

EL GLENLEE (EX-GALATEA)



La vuelta al mundo para acabar en Glasgow

Sección: [Argos](#)

Número de revista: [#17](#)

VERANO 2026

TEXT: Jack Tar

FOTO: Leslie Barrie / Wikimedia Commons

El *Glenlee*, para muchos todavía el *Galatea*, nació en 1896 en un astillero de Glasgow y actualmente se puede ver en ese puerto. Durante más de un siglo fue buque mercante, buque escuela, muerto viviente y ahora es un buque museo. Pero, por encima de todo, es uno de los barcos más bellos del mundo. Durante casi 60 años fue buque escuela de la Armada española, a la sombra del *Juan Sebastián de Elcano*, que lo sustituyó en

vida. Sin embargo, esta embarcación tiene un antes y un después que es necesario explicar.

La resistencia de la marina de vela

El *Glenlee* fue construido en los astilleros Bay Yard de Port Glasgow como un velero con aparato de corbeta o bricbarca de tres mástiles en 1896. A pocos años de terminar el siglo XIX y con la propulsión mecánica ya victoriosa, la construcción de veleros de hierro era la respuesta al desafío tecnológico. Representaba un reto desde la perspectiva de más de 5.000 años de navegación a vela frente a la máquina de vapor. Es decir, del viento, la pulcritud y el silencio contra el carbón, la grasa y el ruido. En cierto modo, fue la batalla final presentada por veleros de hierro que se resistían a desaparecer. Así pues, podemos decir que, desde su construcción, este velero de casco de hierro navegó llevando mercancías en una vida de resistencia de la vela frente a la presión del vapor, tecnología que acabó con miles de años de navegación a vela.

Su vida como buque mercante fue la típica de los denominados despectivamente comevientos. Fue el *Glenlee* y el *Islamount* bajo pabellón británico, hasta 1919. Entonces pasó a la bandera italiana con el nombre de *Clarastella* y tuvo una segunda vida, ahora como motovelero con dos motores diésel. Una serie de circunstancias lo trajeron a España, para prestar servicio en la Armada como buque escuela. Lo debía acompañar otro velero italiano, pero su mal estado lo desaconsejó, y su sustituto sería, en los años siguientes, el *Juan Sebastián de Elcano*.

La vela en los buques escuela

Cabe recordar que en el pasado, y de hecho todavía hoy por hoy, existía la idea de que los barcos de vela eran la verdadera escuela para la gente de mar, especialmente para los oficiales. Incluso para aquellos que jamás navegarían a vela. La filosofía es que la vela era la palestra superior, el lugar donde se forjaba un hombre (y ahora una mujer) en la lucha contra los elementos. Valores como la responsabilidad, el trabajo en equipo, la improvisación, el compañerismo, etcétera, eran adquiridos a todo trapo. Esta idea se mantiene todavía viva y, por eso, muchas marinas de guerra en todo el mundo conservan sus buques escuela. Incluso algunas marinas mercantes también adoptan esta filosofía.

Así, a partir de 1925 (una vez realizadas las reparaciones y transformaciones pertinentes) el antiguo *Glenlee* entró en servicio para la Marina española con el nombre de *Galatea*, con la misión de servir de escuela a diferentes generaciones de cadetes, que antes de servir en buques modernos, pasaban por la experiencia de navegar a vela y crear un *esprit de corps* a la antigua. No obstante, su vida en esta función fue muy corta, ya que en 1928 lo sustituyó el *Juan Sebastián de Elcano* en la tarea principal de formar a oficiales. El *Galatea* quedó como una especie de segundo plato, activo pero en un plano secundario. Siguió navegando, sobrevivió a la Guerra Civil, e incluso a un temporal que, el 3 de octubre de 1946, casi lo hunde frente a las Azores. El viento lo intentó de nuevo en 1954 cerca de Nueva York, pero una vez más sobrevivió.

El 15 de diciembre de 1959 la Armada lo retiró del servicio activo, así quedó amarrado en el arsenal de Ferrol como escuela de maniobra, pero ya sin navegar, y envejeció poco a poco hasta que en 1982 fue dado de baja definitivamente. Sin embargo, la Armada no se decidía a dar la orden de desguazarlo, dadas las protestas y la mala imagen que conllevaba. De todos modos, el barco quedaba expoliado día a día, devorado poco a poco por buscadores de chatarra o de recuerdos. Muchos materiales estarán seguramente en casas particulares. Se le buscaba un futuro digno como museo o exposición flotante y se llevó a Sevilla, arrinconado en el Guadalquivir, y finalmente amarrado a la espera de su fin. No obstante, cuando se decidió su venta en subasta, llegó su salvación. Una institución británica, el Clyde Maritime Trust de Glasgow.

