

LA AZAROSA HISTORIA DEL VAPOR *ESCOLANO*

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

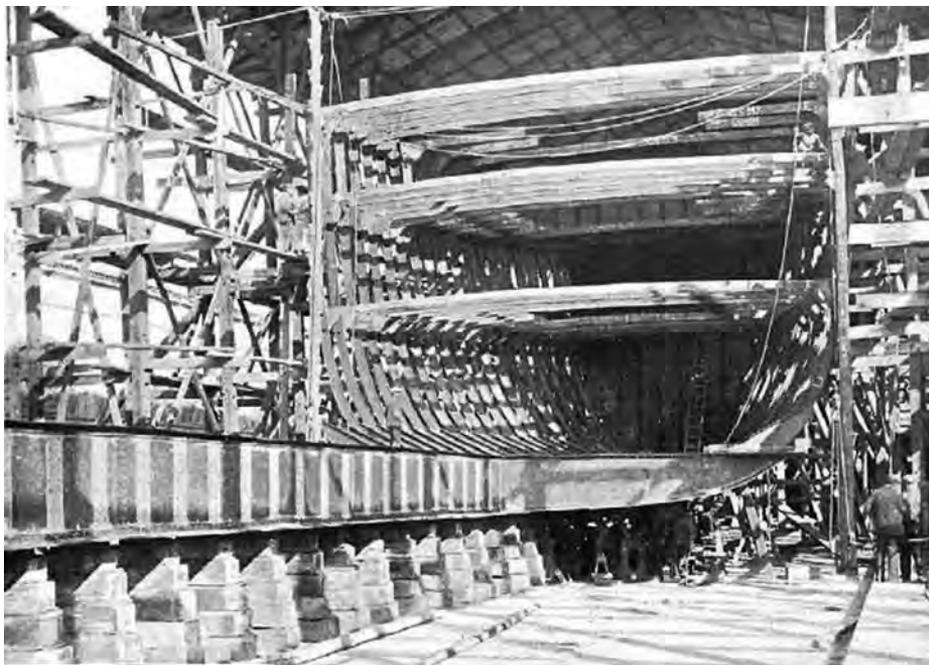
El *Escolano*



A Compañía Valenciana de Vapores Correos de África contrató, el 4 de mayo de 1916, la construcción del *Escolano* a la Sociedad Española de Construcción Naval de Cartagena. Al ser absorbida la citada naviera por la Compañía Trasmediterránea, fue esta la que en el mes de marzo de 1920 recibió el buque. La falta de material, principalmente el acero laminado, motivada por los efectos de la Gran Guerra, hizo que la entrega se demorase más de lo previsto. La quilla de la nueva unidad se puso en grada el 25 de agosto de 1917. Puesta a flote el 13 de septiembre de 1919, verificó las pruebas de propulsión en marzo de 1920. Tanto las máquinas principales como las auxiliares y las calderas se construyeron en los mismos talleres cartagenos. Era un buque de acero de 3.058 t de registro bruto, 97,48 m de eslora total, 13,21 de manga y una potencia de 1.800 HPI, que proporcionaba una velocidad máxima de 14 nudos.

En su viaje inaugural, *La Verdad* de Murcia el domingo 28 de marzo de 1920 despedía al nuevo buque con esta reseña: «Con rumbo a Norte América ha zarpado de nuestro puerto el nuevo y hermoso vapor de la Compañía Trasmediterránea *Escolano* construido en este Arsenal. Desplaza

este magnífico barco 5.500 t y tiene un andar de 14 millas por hora. En las pruebas realizadas ha dado un magnífico resultado, demostrando lo perfecto de su construcción en la que han intervenido hábiles operarios cartagenos dirigidos por los ingenieros don Francisco Benso y don Cristóbal Broebach. A todos, nuestra enhorabuena». En la sala de máquinas del vapor una placa oval



Vapor *Escolano*. Marzo 1918. Sociedad Española de Construcción Naval.

de bronce certificaba su procedencia: «*Escolano*. Hecho en Cartagena. Sociedad Española de Construcción Naval. Número 29. 1920».

