

EL BUQUE ESCUELA *GALATEA* Y SEVILLA: HISTORIA DE UN SUEÑO QUE FRACASÓ (1981-1993)

Marcos PACHECO MORALES-PADRÓN
Historiador

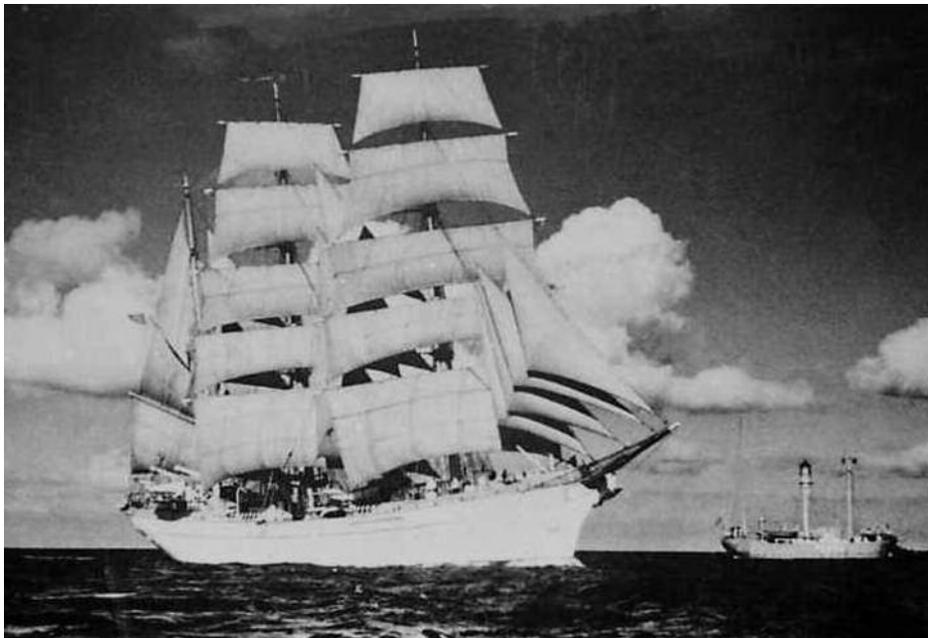
Introducción



L *Glenlee*, primer nombre de los cuatro que tuvo el futuro buque escuela español *Galatea*, se botó el 3 de diciembre de 1896 en los astilleros Anderson Rodger & Company, de Glasgow (Escocia). Se trataba de un bricbarca de tres palos con 74,8 m de eslora, 11,8 de manga, 5,4 de calado y 2.757 toneladas de desplazamiento. Contratada su construcción por Archibald Sterling & Co. Ltd. para el tráfico de grano entre Oceanía y Europa, su último propietario fue la naviera genovesa Società Italiana di Navigazione, que le dio el nombre de *Clarastella*.

Cuando la corbeta de entrenamiento *Nautilus* de la Armada española estaba llegando al fin de su vida operativa —por cierto, otro velero botado en Glasgow—, las autoridades iniciaron la búsqueda de un adecuado sustituto. Finalmente, en 1921 el Estado adquirió el *Clarastella* por un precio que no llegó a las 600.000 pesetas (1) y por R. O. de 8 de mayo de 1922 le impuso el nombre de *Galatea*, nereida hija de Nereo, dios griego de las olas del mar. Entre 1922-1928, año en el que se le sustituyó por el *Juan Sebastián de Elcano*, fue el buque escuela de oficiales de nuestra flota. Relevado a partir de dicha fecha de este cometido, desde entonces y hasta 1959 sirvió como buque escuela de maniobra, por cuyas tablas y jarcias pasaron hasta 5.000 contramaestres de la Armada. Como es lógico, la forma-

(1) «Confirmada por el Ministerio de Defensa la cesión del *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 24-06-1984, p. 47.



Buque escuela *Galatea*. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

ción que en él se impartía comprendía los correspondientes viajes de prácticas por los mares y océanos del mundo (como hoy hace su hermano mayor).

Cuando el 15 de diciembre de 1959 el *Galatea* arribó en Ferrol (Galicia) tras su último viaje, al mando del almirante Luis Arévalo Pelluz, había acumulado 37 años al servicio de España y 64 de vida marinera (2). ¡Se había convertido en uno de los tres únicos supervivientes de los grandes veleros del siglo XIX! (3).

Según su hoja de servicios, fue coetáneo de tres guerras, aunque bajo distinta bandera, participando activamente en dos de ellas y burlando en la última, la Civil española (1936-1939), la vigilancia de unidades enemigas mucho más rápidas y mejor armadas. Otros triunfos incruentos, como todos los de este centenario velero, acreditan su proyección histórica: la ayuda prestada a la isla de La Palma en las labores de extinción de un incendio que le valió la concesión de la medalla de oro de su capital (1943), la búsqueda de

(2) MARTEL, Ignacio (almirante): «Lo que más puede justificar el traslado del *Galatea* es la Exposición del 92», *ABC* de Sevilla, 09-10-1985, p. 34.

(3) Los otros dos, el *Cutty Sark* británico y el *Sagres* portugués.



