astillero y año: EEUU, 1960.

Réplica del famoso velero británico de igual nombre, utilizada en el rodaje del film "El motín del *Bounty*" (1962). Se le emplea en cruceros por el Caribe a partir de Miami. Ha sido incluido en este inventario por tratarse de una nave que suele estar presente en festivales náuticos americanos, en los que destaca especialmente por su histórica silueta.

48. *Oceania.*

Pabellón: Polonia.

Eslora: 50 m.

Manga: 9 m.

Número de palos: 3.

Superficie vélica: 700 m².

Motor de propulsión auxiliar: 310 HP.

Astillero y año: Polonia, 1985.

Velero administrado por la Academia Polaca de Ciencias. Normalmente cuenta con 40 tripulantes (incluyendo aquellos en entrenamiento). Lleva inconfundibles velas y aparejo de moderna tecnología, lo que le da una silueta de diseño poco convencional.

49. *Iskra.*

Pabellón: Polonia.

Eslora: 49 m.

Manga: 7,90 m.

Número de palos: 3.

Astillero y año: Polonia, 1982.

Propiedad de la Academia Naval de Polonia.

50. Kaliakra.

Pabellón: Bulgaria.

Eslora: 49 m.

Manga: 7,90 m.

Número de palos: 3.

Astillero y año: Polonia, 1984.

Velero operando con una tripulación cercana al medio centenar de personas.

BIBLIOGRAFIA

- Briek, J.: Vijftien windjammers op sail. "Waterkampioen" 15, 1990, pp. 52-57.
- Briek, J.: Zestig meter "Zwaan. Waterkampioen" 2, 1994, pp. 40-43.
- Brouwer, N.J.: "International Register of Historic Ships". Naval Institute Press, Annapolis 1985.
- Cucari, A.: "Veleros de todo el mundo". Espasa-Calpe, Madrid 1978.
- Drummond, M. & M. Willoughby.: "Zeilreuzen". Bussum 1976.
- "Eendracht". Damen Shipyards builds new gaff topsail schooner. "Marine Industry" (Vlissingen, The Netherlands) 6(4), pp. 14-15. 1989.
- Leaper, G.: Tall ship comrades. "Classic Boat" 77, Nov. 1994.
- Liberman, C. & P.: "Tall Ships 1986". Wilmington, Delaware 1986.
- Maltha, K.: Een bijzondere belevenis. Een zeereis met de "Statsraad Lehmkuhl". "Het Zeilend Zeeschip" 130, pp. 8-9. 1990.
- Operation Sail: Class A Vessels. In "Operation Sail '92. A Salute to the Age of Discovery", pp. 65-83. New York 1992.
- Ortiz-Troncoso, O.R.: El cabo de Hornos en la historia marítima de Holanda y Chile. "Revista de Marina", julio-agosto 1986, pp. 393-407. - Palkiewicz, J.E.: "Gli ultimi mohicani degli oceani". Mursia Editore, Milano 1981.
- Soulodre Walker, I.: ¡Subir la gente! Incendio de la fragata "Lautaro". Revista de Marina, enero-febrero 1995, pp. 106-109.
- Van der Hammen, R.: Russische driemaster tijdelijke attractie in Rotterdamse haven. "De Uitkijk" 3, p. 3, 1994.
- Vonk, W.: Ex-walvisvaarder "Stedemaeght Nederlands grootste driemaster. "De Uitkijk" 1, p. 3, 1994.
- 's Werelds grootste windjammer voor het eerst naar Nederland. "Nieuwsbrief van de Stichting Sail Training Association, The Netherlands", 6e. jaargang, N°1, p. 7, 's- Gravenhage juli 1990.
- Zuidhoek, A.: "Vlootshouw". Cambium B.V., Laren 1990.