



HISTORIAS DE LA MAR

EL *GALATEA*

Juan José GOMILA MADRID



N buen amigo me decía hace muchos años que los barcos podrían tener alma... yo no llego a tanto. Pero si éste la hubiese tenido, durante su larga vida habría experimentado muchas alegrías y muchas tristezas, y al final, la gran satisfacción de haber alcanzado un digno descanso.

De lo que quiero hablar a continuación es un poco de la historia del que yo creo que es el barco que, habiendo pertenecido a nuestra Armada más años, ha tardado más en pasar por el siempre triste desguace, pues habiendo sido construido en 1896 aún hoy día, y gracias a los ingleses, que afortunadamente en este caso no viven de espaldas al mar, es un museo flotante, aunque tristemente para los que amamos los barcos, lejos de nuestra querida España.

HISTORIAS DE LA MAR

Mucho se ha dicho y contado de este precioso barco, en otros tiempos orgullo de nuestra Armada. Yo voy a hacer un resumen de lo que fue su larguísima vida, pues, como he dicho anteriormente, todavía está a flote.

Mucho se ha publicado sobre la historia de sus comienzos, habiendo diferentes versiones, lo que me ha costado muchas horas de investigación para dar con la que yo creo es la verdadera.

Fue construido en los astilleros Anderson Rodgers de Glasgow, precisamente donde se encuentra hoy en día, por encargo de la naviera Sterling and Co., poniéndosele por nombre *Glenlee*. Se botó en la mañana del día 3 de diciembre de 1896, cuando los escoceses de Glasgow lo arrojaron a las aguas del río Clyde.

Con una estampa de costado espléndida y líneas muy marineras, sus características fundamentales eran:

Aparejo bric-barca	
Eslora total con bauprés	94,57 m
Eslora entre perpendiculares	74,87 m
Manga	11,85 m
Puntal	7,45 m
Calado a proa	5,20 m
Calado a popa	5,82 m
Desplazamiento	2.500 t
Superficie de velas	2.800 m ²
Número de velas	21
Altura del palo mayor	54 m

Inicialmente se empleó como carguero, efectuando viajes de transporte de grano ente las islas británicas y Australia, Nueva Zelanda y diversos puertos del Pacífico. Sus bodegas olían a té, cacao, canela, y especias de la China.

A los dos años, por preferir la naviera la propulsión a vapor fue vendido a otra compañía británica, tomando en el año 1899 el nombre de *Islamount*, continuando con los viajes de transporte de mercancías hasta la llegada de la Primera Guerra Mundial, en que fue requisado por la Marina británica para el servicio de control de buques, donde hizo una labor excelente. Cuando acabó la guerra, el *Islamount* volvió a las rutas de Oceanía.

En noviembre de 1919 hizo su último viaje con pabellón inglés. Hasta entonces había realizado cuatro viajes de circunnavegación, atravesando el cabo de Hornos 16 veces.

Su nuevo propietario fue la naviera genovesa Stella, Società Italiana di Navigazione, imponiéndole el nombre de *Clarastella*.

Los nuevos armadores le pusieron propulsión mecánica, instalándole en la popa dos motores diésel Ansaldo, de 450 CV cada uno, que accionaban dos



Glenlee en sus primeros años en Glasgow.

hélices tripala que le permitían dar una velocidad de ocho nudos. Otras modificaciones fueron la colocación de dos chimeneas, la mejora de alojamientos de la tripulación y la instalación de electricidad. Su pertenencia a la Marina mercante italiana fue muy corta (tres años). En España se estaba buscando un relevo para el *Nautilus*, que era un buque escuela, y aprovechando los créditos de la llamada Ley Miranda se adquirió el *Clarastella* por 650.000 pesetas.

Comienza su andadura española en el año 1922 con el nombre de *Galatea*. Junto a éste se adquirió otro velero con la idea de servir también como buque escuela, se le llamó *Minerva* pero, por no reunir éste las condiciones idóneas, terminó abandonado en Marín.

El *Galatea* causó alta en la Armada el 19 de octubre, siendo presidente del Gobierno don Antonio Maura y ministro de Marina el marqués de la Cortina.

Se le puso el nombre de *Galatea* por la diosa del mismo nombre que llevaba en el mascarón, la más hermosa de las cincuenta nereidas hijas de Nereo, que representaba el mar tranquilo de color azul verdoso y toques blanquecinos. Amada por Polifemo, prefirió al joven pastor de Sicilia Acis. Encontrados los dos amantes en una gruta por Polifemo, lleno de celos arrojó a Acis contra una roca. Atemorizada, Galatea se arrojó al mar, reuniéndose así con sus hermanas.