Navegación a bordo del *Galatea*. (Foto: www.pinterest.es).

supervivientes del buque escuela alemán *Pamir* (1957), los temporales corridos en el Atlántico y en el mar del Norte (1946 y 1954), los viajes como embajador especial de España a puertos de América del Sur, Europa y África y, sobre todo, la formación de especialistas de nuestra Armada y hasta de otras marinas hispanoamericanas.

Tras su retirada del servicio activo, quedó amarrado como pontón escuela en la Estación Naval de La Graña, Ferrol. A causa del estado en el que se encontraba, solamente se utilizaron los elementos de cubierta superiores y la arboladura del mismo como ayuda a la enseñanza del alumnado. Con este nuevo cometido duró hasta 1981, cuando finalmente fue dado de baja de la Lista Oficial de Buques de la Armada.

De Ferrol a Sevilla. Primeros movimientos e interés

La historia de la reconversión del *Galatea* comenzó el 16 de diciembre de 1980 en el Congreso de los Diputados, cuando el representante del PSOE y miembro de la Liga Naval Española Luis Solana le preguntó al Gobierno sobre el futuro de nuestro buque protagonista tras confirmarse que en breve sería retirado. A su iniciativa le seguirían los apoyos de los parlamentarios

Alfonso Osorio, de Coalición Democrática, y Guillermo Medina, de Unión de Centro Democrático. A partir de entonces surgió la idea de recuperarlo y fondearlo definitivamente en varias ciudades que al respecto se ofrecieron, como Barcelona, Las Palmas de Gran Canaria, Cádiz, Ferrol, Santander, Palma de Mallorca o Santa Cruz de Tenerife. Aquí es cuando surge ADELPHA (Asociación de Defensa Ecológica y del Patrimonio Histórico-Artístico), que el 13 de marzo de 1981, con su presidente Modesto Cañal a la cabeza, solicitó que el buque escuela «se conserve atracado en la Dársena de Sevilla, frente a la antigua Universidad de Mareantes y con el antiguo embarcadero de los Montpensier totalmente recuperado» (4).

Mientras tanto, el velero empezó a ser desmantelado en vistas a su posible desguace, pues estaba inservible a la altura de su línea de flotación, y en marzo, debido a las numerosas filtraciones de agua, incluso se le había tenido que colocar parches de cemento con el fin de que no se hundiera (5). En el verano la embarcación entró en uno de los diques secos de Ferrol de la Empresa Nacional Bazán para realizar algunas reparaciones de urgencia. A raíz de estas últimas, el viernes 24 de julio de 1981 el almirante Guillermo Medina dijo:

«El casco de hierro del *Galatea* está muy deteriorado. La dificultad de la reparación estriba en que la sustitución de las planchas de hierro es un procedimiento costoso y que presenta problemas técnicos serios. Ahora se está estudiando una fórmula que consistiría en recubrir el viejo casco con uno nuevo de pocos centímetros de grueso y rellenar ambos con un material moderno» (6).

En cuanto a su posible nuevo destino, comentó:

«Es factible conseguir que vaya a Sevilla si se resuelven los problemas técnicos y económicos. La tradición marinera de la ciudad, la historia de su puerto y la importante ubicación que se ofrece al *Galatea* pueden ser decisivas. Además, hay que tener en cuenta que por tratarse de agua dulce el barco se conservaría mejor. Se trataría de instalar un barco bello en un lugar bello» (7).

(4) «ADELPHA pide que el *Galatea* venga a Sevilla», *ABC* de Sevilla, 13-03-1981, p. 26.

(5) «La Armada inicia los trámites para el desguace del buque *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 24-10-1982, p. 59.

(6) MEDINA, Guillermo: «Dentro de un mes se sabrá lo que cuesta reparar el *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 24-07-1981, p. 25.

(7) Ídem.

Aprovechando que en 1983 en Sevilla se cumplía el tricentenario de la fundación de la Escuela Náutica de San Telmo (8), el 10 de febrero se creó un patronato con el objetivo, entre otros, de traer el *Galatea* al Guadalquivir. Estuvo formado por el rector de la Universidad, el presidente de la Diputación, el alcalde de Sevilla, el presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, el director de la propia Escuela Náutica, el delegado de la Liga Naval en Andalucía, el comandante militar de Marina y el presidente de la Asociación de Consignatarios de Buques (9). Sin embargo, debemos señalar que uno de los que más ilusionadamente luchó por esta idea fue el almirante Ignacio Martel Viniegra, por aquel entonces presidente fundador de la Liga Naval Española y exjefe de Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico.

A pesar de ello, la idea del Patronato de San Telmo no caló mucho entre las altas esferas de la Armada, hasta que logró involucrar a la Junta de Andalucía, cuyo interés por el buque despertó tras presentarse en 1981 la capital andaluza para albergar la futura Exposición Universal de 1992. Las autoridades sabían que la recuperación del buque podría servir como otro nexo de unión entre Sevilla, España e Hispanoamérica, ya que durante años este navegó por los mares de ese continente tocando los puertos de Santa Marta (Colombia), San Juan de Puerto Rico (Puerto Rico), La Habana (Cuba) y otros. Este estímulo desembocó en el viaje —el primero de los muchos que se harían— de uno de los consejeros del presidente de la Junta de Andalucía a Ferrol para conocer con exactitud el estado del barco y sus posibilidades (10). Parecía que la carga histórica de los maderos del *Galatea* devolvería a Sevilla la por aquel entonces perdida conciencia de su ingente tradición marítimo-fluvial.

