EL GLENLEE (EX-GALATEA)

Volta el món i torna a Glasgow

Secció: Argos

Número de revista: #17

ESTIU 2026

TEXT: Jack Tar

FOTO: Leslie Barrie / Wikimedia Commons

El *Glenlee*, per a molts encara el *Galatea*, va néixer l'any 1896 en una drassana de Glasgow i actualment el podeu veure en aquell port. Durant més d'un segle va ser vaixell mercant, vaixell escola, mort vivent i ara és un vaixell museu. Però, per sobre de tot, és un dels vaixells més bonics del món. Durant gairebé 60 anys va ser vaixell escola de l'Armada espanyola, a l'ombra del *Juan Sebastián de Elcano*, que el va substituir en vida.

Però aquesta embarcació té un abans i un després que cal explicar.

La resistència de la marina de vela

El *Glenlee* va ser bastit a les drassanes Bay Yard de Port Glasgow com un veler amb aparell de corbeta o bricbarca de tres pals l'any 1896. A pocs anys d'acabar el segle XIX i amb la propulsió mecànica ja victoriosa, la construcció de velers de ferro era la resposta al desafiament tecnològic. Representava un repte des de la perspectiva de més de 5.000 anys de navegació a vela davant la màquina de vapor. És a dir, del vent, la netedat i el silenci contra el carbó, el greix i el soroll. En certa manera, va ser la batalla final presentada per velers de ferro que es resistien a desaparèixer. Podem dir, doncs, que des de la seva construcció, aquest veler de buc de ferro va navegar portant mercaderies en una vida de resistència de la vela davant la pressió del vapor, tecnologia que va acabar amb milers d'anys de navegació a vela.

La seva vida com a vaixell mercant va ser la típica dels denominats despectivament menjavents. Va ser el *Glenlee* i l'*Islamount* sota pavelló britànic, fins al 1919. Llavors va passar a la bandera italiana amb el nom de *Clarastella* i va tenir una segona vida, ara com a motoveler amb dos motors dièsel. Una sèrie de circumstàncies el van portar a Espanya, per prestar servei a l'Armada com a vaixell escola. L'havia d'acompanyar un altre veler italià, però el seu mal estat ho va desaconsellar, i el seu substitut seria, en els següents anys, el *Juan Sebastián de Elcano*.

La vela als vaixells escola

Cal recordar que en el passat, i de fet encara avui dia, existia la idea que els vaixells de vela eren la veritable escola per a la gent de mar, especialment per als oficials. Fins i tot per a aquells que mai no navegarien a vela. La filosofia és que la vela era la palestra superior, el lloc on es forjava un home (i ara una dona) en la lluita contra els elements. Valors com la responsabilitat, el treball en equip, la improvisació, la companyonia, etcètera, eren adquirits a tot drap. Aquesta idea es manté encara viva i per això moltes marines de guerra arreu del món conserven els seus vaixells escola. Fins i tot algunes marines mercants també adopten aquesta filosofia.

Així, a partir del 1925 (fetes les reparacions i transformacions pertinents) l'antic *Glenlee* va entrar en servei per a la Marina espanyola amb el nom de *Galatea*, amb la missió de servir d'escola a diferents generacions de cadets, que abans de servir en vaixells moderns, passaven per l'experiència de navegar a vela i crear un *esprit de corps* a l'antiga. Però la seva vida en aquesta funció va ser molt curta, ja que l'any 1928 el va substituir el *Juan Sebastián de Elcano* en la tasca principal de formar oficials. El *Galatea* va quedar com una mena de segon plat, actiu però en un pla secundari. Va continuar navegant, va sobreviure la Guerra Civil, i fins i tot un temporal que, el 3 d'octubre de 1946, gairebé no l'enfonsa davant de les Açores. El vent ho va provar de nou l'any 1954 a prop de Nova York, però un altre cop va sobreviure.

