

# EL BUQUE ESCUELA DE LA ARMADA GALATEA

José M. SOLLOSO GARCÍA  
Subteniente mecánico



AY momentos puntuales de nuestra vida en los cuales se mira atrás para darle un repaso rápido a las vivencias que hemos tenido y compararlas con las del momento que estamos viviendo y así darnos cuenta de los cambios que el progreso y las circunstancias actuales impone, que bien pueden alegrarnos o por el contrario entristecernos, como es este caso.

Recuerdo con nostalgia aquellas tardes húmedas y lluviosas de cuando yo era un chiquillo de poca edad, que apenas levantaba tres palmos del suelo y jugaba alegremente por los jardines de la Capitanía General de la ciudad departamental de Ferrol, bajo la atenta mirada de mis mayores, al mismo tiempo que mi padre se esforzaba en explicarme con pelos y señales los nombres de todos los barcos de guerra que en aquel momento estaban reparando o en construcción en los muelles del arsenal militar o de la Empresa Nacional Bazán. El crucero *Canarias*, los minadores *Júpiter* y *Vulcano*, las fragatas *V. Yañez Pinzón* y *Legazpi*, los tipo *Audaz*, *Intrépido*, *Furor*, etc., todos ellos pintados de color gris y luciendo el potencial bélico de la época, que tanto se había hecho oír en algunos de ellos durante la Guerra Civil.

Uno de aquellos barcos estaba pintado de color blanco y, al revés que los otros, no tenía cañones de grueso calibre pero sí tenía tres largos palos que se clavaban en el cielo, como si su dotación quisiera subir a contar sus penas y alegrías al Altísimo cuando en la cubierta sonaba el «chifle» (pito que el contramaestre usa para llamar a la marinería) ¡maniobra general para subir a los palos! Su nombre era *Galatea*.

Se inició la construcción de este *brick-barca* (bergantín-corbeta) a finales del siglo XIX (1891), en los astilleros Anderson Rodger and Co. de Glasgow, bajo la dirección del ingeniero Alexander Rodger, finalizando su construcción a finales de mayo de 1896 fue botado el 3 de diciembre del mismo año, siendo adquirido por Sterling & Co. con el nombre de *Velamount*. Su casco de hierro tenía un arqueado de 2.085 t, una eslora de 74,84 m (245,5 pies), manga de 11,88 m (37,5 pies) calado 5,40 m (20,5 pies) y un puntal de 25,85 metros.

Desplegó al viento sus 25.000 pies cuadrados de superficie de velamen que, al amparo del pabellón inglés, se aguantaba sobre tres palos (trinquet-



El *Galatea* se pasó los últimos 25 años de servicio en la Armada española atracado en el muelle de la Base Naval de La Graña (Ferrol).

mayor-mesana) con aparejo en cruz en los palos trinquete y mayor y sin cruz con dos velas cangreja y escandalosa el palo mesana. Llevaba entre palos cuatro estays y cinco foques haciendo un total de 10 velas redondas y 12 de cuchillo, proporcionándole una velocidad de nueve nudos (15 km/h) que lo impulsaron por primera vez por el cauce del río Clyde.

Durante un pequeño período de tiempo fue empleado para el transporte de trigo y mercancías entre continentes, incluso se cuenta que hizo de barco negrero antes de ser vendido de segunda mano a la armadora Islamount Sailing Ship Co. Ltd. que le mantuvo el pabellón, pero le cambió el nombre por el de *Islamonut*. De esa manera empezaron las andaduras de este barco, debido a la competencia marinera de aquella época entre las compañías navieras, pasaba de mano en mano junto, muchas veces, con la tripulación completa, como a otros barcos les ocurriría.