El *Escolano* en la campaña de Marruecos

Durante la campaña de Marruecos, el *Escolano*, al igual que otros buques de la Compañía Trasmediterránea, cooperó eficazmente en el traslado de las tropas y material militar entre la Península y las posesiones africanas, siendo requisado por Defensa en numerosas ocasiones. No solamente fueron los contingentes anuales de reclutas los viajeros circunstanciales, sino que otras fuerzas —como las pertenecientes al primer batallón de Sicilia, Regimiento de Cazadores de África, batallón del Regimiento de Asia, grupo de Regulares de Larache número 4, batallón de Cazadores de Reus...— realizaron numerosos viajes, sufriendo las fatigas e incomodidades de este buque que no estaba habilitado para acoger a tantos pasajeros y a sus abultadas impedimentas.

En el desembarco de Alhucemas, el *Escolano*, capitaneado por Pascual Silvestre Albors, quedó integrado en la 6.^a flotilla. Transportaba las fuerzas de Ingenieros, compañía de Intendencia, ambulancias de montaña, sección de higiene, sección de camillas y personal del hospital móvil, además de los periodistas españoles y extranjeros. En total 1.500 hombres, siendo la unidad que transportaba mayor número de hombres, solamente igualado por su compañero de flota, el *Romeu*. Las barcas de desembarco *K* que remolcaba en el momento del ataque en la playa de la Cebadilla eran las núm. 4, 8, 16 y 19.

Consejo de guerra al capitán del *Escolano*

El 27 de mayo de 1926 navegando el *Escolano* desde Barcelona, de donde había salido el día anterior, hacia Cádiz, varó a la altura de cabo Sacratif a causa de la niebla reinante, montando la proa sobre una restinga de piedra, pudiendo salir por sus propios medios, aunque con una vía de agua e importantes averías. Llegó a Cádiz al día siguiente efectuando las reparaciones oportunas, sustituyéndole el vapor *Barcelona*.

El 5 de agosto de 1927 se celebraba en la Capitanía General de San Fernando (Cádiz) un consejo de guerra técnico por la varada del vapor *Escolano*, actuando de defensor Joaquín Fernández Repeto, que pedía la libre absolución del capitán del barco, Pascual Silvestre Albors, único imputado en el siniestro, mientras que el fiscal solicitaba que se le impusiera una multa de 1.000 pesetas. Presidió el consejo el capitán de navío Ramón Sánchez Ferragut; como asesor, el teniente de navío auditor de 2.^a Antonio Serrat; como vocales, los tenientes de navío José García Freire, José García de Lomas, Pascual Cervera, Manuel Bedoya, Francisco Fernández de la Puente, Enrique López y Manuel Cebreiro; como fiscal del departamento, el teniente auditor de 1.^a Rafael González y Alvargonzález, y como secretario de Justicia, el teniente auditor de 3.^a Humberto Girauta Linares.

La única cuestión a dilucidar en el juicio era la actuación del capitán y si la derrota trazada había sido la correcta. Se le acusaba de imprudencia por haber puesto rumbo a punta Calaburras desde el cabo de Gata en lugar de hacerlo directamente a la bocana del estrecho de Gibraltar. El letrado defensor inició su intervención argumentando que había consultado las recomendaciones que sobre la derrota a trazar entre los puntos citados hacían tanto el derrotero oficial español como el de otros países con gran tradición marinera, destacando Francia, Alemania, Inglaterra, Italia y Noruega. Todos, sin excepción, aconsejaban navegar siguiendo la misma derrota trazada por el capitán del *Escolano*, evitando hacerlo a rumbo directo. Alegaba el defensor del capitán que si hubiera puesto en cabo de Gata proa a la embocadura del Estrecho, se hubiera encontrado por la proa a todos los buques que navegaban hacia el Este, motivando situaciones muy peligrosas por la niebla existente. También

había que considerar que a ese rumbo la influyente corriente del Estrecho habría abatido considerablemente al buque. El presidente del tribunal consideró y atendió los argumentos expuestos por el letrado defensor y declaró inocente al capitán. Al no existir tampoco solicitud de indemnización por parte de la compañía armadora, el capitán fue repuesto en el *Escolano* con el mismo cargo.

Requisa y traslado de deportados

La Ley de Defensa de la República, de 21 de octubre de 1931, instituyó la posibilidad de deportar a los que amenazaran la estabilidad del nuevo Gobierno. Al servir habitualmente el *Escolano* la línea Península-Canarias-Guinea, fueron muchas las ocasiones en que se utilizó esta unidad para el traslado de deportados.

