

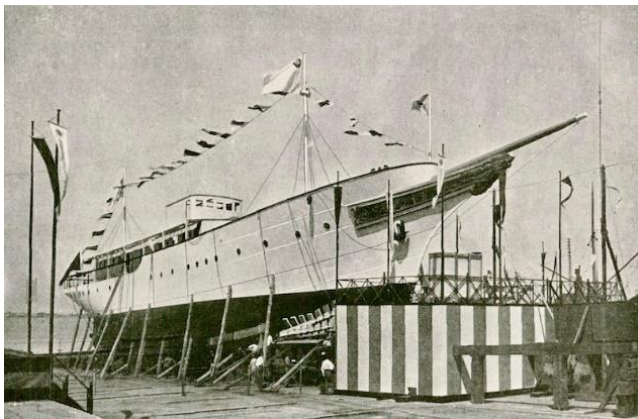


El origen del buque planero uruguayo "Capitán Miranda"

Desde la República Oriental del Uruguay llegó en 1929 el primer contrato de exportación de la Sociedad Española de Construcción Naval, que fue asignado al astillero de Matagorda (Cádiz), construcción número 64 de la citada factoría, fruto de un concurso internacional convocado por la Armada de aquel país, al que se presentaron nueve propuestas, firmándose el contrato el 15 de enero de 1930.

Se trataba de un buque planero destinado al Servicio Hidrográfico de Uruguay con una limitación de calado, considerando las costas y los ríos donde habría de realizar su trabajo.

La propuesta de la Sociedad Española de Construcción Naval, finalmente aceptada, correspondía a un buque tipo yacht con proa de violín –un anacronismo reminiscencia del siglo XIX– con la nota +100 A1 de la sociedad de clasificación Lloyd's "para navegar por el Río de la Plata".



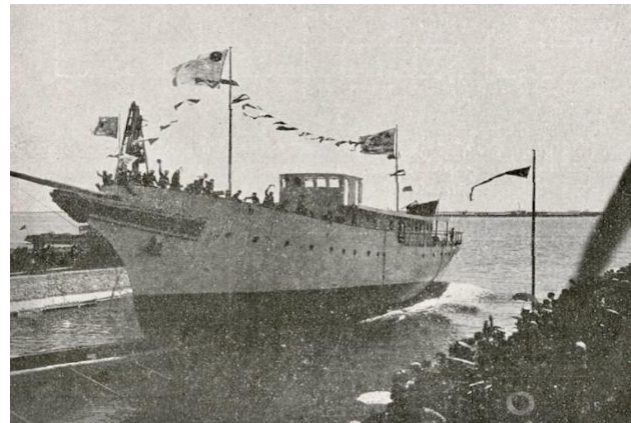
El casco del buque "Capitán Miranda" en la grada del astillero de Matagorda 1930

La construcción del nuevo buque, que recibió el nombre de "Capitán Miranda", en homenaje al Capitán de Navío Francisco Prudencio Miranda (marino, hidrógrafo, historiador, profesor y escritor).



Metopa de la construcción en Matagorda

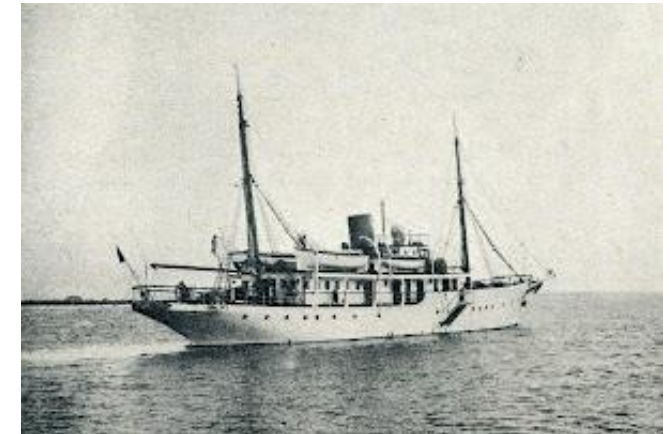
La puesta de la quilla fue el 9 de marzo de 1930 y la ceremonia de botadura fue el 26 de julio del mismo año, siendo su madrina, la señora María Sara Tage, esposa del jefe de la comisión inspectora del buque y futuro primer comandante, capitán de corbeta Julio Lamartée, concurriendo al acto las primeras autoridades de Cádiz y numeroso público.



El buque planero "Capitán Miranda", deslizándose para su botadura (1930)

El 19 de noviembre de 1930 realizó las pruebas de mar y se procedió a su entrega oficial a los representantes de la Armada de la República Oriental del Uruguay.

En la mañana del día 21 del citado mes zarpó del puerto de Cádiz rumbo a Montevideo, al mando del Capitán de Corbeta D. Luis Gil de Sola y Bausa y bandera española con escalas intermedias en los puertos de La Luz (Gran Canaria), Porto Praia (Cabo Verde), Pernambuco y Río de Janeiro (Brasil), arribando a su destino el 16 de diciembre. En febrero de 1931 inició su primera campaña hidrográfica en las costas del este del país, actualizando las cartas náuticas del mar territorial uruguayo.



