

EL REFLEJO CULTURAL DE LAS SOCIEDADES MARÍTIMAS EUROPEAS EN LA ORNAMENTACIÓN DE SUS BARCOS: MASCARONES DE PROA DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA DURANTE EL SIGLO XVIII

THE MARITIME EUROPEAN SOCIETIES THROUGH THE NAVAL ORNAMENTATION OF ITS SHIPS: FIGUREHEADS OF THE ROYAL SPANISH NAVY DURING THE XVIII CENTURY

LYDIA PASTRANA JIMÉNEZ
lydiapastranajimenez@gmail.com
UNIVERSIDAD DE CÁDIZ¹

[RECIBIDO: 30/10/2017; ACEPTADO: 30/12/2017]

<http://dx.doi.org/10.25267/Riparia.2018.v4.07>

RESUMEN

En este trabajo se presenta un resumen, a modo de artículo, de un Trabajo Fin de Master realizado durante el curso 2012/2013 para el Máster en Patrimonio Histórico Arqueológico de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cádiz. En él se presenta un proyecto de investigación orientado a estudiar el origen y el desarrollo de los mascarones de proa, a nivel general, y específicamente en España. Para elaborar el proyecto nos hemos servido del estudio de los diversos figurones que portaban los buques de la Real Armada Española del siglo XVIII porque en este periodo encontramos Reales Ordenanzas que definen el tipo de mascarón que debían lucir las naves de Estado.

191

PALABRAS CLAVE: Arquitectura naval, barcos, mascarón de proa, siglo XVIII, Real Armada Española.

¹ Doctoranda del Programa de Historia y Arqueología Marítima de la Universidad de Cádiz.

L. Pastrana Jiménez, “El reflejo cultural de las sociedades marítimas europeas en la ornamentación de sus barcos: mascarones de proa de la Real Armada Española durante el siglo XVIII”, *RIPARIA* 4 (2018), 191-214.

ABSTRACT

The present article is a summary from an Investigation Project, carried out during the academic course of The Heritage and Arqueology Master in the College of Filosofía y Letras at the University of Cádiz. The main goal in this Investigation Project was knowing the origin and development of the ships figure heads in general, and specifically in Spain. In order to elaborate the project, we have studied the different Figure Heads which were on the bow of the Ships of Royal Spanish Navy of 18th Century, because in this period we can find Royal Ordinances that define the type of Figure Heads that has to be placed in a certain ship.

KEY WORDS: Naval Arquitecture, Ships, Figureheads, Royal Spanish Navy, 18th Century.

1. Introducción y objetivos.

Los barcos que hoy en día surcan los mares y océanos de nuestro planeta son consecuencia de un avance tecnológico importante, ya no representan estas naves la necesidad de explorar nuevos continentes ni tampoco reflejan en su decoración y arquitectura el esplendor de pasados imperios como antaño lo hicieron; ahora unos buques son los encargados de transportar a turistas que disfrutan viajando, otros transportan mercancías comerciales de diversa tipología y tonelaje, y otras naves son construidas por y para la guerra (hecho que no ha variado desde la antigüedad). Todos estos barcos, actuales, tienen un rasgo en común: no tienen rostro. Son colosos de acero que incluso en ocasiones son capaces de provocar grandes catástrofes.

En el periodo histórico-temporal conocido como “Historia Moderna”, España gozó de navíos que nada tenían que ver física y arquitectónicamente con nuestras embarcaciones contemporáneas, éstos barcos eran de diversa tipología: fragatas, polacras, bergantines, galeras, bergantín-polacra, tartanas, carabela, naos, pingües, azogueros, etc. que a grandes rasgos podemos clasificarlos en embarcaciones mercantes o de guerra, ambos pueden ser Reales o privados. En su gran mayoría, y sobre todo aquellos navíos y fragatas de la Real Armada (buques de guerra), encargados de proteger las flotas que iban y venían de América, gozaban de un hermoso detalle en común, pues éstos sí tenían rostro: Una figura situada en su proa que se enfrentaba a las vicisitudes del tiempo y de la mar y que evocaba la suerte, la protección y el poder de la nación a la que perteneciese.

Curioso resulta que este figurón de proa se haya usado desde tiempos muy remotos, teniendo un origen prácticamente desconocido, pues fueron muchas las culturas y civilizaciones que usaron esta ornamenta para fines diversos en sus barcos. Los griegos, por ejemplo, adornaban sus proas con imágenes de sus dioses y diosas veneradas, sobre todo diosas, pues el vocablo

“barco” o “nave de mar” en griego clásico es femenino²; también eran adornadas las proas con hermosos animales, pues era habitual que al botarse el barco se celebrara un ritual en el que se sacrificaba un animal cornudo para con su sangre rociar la proa de la nave, y esto derivó en tallar la cabeza del animal sacrificado y colocarlo en la proa, todo ello con un motivo siempre apotropaico.

Nuestro objetivo es conocer las connotaciones con las que se crea la figura del mascarón, es decir, su origen, además de su posterior desarrollo tanto a nivel artístico como simbólico. Nos acercaremos con este artículo a ésta cuestión de forma muy genérica y daremos paso a que otros investigadores comiencen a paliar poco a poco y con sus diversas aportaciones un vacío documental existente en nuestro país en cuanto a trabajos de ornamentación naval se trate.