Pintura del *Islamount*.



Clarastella bajo bandera italiana.

Se le hizo al barco una revisión en el Astillero de Cantieri Navale, saliendo con dotación española del puerto de Palermo el día 10 de diciembre de 1922, siendo convoyado por el transporte *Almirante Lobo*. Debido a un duro temporal del nordeste, que obligó a los dos buques a ponerse a la capa, se perdieron de vista en la madrugada del día 11, y por no hallarse instalada todavía la estación de telegrafía sin hilos a bordo del *Galatea*, no se pudo conocer la situación de este buque, a cuya busca por la costa de Túnez se dedicó el *Almirante Lobo*, hasta que el día 14 fondeó en Cartagena sin novedad.

El barco llegó pintado de negro. En España se le hizo una reforma para adaptarlo a su nuevo cometido de buque escuela en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, donde lo transformaron en buque escuela de guardias marinas, según contrato de 30 de abril de 1923. Se artilló con cuatro cañones de saludo de 57 mm (dos en las amuras y los otros dos en las aletas); las bodegas del buque hubieron de ser transformadas en sollados y camarotes para alojamientos de la dotación. Se le puso un nuevo puente de mando, para darle al buque una mayor estabilidad marinera. Se lastró su quilla con 200 toneladas distribuidas en lingotes de plomo de 50 kilogramos, que se sujetaron a las cuadernas bajas con cemento.

Después de las reformas pasó a tercera situación, al mando del capitán de fragata don Ramón Martínez y del Moral. En 1925 comienzan los viajes del *Galatea*. Por Real Orden de 14 de abril de 1926 se aprueba el reglamento provisional para el ingreso y régimen de las escuelas de aprendices marineros especialistas, donde se establece que el *Galatea*, junto con el *Carlos V* y el *Nautilus*, queden asignados a esa escuela. En 1928 fue relevado por el *Juan Sebastián de Elcano* sustituyendo luego al *Nautilus* como buque escuela de maniobra.

La llegada de la Guerra Civil le sorprende en aguas del banco sahariano, entrando en Santa Cruz de Tenerife. Después de permanecer unos días en el puerto cana-



Galatea después de las reformas, aún pintado de negro, en Ferrol.



Durante la Segunda Guerra Mundial con la bandera española en sus costados.

rio, la dotación decide unirse al Alzamiento, abortándose el crucero de instrucción y volviendo a Ferrol.

No fue fácil el regreso. No tenía el *Galatea* más que cuatro cañones de saludo, por tanto no útiles para cualquier acción, tanto ofensiva como defensiva, teniendo que incorporarse a su base ferrolana sin la menor protección. Se ordenó salir de Cartagena a varios destructores con la consigna de apresarlos o, en su caso, hundirlos; asimismo dos submarinos estarían a la espera en las proximidades de Ferrol para torpedearlos si los destructores no lograran abatirlos. Los submarinos se

apostaron en las islas Sisargas; los demás buques establecieron una vigilancia y exploración en el Atlántico.



Viaje a Brasil, 1958. (Foto: J. J. Gomila Madrid).

Pero el *Galatea* eligió una derrota lo suficientemente alejada de la costa para que no pudieran alcanzarle; lo difícil sería acercarse a Ferrol. Pero quiso Dios que una espesa niebla cubriese las proximidades de la ría ferrolana. En un alarde de técnica marinera, llegó al puerto ferrolano, quedando burlados los submarinos. El pueblo de Ferrol les recibió con volteo de campanas y entusiasmo popular, y se lanzó a la calle toda la población. Desfilaron marciales los marineros de su dotación, pero cuando despejó el tiempo la aviación republicana intentó abatir el buque bombardeándolo desde el cielo. No hubo ningún impacto.

El barco permaneció atracado en Ferrol durante toda la contienda, pasando casi la totalidad de su dotación a cubrir los puestos vacantes del crucero *Baleares*, próximo a entrar en servicio.

Finalizada la Guerra Civil, en el año 1940 reanuda su actividad de buque escuela, realizando dos cruceros de instrucción al año, del 15 de marzo al 15 de julio y del 15 de septiembre al 15 de diciembre.

Hasta el año 1959, en que dio su último viaje, atracó en numerosos puertos: Pernambuco, La Martinica, Nueva York, Savannah, San Juan de Puerto Rico, Hamburgo, Amberes, Punta Delgada, Bremen, Lisboa, Santa Isabel de Guinea Ecuatorial y un largo etcétera.

