



DIEGO A. RUIZ

# MASCARONES DE PROA DE LA BOCA



MASCARONES DE PROA DE LA BOCA

Colección Cuadernos del Tornillo

 Buenos Aires Ciudad  
Ministerio de Educación

  
Museo  
*Quinquela Martín*  
DE BELLAS ARTES DE ARTISTAS ARGENTINOS

GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES  
Ministerio de Educación

Jefe de Gobierno  
*Mauricio Macri*

Ministro de Educación  
*Esteban José Bullrich*

S. S. Gestión Econ. Financiera  
y Administración de Recursos  
*Carlos Regazzoni*

S. S. de Inclusión Escolar  
y Coordinación Pedagógica  
*Ana María Ravaglia*

MUSEO DE BELLAS ARTES DE LA BOCA  
"BENITO QUINQUELA MARTÍN"

Directora  
*María Sabato*

Curador  
*Victor G. Fernández*

Coordinación General  
*Celina Acevedo*

MASCARONES DE PROA DE LA BOCA

Investigación y textos  
*Diego A. Ruiz*

Diseño Gráfico y Fotografía  
*Estefanía Nigoul*

Edición de imagen  
*Estefanía Nigoul*  
*Celina Acevedo*

MUSEO DE BELLAS ARTES DE LA BOCA  
"BENITO QUINQUELA MARTÍN"  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Octubre de 2012

Todos los derechos reservados

Queda prohibida su reproducción por cualquier medio de  
forma total o parcial sin la previa autorización por escrito del  
Museo de Bellas Artes de La Boca "Benito Quinquela Martín".

ISBN 978-987-33-2791-9  
Hecho el depósito que previene la Ley 11.723  
Impreso en la Argentina

Ruiz, Diego  
Mascarones de proa de La Boca. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de  
Buenos Aires : el autor, 2012.  
104 p. ; 15x22 cm.

ISBN 978-987-33-2791-9

1. Arte. I. Título  
CDD 708

Fecha de catalogación: 11/10/2012

## MASCARONES DE PROA DE LA BOCA

El título de esta Colección, Cuadernos del Tornillo, apela a aquella palabra que el maestro Quinquela Martín metaforizaba, durante las ceremonias en su Casa Museo, entregando un tornillo, como condecoración, en el solemne acto, seguido de un sabio consejo... "no lo ajustes demasiado" .....

El premiado, podía olvidar su locura luminosa y volverse cuerdo.

Por supuesto que esta frase, si se quiere risueña pero certera, indicaba el nivel moral e intelectual de quien lo recibía, como reconocimiento al esfuerzo desinteresado hacia el prójimo, desde el arte o la ciencia.

Por lo tanto es un título más que significativo para esta Institución, que permanentemente, sueña con brindar a sus conciudadanos, un aporte que puede dar sentido a cuestiones tan liminares, como la pertenecía a una historia, a la esperanza y los sueños que son parte de utopías a proseguir.

Los Mascarones de Proa de La Boca, título de este relato, remite a la historia de los mascarones de nuestra Colección, al mito que desde lo más profundo de la historia, el hombre configuró en imagen de protección ante los desafíos de mares avasallantes que debían atravesar; valientes y temerosos a la vez, para alcanzar el propósito último de sus anhelos.

*Maria Cristina Garcia Pintos de Sabato*  
Directora del Museo de Bellas Artes de La Boca  
Benito Quinquela Martín



## EL MASCARÓN DE PROA EN LA HISTORIA

*Navegar es necesario, vivir no* <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Frase atribuida por Plutarco a Pompeyo el Grande, en latín *Navigare necesse est, vivere non necesse*, fue lema de la Liga Hanseática y ha sido glosado por poetas de todos los tiempos.



Ida y vuelta de la peregrinación a Abydos de Sennefer y su esposa. Pintura mural en la tumba 96b de la Necrópolis de Tebas, hacia 1450 a. C.

¿Cuándo comenzó el hombre a navegar? ¿En qué momento este animal adaptado a la vida terrestre se atrevió a surcar las aguas por necesidad, placer o comercio? Según los científicos que estudian el origen de nuestra especie –genetistas y paleoantropólogos– los primeros humanos modernos surgieron hace unos 200.000 años en el noreste de África y entre 70.000 y 50.000 años atrás emprendieron el gran viaje que los llevaría a poblar todo el mundo.<sup>2</sup> Bordeando la costa oriental del Mar Rojo y luego las costas del sur de Asia cruzaron el océano y llegaron hasta Australia, como lo prueban los sitios arqueológicos de Malakunanja y Lago Mungo, de 50.000 y 45.000 años de antigüedad. Otros grupos humanos se dirigieron desde el norte de África, por el Levante, hacia Europa hace más de 30.000 años y otros atravesaron Asia, llegaron al Himalaya y aún más allá: desde el noreste de Siberia –donde se encontró el yacimiento arqueológico de Río Yana, datado en 30.000 años– comenzaron la migración al continente americano.

Así pues, aquellos primeros grupos humanos, empujados seguramente por cambios climáticos y la incesante necesidad de procurarse alimento, salieron –como decíamos– de África y prontamente tuvieron que superar obstáculos naturales de los cuales ríos y arroyos no eran los menores. Es probable que aprendiesen primero a buscar lugares poco profundos de las corrientes para poder vadearlas y, más tarde, a utilizar elementos cuya flotabilidad conocían por experiencia. Cortezas, troncos, pieles o cueros cosidos e inflados fueron las primeras “embarcaciones”: pellejos inflados se usaban ya en la antigua Mesopotamia y hasta tiempos recientes en el norte de la India y el Sur del Perú, botes redondos u ovales de cesto forrado se utilizaron en ciertos puntos de Mesopotamia y la India, Gales e Irlanda, que en este último caso eran empleados hasta para trasladarse a Islandia; balsas primitivas de junco o haces de cañas aborígenes americanos y por los tasmanios mientras que los australianos, como algunas tribus deentrelazadas –similares a las de los antiguos egipcios– eran cons-

<sup>2</sup> James Shreever: *La gran travesía humana. Secretos de nuestra sangre*, p. 56 y ss.



Canoa doble hawaiana. Dibujo de J. Webber, ejecutado durante el tercer viaje alrededor del mundo del capitán Cook. Museo Británico

truidas por los América y África, usaban botes de corteza.<sup>3</sup> El *kayak* esquimal era una maravilla compuesta de cincuenta a sesenta piezas de hueso o madera sobre las que se estiraban pieles engrasadas y cosidas, afirmadas con clavijas de madera, espinas de pescado y tendones, con una abertura que se cerraba en la cintura del tripulante y lo hacía insumergible. El bote de los *yaganes* y *alacalufes* de la Tierra del Fuego estaba compuesto de cinco a siete cortezas encoladas, calafateadas con hierba y resina y reforzado con arcos de madera. Y las embarcaciones de los pueblos de Oceanía eran construidas con un tronco ahuecado y con uno o dos flotadores laterales –*batangas*–; con ellas atravesaron y colonizaron todo el océano Pacífico a favor de los vientos reinantes y de las corrientes, llegando quizás a América.