Resurrección allende los mares

En 1993 entró, remolcado, en Greenock, y más tarde en Glasgow. Allí, el *Glenlee* fue restaurado y convertido en un museo flotante. Tras algunos trabajos preliminares en dique seco, dio comienzo un proceso de restauración de seis años. Algunos elementos fueron traídos desde España, como por ejemplo los mástiles originales. Los nuevos propietarios intentaron recuperar el mascarón de proa original, que permanece expuesto en La Graña, Ferrol (A Coruña) y, al fracasar, encargaron una réplica. Según dicen, la Marina española dijo que el mascarón no sería devuelto hasta que los británicos no devolvieran Gibraltar. ¿Realidad o ficción? Podría estar en lo cierto. El 6 de julio de 1993 se le devolvió su nombre original, *Glenlee*, en una ceremonia muy emotiva. Ahora el velero es un verdadero monumento escocés y un atractivo turístico en el Riverside de Glasgow.

En el momento de escribir estas líneas, en el barco se están llevando a cabo trabajos de restauración del aparato. Si se desea ir a verlo, quizás vale la pena esperar un poco a que los trabajos finalicen y el barco recupere su esplendor. Hay más información en su [página web](#).

A modo de curiosidad, el Museo Marítimo de Barcelona conserva algunos muebles de la cámara del comandante. Corresponden probablemente a la década de 1940 o de 1950 e ingresaron en 1983. Y naturalmente, en la Biblioteca del Museo se pueden encontrar algunas [publicaciones muy interesantes sobre esta embarcación](#) y las personas que navegaron en él.



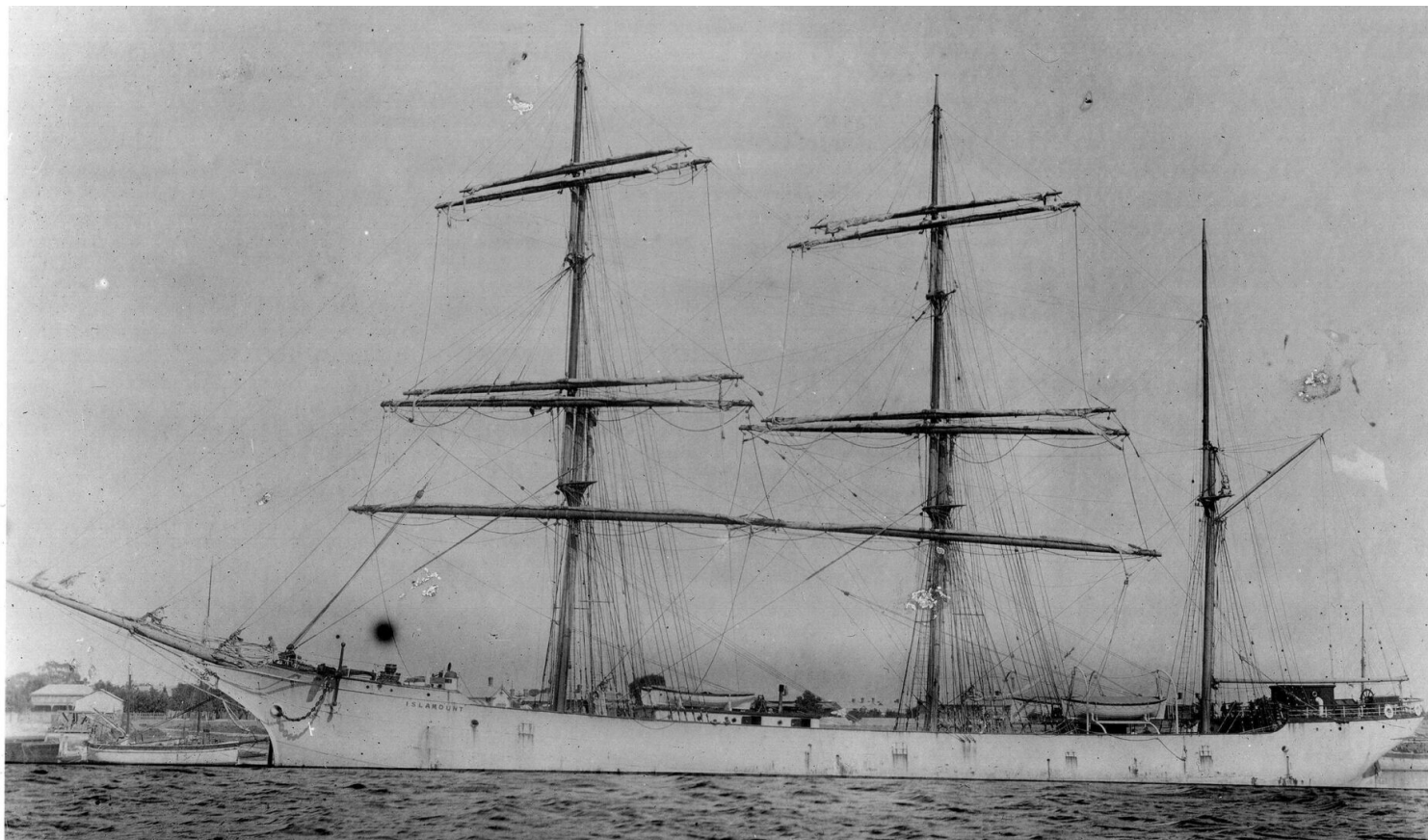
El Glenlee remolcado rumbo a Greenock, 1993. Foto: Hamish Hardie, administrador de Tall Ship Glenlee.
El Glenlee remolcado rumbo a Greenock, 1993. Foto: Hamish Hardie, administrador de Tall Ship Glenlee.



