

MASCARONES DEL MAR MAGALLANICO

Mateo Martinić B.*

De remoto origen, como que existió en antiguas embarcaciones egipcias y fenicias, el mascarón o figura de proa se empleó como elemento ornamental en la arquitectura naval durante milenios, adquiriendo sin duda su mayor significación en los grandes barcos veleros del siglo XIX y comienzos del XX. De allí que en nuestros días su existencia se asocia particularmente con esas naves y su sola contemplación despierta añoranzas entre los románticos del mar y constituye uno de los recuerdos o trofeos más preciados, quizá — se nos antoja — porque en esas esculturas se halla materializada el alma de los navíos. Desde hace mucho tiempo los museos marítimos exhiben como preciados testimonios estas piezas de escultura naval. Entre tantas, son famosas las colecciones del museo de Mystic Seaport, en Estados Unidos; de Marienham, en Finlandia, y de las Reales Atarazanas de Barcelona, en España.

En las crónicas del mar magallánico los veleros llenan un notable espacio : bien con las historiadas singladuras de cuantos realizaron la navegación de altura por las costas exteriores, en procura del siempre bravío cruce del Paso Drake al sur del Cabo de Hornos; bien con la navegación no siempre fácil a lo largo del Estrecho de Magallanes o, por fin, con el recuerdo de tantos barcos que como pontones integraron la “flota inmóvil” del puerto de Punta Arenas.

El cruce del Cabo de Hornos constituyó una faena marinera que ganó fama y carácter de real proeza en los anales de la navegación mundial, por cuanto requería de serenidad y veteranía de

(*) Departamento de Historia y Geografía, Sección Historia, Instituto de la Patagonia, Punta Arenas, Chile.

capitanes y pilotos, como de capacidad y destreza y hasta de coraje por parte de las tripulaciones para enfrentar con éxito y suerte la peligrosa cruzada del cabo terminal del continente americano, en especial aquélla emprendida con rumbo este — oeste.

Muchos veleros pasaron airosos la riesgosa prueba náutica, aunque no sin sufrir duro embate por parte del bravío mar austral y de los elementos climáticos que allí señorean, saliendo con daños en la arboladura y cubierta a modo de cicatrices de cuenta lucha, amén de tripulantes heridos, muertos o perdidos. No pocos, sin embargo, fracasaron en el empeño, terminando entre las olas o siniestrándose sobre las costas inhóspitas del archipiélago fueguino o, a veces, castigados y desmantelados, algunos veleros lograron alcanzar a duras penas el reparo de una salvadora bahía.

De cuantas naves pudieron perderse en tantas infortunadas navegaciones no existe cuenta exacta, como que muchas se llevaron a su tumba marina el secreto de su destino. Hasta dónde ha podido llevarse, el recuento supera largo el centenar la cantidad de veleros siniestrados en las aguas más meridionales de Magallanes, en especial barcas y fragatas de la época dorada de la navegación a vela, entre 1850 y 1920.

De estas naves víctimas muchos restos quedaron esparcidos sobre roqueríos litorales australes o, malamente a flote y ya inútiles para la navegación de altura, se contaron por decenas los casos que acabaron abandonados o enajenados para otro servicio.

La navegación del Estrecho de Magallanes también resultó riesgosa para los veleros que se adentraron por este paso de mar, a causa de los fuertes vendavales que allí señorean, y se cuenta casi medio centenar de naves siniestradas a lo largo de las crónicas marítimas fretanas.

De tantas víctimas del mar magallánico muchas, como se ha señalado, se hundieron en las aguas oceánicas, pero es posible que cantidad de restos náuticos hayan podido derivar hacia las costas americanas o antárticas alcanzando perdidos litorales. Otros veleros, en cambio, se siniestraron directamente sobre las costas y por largo tiempo sus restos pudieron ser ocasionalmente advertidos por otros navegantes.