A lo largo del texto haremos referencia a los mascarones de proa de la Real Armada Española del siglo XVIII porque se trata de un periodo histórico cercano, del cual se conserva abundante documentación, ya que gracias a la labor desarrollada por el ministro José Patiño durante los comienzos del siglo XVIII se construyó el arsenal de la Carraca de San Fernando, en Cádiz, (además de otros arsenales tanto en la península Ibérica como en los territorios ultramarinos) con la finalidad de crear embarcaciones de mediano y gran tonelaje en su modesto astillero. El arsenal de la Carraca se elevó sobre un terreno apto y propicio para la reparación de buques, como lo es la zona fangosa de las marismas de los caños característicos del saco interno de la Bahía de Cádiz. En ese sentido se desarrollaron labores de carenas, arme y desarme, recorridas, y calafateo de embarcaciones diversas, que según el historiador Quintero González se trataba

² Literalmente la traducción griega de barco es *βάρκα*, un sustantivo femenino.

“El reflejo cultural de las sociedades marítimas europeas...”

de “faenas habituales”³. Con respecto a la construcción de buques en el mencionado arsenal gaditano, nos encontramos con navíos de líneas, fragatas, paquebotes, bombardas y jabeques, corbetas, y un bergantín, además de pontones y pontoncillos.

La base de nuestro trabajo serán las fuentes escritas, como las diversas Reales Ordenanzas para la construcción naval dictaminadas y publicadas a lo largo del siglo XVIII concretamente las correspondientes a los años 1765, 1782 y 1793; las pinturas de la época, el registro fotográfico de fieles reproducciones, y los planos arquitectónicos de las naves de nuestra Real y dieciochesca Armada.

2. Un acercamiento historiográfico.

En primer lugar debemos ser conscientes de la escasa bibliografía existente en España en cuanto a temas de ornamentación naval se trate, contamos con trabajos que en su gran mayoría datan de mediados del siglo pasado, pero que aun así, son estudios que debemos reseñar.

195

La primera publicación que destacamos es la obra de Julio Guillén Tato: *Mascarones ochocentistas*, publicada en 1934, la cual es clave para guiarnos a la hora de clasificar diversos mascarones en períodos cronológicos ya que el autor enfoca describe los cambios estéticos en los mascarones a lo largo de los tiempos. Otra obra, esta vez de menor envergadura, es la escrita por Julián Amich Bert, *Mascarones de proa y exvotos marineros*, publicada en el año 1949, que se centra más en los navíos comerciantes y en la ornamentación de éstos dependiendo de las creencias religiosas o supersticiosas de los marineros. Dedica también unas breves páginas a los escultores que tallaban dichos mascarones aportando nombres y apellidos, y en cuanto a material gráfico nos

³ J. QUINTERO GONZÁLEZ, “El arsenal de La Carraca en Cádiz durante el Siglo XVIII”, *Andalucía en la Historia* 8, 2005, 75.

presenta mascarones del último tercio del siglo XVIII que se conservan en museos, y los que aún se creaban en el pasado siglo XIX.

No debemos pasar por alto el estudio del historiador José María Martínez-Hidalgo: *El mar, los buques y el arte*, publicado en 1986 y en 1997 (2^a edición). Se trata de una de las pocas obras que nos describen cómo eran los mascarones desde la antigüedad hasta la época de esplendor del imperio español, el siglo XVIII. No sólo nos aporta información sobre mascarones nacionales sino que también estudia las figuras de proa de navíos franceses y británicos.

Como podemos observar, existe una carencia de estudios sobre la simbología y tipología de los mascarones desde los inicios de las primeras publicaciones en las décadas de los 30 y los 40 del siglo XX, hasta los años 80, que se vuelve a retomar el estudio de los navíos desde un punto de vista artístico. En esta línea, debemos destacar obras centradas en la arquitectura naval como la de José María de Juan García Aguado, *José Romero Fernández de Landa: Un ingeniero de la marina del siglo XVIII*. Esta obra se publica en el año 1998 por el servicio de publicaciones de la Universidad de A Coruña, y en ella se analiza la decoración de los buques, aunque no de una forma extensa, y tampoco aporta información nueva en comparación con las obras de los anteriores autores mencionados, pero sin embargo nos proporciona un listado de todos y cada uno de los barcos construidos por este ingeniero.

Otro libro de arquitectura naval es el titulado *Modelos de arsenal del Museo Naval: Evolución de la construcción naval española. S. XVII-XVIII*, escrito por José Ignacio González-Aller, Cruz Aspetegui, Jorge Pla, y Carmen Zamarrón y publicado en el año 2004. Es, en comparación con el resto de obras, muy reciente, y refleja la descripción física de importantes navíos de guerra de los

siglos XVII y XVIII e incluye algunos mascarones. Por otra parte Juan Carlos Mejías Tavero publica en el mismo año *Los navíos de la batalla de Trafalgar: Del astillero a la mar*, se trata de un libro ilustrativo de base también arquitectónica pero que incluye un anexo en el cual encontramos 17 planos plegables, donde apreciamos los mascarones que identificaron a los navíos de la batalla de Trafalgar.

Por último, en cuanto a bibliografía española se trata, debemos destacar variados artículos como es el publicado por la *Revista de Historia Naval* en el año 1985 (volvemos a la década de los 80) “El navío de tres puentes de la Armada española” de José Ignacio González-Aller, donde expone la evolución de los buques hasta el navío de tres puentes y menciona, aunque de manera pasajera, al mascarón de proa. Otro trabajo importante es el publicado también en la *Revista de Historia Naval* en el 2011, bastante reciente y escrito por Francisco Fernández González: “Reinar después de morir. Dos planos del Santísima Trinidad que prolongaron su vida después de Trafalgar”. Aquí hallamos las formas del auténtico mascarón de este navío de cuatro puentes, se trataba de una figura basada en el arcángel San Miguel, la cual se habría perdido en una de tantas reformas que se le debieron realizar al Santísima Trinidad.