El remo reemplazó, también tempranamente, a la mano abierta como medio de impulsión y la vela, de paja, pieles, cáñamo y luego tela, completó el arsenal básico de aquellos primitivos navegantes. Los fenicios, los grandes marinos de la Antigüedad, construían ya en el 1.500 a.C. barcos sin cubierta –cortos de eslora, anchos de manga y con poco calado– con maderas de sus ricos bosques unidas por pernos de hierro o cobre. Para impulsarlos empleaban remos y velas trapezoidales, teñidas de colores, izadas en un solo mástil central que ya llevaba un cesto en su tope para el vigía –la futura *cofa*–, y los gobernaban con remos cortos en las aletas o el codaste a manera de timón. Estos buques primitivos, que conocemos gracias a jeroglíficos egipcios, pronto evolucionaron en tres tipos distintos, el de guerra, el de transporte o comercio y el destinado a la pesca en las costas europeas y africanas, que llamaban *caballo*<sup>4</sup> por la figura del animal que solían ostentar en la proa. Con estas embarcaciones, que

<sup>3</sup> El padre Florián Baucke (o Paucke) y otros misioneros jesuitas describen canoas labradas en un solo tronco (monoxilas), embalsados y otras embarcaciones. Por su parte, los indios *uru* del Titicaca construían notables embarcaciones con totoras y juncos, tanto como los aborígenes de la laguna de Guanacache, en Mendoza.

<sup>4</sup> Este simbolismo es común a muchos pueblos de la Antigüedad; por ejemplo, el caballo era un atributo de Poseidón-Neptuno.

mencionan Estrabón y Plinio, los fenicios fundaron factorías en todo el litoral mediterráneo –la más antigua ciudad europea, Cádiz, se asienta sobre la primitiva colonia *Gades*, fundada hacia el siglo XII a.C.– y, atreviéndose al océano Atlántico, llegaron hasta las islas británicas.

Los egipcios, en cambio, al carecer de bosques maderables construyeron sus embarcaciones con una acacia que crecía a orillas del Nilo, trabajada en pequeños bloques unidos como ladrillos. Al igual que los barcos fenicios, poseían un único mástil envelado y un remo a popa como timón y, en los buques de guerra, una borda alta y robusta protegía a los remeros mientras que en la proa aparecía, por primera vez, un ariete de bronce figurando una cabeza de animal. Un barco como éste participó en la primera batalla naval de que se tiene noticia, en la que el faraón Ramsés III enfrentó a los filisteos en 1200 a. C.<sup>5</sup> Al parecer, también fueron los egipcios los primeros en pintar ojos en las *amuras*, tal como lo hacían los antiguos chinos en sus juncos y lo harían luego griegos y romanos. Sabemos que los egipcios –tanto como otros pueblos de la Antigüedad– solían llevar a bordo imágenes de sus dioses, que en su caso habían evolucionado desde el simple animal totémico de cada nomo<sup>6</sup> hasta una compleja mitología en la cual los dioses se habían humanizado, desde aquellos que conservaban la cabeza de la bestia originaria –Anubis de chacal, Amón de cordero, Ubastet de gata, etc.– hasta Osiris, Isis y Seth, totalmente antropomorfos. Pero en el caso del ojo encontramos un icono que trasciende su sentido literal, quizá porque es protagonista de muy antiguos mitos cosmogónicos –en uno de ellos el hombre es creado por las lágrimas de un ojo perdido por la divinidad primordial; en otro ese ojo se convierte en el sol– que con el paso del tiempo cristalizarían en el ciclo de Osiris, asesinado y despedazado por su hermano Seth, de uno de cuyos ojos nace el dios solar Horus, representado con cabeza de halcón. Este último mito<sup>7</sup> quizá explique los ojos pintados en la proa: como el sol, el ojo alumbraba las tinieblas, avizora el rumbo en los mares desconocidos y guía al marino a buen puerto.

Como tantas otras cosas, los griegos tomaron este motivo seguramente de los egipcios a través de la civilización cretense. Una de sus más antiguas leyendas, recogida más tarde por diversos poetas, relata cómo el tesalio Jasón, príncipe de Yolcos, es enviado a la Cólquida –en el Mar Negro, probablemente la actual Crimea– a rescatar el sagrado “vellocino de oro” pocos años antes de la guerra de Troya. A tal fin uno de los expedicionarios, Argos, construyó un navío al que pintaron un ojo en cada amura, coloreadas de rojo como si fueran mejillas femeninas, ayudado por la diosa Atenea que aportó, además, un trozo de la encina de Dodona para ser amarrado en la proa.

<sup>5</sup> Francisco José Díaz y Díaz y Luis Alberto Gómez Muñoz: *La mar oceánica. Atlas enciclopédico de barcos de guerra*. La Biblia denomina filisteos a los pueblos que se asentaron en la costa de Canaán, en las ciudades de Asdod, Gaza, Ascalón y otras. Los egipcios los llamaron genéricamente “pueblos del mar” y peleset, que los hebreos transformaron en pelishti –esta última dio lugar en castellano a filisteos–, por lo que la tierra que ocuparon pasó a ser Palestina.

<sup>6</sup> Los *nomos* son, desde la Antigüedad, las divisiones administrativas de los griegos cuyos historiadores, con Herodoto a la cabeza, no vacilaron en aplicar el término, por analogía, a otros países.

<sup>7</sup> Utilizamos el término mito en su significado de “relato” de origen o explicativo, con o sin base histórica comprobada, no en el más difundido de fantasía o falsedad.



Barco redondo en un fresco de Andrea di Bonaiuto (1365-1367). Bóveda de la Capilla de los Españoles en Santa María Novella, Florencia, Italia.

Este árbol era considerado profético pues en esa región, poco habitada, rica en lluvias y por tanto fecunda, se había adorado primeramente a Zeus como “distribuidor de la lluvia” en una encina a cuyos pies brotaba una fuente sagrada, por cuyo motivo el de Dodona era considerado como el oráculo de más autoridad en Grecia. Encontramos así, en el relato, un lejano antecedente de los mascarones de proa; un trozo de madera sagrada, aún sin forma, para protección del buque y sus tripulantes.

A su vez los romanos, que tomaron de los griegos innumerables elementos culturales, perfeccionaron notablemente la construcción naval. Originariamente una república de agricultores, Roma debió enfrentar a la potencia marítima de la época, Cartago, y en la Primera Guerra Púnica<sup>8</sup> construyó unos doscientos trirremes –inventados por los corintios en el siglo VII a.C.– a partir de un barco cartaginés varado cerca de Roma. Estas naves poseían, como las helenas, cubierta corrida con varios niveles, más elevados el de la *toldilla* a popa y el *castillo* a proa, e incorporaban dos verdaderos timones en las aletas, articulados a la borda y con caña para gobernar; arbolaban uno o dos palos aparejados con velas latinas o cuadradas y poseían anclas de hierro con cadenas reemplazando a los primitivos cables. Los romanos también mejoraron la decoración de sus naves, haciendo más esbeltas sus líneas y adornando sus proas con el *aplustrum* a popa y el acrostolio en la proa, formados por uno o varios maderos reforzados con herrajes de hierro y bronce. El acrostolio iba ensamblado en la *roda* y *quilla* y solía estar formado por cinco o seis leños escalonados de mayor a menor, estucados con vivos colores y con dos ojos pintados o esculpidos; cuando llevaban figuras –cuellos de aves, rostros humanos, etc.– éstas servían para identificar la nave aunque en ocasiones también lo hacían mediante una tabla. En monedas romanas de distintas épocas encontramos representados acrostolios: una acuñada por Octavio César presenta en ese madero a Neptuno apoyado sobre un globo y tridente; en otra de la época de

<sup>8</sup> Los griegos llamaron phoeni a los pueblos semitas que se asentaron en el actual Líbano; de este término derivó fenicios en español. Para Roma eran los puni, y por ello sus historiadores llamaron a las guerras contra Cartago, nacida como colonia fenicia en el siglo VII a.C., guerras púnicas.