Nuevamente y por tercera vez, cambió de armador, pasando a ser su nuevo propietario Flint Castle Ship Co. Ltd. de Liverpool, con el nombre de *Glenlee Steel Aux Twin* (SCBR). Finalizada la Gran Guerra (I Guerra Mundial), y ante el avance tecnológico de la maquinaria de guerra, los nuevos barcos cambiaron el velamen por la propulsión mecánica, producto de la nueva tecnología que les facilitaba mayor velocidad.

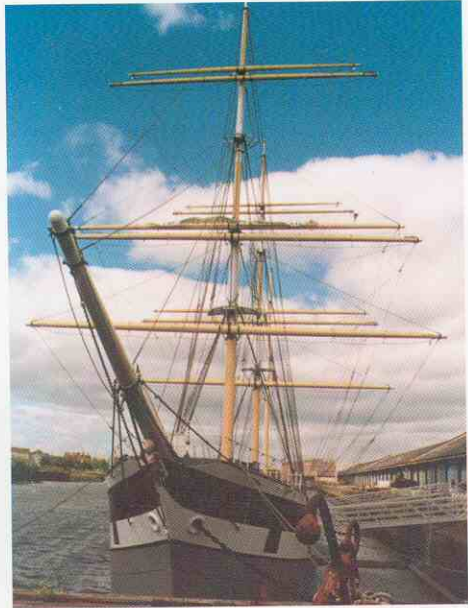
De nuevo es vendido, en esta ocasión por cuarta vez, a una nueva armadora, Shipping Controller de Londres, siendo éste el último armador británico. Es nuevamente vendido por quinta vez, a una armadora italiana, Società di Navigazione Stella de Italia, cuando ya tenía aproximadamente 30 años y, trasladada de un puerto turco del mar Negro —donde estaba atracado desde el inicio de la Primera Guerra Mundial— a unos astilleros genoveses, donde se le instalaron dos nuevos motores diesel de 450 CV que le facilitarían más rapidez y más comodidades a bordo, entre ellas la tan ansiada luz eléctrica.

Durante el tiempo que navegó bajo pabellón italiano y en el momento de ser comprado para la Armada Española, el barco tenía su casco pintado de negro como era habitual en los barcos de aquella época. Por su aspecto funerario, decían que había

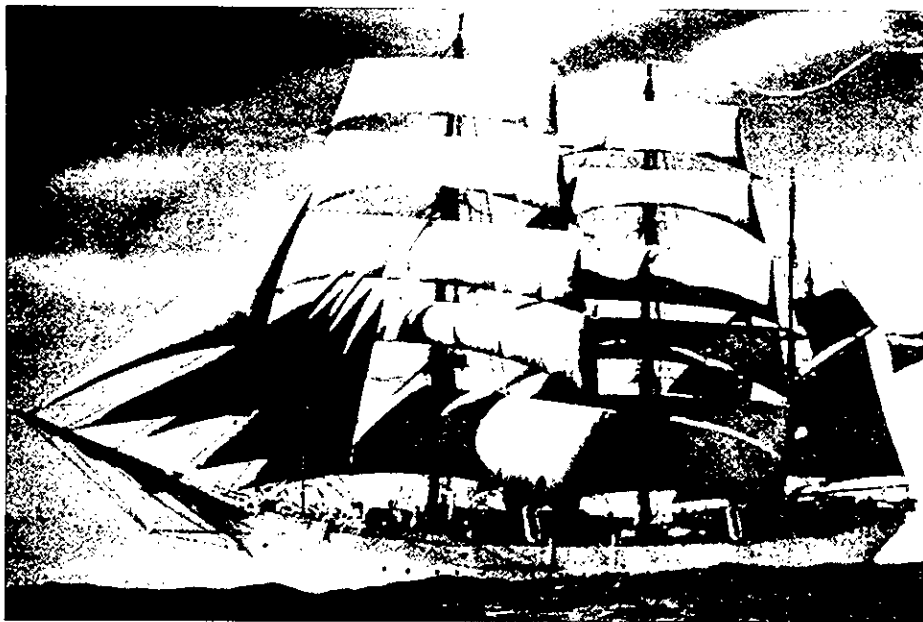
sido un barco pirata, cogido a la deriva por un barco español que lo abordó y lo hizo presa cuando su dotación lo abandonó en alta mar. Sería bonita esa historia y serviría de colofón a un barco que pasó de mano en mano, pero desgraciadamente este hecho forma parte de una historia ficticia.