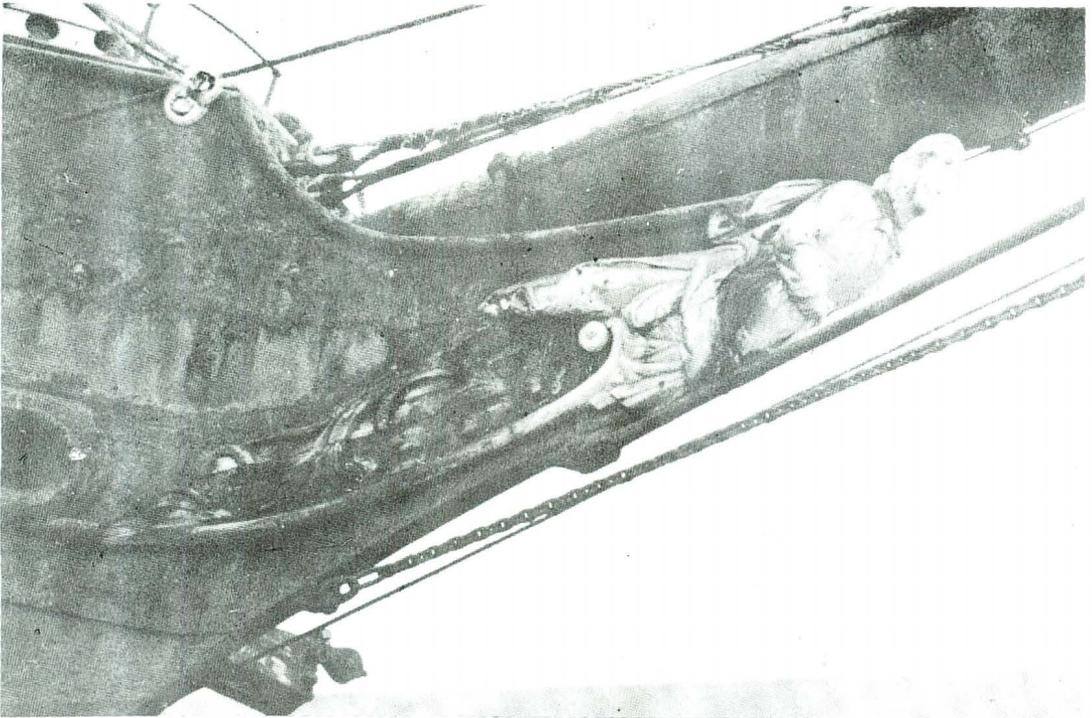
Así, entonces, una cantidad indeterminada de mascarones pudo quedar en situación de ser hallados o rescatados y pasar a ser conservados como preciado recuerdo de una época notable de la navegación mercantil.

Sin embargo, que se sepa, son muy pocos los mascarones que lograron ser avistados y rescatados. Y el primero, al menos con constancia en crónicas regionales, fue el extraído en 1877 por el capitán lobo José Nogueira desde un "clipper" encallado sobre un roquerío en la costa de la península Brecknock. Se trataba de una hermosa pieza que representaba "... una dama vestida de amplia túnica azul con muchos pliegues. En la cara, de sonrosados cachetes, se veían dibujados unos ojos de mirar perdido. Ajustando las trenzas de color espiga que se enroscaban sobre las orejas y en la frente serena, tenía ceñida una corona con flores de lis" (1).

(1) Armando Braun Menéndez, "Pequeña Historia Magallánica". Buenos Aires, 1937. p. 108.

