

# MASCARONES DE PROA, UN ARTE EN EXTINCIÓN

Diego QUEVEDO CARMONA  
Subteniente electrónico

*... frente al oleaje embravecido  
el viejo mascarón de proa  
yergue su torso de madera  
embistiendo las aguas con premura,  
y con su augusta mirada,  
enfila hacia su destino de inmortalidad...*

(Antigua leyenda celta).



ASÍ desde los mismos orígenes de la navegación, el hombre ha tratado de adornar las proas de sus buques con diversas figuras, que según las épocas y las culturas, así como los fines para los que se fuese a destinar la nave, han sido muy variadas. Aunque no está perfectamente definido, parece ser que los orígenes de esa tradición se remontan a una ancestral costumbre de efectuar sacrificios de tipo ritual durante el acto de botadura de las

naves, con la finalidad de que el buque fuese del agrado de los dioses y gozara por tanto de su infinita protección, consistiendo el colofón del citado ritual, justo antes de procederse al lanzamiento al agua de la nave, en colocar sobre lo alto de la roda, por ser la parte más prominente, la cabeza del animal sacrificado. Esta antigua costumbre fue evolucionando paulatinamente; así los navíos de guerra de los asirios, por ejemplo, portaban un espolón que era básicamente una prolongación muy aguda de la quilla, usado a modo de ariete para embestir a los buques enemigos. Este sencillo y práctico artilugio con claros fines militares solía estar labrado, representando desde salvajes animales terrestres (cabezas de osos, lobos, jabalís o similares) hasta pacíficos e inofensivos cetáceos, como los delfines, o imaginarios monstruos marinos.

Por otro lado, pueblos como el noruego creían que al enemigo se le debía intimidar por el aspecto feroz de sus naves, por lo que los barcos escandinavos solían estar decorados en sus extremos de proa y popa con imágenes que causarían miedo o terror, entre las que sobresalía por encima de todas el dragón, legendario monstruo desconocido y quizá por ello más terrible, y del que llegaron a tomar nombre incluso una clase de naves, los *drakares*. Igualmente, entre los escandinavos existía también otro tipo de buque, el *suake*, o

barco serpiente, llamado así porque adornaba su proa con una cabeza de ese ofidio. Los normandos, por su parte, decoraban las proas de sus naves con cabezas de guerreros o animales, perfectamente talladas y pintadas para dar sensación de vida, sumándose así a la gran cantidad de pueblos que desde los albores de la navegación han tenido la costumbre de decorar las proas de los buques, práctica que se ha hecho extensiva a cualquier época y cultura. Desde figuras totémicas para espantar malignos espíritus marinos hasta la representación de dioses para dar confianza al emprender una aventura, cualquier excusa era válida para decorar una nave, costumbre que tendría su punto álgido en los albores del siglo xvii, años en los que el lujo en la ornamentación externa de los buques alcanzó su máximo esplendor, como lo demuestran las pinturas que han llegado hasta nuestros días y en las que se aprecian colorales figuras de madera que representan desde sirenas, tritones o ninfas hasta figuras alegóricas como la esperanza o la justicia adornando las bordas, proas y popas de las grandes galeras.

Igualmente, durante el transcurrir del siglo xvii y comienzos del xviii, las galeazas, otros barcos parecidos a las galeras y de propulsión mixta de remo y eólica, poseían también importantes adornos sobre el tajamar, y es que realmente los buques, sobre todo los de líneas elegantes y todos aquellos que arbolaban velas, en mayor o menor medida siempre lo eran, se prestaban a ser realizados con esculturas, algunas de las cuales en muchos casos llegaron a adquirir un notable valor artístico, llegándose a pagar importantes sumas de dinero a los artistas que lo hacían posible, algunos de la talla del murciano Francisco Salzillo, que al parecer, además de pasos escultóricos de Semana Santa, figuras de belén y retablos de iglesias y catedrales, aún aceptó el encargo y esculpió algún que otro mascarón.