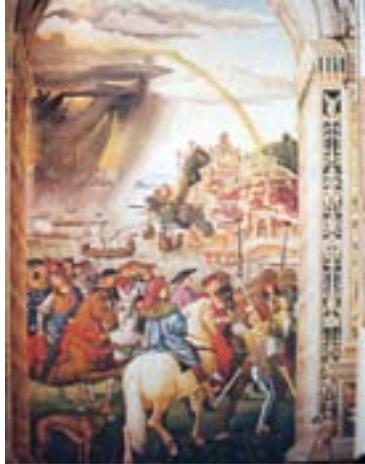


Mascarón de proa del Wasa en una réplica moderna.

Adriano dicho dios marino suma al tridente una proa; uno de Pompeyo presenta esculpida su cabeza y otra, una pieza acuñada por Sexto Pompeyo, reproduce un globo y una espiga. En los combates navales, se defendía este adorno como luego se haría con la bandera o el estandarte, mientras que bajo el *aplustrum* de popa<sup>9</sup> se solía colocar la deidad patrona que, con el paso del tiempo, fue reemplazada por el crucifijo que se colocaba en la toldilla y era saludado por los marinos al subir a la nave, costumbre que originó el actual saludo al pabellón ubicado en el asta de popa. Asimismo, al regreso de una expedición afortunada se adornaba el *aplustrum* con palmas y hojas de laurel. Con el mismo sentido triunfal existía en el antiguo Foro romano –desde la época republicana– una muralla llamada *rostra*, considerada sagrada, en la que estaban amurados los espolones de los barcos enemigos tomados en combate, pues los buques de guerra de la época llevaban a proa un espolón metálico, llamado *rostrum*, sujeto a la roda y al nivel del agua, que se utilizaba para embestir las naves enemigas o engancharlas para luego abordarlas.

A principios de la Edad Media, el trirreme fue desplazado por el *drómona*, un bajel de remo y vela, de unos 50 metros de eslora, 8 de manga y 5 de puntal con cubierta completa y castillos a proa y popa. Poseía tres palos, cien remos en dos niveles, dos timones laterales y dos espolones, uno por encima y otro por debajo de la línea de flotación, y solía llevar unos 300 tripulantes –incluyendo la gente de armas– y 200 remeros, lo que nos da idea del hacinamiento en que se vivía a bordo. En el mismo período se iba generalizando, para carga y transporte, el buque *redondo*, así llamado por ser muy altos y curvos la roda y el codaste, formando su silueta un semicírculo de 180 grados y, en ocasiones, mayor. De este tipo de barco se originaron nuevos modelos, como los *leños*, *cocas*, *táridas*, *burcios* y, especialmente, las *naos* que tuvieron en los siglos XV y XVI fundamental papel en los grandes viajes de exploración y conquista. Pero precisamente por su particular diseño, con esas proas extremadamente altas y curvas, estos navíos no podían portar un mascarón u otras figuras por lo que,

<sup>9</sup> Humberto J. Burzio: *La marina en la moneda romana*, pp. 48 y ss.



Naos en un fresco de Pinturicchio: *Eneas Silvio Piccolomini parte para el Concilio de Basilea* (hacia 1500). Biblioteca Piccolomini de la catedral de Siena, Italia

como antes decíamos, un crucifijo u otra imagen religiosa protectora era colocada en la toldilla. Y no debe extrañarnos que aquellos marinos buscasen amparo en sus creencias o supersticiones, pues la vida de mar era muy dura y mil peligros acechaban a las frágiles y pequeñas embarcaciones: la furia del océano, del viento y la tormenta podían acabar fácilmente con ellas y sus tripulantes. Muchas leyendas –religiosas o paganas, siniestras o protectoras–, algunas de gran antigüedad, pretendían explicar los fenómenos naturales: la *rémora*, una gran serpiente que con una ventosa del lomo inmovilizaba a los navíos; el *kraken*, un pulpo o calamar gigantesco que los apresaba y hundía o, en una faz de buen augurio, los *fuegos de San Telmo* –un fenómeno electro-magnético consistente en luces o chispas en las antenas de los mástiles–, cuyo nombre deriva del beato Pedro González, un religioso que actuó en el siglo XII en Galicia y cuya fama de milagroso –conjuraba las tormentas– fue llevada por los pescadores por toda la costa cantábrica y mediterránea; un antiguo adagio marinero aseguraba que “San Telmo en la arboladura, mucho viento y mar augura”.<sup>10</sup>

Según una tradición, una de las primeras construcciones emprendidas por la gente de Pedro de Mendoza fue una ermita dedicada al beato; y no olvidemos que Nuestra Señora del Buen Ayre es una advocación de la Virgen María, de la cual eran devotos los navegantes, cuya imagen porta en el brazo izquierdo al Niño y en el cuenco de la mano derecha un pequeño barco con tres velas.<sup>11</sup> Esta religiosidad popular se manifestaba también en múltiples ritos para merecer el favor divino que se expresaban

<sup>10</sup> Como se ve, Pedro González tiene jerarquía de beato, pero la marinería y el pueblo lo elevó a la santidad, algo común en las devociones populares como, por ejemplo, la de Ceferino Namuncurá o la Difunta Correa. Por otro lado, no se sabe exactamente el porqué del apodo de *Telmo* con el que se lo distingue y, para mayor curiosidad, la iglesia porteña a la que suele llamarse de *San Telmo* es en realidad la basílica de *Nuestra Señora del Rosario*, correspondiendo el apelativo a la parroquia, hoy barrio, creada como curato por el obispo Lué y Riega en 1806. Es posible que la advocación tuviera fundamento en que parte de los vecinos fueran gente de mar, como veremos más adelante.

<sup>11</sup> Nuestra Señora del Buen Aire, llamada hoy en día *Madonna dei Sardi* y proclamada en 1907 *Patrona Massima della Sardegna* por el papa Pío X, tomó su nombre de la colina de Bonaria, en la ciudad sarda de Cagliari, donde habría aparecido en 1370. Desde entonces fue reconocida como patrona de los navegantes por los marinos del Mediterráneo. Ver Rómulo Zabala y Enrique de Gandía, *Historia de la ciudad de Buenos Aires (1536-1718)*, tomo I, 123 y ss.

hasta en las tareas rutinarias; al cambiar la guardia cantaban, por ejemplo:

“Bendita la hora, /la hora en que Dios nació, /Santa María le amantó, /San Juan le bautizó. /La guardia es tomada, /la *ampolleta* muele, /buen viaje haremos /si Dios quiere”; y al amanecer, saludando la luz del sol que disipaba temores y angustias: “Bendita sea la luz /y la Santa Veracruz, /y el Señor de la Verdad, /y la Santísima Trinidad. /Bendita sea el alba /y el Señor que nos la manda. /Bendito sea el día /y el Señor que nos lo envía.”<sup>12</sup>

Pero volviendo a la Edad Media, es sabido que, a pesar de las frágiles naves y de los pocos conocimientos científicos aplicados a la navegación, aquellos antiguos navegantes gallegos, castellanos y vascos surcaron todo el Atlántico Norte a la pesca de la ballena o del atún. Se dice que de esta manera habrían llegado a América,<sup>13</sup> a esa Terranova que luego intentaron colonizar esos otros grandes marinos de la época, los vikingos, quienes habían ya arribado a Islandia y Groenlandia tras sembrar el terror en las costas europeas, se habían asentado en el noroeste de Francia y, más lejos aún, remontado el río Dnieper, fundaron Kiev, la primera ciudad de Rusia.<sup>14</sup> Estos vikingos eran en su origen –y lo siguieron siendo– excelentes agricultores que, seguramente empujados por el crecimiento demográfico y la escasez de comida, salieron desde sus fiordos de Noruega, Suecia y Dinamarca en sus *knörr* mercantes o, en terribles expediciones de piratería, a bordo de los *drakkar* –grandes naves largas y angostas de remo y vela con altas bordas para poder transportar caballos–, con toldilla, castillo, cubierta corrida y cobertizos de lona para los guerreros que, a la vez, eran remeros y cuyos escudos adornaban las bandas tanto como los grandes mascarones de bronce o madera que coronaban la roda y el codaste, altos y muy curvos. Estos mascarones representaban la cabeza de monstruos, mezcla de dragón y serpiente, de largo cuello arrollado que, además del carácter emblemático que poseían, eran signo de terror para las poblaciones costeras. Algunas de estas naves se conservan hoy en día en museos de los países escandinavos y aparecen en el famoso *tapiz de Bayeux*, que representa la invasión normanda a Inglaterra.