Una de las primeras fotos del buque en navegación, enero 1931

Características: 516 toneladas de desplazamiento normal, 54,58 m. de eslora total –45 m. de eslora entre perpendiculares–, 8 m. de manga, 5,10 m. de puntal de construcción, 2,40 m. de altura del entrepuente y 3,20 m. de calado.

Estaba propulsado por dos motores diésel alemanes HMG, de 500 caballos cada uno, así como dos palos para el despliegue de velas, que le permitía mantener una velocidad de 10 nudos.

Los alojamientos del buque, fueron dispuestos para alojar con toda clase de comodidades y con arreglo, a

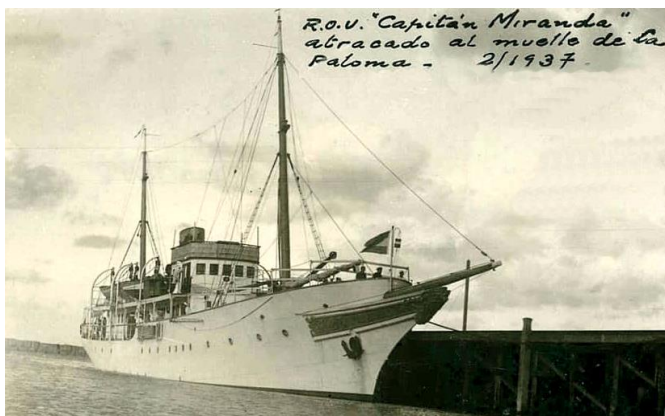
los servicios sanitarios más modernos para un jefe, 10 oficiales, 8 suboficiales y 20 marineros.

El buque está equipado con los aparatos de navegación e hidrografía necesarios para toda clase de trabajos, y va provisto de radiogoniómetro T. S. H., diversos tipos de sondas, teléfonos de altavoz, etc., etc.»

Como buque hidrográfico realizó una destacada labor por espacio de algo más de 40 años en la que, aparte de sus extensos trabajos hidrográficos, destaco en el día 15 de noviembre de 1965, cuando rescata los naufragos del carguero argentino **ESQUEL** que se había hundido en medio de un violento temporal.

En el año 1976 el CAPITAN MIRANDA estaba a punto de ser desguazado, pero el entonces comandante en jefe de la armada uruguaya D. Hugo L. Márquez proyectó su transformación en buque escuela, como goleta de tres palos.

Iniciándose en 1977 los trabajos en el astillero de Montevideo, construyeron nuevos alojamientos, se efectuó su remotorización, se modernizaron sus sistemas y se adecuó para el nuevo cometido.



Participaron en la transformación varias empresas uruguayas, adquiriéndose en el exterior sólo los elementos indispensables, contando para los trabajos con personal especializado de la Armada Nacional y el 20 de octubre de 1978 inició su nueva etapa.

En 1978 el renacido Capitán Miranda entró de nuevo en servicio activo con la Marina del Uruguay, empezando a destacar en su nueva función de buque escuela, por su alta velocidad y prestaciones náuticas, si bien ello le suponía un gran esfuerzo y desgaste de materiales, por lo que 16 años después el buque volvería a visitar los astilleros de Cádiz que le vieron nacer en 1930 para someterse a una completa y profunda revisión y modernización, siendo desmontado y rearmado en su casi completa totalidad y de manera minuciosa por la E.N. Bazán (actual Navantia)



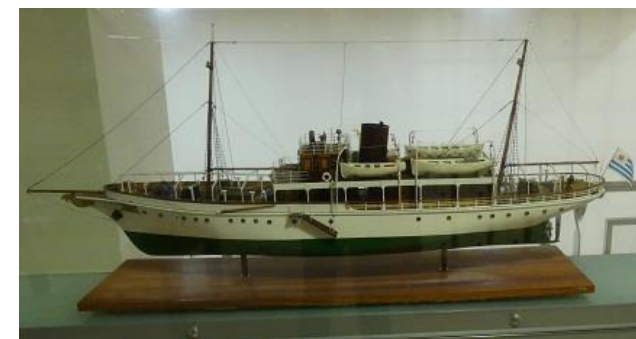
El buque Escuela Capitán Miranda participando en Velas Latinoamericanas 2022

Museo Naval de San Fernando (Cádiz)
(Edificio de la antigua Capitanía General de Marina)
c/ Escaño s/n 11100 San Fernando
Teléfono: 956545248
Página Web:
armada.defensa.gob.es/museonavalsanfernando
Contacto: museonavalsanfernando@fn.mde.es



MUSEO NAVAL DE SAN FERNANDO

PIEZA DESTACADA
MARZO/ABRIL 2026



**MODELO NAVAL DEL BUQUE PLANERO
URUGUAYO "CAPITAN MIRANDA"
Sala 10**