El Glenlee llegando a Greenock, 1993. Foto: Hamish Hardie, administrador de Tall Ship Glenlee.
El Glenlee llegando a Greenock, 1993. Foto: Hamish Hardie, administrador de Tall Ship Glenlee.



El Glenlee remolcado rumbo a Greenock. 1993. Foto: Hamish Hardie, administrador de Tall Ship Glenlee.
El Glenlee remolcado rumbo a Greenock. 1993. Foto: Hamish Hardie, administrador de Tall Ship Glenlee.



El *Glenlee* cuando navegaba como *Islamount*, bajo pabellón británico, entre 1898 y 1919. Foto: Wikimedia Commons.

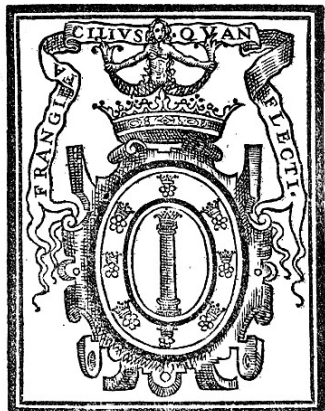
Una obra de Cervantes

La Galatea es una novela de Miguel de Cervantes publicada en 1585. Es una primera parte de una obra inacabada, ya que el autor falleció sin poder terminarla. Por este motivo la trama de la novela queda interrumpida de forma brusca. Se trata de una obra de estilo pastoral, muy de moda por entonces, con varias tramas. En la principal hay dos pastores, Elicio y Erastro, enamorados de la Galatea, una pastora muy bonita pero también virtuosa, inteligente y generosa. Posee un espíritu libre y rehúye del amor de sus pretendientes. Cabe recordar que Cervantes era un amante y admirador de las mujeres, y las construye con una actitud moderna a nuestros ojos, activas, lectoras, con personalidad propia, que rezuman, en cierto modo, la libertad y la independencia. Son mujeres con carácter, activas y de buen juicio. Podríamos decir que eran mujeres empoderadas *avant la lettre*.

Por cierto, el mascarón del barco no representa a la pastora, sino que es una réplica del mascarón original y muestra a una chica escocesa, Mary Doll. El mascarón original se encuentra en el Museo Naval de Ferrol.

PRIMERA PARTE
DE LA GALATEA,
DIVIDIDA EN SEYS LIBROS.
Cópuesta por Miguel de Ceruantes.