También en plena Edad Media y en Venecia se originó una de las más originales embarcaciones de la historia, el *Bucentauro*, en la que el dux de Venecia se embarcaba todos los años el día de la Ascensión para celebrar sus bodas con el mar.<sup>15</sup> Según la tradición, esta ceremonia tuvo origen en 997, tras la conquista de Dalmacia por el dux Orscolo II y adquirió su forma definitiva hacia 1177. El *Bucentauro* tenía unos 35 metros de largo por 7 de ancho y se dividía en castillo de popa, donde iban el Dux, el Nuncio y los embajadores; el castillo de proa, destinado a los almirantes; y el centro,

<sup>12</sup> Leónidas Barletta: *Mujeres en la expedición de Mendoza*, p. 10 y ss.

<sup>13</sup> Según algunos autores, la palabra *sargazo* (mar de los Sargazos, en el Caribe) es vasca y significa “pasto salado”. Asimismo, citan antigua toponimia vasca en Terranova (ver Pablo Arguindeguy: *El Nuevo Mundo*).

<sup>14</sup> La región de Normandía recuerda a estos hombres del Norte (*nord man*) que allí crearon un ducado en el siglo X y, en 1066, invadieron Inglaterra al mando de Guillermo el Conquistador.

<sup>15</sup> Ceremonias similares pertenecen a la tradición de la mayoría de los pueblos de pescadores y marinos. Aún es común en muchas localidades, como Mar del Plata, la bendición de las aguas en cierta época del año con el doble propósito de solicitar la intervención divina contra los peligros del mar e invocar una pesca abundante. Ver Patrick Barbier: *La Venecia de Vivaldi*, p. 57 y ss.



Galeras en *Batalla de Lepanto*. Óleo anónimo en el National Maritime Museum de Greenwich, Inglaterra.

reservado a la nobleza. Lo notable de esta nave, impulsada por 42 remos empuñados cada uno por cuatro hombres, es que la proa estaba decorada con grandes estatuas alegóricas: la Justicia, la Paz, la Guerra, la Tierra y el León de San Marcos; la popa y las bandas tenían, además de otras figuras decorativas, monstruos marinos, leones, esfinges, atlantes, etcétera, y en el puente se alzaba un pabellón de terciopelo carmesí sostenido por cariátides doradas. Pilotada por el gran almirante de Venecia y seguida por un séquito de embarcaciones, llegaba hasta el paso del Lido, donde el Dux arrojaba al mar un anillo bendecido pronunciando las palabras: *Desponsamus te, mare, in signum veri perpetuique dominii*.<sup>16</sup> El nombre de Bucentauro le fue dado hacia 1289, aparentemente por la figura de un monstruo con cuerpo humano y cabeza de buey que ostentaba en la popa. El último de estos barcos –pues fueron varios a lo largo de los siglos–, construido entre 1722 y 1729, fue destruido por los franceses en 1797 después de la toma de Venecia por Napoleón, ante la imposibilidad de conducirlo a Francia por temor a que cayera en poder de los ingleses. En el arsenal de Venecia se guarda un modelo de Bucentauro y en el Museo del Louvre, de París, existe un cuadro de Canaletto que lo representa.

A fines de la Edad Media la construcción naval registró grandes cambios, necesarios para pasar de la navegación costera a las travesías marítimas. El siglo XV es de grandes viajes de exploración y descubrimiento por parte de los portugueses y españoles, hacia Oriente y Occidente, para lo cual las naves –a semejanza de las normandas– levantaron sus bordas para enfrentar los fuertes oleajes oceánicos; apareció el timón de *codaste*, o sea ubicado en el centro de la proa y maniobrado mediante una caña y, por influencia de los árabes, se retomó el estudio de la astronomía que permitió la aparición de nuevos instrumentos de navegación, además de la brújula, y la cartografía. Esta evolución dio origen a las *carabelas*, a las *naos* o *carracas* –más largas y finas que sus antecesoras– y culminó en el galeón, la gran nave de los siglos XVI y XVII, arbolado con tres o cuatro palos (trinquete, mayor, mesana y, a veces, contramesana), de unos 40 metros de eslora por 10 de manga y, otro factor que cambió la forma de los barcos,

con una poderosa artillería que obligó a crear nuevas cubiertas. Estas naves conservaron en un principio altas estructuras de toldilla y castillo, llegando a desplazar en algunos casos más de 1.000 toneladas, como la española *San Martín* –nave insignia de la *Armada Invencible*–, la sueca *Wasa*, de 1.400 toneladas o la holandesa *Zeven Provincien*, de unas 1.500 toneladas. Para más magnificencia estos navíos fueron profusamente decorados, como el galeón *Henry Grace à Dieu*, construido en 1514 por Enrique VIII de Inglaterra y de más de 1.000 toneladas de *desplazamiento*, que llevaba a proa un gran león dorado, animal heráldico de los Tudor aunque también de otras casas reales, pues el *Wasa* presentaba un león dorado con el escudo de dicha dinastía entre sus garras.<sup>17</sup>

Ya en 1543 el inglés Jeffrey Bythone escribe un tratado sobre la necesidad de decorar los navíos para demostrar la riqueza y poderío de la nación y, en el marco del Barroco que se iba desarrollando en las cortes europeas, se introdujeron en Inglaterra el estuco y el dorado rápidamente imitados por las armadas de los demás reinos.<sup>18</sup> Un magnífico ejemplo de esta tendencia fue el *Sovereign of the seas*, construido por Phineas Pett en 1637, de 60 metros de eslora y 17 de manga, más de 1.500 toneladas de desplazamiento y armado con cien cañones. En el momento de su botadura era el buque más caro de la historia, pues su costo total fue de casi 66.000 libras de la época, de las cuales casi el diez por ciento lo insumieron las decoraciones realizadas por Gerard Christmas –quien murió durante la obra– y sus hijos, según diseños de Anthony Van Dick, discípulo de Rubens y pintor de la Corte. El “mascarón” de proa representaba al rey Edgardo de Wessex, sobre un caballo blanco, venciendo a siete reyes y era en realidad una alegoría del triunfo de la Virtud sobre los siete pecados capitales. Esta tendencia a incluir grandes grupos escultóricos perduró durante el siglo XVII, como lo demuestra entre otros el buque de guerra inglés *Naseby*, construido en 1655 poco después de la ejecución del rey Carlos I. El mascarón representaba al Lord Protector, Cromwell, montado sobre un caballo pisando a seis hombres que representaban a escoceses, irlandeses, ingleses, holandeses, franceses y españoles y, por si fuera poco, ostentando sobre su cabeza una corona de laurel y una llama con la inscripción *Dios está con nosotros*. Por supuesto, cuando se produjo la Restauración y subió al trono Carlos II este mascarón fue retirado de la nave y quemado.