No nos vamos a olvidar de un estudio realizado por María Isabel Rodríguez López titulado “Los mitos del mar en la Grecia Clásica. Proyección antropológica y cultural” publicado en la *Revista de Arqueología* en el 2002, en el que la historiadora describe el nacimiento de los mascarones a través de una serie de rituales apotropaicos que derivaron en la talla en madera de una divinidad del mar o de cabezas de animales que habían sacrificados previamente a la botadura del barco.

En cuanto al ámbito internacional, debemos echar un vistazo a los trabajos franceses, pues sobre el estudio de sus

máscaras son un muy buen referente. Un excelente punto de partida puede ser el libro de Jean Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, publicado en 1975, que refleja la incidencia de la religión en los navegantes y dedica unas reflexiones al barco como un ser vivo con personalidad que se materializa en el ‘parásimon’, que es como se denomina al mástil o figura divina en griego antiguo.

Los museos navales de Francia tienen un importante catálogo de obras dedicadas al estudio de sus máscaras y son obras muy recientes. Entre las que podemos destacar algunas: *Modèles Historiques au Musée de la Marine*, Tomos I y II, escrito por Jean Boudroit y publicado en el año 1997. Esta obra desglosa las partes de un navío y dedica breves párrafos a las figuras de proa y popa. Este investigador, Jean Boudroit, es el creador de una serie documental sobre los ornamentos y la arquitectura de las naves francesas de época Moderna. En una de las obras de esta colección de Boudroit, la titulada *Collection archéologie navale française. Le vaisseau de 74 canons. Traité pratique d'art naval*, publicada en el año 2000, encontramos un capítulo titulado “Vaisseau vu par l'avant”, dedicado al arte de tallar las maderas y las figuras de las proas de los navíos franceses.

Por otro lado debemos mencionar el siguiente libro *La mer pour mémoire: Archéologie sous-marine des épaves atlantique*, publicado en París en el año 2005, el cual contiene un capítulo dedicado a “Sculptures de marine et figures de prove” escrito por Emmanuel Borgeau.

En lo referente a estudios sobre la ornamentación de buques ingleses, debemos mencionar las magníficas exposiciones materiales realizadas por los museos tanto británicos, como estadounidenses y australianos⁴, y una obra que merece la pena

⁴ En Greenwich, Inglaterra, se encuentra el *National Maritime Museum*, cuyas principales salas muestran máscaras de su Real Armada, cuyos datos y material gráfico pueden ser consultados en su web: <http://www.rmg.co.uk/national-maritime->

leer es la del italiano Giancarlo Costa, traducida al inglés, *Figureheads: Carving on ships from ancient times to twentieth century*, que se publicó en el año 1981 y que incluye todo un catálogo de imágenes sobre mascarones de todo tipo y de todas las naciones, incluso mascarones suecos, de entre los que destaca el figurón de proa del galeón Wasa, construido en el siglo XVII.

3. Finalidades del mascarón.

La referencia más antigua sobre un mascarón de proa son *Las Argonauticas*, de Apolonio de Rodas, de época helenística, cuando nos describe que Minerva, diosa de la sabiduría, hace construir la nave de los argonautas según su dibujo y coloca en su proa un madero parlante, el cual dirigía su rumbo, les informaba de los peligros y de cómo evitarlos⁵.

La conocida como “Victoria de Samotracia” (Museo del Louvre), ofrenda dedicada a los dioses místicos Cabiros de Samotracia por una victoria naval, constituye un modelo de mascarón que será el elegido por los barcos de todos los tiempos. Los egipcios sin embargo llevaron en sus proas su emblema nacional: la flor de loto, y los romanos tuvieron naves con un cocodrilo adornando la proa (emblema de Cleopatra), o la cabeza de la diosa Minerva⁶. En cambio, en las civilizaciones del noroeste

museum#sKjQjBM0gZ2kx7pY99, también queremos señalar el museo dedicado al navío H. M. S. Victory, en Portsmouth. El navío ha sido conservado ya que buque insignia del almirante Nelson. Australia sin embargo, cuenta con un museo dedicado expresamente al estudio y a la exposición de mascarones de proa, se trata del *South Australian Maritime Museum Figureheads*, en Port Adelaide; y Norteamérica presume de figuras y ornamentos navales en varios museos como *The Mariners' Museum* o el *America's National Maritime Museum*, además de colecciones en grandes centros museísticos como el *Smithsonian*, donde a veces se ha expuesto material artístico naval.

⁵ APOLONIO *Las Argonauticas*. I 520 ss. y IV 581 ss. También se puede consultar otra versión traducida al castellano por Ipandro Acaico, publicada en Madrid en 1919, donde en su primer tomo, en la página 53, se menciona la colocación en el barco de una madera “milagrosa” de haya, procedente de Dodona, como obsequio de la diosa Minerva.

⁶ J. M. MARTÍNEZ-HIDALGO, *La mar, los buques y el arte*, Sílex, Madrid 1997.

europeo, los vikingos presumían de una cabeza de serpiente o monstruo marino como mascarón, cuya función era amedrantar al enemigo y proteger la nave de posibles enfrentamientos y problemas, con esa imagen propia de la serpiente de 'Midgard'⁷ de la mitología nórdica.