Aunque es casi tan antigua en el mundo la costumbre de la decoración de los buques, sobre todo en lo que respecta a las proas, desde los albores de la navegación, por lo que a España concierne, el mascarón de proa como tal hace su aparición allá por el siglo xvi, moda que rápidamente se extiende por todos los astilleros de la geografía patria. Es ésta una época en la que viven en España grandes imagineros (nacionales y extranjeros) que hacen gala de su arte sobre todo en los retablos de las iglesias, y a partir de entonces también van a dejar constancia del mismo sobre los tajamares de los buques. Astilleros vascos, cántabros, asturianos, gallegos, andaluces, levantinos, mallorquines, catalanes..., todos se dedicaban a la búsqueda del artesano que se comprometiera convertir un tronco de árbol (generalmente de cedro, por ser madera abundante en la época y que además tenía la virtud de ser fácil de trabajar y a la vez poco propensa a la carcoma) en un mascarón a la carta que representase la figura que quisiera el futuro dueño de la nave. Incluso parece ser que hubo astilleros en los que se llegaron a contratar o desestimar construcciones de buques en función de si el encargado de esculpir la imagen que habría de lucir el barco era un imaginero de renombre, o el constructor se arreglaba con algún

carpintero de ribera metido a escultor de circunstancias, lo que da idea de la importancia que se le llegó a prestar en su momento a los mascarones.

Durante la segunda mitad del siglo xvii y todo el xviii, al igual que sucede en los retablos de iglesias y catedrales, en la ornamentación de los navíos y fragatas el barroco sucede al neoclásico, convirtiéndose algunos buques en auténticas obras de arte flotantes. Por lo que a la figura concreta del mascarón de proa concierne, los objetos representados eran muy diversos, ya que cualquier motivo, y por tanto cualquier forma, era susceptible de ser inmortalizado sobre un bauprés, aunque destacaban sobre todas ellas las figuras míticas, entre las que llegó a haberlas de tamaño exhuberante (algunas incluso representadas a lomos de briosos corceles alados), las femeninas (el culto a la mujer en la época del romanticismo tuvo aquí mucho que decir) y quizá más aún las religiosas, práctica también muy al uso de los países de la Cristiandad.

Incluso a finales del siglo xviii, hacia 1793, una real orden firmada por Carlos IV a instancias del capitán general Antonio Valdés llegó a establecer que los mascarones de proa habían de ser parlantes, lo que significaba que, además de parecer tener vida, habrían de ser alusivos, en la medida de lo posible, al nombre del buque, de lo que nos queda algún vestigio en museos dada la proximidad de esa fecha en el tiempo. La misma orden venía a establecer también que aquellos buques cuyo nombre no era fácilmente representable en forma de escultura, habrían de llevar un león rampante, figura que desde entonces se reservaría a las citadas naves, y motivo por el cual la imagen sobre los tajamares del rey de la selva abundaba más que cualquier otro animal, pues además era símbolo de valor y fuerza, aunque su uso ya estaba generalizado al menos desde varias décadas antes, según lo demuestra algún documento de los que se conservan en nuestros arsenales, como uno del Archivo General de la Zona Marítima del Mediterráneo datado el 24 de abril de 1753, firmado por el marqués de la Ensenada, y en el que le envía a Francisco Barreno un escrito en el que reza: «...se acompaña un canuto de madera en el que va el diseño de un león a fin de que arreglado a él se hagan todos los que deben servir en las proas de los Navíos que ya no estén hechos...» (*sic*).

Por la misma época, al igual que ocurriera en España, se darían órdenes similares en otros países, como Inglaterra, en que a partir de Enrique VIII el león rampante sería también el mascarón (*figurehead*) tradicional de los buques de la Marina británica, o Francia, en que se usó un león coronado desde los primeros años del xviii hasta 1785, en que pasaría a ser reglamentario el escudo flordelísado.