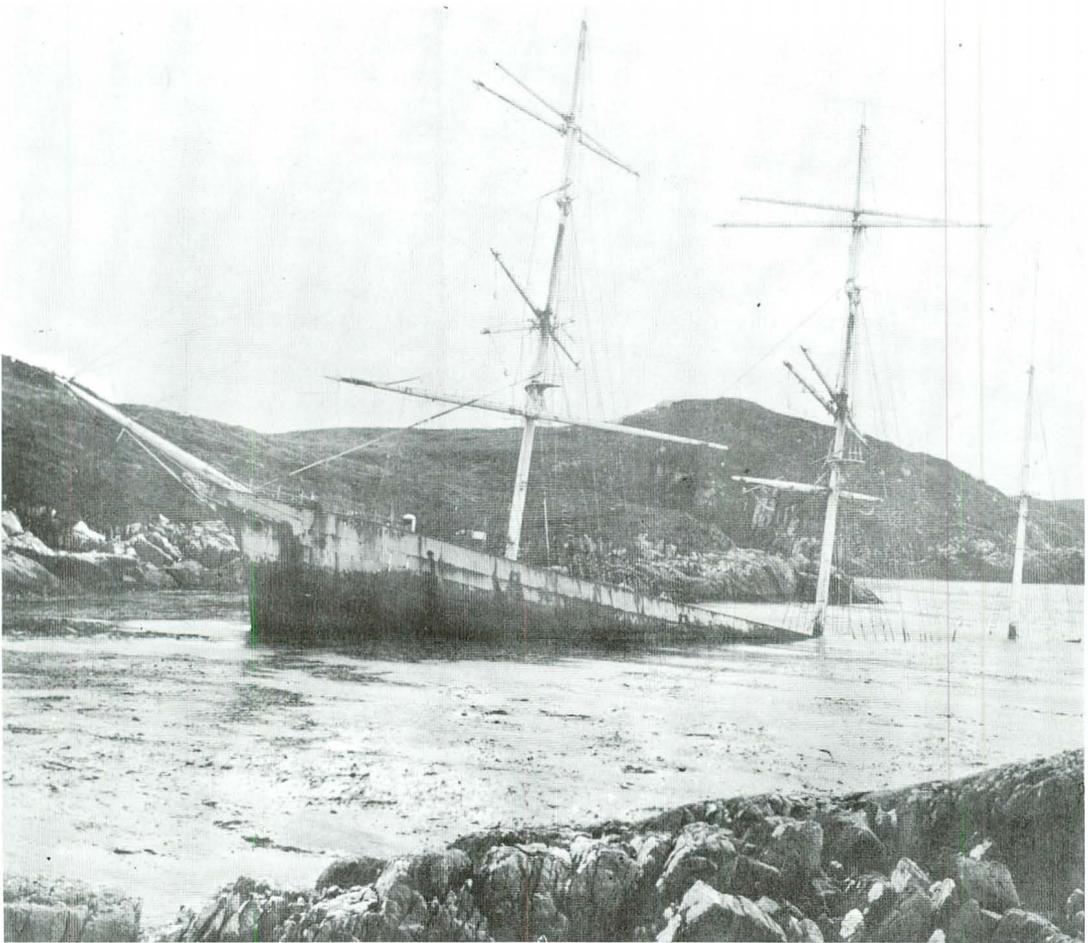
Este mascarón, por lo demás, haría sonada historia, pues en llegando Nogueira a Punta Arenas y viendo la figura el capellán de la colonia, Fray Mateo Matulski, aseguró de buenas a primeras que se trataba nada menos que de la Virgen Purísima, pasando incontinente el mascarón a ser objeto de la veneración popular. Esta circunstancia molestó al Gobernador, sargento mayor Diego Du - blé Almeida, quien, enterado de la llegada de la escultura y habiéndola reconocido, señaló a su turno que ella representaba la efigie de la Reina Victoria de la Gran Bretaña. Con esta afirmación que sonó impía a los oídos del capellán se armó una pintoresca, pero agriada, disputa entre ambas autoridades, que alcanzó resonancia extraterritorial y que ha sido tratada en sabroso relato por el historiador Armando Braun Menéndez. Pasado el incidente, todo el mundo se olvidó del mascarón — que entretanto había sido secuestrado o requisado por disposición gubernativa — perdiéndose para siempre todo vestigio del mismo y careciéndose de noticia sobre su ulterior destino.

El gran explorador padre Alberto M. De Agostini, durante sus memorables primeros viajes fueguinos realizados en la segunda década de este siglo, tuvo oportunidad de encontrar y observar algunos cascos náufragos sobre las costas orientales de la Tierra del Fuego y en la isla Hermitte del archipiélago del Cabo de Hornos. Pudo así fotografiar los mascarones, uno de los cuales corresponde a una figura femenina que, conjeturamos, pudo ser la que ostentaba la fragata británica "Duchess of Albany", naufragada en el litoral de Cabo Policarpo.



Mascarón fotografiado por el explorador Alberto De Agostini en la costa oriental de Tierra del Fuego, hacia 1915/20.

En la isla Hermitte, De Agostini encontró los restos de la fragata "Indian Empire", también de bandera británica, que naufragó sobre la costa norte en 1912. Las fotografías tomadas por el notable explorador permiten observar que el mascarón de la nave está descabezado, quizá como consecuencia de un fallido intento de extracción de la pieza.



Fragata británica "Indian Empire" fotografiada por el explorador Alberto De Agostini, en la caleta homónima de la isla Hermitte, hacia 1915.

De tantos mascarones que pudieron tal vez rescatarse, apenas tres han llegado efectivamente a conservarse. Uno de ellos fue encontrado hace años en el litoral de una isla del archipiélago del Cabo de Hornos y entregado posteriormente por la Armada Nacional al Museo "Martín Gusinde" de Puerto Williams. Representa una figura masculina, un caballero de mediados del siglo XIX. La pieza corresponde a la mitad longitudinal del mascarón original y no posee la cabeza.

El segundo mascarón recuperado fue extraído hace cosa de un año por personal de la Armada argentina desde un viejo casco naufragado sobre la costa sudoriental fueguina y entregado al Museo Histórico de Ushuaia. Representa una estupenda figura femenina y es probable que se trate de aquella que fuera fotografiada unos sesenta años atrás por el explorador De Agostini.