No obstante, no todos vieron con buenos ojos esta iniciativa. El 27 de enero de 1982 se constituyó en Ferrol la Comisión *Galatea*, con el objetivo de evitar el traslado del buque. La encabezó el alcalde, Jaime Quintanilla Ulla, del PSOE, declarando que «en nuestra ciudad resulta inoportuna e irritante esa pretensión. Estimamos en muchísimo a Sevilla, pero deseamos que el *Galatea* se quede en Galicia» (11). Hasta los trabajadores de la Empresa Nacional Bazán y de los Astilleros y Talleres del Noroeste (ASTANO) se ofrecieron a trabajar en él gratis si se quedaba en la ría gallega (12).

(8) Precursora de la trianera Universidad de Mareantes con el fin de formar pajes y grumetes en el arte de navegar.

(9) «Constituido un patronato para la conservación del patrimonio marítimo», *ABC* de Sevilla, 11-02-1983, p. 34.

(10) «El Gobierno cederá el *Galatea* a Sevilla si lo solicita la Junta de Andalucía», *ABC* de Sevilla, 04-06-1983, p. 23.

(11) «Se constituye en Ferrol la Comisión *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 27-01-1982, p. 40.

(12) «*Galatea*: protesta ferrolana», *ABC* de Sevilla, 08-01-1982, p. 32.

Estado del buque, obras necesarias antes de su traslado y cesión

Finalmente, y tras retirarse las demás ciudades de la candidatura por estimar desorbitado el alto coste que su recuperación tendría, además de tener que esperar tres años de deliberaciones y gestiones, el martes 19 de julio de 1983 el Patronato de San Telmo solicitó formalmente al Ministerio de Defensa, a través de la Junta de Andalucía, la cesión del buque escuela porque, según el comunicado de la propia organización, el velero es «una manifestación viva de la vinculación de Andalucía, del Guadalquivir y de Sevilla con la mar» (13).

Ese mismo año, en octubre, Francisco Joaquín Montero Llácer, capitán de la Marina Mercante y catedrático de Construcción Naval y Teoría del Buque de la Universidad de Sevilla, se desplazó a Ferrol para conocer el estado del *Galatea*. En su informe decía:

«A primera vista se observa una ausencia total de arboladura y jarcia, así como de numerosos elementos de la superestructura. También faltan algún pescante y el mascarón de proa. Un importante porcentaje de refuerzos de accesos desde la cubierta superior se encuentran desmantelados, así como algún manguerote de ventilación. Por otra parte, han sido desmantelados la totalidad de los portillos y otros accesos. Se observa un fuerte impacto de corrosión en las estructuras, que, unido a la ausencia de portillos y tapas de fogonaduras y escotillas, dejan al aire numerosas aberturas en la envuelta del casco» (14).

Junto con otros muchos daños, se indicaba que en la cubierta del castillo los equipos de amarre se encontraban en lamentable estado y que la cadena del ancla de estribor se usaba como fijación del amarre por proa. Respecto a la cubierta superior, el informe especificaba:

«Existen fuertes discontinuidades en la cubierta superior, todas las fogonaduras de los palos están al descubierto y en un evidente mal estado. Las uniones de los baos a cuadernas en un importante número de secciones están en deficiente estado. Hay perforaciones en trancaniles, así como numerosas grietas en las aberturas practicadas en cubierta» (15).

En conclusión, manifestaba lo siguiente:

(13) «El Patronato de San Telmo solicitará la cesión del *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 20-07-1983, p. 22.

(14) «Confirmada por el Ministerio de Defensa la cesión del *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 24-06-1984, p. 47.

(15) Ídem.



Vista de popa del *Galatea* atracado en la parte del muelle de la Esclusa correspondiente de Astilleros de Sevilla a su llegada a la capital. (Foto: <http://www.nauticadigital.com/marina/el-buque-escuela/>).

«El estado del buque es francamente deficiente; tengamos en cuenta que, aunque fue reparado hace año y medio, los remaches en un importante porcentaje no están en condiciones... Dada la importante cantidad de grietas y perforaciones que encontramos, se puede temer la posibilidad de que la fatiga del material conduzca a fracturas de tipo frágil, que se ocasionarían con cargas bastante por debajo del límite elástico» (16).

Sobre la posibilidad de traer el *Galatea* a Sevilla decía:

«La empresa de remolcar el buque, en su estado actual, presenta el grave riesgo de que con unas condiciones meteorológicas moderadamente adversas (lo que sería fácil de encontrar en un noventa por ciento de los casos en esta época), dudamos que el estado de la estructura pudiera resistir con seguridad los esfuerzos dinámicos a que se viera sometido por el efecto combinado del viento, olas y accidentes del propio remolque. Es muy importante también no olvidar las numerosas aberturas practicadas en el casco, así como la dudosa estanqueidad de parte de las uniones del forro. Todo esto podría propiciar una

(16) Ídem.

inundación de resultado nefasto, ya que el buque carece de mamparos estancos transversales a lo largo de sus más de setenta metros de eslora» (17).