Pero del mismo modo que se generalizó el uso de mascarones, cuando empezó a hacer su aparición la propulsión mecánica a finales del siglo xix, comenzó también de modo simultáneo su declive. Lo que hasta ese momento había sido algo así como parte inexcusable del casco, empezaba a ser de pronto un estorbo y, como si de una nueva moda se tratase, dejaron poco a poco de tallarse. La modernidad que suponía no tener que depender del dios Eolo para

desplazarse sobre la redondez del globo iba a traer consigo, aun sin proponérselo, la pérdida de una tradición tan antigua, tan marinera, tan romántica y tan emotiva como la de los mascarones de proa, hasta el extremo de que hoy en día sólo los ostentan algunos pocos buques de cierto tonelaje que aún tienen en la vela su principal medio motriz, de los cuales la inmensa mayoría pertenecen a marinas de guerra donde cumplen funciones docentes de buque escuela.

Los mascarones fueron además sobrado motivo de inspiración de escritores a través de los tiempos. Ya Homero decía de ellos en su inmortal *Odisea*, cuando Ulises emprende su viaje, que «...desafiaban los soplos de los mugidores vientos...». Pío Baroja, en su obra *El laberinto de las sirenas*, cuando exclama «¡¡Mascarones!!, ¡¡viejos mascarones de proa! Vosotros erais el remate de algo divino, como el barco de vela. Vosotros erais su enseña, la ornamentación del bello y gallardo barco, con su erguido bauprés...»; o el poeta argentino Santiago Sturza cuando escribe en uno de sus romances «...cierra la noche y el puerto, se tiñe de azul encanto; la luna pinta recuerdos en pailebots y patachas; sueñan los mascarones con hondos mares lejanos. Los mascarones de proa añoran mares fantásticos, y sueñan bajo la noche hombres, espumas y barcos...».

Incluso autoridades de reconocida fama en el mundo de las letras llegaron a tener verdadera veneración por ellos, como el chileno Pablo Neruda, que en su casa de Isla Negra en Valparaíso, frente al Pacífico, logró reunir varios ejemplares, como «La Medusa», un enorme mascarón de madera policromada y que, como él mismo describía, «habían roído y desteñido los años y la sal de los mares por donde abrió las rutas de su barco»; o el «María Celeste», de lustrosa madera oscura, que según el propio premio Nobel de Literatura «Tenía un rostro de dulce e imperiosa belleza»; o «La Guillermina», que el escritor había comprado en un desguace de barcos en Perú.

Pablo Neruda, que gustaba de fotografiarse con ellos en su casa, la cual había adquirido en 1939 de un capitán de navío de la Armada española ya retirado y que hoy día es un lugar que recibe miles de visitas anuales, dice refiriéndose a ellos en su *Canto General a una estatua de proa*: «...en las arenas de Magallanes te recogí cansada, navegante inmóvil, bajo la tempestad que tantas veces tu pecho dulce y doble desafió dividiendo en sus pezones...», para continuar afirmando que «...para mí tu belleza guarda todo el perfume, todo el ácido errante, toda su noche oscura, y en tu empinado pecho de lámpara o diosa, torre turgente, inmóvil amor, vive la vida...».

En España, tras tantos años de tradición marinera, en la actualidad tan sólo el buque escuela de guardias marinas *Juan Sebastián de Elcano* pasea aún orgulloso por la mar un mascarón de proa en toda regla, aunque el que porta no es el original del buque, ya que el paso del tiempo ha obligado a sustituirlo en varias ocasiones, siendo el actual de 1984. El mascarón de nuestro mejor embajador, una figura femenina, representa a la antigua diosa romana Minerva, símbolo del conocimiento y de la sabiduría, con el escudo acuartelado de



Actual mascarón de proa del buque escuela de la Armada española *Juan Sebastián de Elcano*.  
(Foto: D. Quevedo Carmona).

Castilla y León a sus pies, que es a su vez el tradicional de la marina de guerra, representando a España en su conjunto.