Podemos observar por tanto, que existió un afán de dar al barco una identidad propia que sin duda va a estar ligada a la cosmovisión y costumbres de estos pueblos. En este sentido, el mascarón representa una especie de talismán divino que bendice a la nave durante toda su trayectoria vital, y en otras ocasiones estos rostros o símbolos servían de emblema para representar el poder de los reinos o de los líderes dominantes, pero poco a poco dicha costumbre fue desapareciendo, quedando reducido a una función decorativa en determinados buques de recreo o como recuerdos de un pasado no tan lejano.

A grandes rasgos podemos clasificar el uso de estas figuras en cuatro posibles funciones:

- 1) Un carácter puramente apotropaico para otorgar buenos augurios y bendecir así a la nave y a su tripulación en todas sus travesías.
- 2) Un carácter ofensivo que se relaciona con conflictos bélicos, ataques, e invasiones cuya función ejercida sería la de amedrantar e intimidar al enemigo.
- 3) Una tercera función sería la mera identificación de la nación a la que pertenece la nave, como fue por ejemplo, el famoso león rampante que van a lucir las naves de la Real Armada española a partir del siglo XVIII, con la publicación de los Reales Decretos para la construcción de navíos de la Armada. Aunque cabe destacar que, siendo este figurón característico de

⁷ Serpiente gigante que ronda la tierra hasta el día de la batalla del fin del mundo, conocida como *Ragnarok*.

España, nos vamos a encontrar con esta misma escultura en las proas de las embarcaciones del resto de Armadas o buques reales de las diversas naciones que conforman Europa, desde la francesa, inglesa u holandesa hasta la danesa.

- 4) Y una última función u objetivo sería simplemente la de adornar o decorar la nave, hecho que atiende a la moda y los estilos vigentes de la época.

4. Los mascarones españoles: Una comparativa con las figuras de proa de embarcaciones de otros Estados, y los materiales para su talla.

Por lo general, el mascarón de proa debía hacer referencia al nombre del navío, por lo que no resulta difícil para un historiador imaginar qué tipo de mascarón adornaba a las proas de los navíos castellanos desde la Edad Media, dado el marcado catolicismo que caracterizó a los territorios de la corona castellano-aragonesa: figuras de santos, de patrones, de vírgenes o de ángeles, vinculados en su mayoría con sociedades y pueblos marineros, y que cumplían una función protectora frente a los azotes de la peligrosa mar⁸. Aunque en la Modernidad y fruto del Renacimiento, van a aparecer mascarones de dioses romanos como es el caso de la galera ‘La Real’⁹, en tiempos de Felipe II, que en el extremo de su espolón lucía un dorado Neptuno en posición de ataque elevando su tridente y sentado sobre un delfín, he aquí un ejemplo de un uso del figurón con fines ofensivos.

⁸ La virgen del Carmen es la patrona por excelencia de los marineros, pero sin embargo, la virgen del Rosario para los gaditanos es también su protectora, recibiendo el nombre de la Galeona, como podemos ver en la obra de V. DÍAZ RODRÍGUEZ, *La Galeona ayer y hoy*, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz 2006.

⁹ La galera ‘La Real’, fue insignia de la flota comandada por Don Juan de Austria durante la batalla de Lepanto en 1571.

Sin embargo, en lo referente a embarcaciones de Estado, durante casi todo el siglo XVIII, tanto España como todas las potencias marítimas europeas, lucieron en sus buques de guerra y navíos Reales un mascarón cuya figura se correspondía con un león rampante, acechando con sus garras y coronado. En nuestro país, como seguramente también en el resto de potencias, ello responde a unas Reales Ordenanzas Navales determinadas, dictadas para que todos los buques de Estado lucieran el mismo emblema y fuesen reconocidos¹⁰. Este león representaba la fuerza, el poder, la majestuosidad del imperio, la virilidad y el dominio de los mares. A pesar de la publicación de estas Ordenanzas Navales, existieron excepciones como la del navío ‘Santísima Trinidad’¹¹ que tuvo por mascarón original la figura del arcángel San Miguel portando un casco, una espada y un escudo como significado de la eterna victoria del bien sobre el mal, por ello estos atributos fueron la razón de que en los Estados Unidos, donde se encontraron los verdaderos planos del Santísima Trinidad¹², los investigadores pensaran inicialmente que el mascarón representaba al dios de la guerra Marte. Otras excepciones fueron los casos de la fragata ‘Diana’¹³, cuyo mascarón representaba a una preciosa Diana cazadora tallada en marfil; o del navío de línea español llamado ‘Montañés’¹⁴, el cual reflejaba en su mascarón un hombre con atributos propios de los

¹⁰ Archivo y Biblioteca del Museo Naval de San Fernando, Cádiz: Serie Reales Ordenanzas y Ordenanzas Navales. Reales Ordenanzas: 1765-1782.

¹¹ ‘Nuestra Señora de la Santísima Trinidad’, era un navío de línea de cuatro puentes y 136 cañones. Botado en el astillero de la Habana en 1769, fue apresado y hundido en la batalla de Trafalgar en 1805.

¹² Los planos se encuentran en la National Archives and Record Administration (NARA), College Park, Maryland; y en el Archivo Central de la Marina de la Federación rusa, en san Petersburgo.