El barco fue adquirido por el gobierno español por el importe de 20.000 libras —siendo ésta la sexta vez que se vendía—, para sustituir a otro de similares características y que con el nombre de *Nautilus* había sido empleado en la Armada desde 1895 hasta 1922 como buque escuela, siguiendo la larga tradición marinera de otros buques escuela de nuestra Armada como los *Blanca* y *Numancia*. En ellos se formaban los guardias marinas y clases de marinería para convertirse en los oficiales y contramaestres que llevaban el manejo, control y mantenimiento de los barcos de guerra de la Armada.

El estado en que se encontraba cuando la dotación española lo fue a buscar era lamentable, el *Clarestrella*, que así era como se llamaba ahora, estaba junto con otro barco de similares características que también fue adquirido por la Armada, el *Minerva*. Hacían las veces de buques pontones para depósito de armas e incluso servía de cárcel. En los astilleros Cantieri Navale Triestino de Monfalcone de Trieste (Italia) empezó el «cambio» del futuro buque escuela *Galatea*: sus bodegas se transformaron en sollados y los camarotes de la dotación se habilitaron para el alojamiento de los mandos del buque (comandante



(Foto: J. M. Soloso García).



El *Galatea* navegando «a todo trapo». Corrían los años cincuenta.

y oficiales), y en esas condiciones es trasladado a España, junto con el *Minerva*. Durante la travesía estuvo a punto de perderse debido un fuerte temporal que hizo peligrar la vida de la dotación.

El primer puerto que toca es Cartagena, donde descargan la mercancía que traía en sus bodegas, quedando de esa manera pagado el *Minerva*. Se le hace una pequeña reparación al *Galatea* y nuevamente se hacen a la mar, para recalar en Cádiz, donde dos días después vuelven a salir a la mar rumbo a Ferrol. En los astilleros ferrolanos se continuó con las reformas del *Galatea* y, puesto que iba a ser un buque de la Armada, había que artillararlo colocándole en su cubierta principal cuatro piezas de 54 mm (dos en las amuras y las otras dos en las aletas), izando el nuevo pabellón al mismo tiempo que era dado de alta en la Armada el día 19 de octubre de 1922. Fue su primer comandante el capitán de fragata Emilio Rodríguez Navarro.

En sus primeras pruebas de navegación se acondicionó su estabilidad marinera, que era tan necesaria para resistir grandes inclinaciones, y así poder volver a su punto inicial de adrizamiento. Para ello hubo que lastrar sus sentinas con 200 t distribuidas en lingotes de plomo de cincuenta kilogramos, que se adaptaron y sujetaron en las cuadernas bajas con cemento.