Aunque el mascarón original se talló en 1927 bajo la monarquía de Alfonso XIII, la cabeza de la diosa se tocó con una corona mural o de castillos, símbolo que en España ha representado siempre a la República. Este hecho, que no supuso ningún inconveniente hasta la instauración de la II República española en 1931, y por supuesto hasta 1936, motivó que durante la Guerra Civil española, en que el buque permaneció atracado en el arsenal de La Carraca, se desmontara el mismo, el cual apareció decapitado años después en un almacén del arsenal gaditano. Al producirse su hallazgo, se encontraba efectuando el periodo de instrucción en el Cuartel de Marinería de San Fernando un marinero de profesión tallista, que voluntariamente se prestó a restaurarlo en su totalidad a cambio de no hacer otra cosa durante la mili. Una vez hecho el trato, y puesto manos a la obra, tomaría a la hija del comandante del citado cuartel como musa, recomponiendo la desaparecida cabeza de Minerva a imagen y semejanza de esa niña. Cuando finalizó la restauración del mascarón, habría de colocarse en las inmediaciones del varadero de esa dependencia, hasta que en 1992, fecha de la creación del actual Museo Naval de la Armada de San Fernando, se trasladó a una de sus salas, siendo hoy día

uno de los objetos que más llaman la atención del visitante. Por lo que respecta al segundo mascarón que lució el *Elcano*, también reemplazado en su momento, se encuentra hoy en las dependencias del Museo Naval de Madrid, donde comparte la quietud del lugar con el original que portaba la fragata de vela *Villa de Bilbao*, último buque de esas características construido en España bajo el reinado de Fernando VII; el del bergantín *Gravina*, de la misma época, o el mucho más moderno de bronce fundido que perteneció al buque de representación *Azor*; y que muestra a un ave de ese nombre con las alas extendidas.

Otro mascarón con muchas millas recorridas y que ha logrado llegar hasta nuestros días es el de la histórica fragata *Asturias*, buque construido en Ferrol en 1858 con el nombre originario de *Princesa de Asturias*, y a cuyo bordo se instaura el 1 de abril de 1871 la Escuela Naval Flotante de Aspirantes de Marina que creara Juan Bautista Topete, a la sazón ministro de Marina. El hecho de que abriera durante años los mares desde la privilegiada posición que suponía el bauprés del primer buque escuela de cuantos tuvo la Armada le hizo ganarse los méritos suficientes como para estar hoy presidiendo, precisamente,

una de las dependencias de la Escuela Naval Militar de Marín, mientras una réplica de él se encuentra asimismo en el Museo Naval de Ferrol, junto con un león rampante, también en réplica, obra de maestros artesanos falleros que han actuado en estos y otros casos como solución de fortuna, como las reproducciones efectuadas a otros mascarones famosos, como pueden ser el de la «Blanca Aurora», el «San Telmo» o la «Villa de Madrid», todos ellos igualmente en Ferrol en la sala dedicada a la construcción naval.

El Museo Naval de la Torre del Oro guarda asimismo una pareja de mascarones de pequeñas dimensiones, apenas 50 centímetros, aparecidos en las rodas de sendos barcos hundidos en el Guadalquivir. Se trata de dos angelotes de pelo rizado y rubio, con los brazos extendidos, y que al parecer pertenecen a época fenicia (extremo éste no confirmado, aunque muy probable). Igualmente,



Mascarón de proa de la «Blanca Aurora».  
Museo Marítimo de Barcelona.  
(Foto: D. Quevedo Carmona).

ese museo de la capital hispalense acoge entre sus muros una pieza excepcional, de alto valor sentimental para la ciudad, como lo es la esbelta figura femenina que adornó durante muchos años la proa del *Giralda*, el yate real de finales del XIX y principios del XX que perteneció a S. M. el rey Don Alfonso XIII.

Dentro de la tristemente escasa relación de mascarones originales que se conservan en España, el Museo Marítimo de Barcelona posee una docena de piezas de gran valor, como el conocido por «El Ninot», que representa a un muchacho con la gorra en la mano derecha y un pergamino —supuestamente el nombramiento de alumno de náutica—, en la izquierda. Este mascarón, que data del siglo XIX, fue recuperado para el citado museo tras adornar durante décadas la fachada de una típica taberna del puerto barcelonés. De la misma época, se conserva también