¹³ La fragata ‘Diana’ (1791-1833) fue construida en Mahón, Menorca y se botó bajo la advocación de Santa Ana, por lo que posteriormente se le cambiaría su nombre por el de la santa, y también se le cambió el mascarón por el rampante león.

¹⁴ El ‘Montañés’ fue un navío de línea de 74 cañones, botado en el Ferrol en 1794 por vez primera. Participó en la batalla de Trafalgar sobreviviendo a los destrozos que ésta le causó. Fue vendido a subasta en el año 1822, tras volver a ser reparado debido a las quemaduras que le causaron los franceses durante la guerra de independencia en 1810.

montañeses españoles, es decir, con boina, botas y ropajes característicos y su correspondiente bastón para la guía del ganado.



Fig. 1. *Mascaron original del navío Santísima Trinidad, National Archives and Record Administration (NARA), College Park, Maryland.*

El ‘Santísima Trinidad’ fue reparado en los astilleros gaditanos de la Carraca en el año de 1769 con el objetivo de alargar aún más su quilla, su eslora y ensanchar su manga, para posteriormente salir el 19 de octubre de 1805 a combatir en la batalla de Trafalgar¹⁵, tras la cual apresado y quemado por los

¹⁵ J. TORREJÓN CHAVES, “La construcción naval militar española en el siglo XVIII: Tendencias, programas y constructores”, *Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* 41, 2002, 133-180. Podemos hallar el artículo en la URL: http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/41cuaderno/ca_p06.pdf -consultado en julio de 2017-.

ingleses se perdería hundiéndose. Pero desconocemos si en esta reparación en el gaditano arsenal se procedió a cambiar su mascarón angelical por el león rampante. También desconocemos cómo eran los mascarones de varios buques de Estado construidos en el mencionado arsenal de la Carraca: los navíos de línea ‘Hércules’, ‘Real Familia’ y ‘Preciosa’; además de otros cinco buques más, todos de línea; y también las fragatas ‘Galga’, ‘Águila’, y ‘Aurora’, las bombardas ‘Brontes’ y ‘Piracmon’, y el único bergantín construido en La Carraca, el ‘Cazador’¹⁶.

En cuanto a los buques de propiedad privada, a finales del siglo XVIII, para el caso de España, encontramos unas Ordenanzas Navales dadas en 1793¹⁷, que permiten adornar las proas de los navíos mercantes como quisieren sus propietarios, siempre y cuando tenga esta figura relación con el nombre de la nave; es decir se vuelve a la tradición de pasadas épocas anteriormente descrita a comienzos de este apartado.

204

En otras potencias mundiales del momento como Francia, donde el catolicismo no fue tan acusado, las esculturas de dioses clásicos e incluso de generales romanos fueron las figuras más destacadas en los navíos de su Armada, incluso en momentos de crisis existieron embarcaciones con la cabeza guillotinada de Robespierre como mascarón. En Inglaterra, sin embargo, a parte de los motivos anteriormente descritos, observamos que a medida que avanza el siglo XIX sus mascarones representaron bustos de personajes ilustres de su marina de guerra, como el del almirante Horatio Nelson¹⁸.

¹⁶ J. M. GARCÍA AGUADO, *José Romero Fernández de Landa, un ingeniero de la marina del siglo XVIII*, Universidad de A Coruña 1998; J. QUINTERO GONZÁLEZ, *El arsenal de La Carraca en el Siglo XVIII*. Tesis Doctoral dirigida por CARLOS MARTÍNEZ SHAW. UNED 2002.

¹⁷ Archivo y biblioteca del Museo Naval de San Fernando, Cádiz. Serie Reales Ordenanzas y Ordenanzas Navales. Ordenanzas Navales de 1793.

¹⁸ Tras la batalla de Trafalgar, en 1805, la marina inglesa honraba al almirante con un buque que llevaba su nombre, y su rostro mutilado por mascaron, se trataba del

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, los mascarones de proa clásicos fueron sustituidos paulatinamente por los blasones heráldicos de los soberanos, es decir, un escudo por mascarón que representaba a cada casa Real o nación a la que perteneciese el navío. Esto se traduce en una escultura de menores proporciones que los grandes figurones, tallada en madera y también policromada, barnizada, o pintada íntegramente en dorado. El origen de estos blasones se encuentra en algunas figuras o mascarones antropomorfos que portaban un escudo defensor en el que se tallaba el emblema, la bandera, la heráldica o la insignia característica de un Estado o nación. También lo podemos encontrar entre las garras de los famosos leones rampantes.

En cuanto al material usado para la talla de estas esculturas, en algunos tratados de arquitectura naval destaca las maderas de pino y de roble por sus buenas y fuertes propiedades¹⁹, pues recordemos que es una figura colocada de tal forma que le influye de sobre manera el agua del mar, así como los vientos, los temporales, y las fuertes tempestades. También vamos a toparnos con mascarones tallados en marfil, así se evitaba ciertos problemas que puede dar la madera como la podredumbre. De marfil, por ejemplo, era el mascarón de la fragata Diana, antes mencionada, la cual portaba un mascarón representando a la diosa Diana cazadora; o el mascarón del navío español Neptuno, cuyo figurón de proa era, como su propio nombre indica, un dios Neptuno semidesnudo, de pie sobre un monstruo marino, y alzando su característico tridente lo que le otorgaba un aspecto amenazante que realzaba por tanto, ese objetivo intimidatorio para con el enemigo.