Como medidas concretas y mínimas, recomendaba asegurar la estanqueidad y la resistencia estructural del casco y consolidar el lugar de fijación del remolque. Igualmente le sugería a la Comandancia Militar de Marina realizar una inspección y, tras la obtención del certificado de remolque, estibar y trincar la parte de arboladura que estaba en Ferrol, así como «esperar para comenzar el viaje a que las condiciones meteorológicas sean las más adecuadas, preparando el viaje de manera que se tenga opción a entrar de arribada, si fuera necesario, en puertos intermedios de la costa portuguesa» (18).

Más detallados en cuanto a las reparaciones necesarias fueron los informes de Inspección de Buques y de la Empresa Nacional Bazán. El del primero, emitido el 1 de diciembre de 1983, exponía claramente que el *Galatea* se encontraba «en situación propia de desguace» (19). Su posible traslado debería hacerse sin personal a bordo, con buen tiempo y mar calmado. Antes de su salida deberían efectuarse las siguientes obras: trincar el timón, cerrar todos los portillos y las aberturas de casetas y escalas de la cubierta principal, revisar algunas cuadernas y estudiar con el remolcador el modo de realizar la operación, reforzando, si fuera preciso, los elementos a los que se afirmara el cable o cadena a utilizar.

Por su parte, la Empresa Nacional Bazán consideraba necesarias las siguientes actuaciones para llevar el *Galatea* a Sevilla:

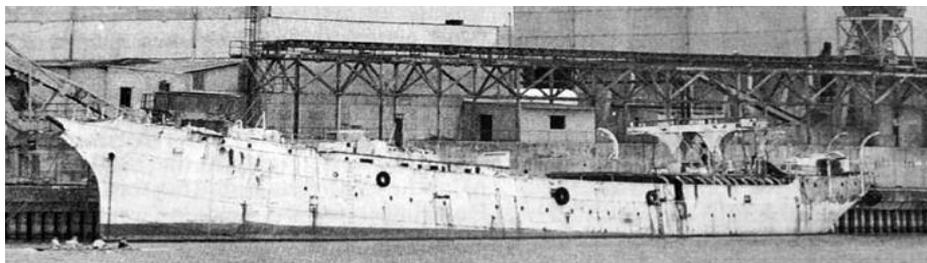
«Proceder a hacer estancas las cubiertas del buque colocando lonas impermeabilizadas de banda a banda clavadas por medio de tachuelas y con banda de madera en ambos trancañiles. En las zonas de superestructuras o tambuchos la lona se dispondrá hasta 500 mm de altura aproximadamente y se pegará al mamparo correspondiente. En todas aquellas aberturas que lo precisen (fogonaduras, pies de pescantes, etc.) se harán cumbres o galeotes para sujeción de un reforzado de madera, a fin de que la lona tenga superficie de apoyo. Forrado con lona impermeabilizada de todas las escotillas, lumbreras y tragaluces, haciendo los reforzados necesarios. Cerrar con tableros y lona impermeable todos los huecos existentes de bajada a sollados, entrada a tambuchos, etc. Elaborar tapas ciegas metálicas para hacer estancos todos los portillos. Frisado y reposición de tornillería. Reparación de puertas estancas, eliminando pérdidas. Elaboración y montaje del reforzado para punto de remolque» (20).

(17) *Ibíd.*, p. 48.

(18) *Ídem.*

(19) *Ídem.*

(20) *Ídem.*



El *Galatea* atracado al muelle de cemento del Puerto de Sevilla.

(Foto: <http://www.clydeships.co.uk/view.php?ref=19404>).

El presupuesto de las obras se estimó en 7.737.500 pesetas (21), que correría a cargo de la Diputación y del Ayuntamiento de Sevilla, con un plazo de ejecución de las mismas de 15-20 días. La operación de remolque la costearía la Escuela Náutica de San Telmo.

Después de dos años de conversaciones y procesos burocráticos, en julio de 1985 el rector de la Universidad de Sevilla y presidente del citado patronato, Rafael Infante, firmó en Madrid la cesión del *Galatea* bajo la fórmula de uso en usufructo por 99 años prorrogables. El acto de la rúbrica se realizó en las dependencias del Estado Mayor de la Armada, suscribiéndolo el almirante Guillermo de Salas (22).

Sin embargo, nos aventuraríamos a reconocer que la nueva etapa que el buque escuela comenzaba no iba a ser la más honrosa por su justa jubilación, sino todo lo contrario...

Maniobra de traslado

Ese mismo verano de 1985, antes del remolque del velero, tan solo la Liga Naval Española se mostró partidaria del mismo, mientras el resto de las instituciones adheridas cuestionaron abiertamente la utilidad de la operación, la posibilidad de llevarla a cabo y su posterior rentabilidad, sobre todo después de comprobar el lamentable estado de conservación en el que se encontraba tras las visitas efectuadas (23). Pasada la euforia inicial, el discurso de los acontecimientos parecía apuntar a que la idea se desinflaba, aunque todo su aire aún no se había escapado.