una figura masculina que representa a un guerrero y que tras ser desguazado el velero que lo ostentaba adornó durante años una tienda de efectos navales en el muelle de La Riba, en la Ciudad Condal, por lo que se le conoce con el nombre de «El Negro de La Riba», y que ha sido recientemente restaurado por encontrarse en muy mal estado. Otro mascarón, La dama de la rosa, representa a una joven con una de esas flores en su mano derecha, mientras con la izquierda se sujeta los pliegues del vestido, y otro, que la propia guía del museo describe muy acertadamente como «una escultura con un ritmo y encanto fuera de lo corriente», es una figura femenina que representa a una vendedora de flores con un cesto en su mano izquierda y que ofrece una con su mano derecha, figura conocida como «La dama del canastillo»; pero sin duda, la estrella del museo es el que perteneció a la corbeta *Blanca Aurora*, buque construido a mediados del siglo XIX (1848) en los afamados astilleros de Agustín Pujol, en Lloret de Mar, y cuyo mascarón se atribuye a Francisco Pascual Granés, que inmortalizó para siempre a María Parés, una de las hijas de Silvestre Parés, armador y primer capitán de ese buque.

Por lo que concierne al que adornó hasta hace unos años el bauprés del buque escuela *Galatea*, hoy día en Escocia convertido en museo flotante, se



Mascarón conocido como «El Negro de La Riba». Museo Marítimo de Barcelona. (Foto: D. Quevedo Carmona).



Mascarón del ex buque escuela *Galatea*, en su emplazamiento actual de la Estación Naval de La Graña en Ferrol. (Foto: D. Quevedo Carmona).

conserva sobre unos jardines de la Estación Naval de La Graña, sede de la Escuela de Maniobra de la Armada, donde tantos años pasó atracado sirviendo de aula flotante de los futuros contramaestres. Precisamente cuando el buque, adquirido a Italia de donde era el *Claraestella*, llegó a España en los años 20 para enrolarse en las filas de la Lista Oficial de Buques se rebautizó *Galatea*, nombre de novela cervantina, en razón precisamente, parece ser, del mascarón que presidía sus singladuras, una talla de mujer en forma de ninfa marina con la que se identificó a la diosa griega, hija de Doris y Nereo y amada por Polifemo.

Cuando los escoceses adquirieron en subasta el *Galatea* reclamaron el mascarón, pero al serles negado comenzaron a buscar —tarea nada fácil a finales del siglo xx— a un artesano que elaborase uno igual, encargándose finalmente el que ahora luce a un norteamericano, Jamie White, restaurador del Museo Naval

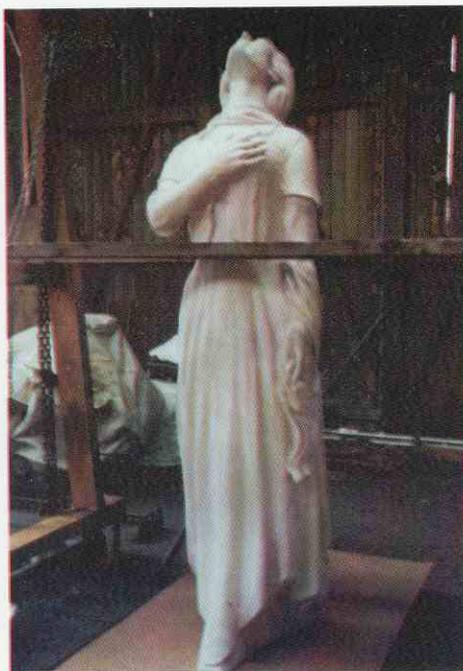
de San Francisco, que hizo una réplica muy parecida, aunque no exacta (a decir de algunos la copia actual presenta signos de anorexia respecto de la primera), y cuyo coste alcanzó los dos millones de pesetas, frente a las 3,50 libras esterlinas de 1896, unas ¡875 pesetas! de la época que costó el mascarón original del penúltimo gran velero oceánico de la Armada española, una dama que hoy reposa plácidamente sobre el césped de la escuela gallega cumpliendo funciones ornamentales, después de haber navegado miles de millas náuticas bajo tres banderas (británica primero, e italiana después, antes de la española) y haber abrazado hasta cuatro veces la redondez del globo con otras tantas vueltas al mundo.