¹⁹H.M.S. Horatio'.

¹⁹J. BARRERA Y ARIÑO, *Curso completo y Tratado práctico de arquitectura naval*, Ferrol 1853.



Fig. 2. Réplica del mascarón original de la fragata 'Diana'.
Museo Naval de Madrid.

“El reflejo cultural de las sociedades marítimas europeas...”

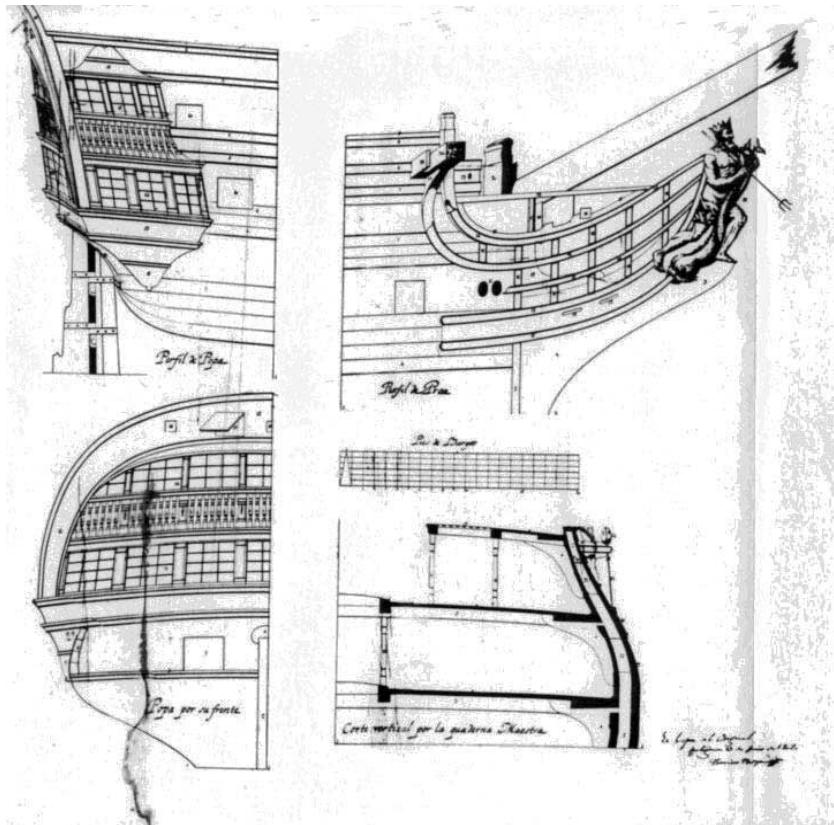


Fig. 3. *Planos del navío español Neptuno. Detalle de popa y proa. Museo Naval de Madrid, colección planos y dibujos.*

Este marfil de los mascarones podía ser de elefante, de orca, de cachalote, de morsa, de hipopótamo, o de jabalí verrugoso, aunque también es posible que hubiese mascarones elaborados con una variante del marfil como por ejemplo el hueso o incluso la concha²⁰.

²⁰ J. M. MARTÍNEZ-HIDALGO, *La mar, los buques...*

Con respecto a la pintura aplicada a los mascarones, debemos una vez más, guiarnos por las Reales Ordenanzas. En un principio se aceptaron los mascarones policromados pero a principios del siglo XVIII se establece que el león rampante coronado deba pintarse por entero de color dorado cada dos años. Esta medida se establece debido a la pintura que los propios marineros de cada nave daban a su mascaron, que en ocasiones resultaba dañina, nefasta, y ridícula²¹.

5. El desuso del mascarón.

La llegada del siglo XIX supuso cambios drásticos tanto en la manera de pilotar una embarcación como en las formas y estructura de las mismas. La razón de ello es bien conocida: la aplicación de la máquina de vapor a la navegación. Como bien es sabido el barco a vapor nace y se desarrolla en un primer periodo en los cauces fluviales, en los ríos, para posteriormente adaptarse a las naves que surcaban océanos y mares.

208

A inicios del siglo XIX las embarcaciones fluviales a vapor se caracterizan por la necesidad de adaptar la nave a la máquina y al río, y no al revés. Esto se traduce en embarcaciones amplias, con quillas casi planas, largas chimeneas para evitar que las chispas que de esta saltaban incendiasen la carga y el resto del barco, y dos ruedas de paletas enormes situadas a ambos lados tanto a babor como a estribor. Estas ruedas irán cambiando su posición a medida que se vaya experimentando en esta navegación fluvial a vapor, de manera que podremos encontrarnos con embarcaciones con las ruedas de palas en su popa, o con una sola rueda en uno de sus laterales y la máquina al otro lado para hacer de contrapeso, o incluso ruedas en medio de la embarcación dando una impresión de ser ésta una nave doble.

²¹ J. AMICH BERT, *Mascarones de proa y exvotos marineros*, Argos S.A., Barcelona 1949, 25.

“El reflejo cultural de las sociedades marítimas europeas...”