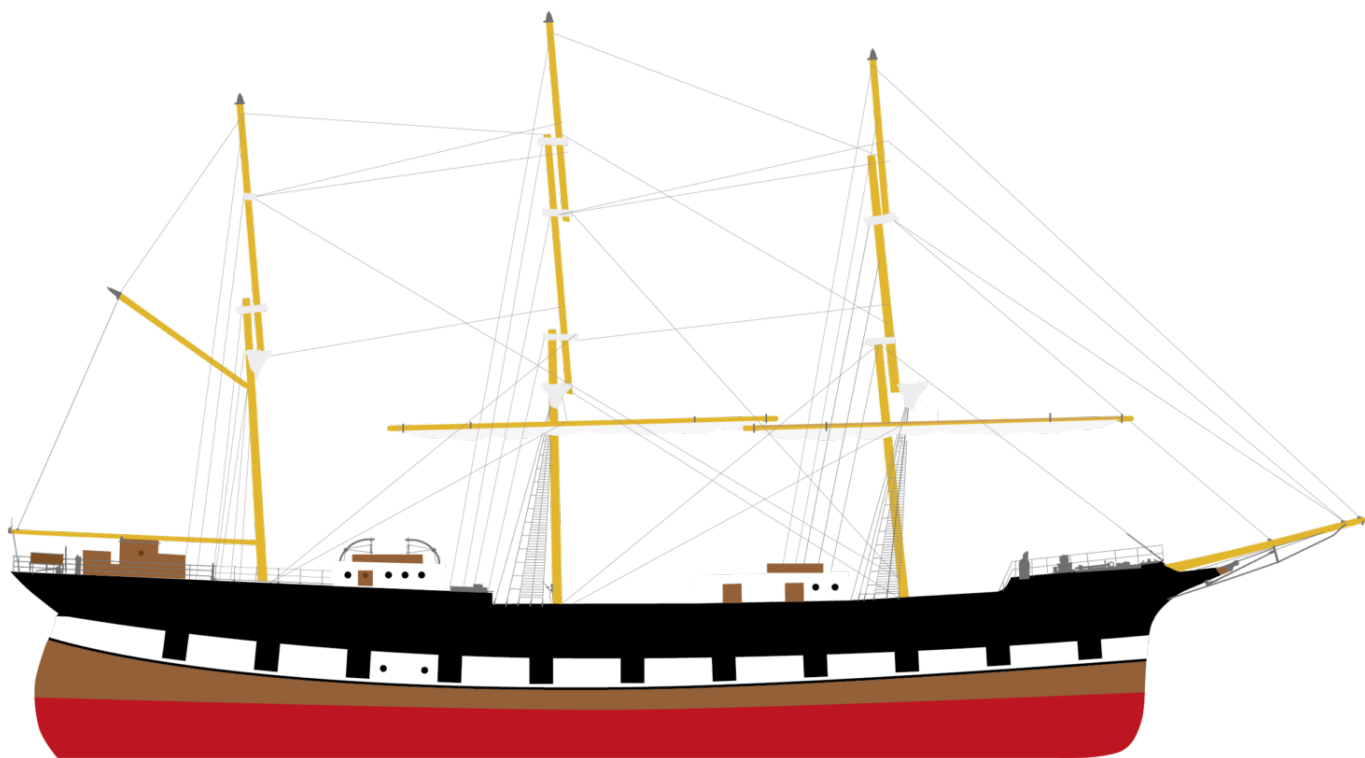
*Dirigida al Illustríssi. señor Ascanio Colona Abad de
sancta Sofia.*



CON PRIVILEGIO.
Impressa en Alcalá por Iuan Graçian.

Año de 1585.

A costa de Blas de Robles mercader de libros.



Sección lateral del Glenlee. Infografía: Carles Javierre.

Ficha técnica

INFORMACIÓN GENERAL

Tipo: buque de tres mástiles de acero

Constructor: Anderson Rodger, Bay Yard, Port Glasgow, Escocia

Propietario original: Archibald Sterling & Company of Glasgow

Quilla puesta: junio de 1896 (estimado)

Botadura: 3 de diciembre de 1896

DIMENSIONES

Eslora total: 94,7 m

Manga: 11,43 m

Calado máximo: 6,337 m

TONAJE Y PESO

Desplazamiento en carga: 3.367 toneladas (3.421 toneladas métricas)

Arqueo bruto: 1.613 toneladas

ARBOLADURA

Mástil de trinquete: 52,3 m

Palo mayor: 52,5 m

Verga mayor: 25,5 m

Palo de mesana: 44,5 m