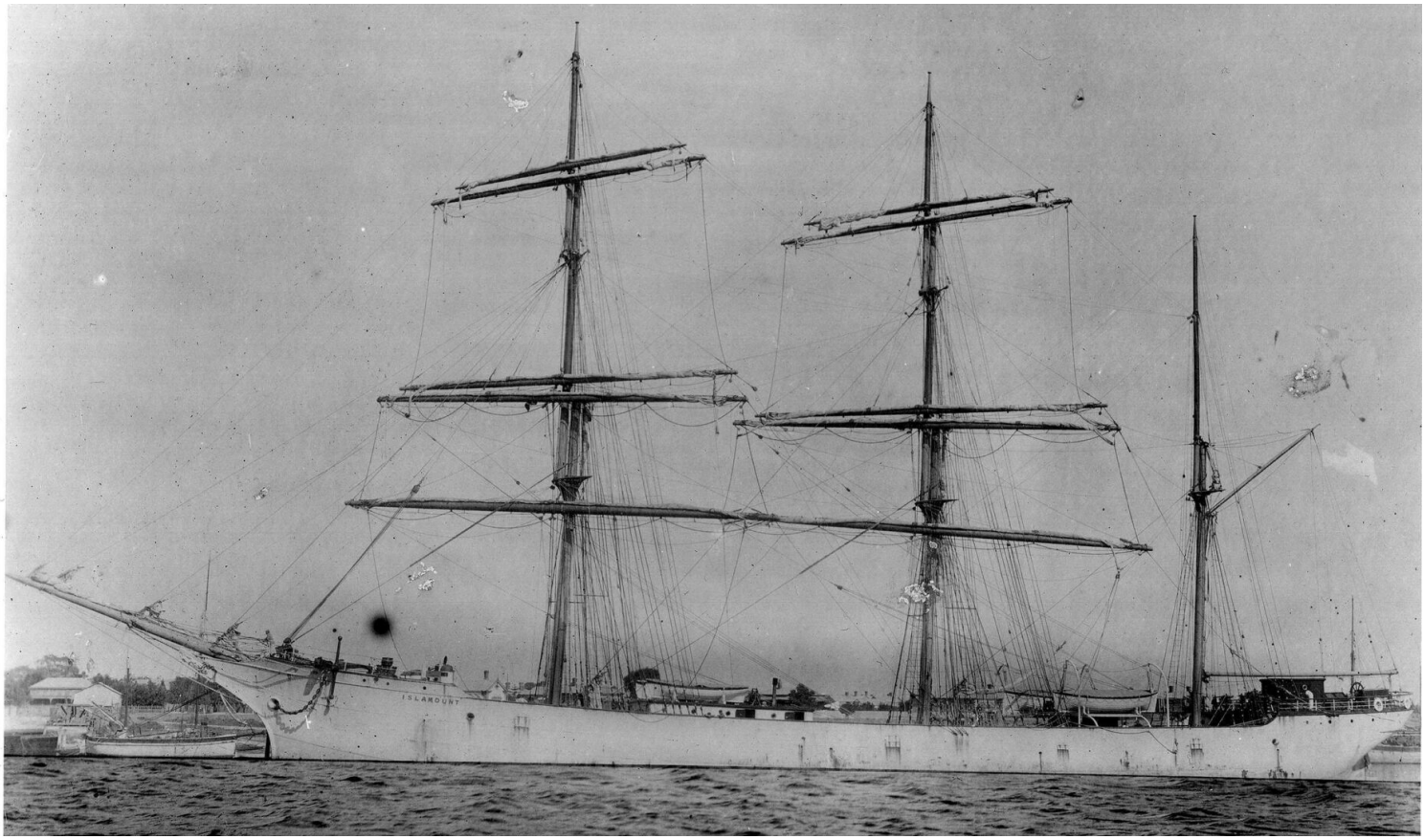
El 15 de desembre de 1959 l'Armada el va retirar del servei actiu, i va quedar amarrat a l'arsenal de Ferrol com a escola de maniobra, però ja sense navegar, i va envellir a poc a poc fins que l'any 1982 va ser donat de baixa definitiva. Però l'Armada no es decidia a donar l'ordre de desballestar-lo, ateses les protestes i la mala imatge que això donava. Però el vaixell quedava espoliat dia a dia, devorat a poc a poc per buscadors de ferralla o de records. Molts materials són, segurament, en cases particulars. Se li buscava un futur digne com a museu o exposició flotant i es va dur a Sevilla, arraconat al Guadalquivir, i finalment amarrat a l'espera del final. Però quan es va decidir la seva venda en subhasta, va arribar la salvació. Una institució britànica, el Clyde Maritime Trust de Glasgow.

