

## VINTE MIL LEGUAS

## S.V. GLENLEE, EX GALATEA



Texto

Hixinio Puentes

Escritor

A sorte decidiuse nunha poxa pública organizada en Sevilla pola Armada española na que a punto estivo de facerse co buque unha empresa de Rotterdam pero, finalmente, na segunda poxa, realizada o 30 de xuño de 1992 —xa que na primeira efectuada catro meses antes non se puido adxudicar por problemas legais—, foi a Clyde Maritime Trust de Glasgow (Escocia) quen se fixo co buque escola de gardamariñas *Galatea*, ex *Clara Stella*, ex *Islamount*, ex *Glenlee* por oito millóns de pesetas.

Hamish Hardie, no libro cuxo título “The Dutchman Had Guilders” traducido sería “O holandés tiña floríns”, explicou o proceso da compra do buque escola e a súa restauración, para a que a Clyde Maritime buscou unha subvención de 2’1 millóns de libras esterlinas que proporcionaron a Axencia para o Desenvolvemento de Glasgow, o Concello desta cidade, o Fondo Rexional Europeo e o National Heritage Lottery Fund.

A brickbarca de tres mastros naceu no estaleiro Anderson Rodger’s de Glasgow en decembro de 1896 e dende xullo de 1999 pódese admirar no dique Victoria de Greenock, a vinte quilómetros de Glasgow, como elemento pertencente ao Museo das Tradicións Marítimas desta cidade. O buque, restaurado polos planos orixinais, volveu lucir como cen anos antes: rebautizárono co seu primeiro nome, unha vintena de expertos profesionais púxolle a cuberta de madeiras africanas, chorraron as pranchas de ferro e estrutura interna, arrincaron o lastre de cemento da sobrequilla, que reemprazaron por barricas de whisky cementadas, dende Sevilla e o arsenal da Carraca enviáronse os mastros e vergas orixinais e non se devolveu o mascarón de proa solicitado, que continúa na Graña, alegando que primeiro terán que devolver Xibraltar.

Era o derradeiro buque que quedaba dunha decena de xemelgos construídos para unha navieira dedicada ao transporte de cereal, polo que durante dous anos fixo viaxes de

Gran Bretaña a Australia e Nova Zelandia ata ser adquirida por outra empresa que o rebautiza *Islamount*. Durante a Primeira Guerra Mundial foi requisada

pola Royal Navy e ao remate dunha viaxe entre a illa de Java e Cette (Francia) mudou o seu pavillón ao ser mercada pola empresa milanesa Società di Navigazione Stella d’Italia, que rexistra no porto de Xénova, rebautiza *Clarastella* e montan dous motores Diesel e luz eléctrica. En 1922 pagou o goberno español 650.000 pesetas polo buque, xunto co *Augustella*, para convertelos en buques escola. Este último non estaba en boas condicións,

polo que se transformou en pontón e supliuse coa construción do *Juan Sebastián de Elcano* en 1925 no astaleiro gaditano Echevarrieta y Larrinaga.

Xa dera catro veces a volta ao mundo e atravesara en dezaseis ocasións o mítico Cabo de Fornos cando chegou ás mans españolas e se transformou en Cádiz, dotándose de motores máis potentes, cabina de mando a proa e ampliación da toldilla. As súas viaxes de instrución na compañía da ancián corveta *Nautilus* ou o *Carlos V* duraron tres anos, pois o *Juan Sebastián de Elcano* relegouna a buque escola de manobra para os mariñeiros especialistas. Durante a Segunda Guerra Mundial pintou a bandeira nacional nos seus costados, igual que todos os buques españois.

O 3 de outubro de 1946, navegando pola zona das Azores viuse envolta nunha forte borrasca con ventos de 175 Km/h que a desmantelou completamente, inundou a máquina e padeceu unha perigosísima escora de 42° a pesares do lastre de cemento na sobrequilla. Polos seus propios medios conseguiu arribar a Tenerife. Oito anos máis tarde un furacán sorprendeuna preto de Nova York, levándolle sete velas e moitos tripulantes resultaron cos ósos fracturados por aquel baile.

A derradeira viaxe como buque escola tivo lugar en decembro de 1959; logo quedou amarrado no arsenal ferrolano como pontón de manobra e dez anos despois causou baixa na Armada, quedando amarrado na Graña como un buque estático da Escola de Manobras. Cada vez que se pensaba no seu desmantelamento xurdía en contra o clamor popular, mais o seu abandono era un feito, sufriu espolio de cabillas, motóns, placas e portillos ata que, en 1981, Bazán houbo de darlle un repaso. Posteriormente, varias cidades portuarias nteresarónse polo buque, mais as xestións non prosperaron e a Expo de Sevilla levou o barco para o Guadalquivir, quedando amarrado ao pé da Torre do Ouro en completo abandono, sendo espoliado, sufrindo incendios e servindo como dormitorio de vagabundos ata que, ao roubarlle as válvulas de fondo, o barco afundiou no río.

Cantas lembranzas non gardan os españois que pisaron a súa cuberta? Aínda alguén lembra aquela canción que se cantaba polos anos corenta: “Buque escuela Galatea, bien te puedes alabar, / Pues todo



el mundo lo dice, que has sido buque ejemplar. / Por eso hoy la Marina está orgullosa de tu lealtad...”

Na estación da Graña consérvanse o mascarón orixinal e o pescante de botes; no Museo Naval ferrolán, a mesa e cadeiras da cámara de oficiais, a bomba real e puños dunha vela. Para que nos serve o mascarón dun buque que non soubemos conservar, podíamos regalárllo aos británicos dando as grazas se o recollesen, pois eles si que saben conservar buques, esforzarse por artellar solucións económicas para a conservación, sentirse orgullosos da construción naval británica e das súas tradicións mariñeiras? Aínda se lembran os mariñeiros daquel *María* ex *Robin* —o *María Tres Palos*—, que despois de navegar durante 71 anos con pavillón español en 1979, a The Maritime Trust Co. Ltd. de Londres recuperouno para convertelo en museo flotante coa súa máquina e caldeira de vapor orixinais tras 84 anos de vida para amosalo no St. Katharine Dock, ao pé da Ponte da Torre de Londres, onde fora construído, como modelo dun mundo xa rematado.

Deberíamos tomar nota para non ser tan miserables, tomar nota e pensar que ao *Juan Sebastián de Elcano*, cos mesmos 84 anos que o *María Tres Palos*, por moitos coidados recibidos ao longo da súa longa vida, lle vai chegar a súa hora dentro de pouco e o Estado español debería solucionar o seu relevo. Estaremos preparados para conservar unha parte da nosa historia como se merece? Estaremos preparados ou volverá a acontecer o de sempre? Teremos vergoña algunha vez e salvaremos a nosa historia da insensíbel piqueta da desidia por non saber buscar catro patacóns?