El 19 de diciembre de 1931, el gobernador civil de Cádiz manifestaba que había recibido un telegrama del Gobierno ordenando que quedara anulado el embarque para Fernando Poo en el vapor *Escolano* de los deportados, comandante Rosales, abogado Torrejuncillo y presbítero Las Marías, implicados en un supuesto complot monárquico, los cuales quedarían sometidos a vigilancia hasta que el Gobierno resolviera su ulterior destino. El 15 de febrero de 1932



Sevilla 22 de octubre de 1922. Salida de los Regulares en el *Escolano*.
(Foto de Duque en ABC).

el gobernador civil de Barcelona, cumpliendo órdenes de la superioridad, procedió a la requisita del vapor *Escolano* para conducir al lugar de extrañamiento, Guinea española, una nueva expedición de cincuenta deportados por el fracasado movimiento revolucionario en Tarrasa, entre ellos el conocido sindicalista e impresor Martín Barrera. El día 16, desaparecidas las causas que obligaron a retener el buque, zarpó con destino a Bata y escalas, sin deportados y transportando numerosos pasajeros y carga general.

El 25 de marzo de 1933 llegaba el *Escolano* a Cádiz, procedente de Canarias, con deportados de Villa Cisneros; estos eran: Francisco Mintegui Zarauz, Joviniano Gullón y García, Lorenzo Díaz Prieto, Luis Pereyra Darneill, Mauricio López Rivero, Andrés Coll Pérez, canónigo de Málaga, José Gómez Fernández, José Márquez Castillejos, duque de Grimaldi, Joaquín Patiño Mesa, conde de las Quemadas, Justo Sanjurjo Jiménez y Pedro Rodríguez de Toro, conde de los Villares. Desde la capital gaditana continuarían viaje a Madrid. El traslado desde Villa Cisneros a Canarias se hizo en el cañonero *Canalejas*. A pesar de la afluencia de público congregado en el muelle, solo se permitió el acceso al buque a los familiares de los deportados. El señor Gullón manifestó que hasta pasado algún tiempo no haría declaraciones sobre el confinamiento que habían soportado. El canónigo de Málaga, Andrés Coll, dijo que había pedido al Gobierno quedarse en Villa Cisneros hasta el último momento para cumplir sus deberes religiosos, aunque no había recibido contestación; añadió, asimismo, que ignoraba donde fijaría su residencia, ya que el Gobierno le había despojado de todo.

A las 1015 de la mañana del 22 de abril de 1933 atracaba el *Escolano* en el muelle de Cádiz procedente de Las Palmas de Gran Canaria, que traía a bordo a los deportados de Villa Cisneros: Enrique Mellado, José María Méndez Vigo, Jaime Miláns del Bosch, Julio Pérez, Julio Muñoz, Manuel Rodríguez, Joaquín Segmenet, Benito González Unda, Francisco Tuero, Emilio Castro y Luis Lorio.

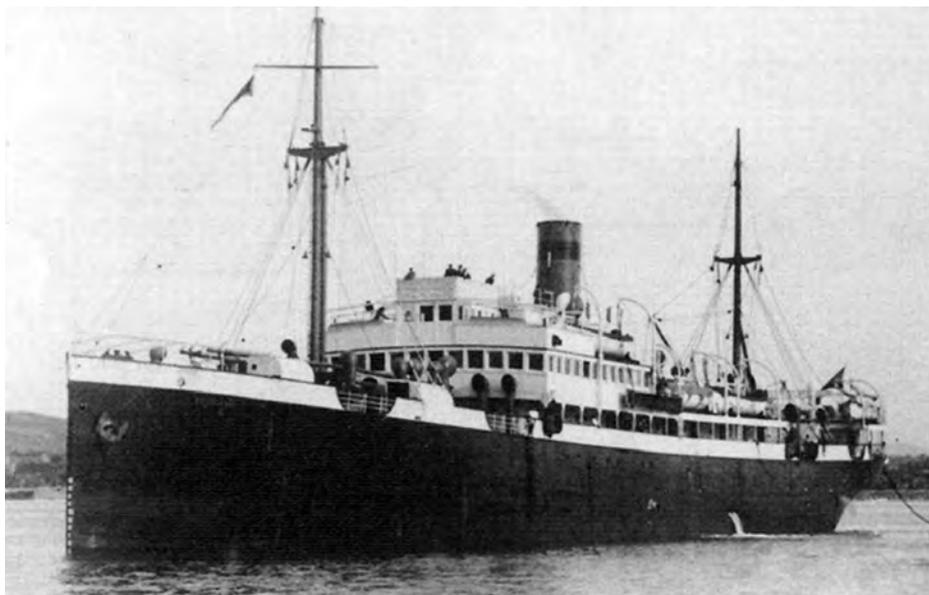
El *Escolano* en la Guerra Civil española