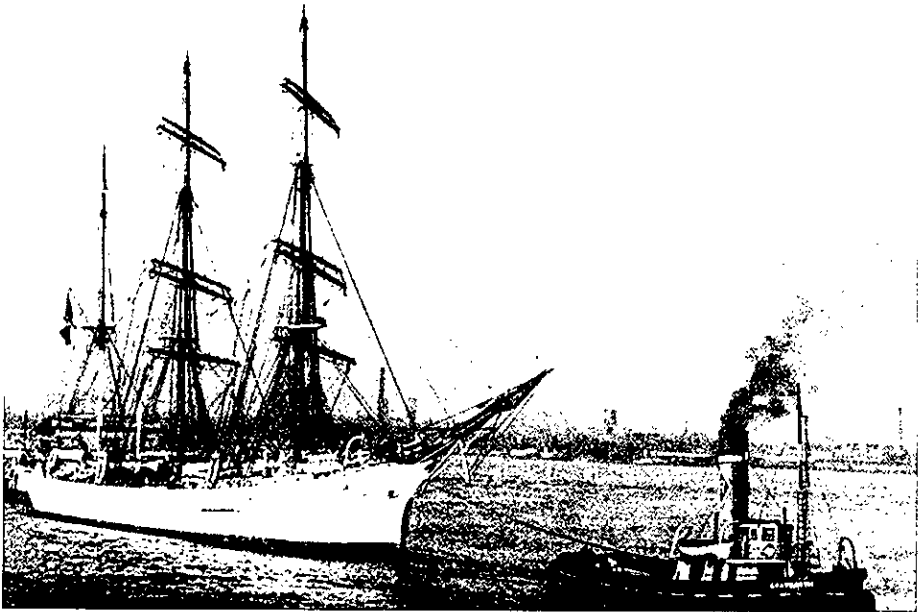
El *Minerva*, debido a su difícil recuperación para la navegación, pasó de buque pontón a la Base Naval de Marín, donde estuvo inicialmente asignado

el polígono Janer y, más tarde, cuando se construyó la Escuela Naval Militar fue vendido como chatarra y sus motores de propulsión pasaron a formar parte del material de prácticas para los alumnos de la Escuela de Mecánicos de la Armada (Ferrol).

El *Galatea* fue bautizado con ese nombre debido a que su blanco mascarón de proa era un cuerpo desnudo de una mujer que, según los entendidos, representaba a la diosa *Galatea*: era la más hermosa de las 50 hijas de Neseo y Doris, llamadas las Nereidas, y que habitaban el fondo del mar para ayudar a los navegantes. Amante de Poseidón y amada por Icís y Polifemo, creando entre ellos, celos, enemistad y arrebatos de amor que obligaron a la «dulce Galatea» a refugiarse en el fondo del mar junto a su padre y sus hermanas.

Una nota anecdótica de este famoso mascarón de proa fue que durante treinta y tantos años su «pintor», «mantenedor» y «reparador» era el cornetín de órdenes que tenía a bordo el buque escuela, un soldado de Infantería de Marina, Aquilino Álvarez Miniño, y que su mayor virtud militar fue «la constancia y dedicación a aquello que le gustaba hacer».

Al principio fue buque escuela de guardias marinas y clases de marinería, hasta la entrada en servicio del flamante *Juan Sebastián de Elcano* en el año 1926, quedando única y exclusivamente para el adiestramiento de las clases de marinería, realizando cruceros de instrucción, siendo muchos los puertos de todo el mundo que visitó, paseando en su mástil la bandera española.



El *Galatea* en 1959, el año último que navegó.



(Foto: J. M. Solloso García).

Al inicio de la Guerra Civil estaba navegando por aguas canarias realizando un viaje de instrucción con una dotación de 165 aprendices y 40 guardias marinas, al mando del capitán de fragata Escrigas. Se hace a la mar, saliendo del puerto de Santa Cruz de Tenerife, y evita con pericia marinera, durante 30 días, llegando casi a las islas británicas, el enfrentamiento con los buques de la República que lo esperaban para hundirlo a la altura de las islas Sisargas. Al mismo tiempo, sofocaba a bordo el intento de sublevación que hubo, llevándose a la tumba todo los hechos que en aquellos momentos difíciles pudieron ser objeto de un consejo de guerra a sus protagonistas, con consecuencias dramáticas e imprevisibles. Llega a Ferrol, donde permanece atracado durante toda la contienda, y su dotación pasa a formar parte de los barcos de la zona nacional que lucha contra la flota republicana.