(21) Ídem.

(22) «Convenio de cesión del *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 19-07-1985, p. 32.

(23) «Surgen nuevas dificultades para el traslado del *Galatea* a Sevilla», *ABC* de Sevilla, 11-07-1985, p. 29.

A pesar de ello, por fin, el 30 de septiembre de 1985 el *Galatea* partió de la Estación Naval de La Graña con rumbo a los Astilleros de Sevilla. Remolcado por el *Punta Roca*, en él acompañaron a los seis tripulantes el nuevo presidente de la Liga Naval Española y su predecesor, Ignacio Martel (24).

El 4 de octubre de 1985, después de cuatro días de navegación, a las 07:40 de la mañana los dos barcos aparecían frente a las costas de Chipiona, donde les esperaba el remolcador *Montgo* (25). En un principio estaba previsto que el *Punta Roca* condujera al velero por sí solo hasta la corta de los Jerónimos, unos 40 km río arriba, pero debido a que el timón del mismo estaba situado a una banda, la maniobra de entrada por la barra de Sanlúcar resultaba prácticamente imposible para un solo remolcador, se temía que, a consecuencia del oleaje y la corriente, el buque escuela pudiera atravesarse en la misma broa y, por lo tanto, se pusiera en peligro su casco, recién reforzado en Ferrol.

Tras 12 horas de navegación por la ría del Guadalquivir con la ayuda del práctico Ricardo Franco, alrededor de las 20:30 horas el *Galatea* llegaba a Sevilla. Cuando atravesó la esclusa del puerto, al pie de la misma le esperaban el comandante de Marina Miguel Pérez Saborid, el rector de la Universidad Rafael Infantes, el presidente de la Junta de Obras José Luis Carretero y otras autoridades civiles y militares.

Pero el barco que llegó a la capital andaluza solo era una sombra de lo que fue. Desarbolado y oxidado, en nada se parecía al mostrado días, meses y años atrás en la prensa, que enseguida tiró de fotografías de su etapa en activo. Gloriosa chatarra... Muchos se preguntaron ¿dónde se quedó el resto del *Galatea*?

Días después, el director de la Escuela Náutica de San Telmo, Manuel Ojeda, declaró que «los palos del barco están repartidos entre Ferrol, donde hay dos y en San Fernando uno», mientras que del resto «hay que buscar toda su arboladura, portillos, mascarón...». A partir de 1982 comenzaron a desmantelarlo y, como por aquel entonces su futuro era incierto, se iniciaron los trabajos de desguace del buque. Aseguraba que «por eso no queda nada de su mobiliario. Las cámaras del comandante y oficialidad se las llevaron a Barcelona, a la Atarazana». Por fortuna, su inmensa cabuyería se encontró en la bodega. Finalizaba sus declaraciones con unas palabras muy certeras para lo que se avecinaba: «Espero que no nos tengamos que echar atrás. Ya que, si se ha hecho lo más difícil, la cuestión es seguir adelante con la colaboración de todos» (26).

(24) MARTEL, Ignacio (almirante): «Lo que más puede justificar el traslado del *Galatea* es la Exposición del 92», *ABC* de Sevilla, 09-10-1985, p. 34.

(25) «El *Galatea* llegó anoche a la dársena tras más de cuatro días de navegación», *ABC* de Sevilla, 05-10-1985, p. 27.

(26) OJEDA, Manuel: «Esperemos que la reconstrucción del *Galatea* esté terminada para el 92», *ABC* de Sevilla, 09-10-1985, p. 34.

En Sevilla

Poco después de que el velero atracase en el muelle de la Esclusa de Astilleros de Sevilla, el 6 de diciembre de 1985 Telefónica se adhirió al Patronato de San Telmo, siendo su nuevo presidente Luis Solana (el antiguo diputado del PSOE). Su intención era que, una vez restaurado, se pudiera montar en él una exposición permanente sobre los sistemas de comunicación en el siglo XIX, uso compatible con otras actividades museísticas (27).

A partir de entonces se habló de que la reconstrucción del *Galatea*, más acorde con el estado en el que llegó, la llevarían a cabo en la atarazana hispalense especialistas de la Empresa Nacional Bazán de la bahía de Cádiz, acostumbrados a tratar con el *Juan Sebastián de Elcano*, y que como mínimo tardarían un año en tenerlo terminado. Por otro lado, Astilleros de Sevilla se encargaría gratuitamente de su posterior mantenimiento. En cuanto a la obra viva, había que sustituir las planchas de acero que estuvieran más dañadas, siendo en general su desgaste de un 60 por 100 de su espesor inicial. El informe emitido tras su recepción en Sevilla señalaba que para una reparación completa del casco había que colocar 960 m² de planchas.