Pero estas naves, estos galeones tan grandes y pesados, eran lentos y poco maniobrables por lo que muchos, como el citado *Wasa*, se perdieron en accidentes o en combate, lo que llevó a los ingleses –que se iban convirtiendo en gran potencia marítima– a modificarlos. John Hawkins –corsario como los famosos Walter Raleigh y Francis Drake– diseñó un nuevo tipo de barco más largo y angosto, de toldilla y castillo bajos, menor desplazamiento –entre 400 y 200 toneladas– y de proa más fina en cuya roda el antiguo espolón de proa se alzó y estiró hacia arriba sirviendo de soporte al bauprés y permitiendo su tallado con decoraciones o figuras como la cabeza de cier-

<sup>16</sup> “Te desposamos, mar, en signo de verdadero y perpetuo dominio sobre tí”.

<sup>17</sup> El *Wasa*, gran navío de 70 metros de eslora y 64 cañones construido para el rey Gustavo II de Suecia, se hundió el mismo día de su botadura, el 10 de agosto de 1628, y fue recuperado en 1961 conservándose en el Museo Naval de Estocolmo.

<sup>18</sup> Ver Lia Luchini, *L'origine delle polene*.



Réplica del *Golden Hind*, nave de Francis Drake. Muelle de St. Mary Overle, Londres, Inglaterra.

va dorada que portaba el *Golden Hind* (cierva dorada), la nave con que Drake asoló las costas de América. En otros navíos la extremidad de la roda, al alzarse, hacía un rulo sobre sí misma, lo que originó el nombre que designa en el Mediterráneo a los mascarones de proa, polena, originado en el francés *souliers a la poulaine* (calzado a la polaca, "polaina"). Se presume que este nuevo modelo de navío fue presentado en las primeras décadas del siglo XVII en la corte francesa donde, por analogía con las botas de los caballeros polacos cuyas puntas se curvaban hacia adentro, se otorgó este nombre a dicho tipo de proa y, más tarde, sólo se usó para designar al mascarón que llevaba adosado.

Por otro lado los enormes costos de construcción y decoración, que ya hemos mencionado, llevaron a los almirantazgos a restringirlos una y otra vez, por lo menos en los buques de guerra, de lo cual es buen ejemplo la fragata inglesa *Victory*, nave insignia del almirante Nelson en la batalla de Trafalgar. Botada en 1764, su mascarón original, esculpido por William Savage,<sup>19</sup> representaba un complicado grupo de figuras enmarcando el busto del rey Jorge III con una corona de laureles, pero cuando el navío fue reconstruido en 1803 fue reemplazado por uno más simple y compacto que exhibía las armas reales sostenidas por dos Cupidos y que costó tan solo cincuenta libras. Vale la pena acotar que la *Victory* aún sigue a flote en el Apostadero Naval de Portsmouth, y que el hecho de que las armas reales fueran sostenidas por dos Cupidos, en lugar de los tradicionales figuras del León y el Unicornio, nos indica una nueva orientación en los motivos de los mascarones, relacionada con el cambio de gusto artístico: del Barroco y su culminación, el Rococó del siglo XVIII, se pasaba ahora al Neoclásico, basado en el arte griego y romano. Aparecen entonces dioses, semidioses y héroes de la Antigüedad clásica como Apolo, Júpiter, Mercurio –dioses de los comerciantes–, Neptuno, con sus barbas chorreantes y, a menudo, con tridente; Atlas cargando al mundo, Hércules y otros, e incluso aparece la figura femenina en infinitas variantes como sirenas, la diosa Venus y también la Virgen María en sus múltiples advocaciones. También es significativa esta aceptación de una presencia femenina –aunque fuera tan solo su representación– en el barco, dada la vieja superstición de la gente de mar en el sentido de que llevar una mujer a bordo traía mala suerte, aunque también es curioso que en inglés el barco siempre es femenino, es decir que para referirse a una

<sup>19</sup> Una maqueta de este mascarón se conserva en el Museo Nacional Marítimo de Greenwich. Ver Richard Hunter, *History of figureheads*.

embarcación –sea fragata, destructor, submarino, portaaviones, lancha, yate o simple bote– siempre se dirá *she* (ella).

El siglo XIX fue la edad de oro de los veleros, cada vez más grandes y veloces. Los grandes *clippers* mercantes aumentaron su arboladura (con cuatro, cinco y hasta seis palos) y libraron célebres carreras –como más tarde los transatlánticos– en las travesías a América, África y el Lejano Oriente. Es, asimismo, el período de las grandes obras literarias inspiradas en el mar y su gente: Herman Melville con *Moby Dick* y *Billy Budd, marinero*; Emilio Salgari y su serie sobre Sandokán; el enorme Joseph Conrad –como los otros, un ex marino– con *La línea de sombra*, *Juventud*, *Lord Jim* y tantos otros relatos que nos permiten revivir aquella época que ya entraba en el ocaso. Esos grandes veleros no pudieron competir, a la larga, con el buque a vapor; la construcción con hierro, y su propia lógica geométrica, fue erradicando a los mascarones de los buques de guerra primero y de los mercantes más tarde. Sin embargo, otra vertiente se mantuvo aún por largos años en la navegación menor, fluvial y de cabotaje que recogió el folklore y la imaginería populares para engalanar las proas: santos, personajes famosos o simples jóvenes y muchachas del pueblo, cuando no el retrato del patrón del barco, esculpidos por humildes artesanos hoy anónimos. Y esta es la tradición que, en gran medida, está presente en la colección de mascarones del Museo de Bellas Artes de La Boca que lleva el nombre de quien, a lo largo de décadas, supo rescatarlos para nuestro patrimonio cultural. Pero antes de hablar de esta colección es necesario hacer una referencia, aunque sea breve, a la época y el barrio que la hicieron posible.

*El Bucentauro volviendo a San Marcos en el Día de la Ascensión*. Óleo de Giovanni Antonio Canal, "Canaletto", (1697 – 1768)



## LA BOCA, PUERTO DE BUENOS AIRES

*¡Qué alegría, ciudad, el ir por una acera  
viendo que la de enfrente es marinera!*<sup>1</sup>

<sup>1</sup> *La Boca. Canción*, de Rafael Alberti en "Buenos Aires en tinta china" (1951). El poema, uno de los más hermosos dedicados al barrio, dice:

¡Qué alegría, ciudad, el ir por una acera/  
viendo que la de enfrente es marinera!  
Para el palo del barco el mismo viento, ciudad,  
que para el árbol fijo en el pavimento.  
¡Qué alegría, ciudad, oh que alegría,  
pensar que tus balcones pueden zarpar un día!  
Tus primorosas casas populares,  
todas una mañana se irán por esos mares.  
¡Qué alegría, ciudad, como veleros/  
pintando de colores los puertos extranjeros!  
¡Y desde una ventana, tú misma, tú, ciudad,  
como la capitana!



Paisanos sirgadores en la Vuelta de Rocha, hacia 1870. Archivo del Museo Benito Quinquela Martín (AMBQM).