A mediados del año 40, ya finalizada la Guerra Civil, inició de nuevo sus actividades de buque escuela navegando por todo el mundo y, al mismo tiempo que se adiestraban nuestros futuros contramaestres, otros países, conocedores de nuestra tradición marinera, mandan sus dotaciones para ser instruidas en el manejo de sus barcos escuela; la Marina ecuatoriana no solamente adiestró a sus dotaciones, sino que también encargó la construcción en unos astilleros bilbaínos de un barco de similares características a las del *Galatea*, que se llamaba *Guayas*. En esta época de su vida ocurrió a bordo el único accidente

mortal que se le conoce. Fue el 28 de mayo de 1945, cuando realizaban una maniobra general para iniciar el arriado de las velas. Un aprendiz que estaba en la verga del juanete mayor cayó al vacío precipitándose sobre la cubierta y desgraciadamente murió en el acto; era el aprendiz Amalio Fernández Pérez.

Durante esta época estuvo dos veces a punto de perderse. En 1946, en Punta Delgada (Azores) se enfrentó a un ciclón con vientos de 175 km/h, que levantó un fuerte temporal con grandes olas que inundaron algunos compartimentos del barco, uno de ellos la 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 y que a punto estuvo de volcarlo y hundirlo. Entró por última vez en el puerto de la ciudad departamental con el velamen a «todo trapo» procedente de un viaje de instrucción a finales de agosto de 1959, al mando del capitán de fragata Luis Arévalo Pelluz, después de haber pasado el cabo de Hornos dieciséis veces y haber dado la vuelta al mundo cuatro veces.

El tiempo no pasa en vano y el barco empieza a acusar signos de la vejez, se inmoviliza para dejar de navegar y el día 1 de enero de 1960 pasa a ser un pontón flotante con funciones de escuela de maniobra, atracado «a barbas de gato» en los muelles del arsenal militar de Ferrol, frente al Cuartel de Instrucción de Marinería. Debido al traslado de la Escuela de Maniobra a la Base de



Literas de la dotación. (Foto: J. M. Solloso García).

La Graña, el barco es enviado a sus muelles, donde se emplea para el adiestramiento práctico mariner.

Su deterioro es visible, la falta de mantenimiento y el uso limitado de su aparejo y arboladura lo convierten en peligroso para dar clases prácticas y, definitivamente, es declarado «no útil para el servicio» en el año 1976, después de 54 años de servicio activo, pero continuó luciendo sus palos, dándole una nota muy marinera a la ría de Ferrol, siendo dado de baja definitivamente en la Armada en 1982.

Los «galateistas», la ciudad de Ferrol y La Liga Naval toman interés por mantener el barco e impiden momentáneamente su «canibalización», que ya había comenzado, al mismo tiempo que otras ciudades del interior pedían su custodia y disfrute, una de ellas fue la capital del Estado. La oferta más singular y pintoresca para su conservación la hace una dama americana que, según se dijo, quería «fondarlo» en el parque del Retiro como museo naval. Esta propuesta fue comentada en el Cuartel General de la Armada y defendida por el entonces jefe de Estado Mayor, almirante Luis Arévalo Pelluz, sin resultado positivo.

El Patronato de San Telmo toma interés por el barco y forma una comisión para su recuperación y traslado a Sevilla para dejarlo como atracción turística y centro de comunicaciones de la «Expo 92», haciéndose cargo de todo la comisión organizadora. Costaba su recuperación 200 millones de pesetas,



Pañol del contra maestre. (Foto: J. M. Solloso García).



¡mucho dinero!, y después de cinco días de navegación con una dotación de fortuna dirigida por el presidente de la Liga Naval, almirante Martel, sube por el cauce del río Guadalquivir y es atracado en los muelles sevillanos. Poco a poco fue siendo olvidado hasta ser un montón de chatarra, sucio, oxidado, corroído y desarbolado.

Abandonado en el muelle sevillano de Punta Verde, se convirtió en el refugio de los «modernos» piratas y bucaneros (drogadictos, maleantes, indigentes y mendigos) que lo tomaron al asalto, le prendieron fuego y casi lo hundieron.