En el año 1946, el 3 de octubre, en uno de los cruceros de instrucción, mientras iba de las Azores a Santa Cruz de La Palma, sufrió un ciclón con vientos de más 175 km/h que pudo suponer el fin del barco, pero afortunadamente, aunque destrozado, se mantuvo a flote pese a sufrir escoras de 42° y meter varias toneladas de agua en su cámara de motores.

En 1953 cuando salía del puerto de Nueva York fue sorprendido por un huracán con vientos de 200 km/h con todo el aparejo dado que a punto estuvo de volcarlo y hundirlo.

En sus cubiertas se han formado todos los especialistas en maniobra hasta llegar a contra maestres. En boca de los que han pasado por todas estas etapas, no todo ha sido de color de rosa; eran años muy difíciles, se pasaron muchas penalidades, mucho frío, poca comida, maniobras muy difíciles con temporales



Temporal. (Foto: J. J. Gomila Madrid).



Fiesta del paso del Ecuador.
(Foto: J. J. Gomila Madrid).

del barco dependía de sus velas, y que tanto plegarlas como desplegarlas lo hacía la marinería a mano y no siempre con buenas condiciones meteorológicas.

Cuando un barco pasa la línea imaginaria de Ecuador es tradición organizar una fiesta. En el *Galatea* no iba a ser menos: se organizaban fiestas que duraban todo el día, siendo bautizados los que la pasaban por primera vez por Neptuno, rey de los mares.

Fueron pasando los años y los cruceros de instrucción, hasta que llegó el año 1959 en que dio su último viaje, al mando del capitán de fragata Luis Arévalo Pelluz. El primero de enero de 1960 se le inmoviliza definitivamente para navegar, sirviendo como buque pontón flotante de los futuros contra-maestres de la Armada durante un cuarto de siglo, primero atracado frente al Cuartel de Instrucción de Ferrol, donde permaneció hasta avanzados los años setenta, en que pasó a la Estación Naval de La Graña.

teniendo que subir a arriar o a recoger velas. La subidas a los palos parecían competiciones; trepaban descalzos por los flechastes, con los pies mojados, sin cinturones de seguridad para llegar a gavias, juanetes y velachos; subían por la tabla de jarcia con la misma facilidad que si corriesen por una explanada. Era un espectáculo verlos repartirse con las pitadas de los contra-maestres por las vergas, botolones y cangrejas, pero todo era posible, pues tenían en sus manos lo más grande de la vida del hombre: la juventud.

En las guardias de alba se hacía el baldeo de las cubiertas de madera, y los viernes uno general con lavado de cois, oreo de colchonetas y mantas, así como limpieza y desinfección de interiores. Como se puede ver, una vida muy dura y sacrificada.

Hay que tener en cuenta que toda la maniobrabilidad

A mediados de los años ochenta la Armada ya no le ve utilidad, se presiente su desguace como en tantos buques con historia de nuestra Armada. Empiezan las especulaciones y posibilidades: el ministro de Marina Nieto Antúnez quería llevarlo troceado a Madrid a el lago de la Casa de Campo. Pero fue el almirante Martel Viniegra, presidente de la Liga Naval y un enamorado del *Galatea*, quien hizo unas gestiones para que el barco quedase a flote y en España. En 1984 se interesaron por el barco ciudades como Sevilla, Barcelona, Santander, Palma de Mallorca y Ferrol.

La idea del almirante era adaptarlo para centro de comunicaciones en la Expo de Sevilla, y que el buque quedase amarrado junto a la Torre del Oro. A finales de septiembre de 1985, el *Galatea* sale de Ferrol rumbo a Sevilla, remolcado, sin los palos y con el almirante Martel —que pese a su avanzada edad quiso estar presente en el arriesgado viaje—, quien al término del mismo, que tardó cuatro días, dijo que había sido una de las empresas más arriesgadas que había afrontado en su carrera. Costó doce horas remontar el Guadalquivir. El buque ingresó en los astilleros de Sevilla. Para repararlo se formó el Patronato de San Telmo, con diversos organismos autonómicos, municipales y estatales. Hubo reportajes en la prensa local y fotos de políticos ante el barco perorando sobre el gran museo que llegaría a ser. Con la euforia inicial el presidente de Telefónica, por aquel entonces Luis Solana, ofreció 250 millones de pesetas para convertirlo en un centro de comunicaciones en la Expo, pero los responsables de la exposición no quisieron invertir los otros 250 millones necesarios. Todo acabó en el olvido. La triste realidad fue que el *Galatea* terminó arrinconado en un muelle. En su interior llegaron a pernoctar hasta familias, que arramblaron con las válvulas de bronce. El barco que sobrevivió a las dos guerras mundiales y a la Guerra Civil sucumbía a la desidia. Como causa de tal abandono sufrió primero una inundación que le hizo varar en el lecho del río y después un incendio, a consecuencia del cual desapareció el puente.