En cuanto a la obra muerta, las reparaciones en cubierta afectarían a 400 m², siendo el resto de los trabajos de calafateado y acondicionamiento general para adaptarlo a su futura función. Sobre el presupuesto estimado, la Empresa Nacional Bazán, técnicos de la Armada y especialistas (nunca existió un consenso sobre su total) manejaban unas cifras entre los 180-500 millones de pesetas (28). Según Guillermo Medina, presidente de la Comisión de Defensa del Congreso y diputado de UCD por Sevilla: «Construir un barco como este ahora costaría unos dos mil millones de pesetas. Ya solo quedan cuatro o cinco de este tipo en el mundo» (29). Sus declaraciones animaban a buscar la cantidad necesaria.

Sin embargo, Ignacio Martel lamentaba que, a pesar de la oportunidad de la Exposición Universal de 1992, una vez que las autoridades hispalenses se dieron cuenta del deplorable estado del buque escuela, sus esperanzas se vinieron abajo. En 1981 todos los organismos oficiales exigieron la idea de traérselo a la dársena del Guadalquivir, pero en 1985, a la hora de la verdad, la decepción pesó más. A pesar de ello, en junio de 1986 el almirante, después de que el *Galatea* llevara ya casi un año en Sevilla, consiguió retomar las conversaciones con el Gobierno de España (donde el presidente y el vicepresidente

(27) «La Compañía Telefónica colaborara en la restauración del *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 22-11-1985, p. 35.

(28) «La reparación del *Galatea* costará más de trescientos millones», *ABC* de Sevilla, 18-03-1981, p. 23.

(29) MEDINA, Guillermo: «Este verano podría venir el *Galatea* al puerto de Sevilla», *ABC* de Sevilla, 20-12-1981, p. 33.



El Galatea en Sevilla 1993 (Archivo de Diego Quevedo)

Vista del costado de babor del *Galatea* atracado en las instalaciones de Sevirtrade (muelle de la Esclusa) antes de partir a Escocia. (Foto: <http://3.bp.blogspot.com/-9PeCgkbKQng/USXZnlfVeRI/AAAAAAAAAHw8/Eg2ZAMWHGMM/s1600/694.jpg>).

eran sevillanos), la Sociedad Estatal para la muestra internacional y el Club 92 para buscar financiación, aunque sin mucho éxito (30).

El tiempo pasaba y la euforia se iba apagando. En diciembre de 1986 se hizo público el malestar de la Armada a causa de la situación en la que se hallaba el buque escuela. Los altos mandos consultados dijeron que casi preveían lo que iba a ocurrir con el barco, habida cuenta que del mismo prácticamente solo se conservaba el casco, y que hubiera sido mejor haberlo desguazado definitivamente antes que verlo sumido en el olvido y en el abandono. Según el diario *ABC*, testigos de aquellos días confirmaron que se llegó a hablar de «un timo a Sevilla» (31), aunque quizás habría que matizar que sus autoridades hicieron oídos sordos a todo lo que se dijo sobre el estado del buque y de cuánto suponría su reparación, pues por ello otras ciudades retiraron sus candidaturas.

A pesar de estos problemas, a principios de marzo de 1987 los miembros del Patronato de San Telmo se reunieron en Madrid con el presidente de Telefónica, Luis Solana, quien se ofreció a costear parte de la recuperación del buque a cambio del uso temporal del mismo como pabellón flotante de comunicaciones durante la Exposición Universal (32). Finalmente, y justamente un

(30) «La Liga Naval reivindica la restauración del buque escuela *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 24-06-1986, p. 47.

(31) «Malestar en medios de la Armada a causa de la situación en que se halla el *Galatea*», *ABC* de Sevilla 29-12-1986, p. 24.

(32) «Telefónica podría librar el presupuesto de restauración y conservación del *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 02-02-1987, p. 25.

año después, en marzo de 1988, dicha empresa declaró que aportaría 200 millones de pesetas, mientras que los 60 restantes los darían la Fundación Ramón Areces y la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía (33). Ya se veía la luz al final del túnel cuando, según algunos informantes al diario *ABC*, el cambio en la dirección de la Sociedad Estatal Expo 92 dio al traste con las pretensiones de Luis Solana (34).

Después de esto la frustración se abatió sobre los miembros del Patronato. El buque quedó tan abandonado en un rincón del puerto de Sevilla que fue utilizado como refugio de vagabundos. Para más inri, el domingo 22 y lunes 23 de enero de 1989 en él se declararon dos incendios que calcinaron el puente de popa y la bodega inferior (35).

También fue objeto de expolio por parte de chatarreros y coleccionistas, hundiéndose parcialmente por haberle robado las válvulas de cobre de los machos del fondo. Tras ser reflotado, el buque fue recolocado en un antiguo muelle cementero.

Posibles usos

La idea que más visos de prosperar tuvo fue la de ubicar el barco junto a la Torre del Oro como ampliación de su Museo Naval (36). El *Galatea* también serviría como aula de enseñanza para cursos de Derecho Marítimo, objetivo para el que contaría con la colaboración del Instituto Español Marítimo (IME). Por otro lado, la sala de máquinas se pensaba habilitar como salón para organizar conferencias o exposiciones temporales (37).