En cuanto al mascarón podemos observar como en un periodo inicial existían embarcaciones fluviales a vapor con mascarones, como por ejemplo el vapor de palas ‘George Washington’, construido en 1824 en Cincinnati, Ohio, y que lucía una bonita proa de violín con un mascarón que por la imagen se deduce podría ser un león rampante²²:

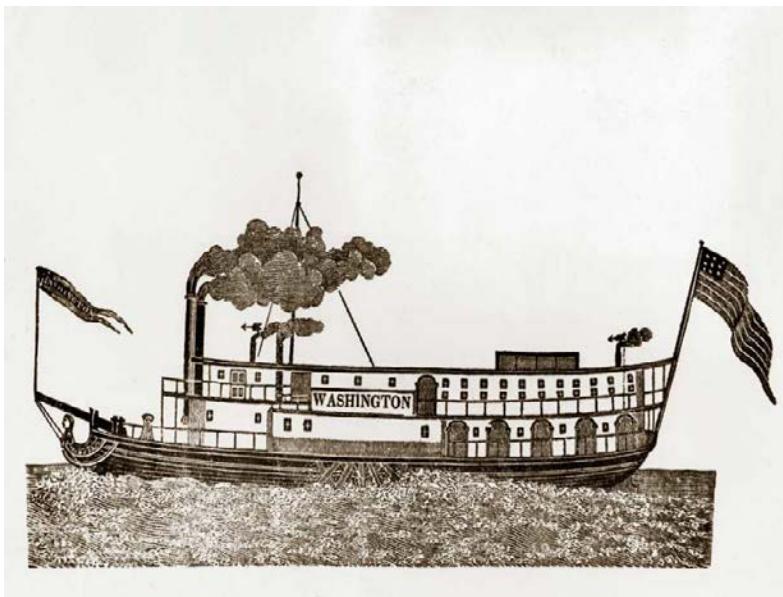


Fig. 4. *Vapor Goeorge Washington, 1824.*

La estructura evoluciona, seguirán siendo naves de madera, y observamos que dejan de portar el mascarón aunque seguirán luciendo esas proas de violín tan elegantes típicas de los navíos de vela hasta prácticamente los años treinta del siglo XIX. A partir de esta fecha nos encontramos con barcos de formas planas, con varios puentes o cubiertas, chimeneas muy altas, ruedas de paletas cubiertas para no mojar a los viajeros, etc., etc.,

²² <http://steamboattimes.com/steamboats>. Consultado en octubre de 2017.

embarcaciones típicas de Norteamérica, que surcaron a través de la cuenca hidrográfica del Mississippi y de los ríos Ohio y Missouri, conectando prácticamente casi todo el territorio de los Estados Unidos de norte a sur y de este a oeste.

Por lo que respecta a la navegación vía marítima, podemos observar que el mascarón perdura un poco más. En el caso de los grandes barcos a vapor usados por las diversas compañías navieras para transporte de mercancías y de pasajeros, no vamos a encontrar con que lo que se hizo fue mantener la estructura de estas naves y abrir un hueco centrado en la misma para insertar la máquina de vapor y así mismo colocar dos ruedas de paletas a ambos lados del buque. Por lo que deducimos que muchos conservaron su mascarón. Esta estructura sufrió cambios en el sentido de que los grandes buques de pasajeros van a ir adaptando sus formas a la comodidad de éstos, además de que a partir de 1830, con la llegada de la hélice, también se comienzan a construir los cascos de los barcos de hierro al ser este material más maleable y soportar más capacidad de carga. Se va buscando entonces el carácter práctico de la nave dejando a un lado la finalidad de causar un fuerte impacto visual. Esto hace que las proas cambien radicalmente sus formas volviéndose más angulosas para dar más velocidad a la nave y perdiéndose totalmente cualquier opción de colocar un mascarón. Hoy en día podemos observar que los veleros mantienen sus proas de violín, y algunos incluso sus mascarones. Debemos tener en cuenta que el mascarón era una figura independiente del resto de la nave, es decir se podía quitar de la proa para restaurarlo y volverlo a clavar en la misma.

6. Conclusiones.

Tras escribir estas líneas y habernos adentrado de manera muy superficial en el estudio de los ornamentos navales como el mascarón de proa, no nos cabe duda de la falta de estudios existente en España sobre la arquitectura naval y la

ornamentación naval. Destacamos por tanto la notable necesidad de cubrir este gran vacío no solo a nivel histórico sino también arqueológico, pues no debemos olvidar que la arqueología centrada en el estudio que proponemos proporcionaría una fuente documental tangible cuya riqueza tendría un valor histórico incalculable. Además el mascarón de proa se puede y se debe estudiar desde dos puntos de vista sin los cuales nuestro trabajo no tendría validez alguna en cuanto a la evolución de las sociedades marinas nos referimos. De este modo, debemos centrar nuestra atención, por un lado, en el ideario que se esconde tras los mascarones de proa, que son en sí una fuente de información exquisita para el estudio de la cultura, la sociedad y el pensamiento de la época dependiendo de la nación en la que nos centremos. Y por otro lado estudiar los caracteres físicos propios de cada mascarón, lo cual nos aportaría datos sobre el proceso de elaboración de los mismos, por lo que también se desarrollaría un importante corpus documental sobre carpinteros, ebanistas, escultores, etc. que realizaron estas hermosas tallas, además de constatar las materias primas a partir de las cuales se elaboraron estos figurones, como por ejemplo las maderas, que actualmente va cobrando protagonismo entre los estudios marítimos de prestigiosos investigadores como en el caso de D^a Ana Crespo Solana. Igualmente se podría estudiar el comercio de marfiles cuyo objetivo fuese la talla de estas esculturas para lucirlas posteriormente en la proa de algún navío.

Bibliografía.