La tercera pieza corresponde al mascarón ubicado hace algunos años por personal de la Armada nacional sobre la costa exterior de la Isla Greenwich, del Archipiélago Shetland del Sur en el Territorio Antártico Chileno, y rescatado por la dotación aeronaval del A.P. "Piloto Pardo" al término de la XXXIV Comisión Antártica Nacional (1979/80).

Pese a su estado de deterioro puede apreciarse con claridad que se trata de una figura de mujer y que por su ropaje pareciera corresponder con la representación de una aldeana. No obstante el mal estado de su rostro, sus ojos se aprecian muy expresivos y miran con fijeza. La pieza está tallada en madera de conífera y mide 2.27 metros de largo, estimándose su peso en alrededor de 300 a 400 kilos.

El deterioro que se aprecia en el mascarón puede atribuirse a su prolongada exposición a la intemperie, a la acción del mar y a los efectos del incendio que sufrió la nave que lo portaba y del cual se observan huellas.

El hallazgo de esta pieza en la isla antártica Greenwich no debe sorprender. El difícil cruce del Paso Drake significó en ocasiones que las naves derivaran hacia el Sur por la violencia de los elementos, sobrepasando la latitud 60° y alcanzando aún los 62°, vale decir, la vecindad de las costas polares. En el caso de la fragata o barca a la que perteneció el mascarón, es claro que se produjo un incendio a bordo y la nave o parte de sus restos fueron arrojados sobre la costa de la mencionada isla.

El mascarón de femenina efigie corresponde, pues, a un auténtico "cabohornero" y gracias a la donación de la Armada de Chile se exhibe como preciado testimonio de época en el exterior del Pabellón Marítimo "José Menéndez" del Instituto de la Patagonia de Punta Arenas.

Mencionamos antes a la "flota inmóvil" del puerto de Punta Arenas. Ella estuvo compuesta principalmente por viejos veleros, veteranos de los siete mares del globo, que acabaron sus vidas maríneas como pontones del puerto capital del Estrecho de Magallanes.

Desde el arribo de la fragata norteamericana "Kate Kellog", rescatada y traída por la corbeta nacional "Magallanes" desde la vecindad del Cabo de Hornos en 1878, y de la barca "Mjølner" adquirida en Noruega en 1882 por José Nogueira, fueron numerosos los veleros que permanecieron por largos años anclados en la rada de Punta Arenas. De todos ellos se conocen los nombres y de la mayoría su clase y origen. Además de los veleros nombrados estuvieron las barcas "Ambassador", "British Commodore", "Rubens", "Serena", "Magestic", "Marta", "Oneida", "Le Vauclin", "Vendee", "Andalucía" (ex "Ville de Mulhouse"), "América" (ex—"Lady Penryhn"), "Adelaida", "Alejandrina" (ex—"Andrina") y "Kentmere"; y las fragatas "Wavertree", "County of Peebles" (rebautizada más tarde "Muñoz Gamero"), "Falstaff" y "Lord Lonsdale". Veinte naves que alternadamente y en varios casos conjuntamente sirvieron como bodegas flotantes.



**Mascarón de proa encontrado en la isla Greenwich.
(Pab. Marítimo, Museo del Recuerdo, Inst. de la Patagonia).**

Ello significa que por lo menos otros tantos mascarones se reflejaron en las aguas puntarenenses, pues las naves, aunque radiadas de la navegación, fueron adquiridas completas. Surge entonces la pregunta sobre qué ocurrió con ellos y para la que intentamos una respuesta.

No cabe duda que la mayoría de las atractivas figuras de proa debieron terminar legítima o subrepticamente en manos de coleccionistas o de románticos del mar.

Consta a lo menos que tal sucedió con dos mascarones extraídos hacia 1947 por cuenta del poeta Pablo Neruda, enamorado impenitente de la vida marinera, y quien dedicara a uno de ellos sentidos versos :

“ En las aguas de Magallanes te recogimos cansada

“ navegante, inmóvil

“ bajo la tempestad que tantas veces tu pecho dulce y doble

“ desafió dividiendo en sus pezones” (2)

Ambos mascarones integran la colección que tuviera en vida el poeta en su casa de Isla Negra, piezas que estimamos debieran retornar a Punta Arenas para conservarse en un museo marítimo.