Buenos Aires fue, desde el mismo día de su nacimiento, puerto y astillero. Cuando Pedro de Mendoza llegó a esta costa, en 1536, tenía por misión construir y poblar "tres fortalezas de piedra" con la doble misión de impedir que los portugueses se apoderaran del Río de la Plata y, al mismo tiempo, preparar la entrada hacia el interior del subcontinente en busca de la mítica Sierra de la Plata que también buscaban los lusitanos. Y si en aquellos tiempos era menester en toda flota llevar artesanos especializados en la reparación y construcción de naves, no es de extrañar que en la de Mendoza vinieran tantos y tan calificados si el propósito era seguir río arriba. Un autor ha dicho que "Buenos Aires fue astillero antes de ser ciudad"<sup>2</sup>, y el *Riachuelo de los navíos* en que fondearon las naves fue pronto testigo de su *carenado*, es decir la maniobra de sacarlos a tierra y recostarlos sucesivamente sobre una y otra banda, lo que permitía la limpieza, reparación y calafateo de la *obra viva*. Cabe aquí aclarar que, en realidad, el Riachuelo en aquella época no desembocaba donde hoy lo hace, sino que giraba hacia el norte y, siguiendo aproximadamente lo que hoy es la Dársena Sur, tenía su boca a la altura de la calle Humberto I<sup>o</sup>.<sup>3</sup> La actual Boca se formó a mediados del siglo XVIII, siendo descubierta en 1786 por un *traginista* o sea un botero que cruzaba personas y mercaderías de una a otra banda, lo que nos da una idea de lo apartado que era entonces el paraje y de la densa vegetación que lo poblaba. Así pues, el 23 de diciembre de 1791 el procurador del Cabildo contestaba un oficio del virrey Arredondo en que le manifestaba que

"(...) el boquete del Traginista había tomado mucho incremento y que por no haberse ocurrido a los principios de cerrarlo, cualquier trabajo que se hiciese en ese sentido demandaría crecidos gastos con gravamen del público y del comercio, por lo cual era lo más conveniente dejarlo como estaba".<sup>4</sup>

Y tanto lo dejaron que se hizo cada vez más grande, quedando la tierra al Este del primitivo curso convertida en una isleta y, con los años, cegado el curso original.

<sup>2</sup> Isaac Wolberg: *La construcción naval y la marina mercante*, p. 583 y ss.

<sup>3</sup> De aquí que los historiadores de hoy en día ya no sostengan que la ciudad fue fundada en la Vuelta de Rocha o en otros parajes sino, Cuadra más, cuadra menos, en lo que se conoció como "el alto de San Pedro", que no es otro que la actual Plaza Dorrego.

<sup>4</sup> Ver Edgardo J. Rocca: *Cronología histórica del Puerto de la Ciudad de Buenos Aires, Siglos XV-XX*. Para la redacción de esta segunda parte se ha seguido este valioso trabajo como guía, por lo que las citas que no lleven mención expresa pertenecen al mismo.



La Boca. Puerto de los Tachos. Litografía de Jules Daufresne, 1844.

Pero volviendo a la expedición de Mendoza, decíamos que venían en sus naves numerosos artesanos especializados como herreros, espaderos, toneleros, silleros, plateros, ballesteros –o sea los que fabricaban y arreglaban ballestas, no el soldado que la utilizaba– aserradores y, los que más nos interesan, calafateros,<sup>5</sup> carpinteros de ribera y hasta tallistas como los hermanos Francisco y Hernando Brecianos de los que se sabe que más tarde, en Asunción, “hicieron las puertas de las casas del Adelantado Cabeza de Vaca, pero no pudieron cobrar lo que se les adeudó por ellas”.<sup>6</sup> La minuciosa documentación que solían llevar los españoles ha permitido que llegaran a nosotros los nombres de estos artesanos, como el portugués Hernán Báez que si bien no sabía escribir era “maestre de hacer navíos, carpintero de bergantines e navíos de remo”,<sup>7</sup> los también portugueses Gonzalo de Acosta y Luis Jacome, este último tanto constructor de “bergantines para conquistar y descubrir la tierra y los puertos” como piloto de ellos; y también Antonio Tomás, Hernando de Ribera, Gonzalo Morán, Francisco Rodríguez, Pedro Ginovés, Luis Simón, Alfonso Bastián y Pedro Quintero, éste de San Lúcar de Barrameda, que luego habría fundado una escuela de su oficio tanto para la gente de la flota como para varios indígenas.<sup>8</sup> Éstos fueron los hombres que construyeron tres bergantines, antes de mayo de 1536, para que Juan de Ayolas remontase el Paraná en busca de alimentos, lo que consiguieron de los aborígenes *chaná-timbú* en las cercanías de Sancti Spiritu, el puerto que fundara Sebastián Gaboto en 1527. Otras dos naves similares salieron en su busca, a principios de 1537, comandadas por Gonzalo de Mendoza y Juan Salazar de Espinosa, quien fundaría el puerto de Nuestra Señora de la Asunción, y otros dos mandó construir Ruiz Galán, antes de la destrucción de esa primitiva Buenos Aires por Domingo de Irala, a fin de lograr pesquerías en la zona de Corpus Christi.

<sup>5</sup> Los calafateros o calafates tenían por misión, una vez carenado el buque, limpiar, reparar las juntas y calafatear, esto es untar con brea u otra sustancia impermeable, la obra viva.

<sup>6</sup> Guillermo Furlong: *Artesanos argentinos durante la dominación hispánica*, 36 y ss.

<sup>7</sup> En esa época se denominaba bergantín, o cuarto de galera, a una embarcación de vela y remo de unos 13 metros de eslora por 3 de manga y unos 80 centímetros de calado. Aparejaban un solo palo con vela latina y, excepcionalmente dos y llevaban de 10 a 15 remos de un solo hombre por banda.

<sup>8</sup> Ver Tulía Piñero: *Navegantes y maestros de bergantines en el Río de la Plata. Siglo XVI*.

Asunción se convertiría entonces –gracias a los artesanos llegados de Buenos Aires, las magníficas maderas paraguayas, las plantas textiles aptas para hacer velas y las fibrosas lianas para hacer sogas– en el astillero que la convertiría en “madre de ciudades”, llegando a construir Antonio Tomás, en 1573, la carabela *San Cristóbal de Buena Ventura* que, en camino a España, rescatará a los náufragos de la flota del adelantado Ortiz de Zárate que había sido derrotado por los charrúas en la isla de San Gabriel, frente a la actual ciudad de Colonia. Al comienzo del viaje, la carabela fue acompañada hasta el río Feliciano por el bergantín *San Miguel* y dos barcas comandadas por Juan de Garay, que el 15 de noviembre de ese año había fundado Santa Fe y en 1580, al frente de una flota encabezada por la ya mencionada *San Cristóbal de la Buena Ventura*, lo hará definitivamente con Buenos Aires. Y aunque esta vez lo hizo unas diez cuadras hacia el norte del primitivo emplazamiento, el puerto natural de la ciudad siguió siendo el Riachuelo, al punto de que el 2 de septiembre de 1587 zarpa del mismo la nave *San Antonio* para España con un cargamento de artículos del Tucumán consignados por fray Francisco de Victoria.<sup>9</sup> El viaje seguramente fue exitoso y la *San Antonio* debe de haber seguido prestando servicios, pues veinte años después, en 1607, fue robada por unos piratas holandeses que entraron al puerto, por lo que el gobernador Hernandarias de Saavedra decidió construir “dos fortézuelos, uno en el Riachuelo y Puerto de esta ciudad, donde están los navíos y segundo al otro lado de la ciudad”. Ese primer *fortézuelo* estaba ubicado en el alto de la barranca de la actual calle Cochabamba y fue conocido como la *Guardia del Riachuelo*, perdurando por más de dos siglos. Y si bien las actividades portuarias fueron paulatinamente internándose corriente arriba, hacia la luego llamada Vuelta de Rocha,<sup>10</sup> en 1749 el vecino Juan Francisco Basurco, cuya merced de tierras abarcaba gran parte del actual San Telmo y el Parque Lezama, debió acudir en queja al Cabildo porque las embarcaciones continuaban descargando frente a su terreno afirmando que

“(…) siempre se ha conocido por el Puerto preciso el Riachuelo, donde está la Guardia y que delante de dicha guardia, se reconocen los vestigios donde han sido los desembarcaderos y barracas, donde se han almacenado los cueros de los navíos de registro”.