Los mascarones, impensable hasta el siglo xix no encontrarlos decorando el tajamar de un buque, hoy no son ya más que el grato recuerdo de algo que formó en su día parte importante del arte naval, y que constituyeron una de las más entrañables tradiciones, teniendo constancia de que en otros tiempos incluso se llegaban a aserrar literalmente de los tajamares como trofeo de guerra cuando un buque caía en manos del adversario, siendo una pieza más

codiciada para el vencedor incluso que la propia bandera del barco vencido, ya que había casos en que para algunos buques su mascarón venía a ser considerado algo así como su carné de identidad.

Por todo ello, los pocos que se han podido recuperar de antiguos buques, la mayoría obras de gran valor artesanal, han adquirido un incuestionable valor, siendo piezas muy codiciadas y en consecuencia muy buscadas por coleccionistas del mundo entero, ya tengan formas alegóricas femeninas, los más frecuentes de escala normalmente 1:1, y que suelen tener como denominador común el llevar al menos una mano al pecho, como sujetándose el escote; de viejos corsarios, generalmente los de mayor tamaño; de escudos heráldicos (los más raros y de menores proporciones, de los que al menos un ejemplar, que perteneció a una goleta de nombre desconocido, forma parte de los

fondos del Museo Naval de Madrid), e incluso de retratos, a decir de muchos más románticos y atrayentes, por íntimos, al menos para el propietario de la nave, ya que solían representar la cabeza de la esposa o una hija del armador; de animales, que son todo un símbolo para el país que los abandera, y cuyo más claro ejemplo actual lo tenemos en el buque escuela chileno *Esmeralda*, que lleva sobre su roda un gran cóndor de los Andes, inconfundible emblema de la nación hermana; o de personajes nacionales, como el del *Cuauhtemoc*, también buque escuela, en este caso mexicano, cuyo nombre recuerda a uno de los héroes prehispánicos de México que ascendió al trono en 1520, siendo el último emperador azteca, ahorcado en 1525 por conspirar contra Hernán Cortés, y que está inmortalizado en su proa por una estatua de bronce a tamaño natural, realizada en 1982 por el escultor emeritense Juan de Ávalos, autor, entre otras, de las estatuas del Valle de los Caídos, y que se incorpora así a la escasísima relación de artistas contemporáneos que han tallado (en este caso fundido) un mascarón para que lo luzca un velero oceánico, éste salido de los astilleros Celaya de Bilbao, como también lo fueron en época reciente el colombiano *Gloria*, el ecuatoriano *Guayas*, el argentino *Libertad* o el venezolano *Simón Bolívar*; cuyo mascarón es la espada de la libertad cubierta con la



Mascarón en construcción para el ex *Galatea* (ahora *Glenlee*). (Foto: D. Quevedo Carmona).



Mascarón de proa del buque escuela chileno *Esmeralda*. (Foto: D. Quevedo Carmona).

bandera del propio Bolívar, todo un símbolo para ese país sudamericano. Incluso, aunque eran menos comunes, hubo una época en la que se llegó a estilar el mascarón compuesto por más de una figura, de los que algún ejemplar ha llegado hasta nuestros días, como un Neptuno armado con su inconfundible tridente y que cabalga sobre una pareja de tritones, conjunto escultórico de gran valor artístico y de procedencia desconocida, conservado en el Museo Naval de Ferrol.

Sirvan estas páginas como sencillo homenaje a los miles de mascarones que han surcado los océanos a lo largo de la historia. Esos mascarones que algún poeta llegó a definir como expresiones nómadas del arte, y que durante siglos se enseñorearon cabalgando sobre los tajamares de los buques, unos con actitud desafiante, otros semejando que tiraban del barco, remolcándolo, y de los que solamente una pequeña parte de los que existieron ha llegado hasta nuestros días, y que hoy exhiben orgullosos los museos navales y las colecciones privadas. Quizá el hecho de ser muy pocos los mascarones que han llegado hasta nosotros haga que sean por ello más venerados que si se encontraran en gran número hacinados en las salas de los museos, que en la mayoría de los casos cuentan sus ejemplares con los dedos de una sola mano.