«Ojos que no ven, corazón que no siente» es uno de los muchos refranes que se pueden emplear para definir el triste final del *Galatea*. Olvidado y en estado ruinoso después de la euforia y falsas promesas dadas por la comisión de la «Expo 92» fue vendido en pública subasta y, por ironías del destino, fue su comprador la Maritime Heritage Center de Glasgow, sabedor de que era uno de los cinco últimos barcos existentes de su clase, pagó por «el hijo pródigo» 40.000 libras, siendo ésta la séptima, y espero que la última, transacción económica que se haga con este «centenario de los mares».

Se hizo cargo del barco para su traslado y posterior restauración The Clyde Maritime y en junio de 1993 fue remolcado desde Sevilla en un estado lamentable, recorriendo las 1.400 millas que lo separaban de Escocia a una velocidad de seis nudos, para ser atracado en espera de su restauración en el río Clyde que lo había visto nacer.

Los gastos originados para su traslado fueron sufragados por suscripción popular, para lo cual se hizo una colecta que ascendió a 30.000 libras, que se emplearon para que fuese remolcado; posteriormente, y bajo la dirección del presidente del Comité de Restauración del *Glenlee* (*Galatea*), Hamish Hardie, se han ido recaudando más fondos de diferentes empresas y entidades que con gran entusiasmo ayudan a la recuperación de este barco.

Se recobraron los palos que inicialmente estuvieron depositados en los muelles de la Base Naval de La Graña, siendo trasladados a Sevilla a bordo del transporte de la Armada *Velasco* (L-11), donde nuevamente quedaron a la intemperie de los elementos y del pillaje mientras no fueron reclamados desde Escocia.



Máquinas sin restaurar.  
(Foto: J. M. Solloso García).

Se le eliminaron los lastres que tenía en sus bodegas y poco a poco fue recuperando el aspecto jovial de sus años mozos, no sin esfuerzos y mucho dinero, estimándose el total de la reparación alrededor de 3.000.000 de libras para acabar convirtiendo sus bodegas en lugar de conferencias y centro de recreo para los niños ingleses.

Esta historia está incompleta... falta añadirle un dato anecdótico que se debe contar y que seguro que el soldado de Infantería de Marina, náufrago durante la Guerra Civil del acorazado *España* y figurante como cornetín de órdenes en la película *Raza*, Aquilino Álvarez Miniño, estaría muy contento de leer: el mascarón de proa que representa a la diosa Galatea está custodiado por la Armada en Ferrol, a pesar de ser reclamado por los ingleses.

El afamado escritor cartagenero Arturo Pérez-Reverte escribió en *El Semanal* del 12 de diciembre de 1999 un artículo dedicado al *Galatea*, con el título «Nos siguen hundiendo barcos», en el que, después de hacer una dura crítica a la actuación en torno a la forma en que dejamos marchar el *Galatea*, destaca la respuesta quijotesca que se le dio al nuevo armador cuando reclamó el mascarón: «Se lo llevarán ustedes cuando el Reino Unido nos devuelva Gibraltar».

Actualmente nuestro *Galatea* se encuentra fondeado con el mascarón de proa postizo en el cauce del río que le vio nacer. Luis Manzanares Alonso tomó las fotografías que acompañan este reportaje, donde se aprecia el trato dado por los ingleses a su «hijo pródigo». En sus inmediaciones portuarias hay un pequeño museo que sirve de apoyo a la divulgación de la cultura naval. Ambos museos (barco y casa de bombas) colaboran en todo tipo de eventos, musicales y de carácter cultural, conferencias, congresos y un largo etcétera de actos que engloban a todos aquellos que quieren conocer sus instalaciones, siendo los niños los que más disfrutan, al participar de forma activa en actividades relacionadas con la piratería de aquella época pasada pero no olvidada.