Resurrecció mar enllà

L'any 1993 va entrar, remolcat, a Greenock, i més tard a Glasgow. Allà, el *Glenlee* va ser restaurat i convertit en un museu flotant. Després d'alguns treballs preliminars en dic sec, va començar un procés de restauració de sis anys. Alguns elements van ser portats des d'Espanya, com per exemple els pals originals. Els nous propietaris van intentar recuperar el mascaró de proa original, que roman exposat a La Graña, Ferrol (la Corunya) i, en fracassar, en van encarregar una rèplica. Segons diuen, la Marina espanyola va dir que el mascaró no seria retornat fins que els britànics no retornessin Gibraltar. Realitat o ficció? Ens ho podem ben creure. El 6 de juliol de 1993 se li va retornar el nom original, *Glenlee*, en una cerimònia molt emotiva. Ara el veler és un veritable monument escocès i un atractiu turístic al Riverside de Glasgow.
En el moment d'escriure aquestes línies, al vaixell s'hi estan duent a terme treballs de restauració de l'aparell. Si el voleu anar a veure, potser paga la pena esperar una mica que els treballs acabin i el vaixell recuperi la seva esplendor. Hi trobareu més informació a la pàgina web.

A tall de curiositat, el Museu Marítim de Barcelona conserva alguns mobles de la cambra del comandant. Corresponen probablement a la dècada de 1940 o de 1950 i hi van ingressar l'any 1983. I naturalment, a la Biblioteca del Museu podeu trobar algunes publicacions molt interessants sobre aquesta embarcació i les persones que hi van navegar.

El Glenlee remolcat rumb a Greenock, 1993. Foto: Hamish Hardie, administrador de Tall Ship Glenlee.
El Glenlee remolcat rumb a Greenock, 1993. Foto: Hamish Hardie, administrador de Tall Ship Glenlee.
El Glenlee rarribant a Greenock, 1993. Foto: Hamish Hardie, administrador de Tall Ship Glenlee.
El Glenlee rarribant a Greenock, 1993. Foto: Hamish Hardie, administrador de Tall Ship Glenlee.
El Glenlee remolcat rumb a Greenock, 1993. Foto: Hamish Hardie, administrador de Tall Ship Glenlee.
El Glenlee remolcat rumb a Greenock, 1993. Foto: Hamish Hardie, administrador de Tall Ship Glenlee.



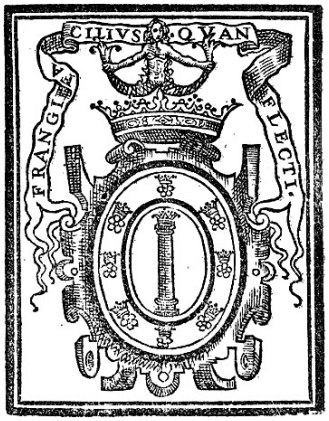
El *Glenlee* quan navegava com a *Islamount*, sota pavelló britànic, entre el 1898 i el 1919. Foto: Wikimedia Commons.