Excepción hecha de la figura de proa de la barca “Ambassador”, a la que se hace referencia más adelante, de los demás mascarones de la “flota inmóvil” nada se conoce respecto de su destino final. Se sabe que en la búsqueda de aquel que perteneciera a la fragata “Wavertree” han llegado hasta Punta Arenas en los últimos años dos comisiones del South Street Seaport Museum de Nueva York, sin obtener resultado favorable alguno. Ocurre que la otrora airosa nave que abandonó el puerto de Punta Arenas en 1948 y al cabo de treinta y seis de permanencia, para convertirse en pontón arenero en el río de la Plata, fue “descubierta” veinte años después y adquirida por representantes del referido museo. Trasladado el casco a Nueva York, la fragata fue cuidadosa y rigurosamente restaurada, quedando tal como el día en que fuera botada al mar en el puerto inglés de Southampton en 1885, salvo en un detalle : su mascarón, pues esta pieza decorativa ni siquiera pudo ser reconstruida ya que se desconocía y desconoce la representación de la escultura.

En cuanto al mascarón de la “Ambassador”, éste siguió con el viejo casco hasta su varazón en la costa de San Gregorio, junto al veterano vapor “Amadeo”. Allí, se ignora cuándo, manos criminales le cortaron la cabeza (¡Oh los mascarones descabezados!) en vano intento de extracción de la pieza. Así y todo el mascarón continuó firmemente adherido al casco, al cual se había incorporado durante la construcción en un astillero londinense ya en un distante año 1869, y despertando además la codicia de los entendidos buscadores de tesoros náuticos.

Esta última circunstancia fue coetánea con la decisión por parte del Instituto de la Patagonia de construir y habilitar museográficamente un pabellón en Punta Arenas, destinado a recordar la importancia de la navegación mercantil en la historia de la Región Magallánica, en un continuado esfuerzo por salvar el patri-

(2) Fragmento de “A una estatua de proa” (elegía).



Mascarón de proa de la barca "AMBASSADOR".
(Pab. Marítimo, Museo del Recuerdo, Inst. de la Patagonia).

monio cultural y por recuperar la tradición marinera regional. Fue así cómo se obtuvo la autorización del Consejo de Monumentos Nacionales para extraer la pieza, a fin de trasladarla al mencionado museo. Ello porque la barca "Ambassador" había obtenido, conjuntamente con el vapor "Amadeo" y la magnífica barca "Andalucía", la condición de "Monumento Histórico Nacional", precisamente a solicitud del Departamento de Historia y Geografía del Instituto de la Patagonia.

La extracción significó una faena asaz ardua y aún se corrió el riesgo de pérdida completa del mascarón, como consecuencia del uso de soplete de acetileno para cortar los gruesos pernos que adherían la escultura a la proa. Ello hizo que mientras se estaba a media tarea, durante una noche el viento avivara brasas que habían quedado ocultas en la madera, provocándose un incendio que afectó parcialmente a la figura y ocasionó su desprendimiento y caída al mar, circunstancia que la salvó de la destrucción total.

Recogida y llevada la pieza al Instituto de la Patagonia, fue cuidadosamente restaurada con sus vivos colores originales, aprovechándose como referencia los restos de pintura que aún existían. Pese a los azares sufridos, la figura mutilada pasó a lucir espléndida en su colorido, ofreciendo a la vista la representación de un rutilante embajador del siglo XVIII; casaca roja, chaleco y camisa blancos; bordados, entorchados y condecoración dorados, etc. Imaginamos como pudo ser su ausente cabeza; una cara moletuda y sonrosada, ornada de alba peluca y vistoso tricornio...

A partir de febrero de 1979, el mascarón de proa de la antigua barca británica destaca en el sector reservado a la navegación velera del Pabellón Marítimo "José Menéndez" del Museo del Recuerdo.

Así, entonces, al fin han sido solamente cuatro los mascarones australes que han logrado rescatarse para la posteridad.

En verdad, es harto poco para tantísimo velero que navegó por las aguas del mar magallánico.

FUENTES DE CONSULTA

Agostini, Alberto M. De. "Mis viajes a la Tierra del Fuego". Milán, 1929.

Braun Menéndez, Armando. "Pequeña Historia Magallánica". Viau y Zona. Buenos Aires, 1937.

Martínez-Hidalgo y Terán, José María. "Enciclopedia General del Mar". Vol. V. Garriga Impresores S.A. Barcelona, 1968.

Martinić B., Mateo. "Historia del estrecho de Magallanes". Editorial Andrés Bello. Santiago de Chile, 1977.

Ramírez Capello, Enrique. "Los "fantasmas" de Isla Negra". En edición extraordinaria de la revista "HOY". Santiago de Chile, noviembre, 1979.

Randier, Jean. "Hommes et navires au Cap Horn". Hachette. París, 1974.

South Street Seaport Museum. "The Wavertree; an ocean wanderer". Nueva York, 1929.