La actividad del puerto era mucha en esos tiempos y los abusos ya existían, pues en marzo de 1775 el Cabildo estableció una “tarifa máxima” de cuatro reales por viaje para cada carreta

“desde el Puerto del Riachuelo a esta ciudad, de cualquier género y efectos, así de descarga como de los de la tierra (...) y lo mismo de aquí al Riachuelo”.

Y en julio del mismo año nuevamente debió fijar un precio máximo a los carreteros que, como se podrá apreciar, ya tenían muchos de nuestros reconocidos defectos pues compraban leña a los lancharos a cuatro pesos la carretada y la revendían a seis en Buenos Aires. El Cabildo ordenó entonces que

<sup>9</sup> Por este suceso el 2 de septiembre se celebra el Día de la Industria.

<sup>10</sup> El nombre se debe a que, más tarde, fue propietario de la zona el padre de Dardo Rocha, fundador de La Plata. Ver Nora Capaccioli y Luis Cortese: *Buenos Aires: La Boca del Riachuelo*.



Buenos Ayres, la Boca del Riachuelo cerca de barracas. Litografía coloreada de Dulin, hacia 1860.

“(…) para evitar este exceso la carretada de espinillo del Uruguay, traída del Riachuelo y puesta en casa del comprador, se vendiese al precio único de cinco pesos”.

La creación del virreinato del Río de la Plata por Carlos III, en 1776, desencadenó un proceso que modificó el mapa económico del inmenso territorio antes dependiente de Lima, y Buenos Aires como su capital y puerto único pasó en pocos años de regular aldea a ser tan poderosa como para encabezar la Revolución de 1810. Así pues es comprensible que en enero de 1800 se inaugurara un muelle sobre el Riachuelo, diseñado por el ingeniero Pedro Cerviño,<sup>11</sup> de unas cuarenta varas de largo (unos 35 metros) en las cercanías “del Arsenal de Barracas”; que en septiembre de 1810 la Primera Junta ordenara su reparación por haber sido “arruinado por el temporal del mes de mayo último” y que, al poco tiempo, dispusiera la canalización del curso de agua de acuerdo a un proyecto de Martín Jacobo Thompson quien, además de esposo de la célebre Mariquita Sánchez, era Capitán del Puerto. Como a las necesidades comerciales se unieron en este período revolucionario las militares, se incrementaron las actividades del ya nombrado Arsenal de Barracas donde estaban los almacenes de pertrechos, la utilería de la Maestranza y el alojamiento de alguna gente de mar. Ya en julio de 1590 el Cabildo había dispuesto su establecimiento

“sobre la barranca del río, que es el pasaje para toda la ciudad y ha de ser todo el comercio de los marineros, calafates y carpinteros y demás cosas pertenecientes al trato de la mar”<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Cerviño fue un destacadísimo militar e ingeniero gallego que se desempeñó como cartógrafo, profesor y director de la Academia de Náutica creada por Belgrano cuando éste era secretario del Real Consulado, comandante del Tercio de Gallegos en las Invasiones Inglesas y colaborador de Vieytes en el Semanario de Agricultura, Industria y Comercio.

<sup>12</sup> Ricardo Piccirilli y otros: *Diccionario Biográfico Argentino*, artículo “Maestranza”, a la que define como: “Obrador donde se trabajan las maderas, toda especie de jarcias o cordaje, lonas y demás necesarios para la navegación. Es también el conjunto de operarios o trabajadores destinados en los arsenales a la construcción y reparo de buques, como de sus pertrechos”.



Avenida Pedro de Mendoza hacia 1880. (AMBQM).

en las inmediaciones de la actual Vuelta de Rocha y en ese entonces, a principios del siglo XIX, la Maestranza se convertiría en el fondeadero de las escuadras patriotas. El paraje por aquellos tiempos era bastante despoblado, al punto de que el publicista Antonio Pillado refiere que

“tenemos mucha dificultad en nombrar los pobladores más antiguos de la Boca, pero sabemos que en el año de 1804, cuando todavía era escasísima la población, D. Ventura Rubiera y D. Andrés Martínez eran pulperos en ese lugar”.<sup>13</sup>

Pero en 1830 Charles Pellegrini pinta una serie de acuarelas en el Riachuelo, *Maestranza donde se armaron los buques del almirante Brown, Puerto de los Tachos-Barraca Peña y Riachuelo-Primitivo puente de Barracas* en las cuales ya es posible apreciar un crecido número de edificios y galpones, seguramente barracas y depósitos de frutos del país, en un marco aún semirrural. Y ya que lo hemos mencionado, una vieja tradición afirmaba que la denominación de “Puerto de los Tachos” se debía a los recipientes de brea con que se calafateaban las embarcaciones en la Maestranza, pero un aviso publicado en *La Gaceta* del 21 de abril de 1819 anunciaba la venta de

“varios tachos de fierro fabricados para cebo (sic), jabón y todas tazas (sic) de grasas, tienen 51 pies de boca y 41 y media de hondo en la barraca del finado Belaústegui en el Riachuelo”,

o sea grandes depósitos de unos 15 metros de circunferencia por 12 de profundidad.

Unos años después, en 1826, se produjo un acontecimiento de gran significación futura al arribar el buque inglés *Druid*, que fue transformado en un astillero del Riachuelo en embarcación a vapor con dos ruedas de paleta. Su propietario era el comerciante inglés John Parish Robertson y el 13 de noviembre realizó su viaje inaugural hasta San

<sup>13</sup> Antonio Pillado: *Diccionario de Buenos Aires o sea Guía de Forasteros*. Edición de 1864, p. 322.



Esquina de Pedro de Mendoza y Almirante Brown. Vista desde la ribera sur, 1902. Fototeca del Museo Histórico Nacional (FMHN).

Fernando llevando a bordo a Guillermo Brown, Manuel de Sarratea, Pedro de Ángelis, Manuel Balcarce, el naturalista Aimée Bonpland, al propio Robertson y otros comerciantes de origen inglés.<sup>14</sup> A pesar de este temprano ensayo, las embarcaciones a vela estaban destinadas a perdurar más allá de terminado el siglo y el Riachuelo a convertirse en el centro naviero de Buenos Aires: hacia 1825 ya se hallaba instalado en la zona de La Boca el astillero de Tomás Amigo, en 1841 se le agrega el de los hermanos Juan Bautista, José y Lázaro Craviotto y en 1848 hace lo propio la firma Badaracco e hijos, en un paisaje que completaban varaderos como los de Eduardo Magne y Pedro Mans. Como vemos, ya había comenzado a nuclearse en la zona inmigración italiana –predominantemente de la Liguria–<sup>15</sup> de oficio marineru o conocedora de la construcción naval, que también lo haría en otras localidades como Santa Fe, donde el viajero inglés William Mac Cann refiere haber visto

“en el astillero (...) seis embarcaciones de río con capacidad de veinte a cuarenta toneladas, construidas todas por operarios italianos”.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Este Robertson había arribado a nuestras costas por primera vez en 1806 y desde 1809 se dedicó al comercio junto a su hermano Guillermo. Fueron en su momento protegidos del doctor Francia, gobernante del Paraguay, y tras una vida aventurera publicaron en 1838 un libro de memorias, “*Cartas del Paraguay*”, en la que relatan el combate de San Lorenzo, donde estuvieron presentes.