En definitiva, un museo marítimo cuya necesidad se hizo aún más patente tras la designación de la ciudad como sede de la mencionada Exposición Universal de 1992, en la que, si se conseguían los objetivos fijados por la Sociedad Estatal, el *Galatea* estaba llamado a desempeñar un importante papel: el de mostrar al mundo la enorme tradición marinera de Sevilla, puerto y puente del «Descubrimiento».

A pesar de las buenas intenciones, esta propuesta no prosperó, pero tampoco ninguna de las demás. Se llegó incluso a escuchar/leer opciones como la de

(33) «Telefónica, la Fundación Ramón Areces y la Junta financiarán la restauración del *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 17-03-1988, p. 48.

(34) «El Estado substará el exbuque escuela *Galatea* para evitar su desguace definitivo», *ABC* de Sevilla, 16-02-1992, p. 50.

(35) «El buque escuela *Galatea* prácticamente destruido por un incendio», *ABC* de Sevilla, 24-01-1989, p. 59.

(36) A pesar de ello, el elevado calado de la embarcación para esa zona de la dársena, sin movimiento portuario desde hacía décadas, habría obligado a dragar ese tramo.

(37) «El *Galatea* podría convertirse en museo marítimo en Sevilla», *ABC* de Madrid, 21-10-1983, p. 48.

convertirlo en restaurante flotante o, a petición del periodista Jesús Quintero, montar en él una emisora de radio internacional con cobertura hasta Sudamérica (38).

Abandono y rescate

Sin financiación, con ninguna idea cerrada sobre su uso y sin ni siquiera haber acordado su ubicación (39), el Patronato buscó otras fórmulas para salvar al *Galatea*. Ya lo decía el propio presidente de la Diputación de Sevilla, Manuel del Valle, antes de que el buque llegara: «No basta decir que sí; hay que tener voluntad de hacer aportaciones concretas» (40).



El Galatea en Sevilla, mayo 1993 (Archivo Diego Quevedo)

Vista de proa del *Galatea* atracado en las instalaciones de Sevitrade (muelle de la Esclusa) antes de partir a Escocia. (Foto: <http://2.bp.blogspot.com/-2OtZ-Nvvr1Y/USXZtDgocOI/AAAAAABAA-AHxE/Bk3BW8Jct-I/s1600/695.jpg>).

(38) «Solana, favorable a montar en el *Galatea* una emisora de radio», *ABC* de Sevilla, 06-03-1987, p. 35.

(39) Había discrepancias sobre si atracarlo en el muelle de las Delicias o, si su borda podía pasar bajo los puentes de Los Remedios y San Telmo, en el de Turismo (junto al palacio de San Telmo) o en los alledaños de la Torre del Oro como reclamo del Arenal.

(40) «El Club Náutico buscará apoyo de diversas entidades para el traslado del *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 02-01-1982, p. 19.



Maniobra de salida del *Galatea* de las instalaciones de Sevitrade, en el Puerto de Sevilla.
(Foto: <https://www.youtube.com/watch?v=MRDYr45yDhM>).

Ante la imposibilidad del Patronato de San Telmo de conseguir las cantidades necesarias, el 16 de enero de 1990 dicha institución acabó rescindiendo el contrato con el Estado, volviendo así a manos del Ministerio de Defensa. El *Galatea* en Sevilla pasó de la gloria de las páginas de los periódicos al purgatorio del carpetazo.

El Ministerio, para evitar su desguace, se jugó su última carta acordando sacarlo a subasta con la esperanza de recibir alguna otra oferta para destinarlo a uso cultural. El 28 de enero de 1992, el *BOE* publicaba que la Junta Delegada de Enajenaciones y Liquidadora de Material del Arsenal de La Carraca en la Zona Marítima del Estrecho confirmaba la licitación para la enajenación del exbuque escuela (41). El asunto no fue ajeno a varias autoridades, que incluso recibieron notificación acerca del asunto, entre los que se encontraba el propio alcalde de Sevilla, Alejandro Rojas-Marcos, quien prometió «estudiar» el tema e «intentar hacer algo por salvar el histórico buque». A pesar de sus buenas intenciones, no pudo evitar la celebración de la subasta en febrero de 1992, en la que quedó adjudicado por 8.000.000 pesetas, precisamente, ¡a los astilleros de Glasgow! (42).

(41) «El Estado subastará el exbuque escuela *Galatea* para evitar su desguace definitivo», *ABC* de Madrid, 16-02-1992, p. 50.

(42) «Fracasados todos los intentos por salvarlo, el *Galatea* volverá a los astilleros de Glasgow, donde fue construido», *ABC* de Sevilla, 29-06-1992, p. 43.

El siguiente paso lo dio el alcalde de dicha localidad escocesa, que en enero de 1993 emprendió una campaña de recogida de fondos para restaurar el *Galatea* después de que fuera adquirido por la fundación inglesa Clyde Maritime Trust. Según Ignacio Martel, ya por aquel entonces presidente honorífico de la Liga Naval, «es triste que un barco con presencia tan activa en la historia marítima del país haya tenido que ser rescatado por Inglaterra» (43).