Atracado en Sevilla en estado lamentable.



Restauración de la cubierta.

En el año 1992, justo el año del quinto centenario, con casi dos metros de agua en sus bodegas y las planchas inservibles, Defensa decide venderlo en subasta; afortunadamente en Glasgow, la ciudad que lo vio nacer, se dieron los pasos oportunos por medio de suscripciones voluntarias y otros sistemas de recaudación y se reunieron los fondos necesarios para la compra de lo que quedaba del buque y así salvarlo de un inminente desguace para chatarra. El 31 de marzo de 1992 se vendió por ocho millones de pesetas al Clyde Maritime Trust, pagándose la factura el 30 de junio, momento en el que dejó de pertenecer al patrimonio español.

Esta noticia causó alegría y a la vez tristeza a los admiradores de este precioso velero. Alegría porque el buque se

salvó del desguace, y tristeza al ver cómo en España no se podía salvar un navío como lo hicieron los ingleses, demostrándose que estamos a años luz de otros países que rescataron barcos distinguidos.

El barco salió remolcado de Sevilla el día 1 de junio de 1993, llegando a Glasgow nueve días después, rebautizado como *Glenlee* el día 6 de junio, comenzando las obras de restauración. Después de seis años y 650 millones de pesetas invertidos, el 13 de agosto de 1999 fue inaugurado como museo, centro de recreo para niños y lugar de conferencias y ceremonias.

Según datos del año 1999, la entrada para adultos costaba el equivalente a 900 pesetas. Está abierto todos los días de la semana, y los sábados y domingos se llena de gente, según fuentes de la fundación.

En España aún se conservan vestigios del buque: en la Base Naval de La Graña se encuentra el mascarón de proa y un pescante de botes completo.

La fundación escocesa que compró el barco intentó adquirir, infructuosamente, el mascarón original. Decidió entonces construir una réplica, que le fue encargada a un especialista del Museo Naval de San Francisco, llamado Jaime



Atracado en Glasgow.

White, que además se encargó de reconstruir toda la arboladura del buque. El primer mascarón costó en 1896 tres libras y media, el equivalente a unas 875 pesetas, y la réplica dos millones de pesetas.

Los primeros recuerdos de mi vida siempre han estado unidos al *Galatea* por ser los años de mi niñez, ya que mi padre estuvo embarcado en él durante los cinco últimos años de su vida operativa. Cuántos recuerdos llegan a mi mente. Recuerdo las cartas de mi padre con algunas fotos de sus viajes en el *Galatea*. Recuerdo con nostalgia la llegada del verano y las Navidades, que



Mascarón original. (Foto: RGM).



Maqueta de Juan J. Gomila vista de costado. (Foto: J. J. Gomila Madrid).

era cuando mi padre llegaba de permiso a Cartagena. Todo el año lo vivía con la ilusión de la llegada de esas fechas para poder abrazarle. Nunca olvidaré el primer viaje de mi vida, contando yo tan sólo cinco años: fue en el año 1955 en que fui con mi madre a Valencia donde había atracado el *Galatea*. Aún recuerdo mi visita al barco de la mano de mi padre. A lo largo de mi vida he realizado muchos viajes y gracias a la Armada he recorrido medio mundo, pero en mi recuerdo, como aquel viaje, ninguno.

Transcurridos los años, cuando dejé de navegar se reavivaron en mí los recuerdos del *Galatea*. Mi primer deseo fue realizar la maqueta del barco. Después de mucho moverme y gracias a algunos amigos conseguí los planos e información complementaria para poder llevar a cabo la construcción de dicha maqueta. Me entregué a ella, como se suele decir, en cuerpo y alma, y después de unos nueve meses logré terminarla, estando desde entonces en una urna y en un lugar preferente de mi casa.

He leído todos los artículos que se han escrito del *Galatea*, principalmente en la REVISTA GENERAL DE MARINA, y he observado algunas discrepancias, sobre todo respecto a los comienzos del buque. Me surgió entonces la idea de buscar toda la información posible del buque durante su larga vida para escri-

bir este artículo he pasado muchos días visitando amigos, consultando *internet*, que me ha sido de gran ayuda, y he contrastado mucha información para acercarme lo más posible a la realidad, consiguiendo reunir hasta la fecha más de cien fotografías y pinturas del buque desde sus comienzos hasta ahora.

La única nota triste es que mi padre, que para mí es el principal protagonista de esta historia, ya no está aquí, desgraciadamente no ha podido ver nada de lo que he realizado de su barco. Sé que desde lo más alto sentirá una gran alegría, llena de una profunda emoción.