Cuando se inició la Guerra Civil española el *Escolano* quedó adscrito a las fuerzas republicanas por encontrarse en esa zona. En los inicios del conflicto el tráfico naval soviético entre los puertos del mar Negro y los del Levante español fue muy intenso; sin embargo, decreció significativamente desde que el *Komsomol* fue hundido por el *Canarias* el 14 de diciembre de 1936, y los buques soviéticos fueron sustituidos por los de importantes navieras nacionales, siendo el *Escolano* uno de los asignados. Este buque realizó ocho viajes entre Valencia y Barcelona con tropas y material militar, durante los que cambiaba frecuentemente de nombre y de bandera. El 22 de abril de 1937 salió de Odesa para España con 1.200 toneladas de material de guerra, 500

toneladas de sal de amoniaco y otras 500 de material sanitario y comestibles. El 29 de abril del mismo año un hidro *Cant Z*, pilotado por el teniente coronel Franco, avistó cerca de cabo de Palos al vapor *Escolano*, que le disparó con fuego de ametralladora, alcanzando al hidro, aunque este pudo repeler el ataque lanzando varias bombas. El vapor se reintegró a la Escuadra republicana, compuesta por dos cruceros y seis destructores que efectuaron disparos contra el *Cant Z*.

Durante los días 25 a 27 de julio de 1938 realizó un viaje de Cartagena a Barcelona, protegido por la aviación republicana, utilizando una de las derrotas de Nyon. Estas derrotas, en número de trece, estaban perfectamente delimitadas y tenían como finalidad, teóricamente, dar a los buques mercantes seguridad en la navegación y que se sintieran protegidos.

En numerosas ocasiones el *Escolano* estuvo a punto de ser atacado por la escuadra nacional; el 21 de enero de 1939 un hidro *Cant Z* avistó el vapor a tres millas al sur de la bocana del puerto de Barcelona cuando se disponía a entrar en puerto. Al iniciar la maniobra de ataque, dos destructores republicanos del tipo *Sánchez-Barcáiztegui* se aconcharon prácticamente a las amuras del transporte, prolongando la maniobra de protección hasta que el *Escolano* arribó sin novedad a puerto. Al día siguiente, a las 18:00 horas, salió hacia Valencia con el nombre de *Pizarro*. El 25 de enero arribó a Marsella proce-



Escolano. (Fuente: *Historia de la Flota*, Juan C. Díaz Lorenzo).

dente de Port Vendres. Finalizada la Guerra Civil española, el *Escolano* fue devuelto a la Compañía Trasmediterránea. A principios de abril de 1939 era detenido por agentes de la brigada social y puesto a disposición del auditor de Guerra Enrique Rombiou García, capitán de la Marina Mercante, acusado de «haber hecho dos viajes a Marsella en el vapor *Escolano* para transportar material de guerra a los rojos». A finales de diciembre de 1939 el *Escolano*, en viaje comercial, fue interceptado por un submarino francés y obligado a entregar a un pasajero alemán que viajaba a bordo del vapor español.

Actividad comercial del *Escolano*

Inicialmente el vapor realizó la línea Mediterráneo-Nueva York, en la que se permitía el embarque de pasajeros, pero solo de primera clase. Posteriormente también admitiría emigrantes, como en los viajes realizados durante el resto del año 1920 y parte del 1921, en los que embarcaron un buen número de ellos. En enero de 1925 el *Escolano* pasó a dique para instalarle una nueva caldera y mejorar su ventilación, realizando algunas reparaciones y reformas que le permitieron optimizar su velocidad hasta los 14 nudos. Durante ese año estuvo sirviendo la línea Península-Canarias. Entre los años 1927 y 1929 cubrió esa misma línea con escala en Casablanca, salvo algunas requisas por parte del Gobierno para transporte de reclutas. En 1934 realizó numerosos viajes a Guinea.