Una obra de Cervantes

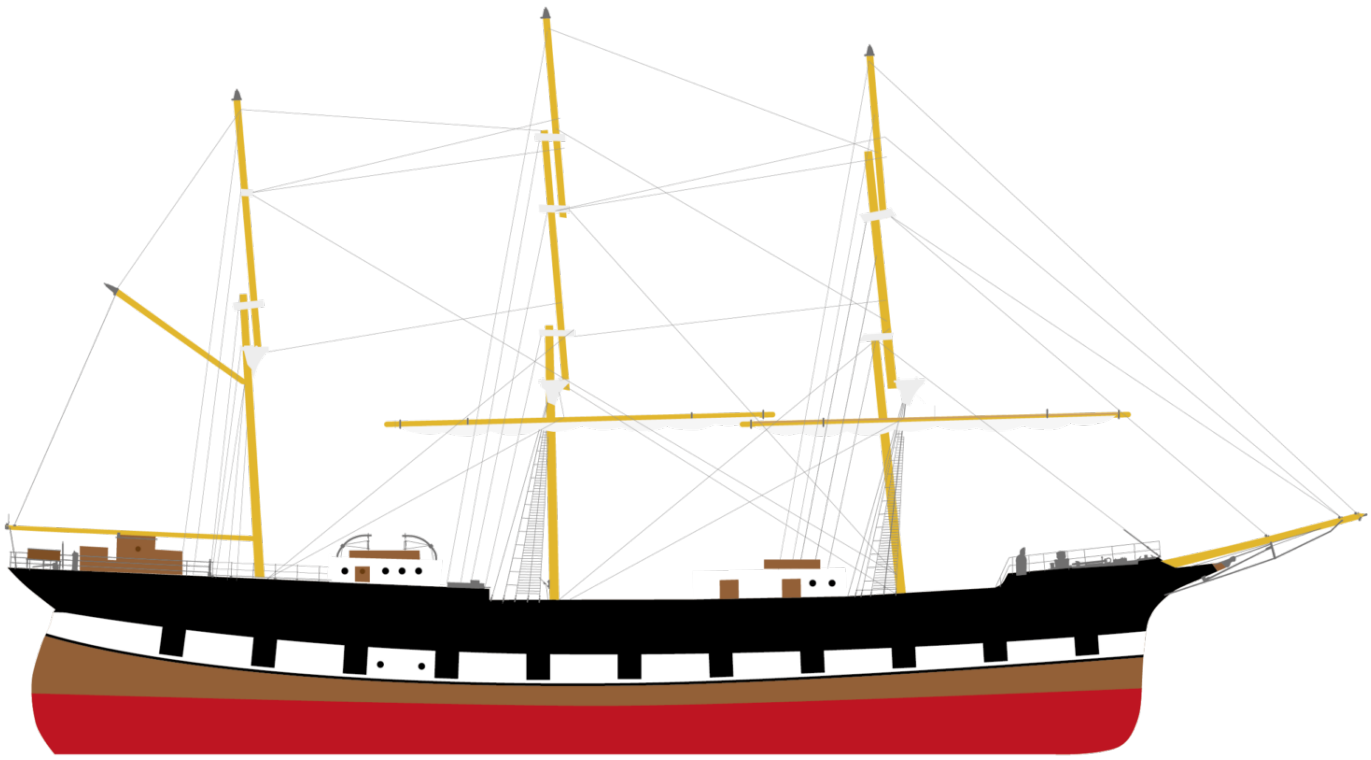
La Galatea es una novel·la de Miguel de Cervantes publicada el 1585. És una primera part d'una obra inacabada, ja que l'autor va morir sense poder finalitzar-la. Per això la trama de la novel·la queda interrompuda d'una manera brusca. Es tracta d'una obra d'estil pastoral, molt de moda aleshores, amb diverses trames. En la principal hi ha dos pastors, l'Elicio y l'Erastro, enamorats de la Galatea, una pastora molt bonica però també virtuosa, intel·ligent i generosa. Té un esperit lliure i defuig de l'amor dels pretendents. Cal recordar que Cervantes era un amant i admirador de les dones, i les construeix amb una actitud moderna als nostres ulls, actives, lectores, amb personalitat pròpia, que traspuen, en certa manera, la llibertat i la independència. Són dones amb caràcter, actives i amb bon judici. Podríem dir que eren dones empoderades *avant la lettre*.

Per cert, el mascaró del vaixell no representa la pastora, sinó que és una rèplica del mascaró original i mostra una noia escocesa, Mary Doll. El mascaró original és al Museu Naval de Ferrol.

PRIMERA PARTE
DE LA GALATEA,
DIVIDIDA EN SEYS LIBROS.
Cõpuesta por Miguel de Ceruantes.
Dirigida al Illustrisi. señor Ascanio Colona Abad de sancta Sofia.



CON PRIVILEGIO.
Impressa en Alcala por Iuan Gracian.
Año de 1585.
A costa de Blas de Robles mercader de libros.



Secció lateral del *Glenlee*. Infografia: Carles Javierre.

Fitxa tècnica

INFORMACIÓ GENERAL
Tipus: vaixell de tres pals d'acer
Constructor: Anderson Rodger, Bay Yard, Port Glasgow, Escòcia
Propietari original: Archibald Sterling & Company of Glasgow
Quilla posada: juny del 1896 (estimat)
Avarada: 3 de desembre de 1896

DIMENSIONS
Eslora total: 94,7 m
Mànega: 11,43 m
Calat màxim: 6,337 m

TONATGE I PES
Desplaçament en càrrega: 3.367 tones (3.421 tones mètriques)
Arqueig brut: 1.613 tones

ARBORADURA
Pal de trinquet: 52,3 m
Pal major: 52,5 m
Verga major: 25,5 m
Pal de mitjana: 44,5 m