Finalmente, y protagonizando uno de los episodios más vergonzosos e indolentes de la historia marítima reciente de la ciudad hispalense, y en parte de la Armada, el martes 1 de junio de 1993 el *Galatea* definitivamente abandonaba España (44), no sin antes haber sido sometido a una reparación de urgencia por parte de la empresa Sevitrade, antaño dedicada al desguace de buques.

Hoy en día

Así que, en su segundo convoy de ataje, el buque escuela —al que a partir de entonces los escoceses conocerían por su primer nombre, *Glenlee*— volvió a bajar el Guadalquivir para andar a remolque las 1.400 millas que lo separaban de su patria.

En la actualidad luce a flote restaurado, tan fiel como el original, en el Riverside Museum de Glasgow, convertido en un auténtico centro de atención para los amantes y de la historia marítima. ¡Qué bien habría destacado en algún rincón del río sevillano este velero clásico que en su centenaria vida ostentó cinco nombres y navegó bajo cuatro pabellones! Un verdadero ejemplar de museo flotante que no pudo ser.

Conclusiones

El *Galatea* era un noble barco que llegó a Sevilla como si de un superviviente de la Guerra de Cuba se tratase: ajado, con escorbuto en sus cuadernas y fiebre amarilla en su bodega. Fue portada de periódicos y madera de reputados artículos con sabor colonial. Toda la ciudad andaluza se había mareado en la añorada borda del buque escuela, borrachera de ilusiones marítimas. Y con la voluntad entregada al vaivén de los sueños, el proyecto entró en el mar de los Sargazos administrativos hasta acabar encallando en algún cajón. No había quien moviera un dedo por los restos del barco. Y cayó en el olvido.

(43) «El alcalde de Glasgow emprende una campaña de recogida de fondos para restaurar el *Galatea*», *ABC* de Sevilla, 03-01-1993, p. 52.

(44) «El buque *Galatea* abandonó Sevilla con destino a Escocia», *ABC* de Sevilla, 02-06-1993, p. 49.



(Manuel García García. Colección RGM).

Redactamos este artículo precisamente en el año 2020, en el que otra embarcación a vela, la réplica de la nao *Victoria*, ha tenido el honor de ocupar el puesto que iba a tener el *Galatea*. Desde el pasado mes de marzo dicho barco se encuentra atracado junto a la Torre del Oro, donde sirve como complemento del Centro de Interpretación de la Primera Vuelta al Mundo. ¿Se imaginan la estampa de los dos veleros desde el puente de Triana en un entorno con tanta señera?

Pero esa visión hoy solo podemos imaginárnosla, porque Sevilla perdió el *Galatea* en un momento en el que muchas ciudades buscaban un recuerdo naval, casi centenario, de época y mérito singulares, cuyos supervivientes a flote aún están en búsqueda y captura. Estos se restauran, exhiben y cuidan como importantes exponentes históricos de gloriosos tiempos pasados, como sucede en Inglaterra (Londres, Portsmouth, Greenwich y Newcastle), Suecia (Estocolmo), Bélgica (Amberes), Holanda (Ámsterdam), Finlandia (Mariehamn), Estados Unidos (Mystic, San Diego, San Francisco, Boston, Baltimore y Filadelfia), Canadá (Vancouver) y otros lugares del mundo que albergan más de un centenar de buques en total.

Si es verdad que Sevilla mira —o dice que quiere mirar— al Guadalquivir, el *Galatea* debió haberse conservado como objeto de interés local y nacional. Con algunos ligeros acondicionamientos, podría haberse utilizado para

fomentar la cultura marítimo-fluvial en los colegios o servir de atractivo para estudiosos, aficionados y turistas propios y extranjeros. Pero no, su casco fue muchas veces flor de un día, carne de portada y promesa por cumplir. ¿Quién se acuerda de él en Sevilla? No nos damos cuenta de que en nombre de motivaciones muy superficiales, como un simple requisito administrativo o la afrenta del olvido, se desestiman los mejores símbolos de la historia. A este riesgo se expuso el airoso y octogenario buque escuela *Galatea* a orillas del Guadalquivir, como también no muchos años atrás lo hizo el crucero *Canarias* (45).

Al fin y al cabo, y en palabras del periodista Antonio Burgos: «Fue una fábula preciosa» (46).



BIBLIOGRAFÍA

- DÍAZ CANO, Juan: «El *Galatea*. Otro fracaso de la Transición», *Proa a la Mar*. Revista de la Real Liga Naval Española, núm. 175, 2018, pp. 64-69.
- HARDIE, Hamish: *The dutchman had guilders. The rescue and restoration of the Clydebuilt three master barque 'Glenlee'*. Glasgow: Clyde Maritime Centre Ltd., 2004.
- Diario ABC.

(45) Crucero pesado de la Armada española, fue botado en 1931 y sirvió como buque insignia hasta ser dado de baja en 1975. Aun siendo el último de su clase en el mundo y lanzarse propuestas para su conservación, fue desguazado en Ferrol dos años después. Solo se han conservado varias piezas, dispersas, del mismo.

(46) «Adiós, *Galatea*, adiós», ABC de Sevilla, 18-11-1982, p. 23.