En la escritura que protocolizaba el contrato suscrito entre el Estado y la Compañía Trasmediterránea para la ejecución de los servicios de comunicaciones marítimas rápidas y regulares del año 1931, el vapor *Escolano* quedaba adscrito a esos servicios, figurando la inscripción que transcribimos relativa al citado vapor: «Vapor nombrado *Escolano*, de tres mil cincuenta y siete toneladas noventa y seis centésimas, construido en los talleres de la Sociedad Española de Construcción Naval de Cartagena, durante los años mil novecientos dieciséis a mil novecientos veinte, de mil ochocientos caballos de fuerza, clasificado en el Bureau Veritas. Figura inscrito a nombre de la Compañía Trasmediterránea, en la hoja número quinientos cincuenta y cinco, obrante al folio sesenta y dos del tomo cuarto de buques, inscripción primera, por haberlo construido a sus expensas dicha Compañía, según escritura de entrega del buque hecha a la entidad constructora, otorgada ante el notario de Cartagena, D. Saturnino Echeleque, el quince de marzo de mil novecientos veinte. De un certificado expedido por el Registro Mercantil de la provincia de Valencia, el veinte de diciembre de mil novecientos treinta, resulta que el mencionado vapor está libre de cargas, asegurando la representación de la Compañía Trasmediterránea que con posterioridad no se ha impuesto sobre el mismo ninguna carga ni gravamen. Estaba valorado en esa fecha en dos millones ochocientos ocho mil ciento veintitrés pesetas setenta y seis céntimos».

El 24 de febrero de 1932 llegaba el *Escolano* a Santa Cruz de Tenerife con 236 inmigrantes de Cuba, que habían tomado de trasbordo en Cádiz del *Marqués de Comillas*. Fueron recibidos en el muelle por las autoridades, el cabildo, el Ayuntamiento y la Cruz Roja, que les repartieron viandas y ropas. De los repatriados, 79 correspondían a Tenerife y los restantes eran de las islas de La Gomera, La Palma y El Hierro. A la llegada confirmaron la triste situación en que se encontraban varios centenares de isleños en la Gran Antilla a consecuencia de la aguda crisis de trabajo que había en Cuba.

El 21 de abril de 1934 llegaba a Cádiz a bordo del *Escolano* el cadáver del suboficial de Aviación Julio Labarga, que había muerto en el accidente ocurrido a raíz de la ocupación de Ifni, que costó la vida a su compañero el teniente Botija. El 23 de octubre salió de Santander para Gijón transportando 15 millones de pesetas con destino a la sucursal del Banco de España en Oviedo, embarrancando en las proximidades del puerto de procedencia. Numerosos policías y empleados del banco escoltaban la expedición. Inmediatamente después de producirse el accidente salieron remolcadores en su auxilio para tratar de ponerlo a flote. Ya en otras ocasiones se habían transportado remesas semejantes, tanto entre puertos de la Península como de esta a los archipiélagos, pero nunca de tanta entidad. El 13 de noviembre de 1934 arribó al puerto de Santander convertido en buque-hospital con sesenta y tres heridos embarcados en Gijón. Habían sido evacuados de Oviedo a consecuencia de los disturbios en Asturias.

A principios de octubre de 1939, el *Escolano*, en viaje hacia Guinea, se vería obligado a arribar a Freetown, Sierra Leona, por una avería en sus máquinas. Esta era la primera versión que ofrecía la casa armadora; sin embargo, poco después se concretaba el motivo real de la arribada. Parece ser que el día 8 de madrugada, cuando el *Escolano* se encontraba a unas 120 millas de Freetown, un buque que navegaba con las luces apagadas le abordó, a pesar de la maniobra que el vapor español hizo para evitarlo. Se le identificó como el *Hardwicke Grange*, matrícula de Londres. Al amanecer, tras comprobar la avería, se hizo una reparación de emergencia que le permitió navegar hasta Freetown y desde allí, una vez satisfechas las condiciones de navegabilidad del vapor, continuar hasta Santa Isabel de Fernando Poo.