- I. ACAICO, *La Argonautica. Traducción del original griego al verso castellano del poema épico de Apolonio de Rodas*, Revista de archivos, bibliotecas y museos, Madrid 1919.
- A. ALVAR NUÑO (ed.), *El viaje y sus riesgos, Los peligros de viajar en el mundo greco-romano*, Liceus, Madrid 2011.
- J. AMICH BERT, *Mascarones de proa y exvotos marineros*, Barcelona 1949.
- C. ASPETEGUI, J. I. GONZÁLEZ-ALLER, J. PLA, C. ZAMARRÓN, *Modelos de arsenal del museo naval. Evolución de la construcción naval española ss. XVII-XVIII*, Lunwerg Editores, Barcelona 2004.
- J. BARRERA Y ARIÑO, *Curso y Tratado práctico de arquitectura naval*, Ferrol 1853.
- J. BOUDROIT, *La mer pour mémoire: archéologie sous-marine des épaves atlantiques*, Somogy Editions d'art, Paris 2005.
- J. BOUDROIT, *Le vaisseau de 74 canons. Traité pratique d'art naval*, Jean Boudroit Collection archaologie navale Francaise, Tomo II, 2000.
- J. BOUDROIT, *Modeles historiques*, Jean Boudroit Collection archaologie navale Francaise, Tomo II, 2006.
- J. BOUDROIT, *Modeles historiques au musée de la marine*, Jean Boudroit Collection archaologie navale Francaise, Tomos I y II, 1997.
- E. BORGEAU, *La mer pour mémoire: archaeologie sous marine des épaves atlantiques*, París 2005.
- G. COSTA, *Figureheads: Carving on ships from ancient times to twentieth Century*, United Nautical Publisher SA, Basle, Switzerland 1981.
- A. CRESPO SOLANA, “La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la corona del siglo XVIII”, *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea* 6-7, 1994-1995, 35-50.
- A. CRESPO SOLANA, “El comercio y la Armada de la monarquía: La casa de Contratación y la Intendencia General de Marina de Cádiz, 1717-1750”. En línea: http://forseadiscovery.eu/el_comercio_y_la_armada_de_la_monarquia (consultado en octubre de 2017).
- V. DÍAZ RODRÍGUEZ, *La Galeona ayer y hoy*, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz 2006.
- F. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, “Reinar después de morir. Dos planos del Santísimo Trinidad que prolongaron su vida después de Trafalgar”, *Revista de Historia Naval* 113, 2011, 9-44.

- J. M. GARCÍA AGUADO, *José Romero Fernández de Landa, un ingeniero de la marina del siglo XVIII*, Universidad de A Coruña 1998.
- J. I. GONZÁLEZ-ALLER, “El navío de tres puentes de la Armada española”, *Revista de Historia Naval* 9, 1985, 45-76.
- J. GUILLÉN TATO, *Mascarones Ochocentistas*, 1934.
- J. M. MARTÍNEZ-HIDALGO, *La mar, los buques y el arte*, Sílex Editorial, Madrid 1997.
- J. C. MEJÍAS TAVERO, *Arquitectura naval española del siglo XVIII*, Madrid 2004.
- J. C. MEJÍAS TAVERO, *Los navíos de la batalla de Trafalgar. Del astillero a la mar*, Madrid 2004.
- J. QUINTERO GONZÁLEZ, *El arsenal de La Carraca en el Siglo XVIII*. Tesis Doctoral dirigida por CARLOS MARTÍNEZ SHAW, UNED 2002 (inédita).
- J. QUINTERO GONZÁLEZ, “El arsenal de La Carraca en Cádiz durante el Siglo XVIII”, *Andalucía en la Historia* 8, 2005, 69-75.
- M. REDDE, J. C. GOLVIN, *Voyages sur la Méditerranée romaine*, Actes Sud, París 2007.
- M. I. RODRÍGUEZ LÓPEZ, “Los mitos del mar en la Grecia Clásica. Proyección antropológica y cultural”, *Revista de Arqueología* 260, 2002, 26-33.
- M. ROMERO RECIO, *Cultos marítimos y religiosidad de navegantes en el mundo griego antiguo*, British archaeological reports, Oxford 2000.
- J. ROUGE, *La marine dans l'Antiquité*, Presses Universitaires de France, Vendôme 1975.
- J. TORREJÓN CHAVES, “La construcción naval militar española en el siglo XVIII: Tendencias, programas y constructores”, *Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* 41, 2002, 133-180.

Recursos en Web:

- <http://nito-lamurga.blogspot.com.es/> Consultado en julio de 2013.
- <https://www.todoababor.es/historia/> Consultado en julio de 2013.
- <http://forseadiscovery.eu/> Consultado en octubre de 2017.
- <http://steamboattimes.com/steamboats> Consultado en octubre de 2017.
- <http://www.rmg.co.uk/national-maritime-museum#sKjQjBM0gZ2kx7pY.99> Consultado en diciembre de 2017.

Fuentes

Reales Ordenanzas: 1765-1782, 1782- 1807. *Archivo y biblioteca del Museo Naval de San Fernando*, Cádiz. Serie Reales Ordenanzas y Ordenanzas Navales.

Ordenanzas Navales de 1793: *Archivo y biblioteca del Museo Naval de San Fernando*, Cádiz. Serie Reales Ordenanzas y Ordenanzas Navales.

Álbum Marqués de la Victoria. Libro Naval. *Archivo y biblioteca del Museo Naval de San Fernando*, Cádiz. Serie Reales Ordenanzas y Ordenanzas Navales.