El 24 de noviembre de 1949 Londres informaba que el *Escolano* se encontraba en serias dificultades, según el buque británico de salvamento *Twynford*. La posición señalada era 42° 25' N y 009° 20' W. El remolcador *Humber*, holandés de 519 toneladas, había zarpado en su auxilio.

El 9 de julio de 1952 se recibía en la delegación oficial de la Compañía Trasmediterránea de Santa Cruz de Tenerife la noticia de que el vapor *Escolano*, que había salido de Bilbao con destino al archipiélago canario, con numerosos pasajeros y carga general, había perdido el timón cuando se encontraba a la altura de cabo Cantín, en la costa occidental marroquí, a trescientas millas de la isla de Tenerife, quedando a la deriva. El buque había hecho escala en el

puerto de Cádiz. Tras comunicar el capitán por radiotelegrafía la entidad del accidente, rápidamente salió el *Ciudad de Alcira*, que le dio remolque en primera instancia, siendo sustituido por el *Viera y Clavijo*, que había salido de Las Palmas bien pertrechado de cables, provisiones, etc. La operación de dar el remolque resultó muy penosa al romperse varias veces el cable debido a las adversas condiciones meteorológicas, aunque finalmente el buque llegó felizmente a Las Palmas de Gran Canaria. Estaba previsto que las reparaciones se llevaran a cabo en ese puerto; se procedería a construir un nuevo timón y se montaría, aunque con gran dificultad debido a la imposibilidad de situar el buque en seco. La situación creada por este accidente reavivó en la capital grancanaria, punto estratégico en las rutas del Atlántico, el debate sobre la necesidad de disponer de un dique seco para atender estas necesidades. El *Aragón* sustituiría al buque averiado en la línea del Norte.

Ya próxima su jubilación, en diciembre de 1960, Luis Moure Mariño, notario, profesor y escritor, desde las páginas del *ABC* se adentraba en las entrañas del *Escolano* y abogaba por su retirada: «El *Escolano* es un barco de verdad, de buenos remaches, de buenas maderas, hecho a conciencia, como se hacían las cosas allá por el 1920. ¡Aquellas severas sillas de caoba del comedor, aquellos abundosos pasamanos, aquel puente de mando! ¡Pero los años no pasan en balde! ¡Ya está bien! ¡Cuarenta años sumando millas son muchos años y muchas millas! Hasta hay quien dice que cuando cargan al *Escolano* le crujen los costillares, léase cuadernas...».

Por una orden de 4 de diciembre de 1962 el *Escolano* causó baja en el inventario de la Compañía Trasmediterránea. Entre junio y diciembre de 1963 se publicaron en diversos periódicos de Madrid y Barcelona anuncios de la subasta voluntaria del buque, atracado en el puerto de Bilbao, en donde se podría visitar y consultar el pliego de condiciones e informes de la subasta. En enero de 1964 fue trasladado de Bilbao a Gijón por el remolcador portugués *Cintra* para ser desguazado.



BIBLIOGRAFÍA

- CARRASCO GARCÍA, Antonio; DE MESA GUTIÉRREZ, José Luis; DOMÍNGUEZ LLOSA, Santiago Luis: *Imágenes del desembarco de Alhucemas 1925*. Almena Ediciones. Madrid. 2000.
- DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Historia de la Flota*. Compañía Trasmediterránea. Madrid 1998.
- FONT BETANZOS, Francisco: *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea: evolución económica y comercial en el siglo xx*. Tesis Doctoral. Cádiz 2008.
- GÓMEZ SANTOS, Marino: *Todo Avante*. Compañía Trasmediterránea. Madrid. 1991.
- MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Madrid 1998.
- MORALES PADRÓN, Francisco: *XVI coloquio de historia canario-americana*. Las Palmas de Gran Canaria, 2004.
- La Verdad* de Murcia.
- Diario de las Palmas*.
- ABC*.
- Diario de Tarragona*.
- El Progreso*.
- El Heraldo Militar*.
- La Gaceta de Tenerife*.
- La Prensa*.
- La Vanguardia*.
- Vida Marítima*.
- Fondos Biblioteca de Andalucía.
- Fondos Biblioteca Nacional de España.
- Archivo REVISTA GENERAL DE MARINA.
- Archivo Compañía Trasmediterránea.
- Lloyd's Register of Shipping.