<sup>15</sup> Dice Hebe Clementi en *De La Boca... un pueblo*:

“La Boca, aislada de la ciudad por caminos desiertos e intransitables buena parte del año, a veinte cuadras de la Plaza de Mayo, sin casi ninguna muestra del Estado en marcha, reúne ya en 1855 a 1.500 habitantes (...) Una comunidad fuerte de italianos que para esa fecha pertenecen a Liguria en un 94,3% (según datos que aporta una investigación de Fernando Devoto) distribuido entre Génova (25%), Varazze (23%), Recco (13,5%), Sestri (4,5%) u otros pueblos ligures (27,6%). De las otras regiones italianas, hay un 2,1% de Sicilia, un 2,1% de Piemonte, un 1,5% de Lombardía (...)”, (p. 273).

Y a fines del siglo XIX y principios del XX se agregarán los eslovenos y croatas, de los cuales el mejor ejemplo son los Mihanovich que fundaron una empresa naviera de larga vida.

<sup>16</sup> Citado por Rafael A. de Arcos: *La construcción naval en el país. 1829 a 1870*.

Tras la caída de Rosas Buenos Aires comenzó un período de mejoramiento edilicio que incluso se aceleró a partir de la sublevación del 11 de septiembre, cuando la ciudad se secesionó del resto de la República para declararse Estado independiente. En junio de 1852 el gobernador Vicente López y Planes creó por decreto una Comisión que reunía a los más destacados arquitectos e ingenieros de la época, como Pedro Benoit, Felipe Senillosa y Eduardo Taylor, bajo la presidencia de Charles Pellegrini, con la misión de examinar y aprobar todos los proyectos que se presentaran al gobierno sobre canales, puertos, puentes y caminos. En 1854 tuvo lugar el primer intento de canalizar la entrada al Riachuelo mediante una draga adquirida en Europa, obra que será llevada a cabo parcialmente dos años más tarde y que mereciera el apoyo de diarios como *El Nacional*, que en agosto de 1855 publica una nota en que se afirma que

“la Boca del Riachuelo es la arteria principal del comercio de cabotaje, y asombra la actividad que bulle en este río, las masas de productos que se acumulan y las montañas de madera que se aglomeran en sus muelles. Pero el riacho tiene en su boca una barra que estorba el paso, cuando el río se aleja, retardando por días a veces la entrada y salida de los buques, aun los de corto calado (...)”

En diciembre del mismo año, decía Sarmiento en el mismo diario:

“La draga que viene para la limpieza del Riachuelo (...) producirá inmensas ventajas para el comercio en general si con ella se consigue hondear (sic) el canal a la entrada de ese muy importante riacho a cuya margen están establecidos nuestro saladeros y muchas de las barracas de frutos del país (...)”.

Y hablando de los saladeros es interesante consignar que en marzo de 1859 el Capitán del Puerto, Francisco Seguí, inicia un expediente sobre la putrefacción de las aguas del Riachuelo, tema que no era nuevo pues en las actas del Cabildo encontramos quejas similares desde antes de 1800, y en febrero de 1861 el Subdelegado del Riachuelo envía a la misma Capitanía del Puerto muestras de agua “ante la putrefacción de las aguas del lugar, que mata a los peces”. Como vemos, el problema de la contaminación de los cursos de agua no es de reciente data; la salazón y, más tarde, la curtiembre de los cueros comenzaron el vertido de residuos animales y químicos que continuarían durante décadas las industrias afincadas en sus orillas.

Pero volviendo a nuestro tema, a partir del dragado del Riachuelo La Boca pasó a ser el barrio marineru de Buenos Aires. Es cierto que *el Bajo* –el Paseo Colón y el Paseo de Julio, hoy Leandro Alem– fue frecuentado por la gente de mar, de paso en nuestro puerto, a partir de la construcción del Puerto Madero, pero ésta fue zona de hospedajes, fondines, despachos de bebida y otros establecimientos de diversión, muchos de mala fama, mientras que en La Boca también se instalaron depósitos, carpinterías, talleres mecánicos y navales, almacenes y, lo más importante, se afincó gente de mar y allí construyó su hogar. Alguno pudo levantar su casa de material, pero los más lo hicieron con madera y chapa, utilizando técnicas navales y elevándolas sobre pilotes, como *palafitos*, para sortear las periódicas inundaciones y las aguas servidas que se



Avenida Pedro de Mendoza. Vista desde la Vuelta de Rocha hacia el este, hacia 1910 (AMBQM).

acumulaban en esta antigua zona cenagosa antes de que llegaran el alcantarillado y las aguas corrientes. El testimonio del crecimiento del barrio y de la actividad naviera está en las Memorias de los organismos oficiales: en 1866 el Ministerio de Guerra y Marina consigna para todo el país 38 astilleros con 52 maestros constructores, 189 oficiales carpinteros de ribera y de banco, 33 maestros calafates y 13 herreros, sin contar al personal de maestranza, pero en 1869, tan solo tres años más tarde, la Capitanía del Puerto informa que en la zona del Riachuelo ya funcionan 52 astilleros y varaderos que ocupan a 671 operarios.<sup>17</sup> Un cuarto de siglo más tarde, vivían en La Boca 38.164 personas, de las cuales un 54% eran extranjeras (o sea 20.609) y, de éstas, el 72% (14.838) italianas, mayoritariamente genovesas y, entre las cuales, había 1.438 marinos, 69 maquinistas, 144 mecánicos, 478 carpinteros, 177 herreros y 116 estibadores, para citar solo profesiones vinculadas a nuestro tema.<sup>18</sup>

Entre 1860 y el fin de siglo se construyeron importantes embarcaciones como el vapor Gran Chaco, terminado en Santa Fe, consignado a Mariano Cabral y José Lavarello, buque que exploró el río Bermejo; en 1866 el Luján, un vapor de 332 toneladas de registro destinado al trayecto Tigre-Rosario; en 1869 sale del antiguo astillero de Tomás Amigo el pailebote Juan Primero, cuyo casco hundido podía ser visto en el Riachuelo hasta 1962 y que

“a juicio de José A. Craviotto era una típica construcción genovesa, de Varazze, adaptada a nuestros ríos, con su casco en forma de gruesa a proa y delgada a popa”<sup>19</sup>

y, para no abundar, según estadísticas de 1864 se habían construido en La Boca y

<sup>17</sup> Citado por Rafael A. de Arcos, *ibidem*.

<sup>18</sup> Cifras del Censo Nacional de 1895 citadas por Francis Korn en: *La Boca 1895: El popolo minuto*.

<sup>19</sup> Citado por Rafael A. de Arcos, *ibidem*. Sin desmerecer el testimonio, debemos aclarar que el municipio de Varazze no se encuentra en Génova, sino en la vecina provincia de Savona, ambas pertenecientes a la región italiana de Liguria.



Riachuelo y muelle del Ferrocarril Sud, 1902 (FMHN).

Barracas “11 goletas y 15 embarcaciones de menor tamaño”.<sup>20</sup> Tan intensa era la actividad que en octubre de 1870 un periodista del diario *La República* alerta sobre lo peligroso que sería un incendio en La Boca como había ocurrido por ese tiempo en el puerto de Burdeos; el articulista llama la atención a las autoridades sobre la peligrosa costumbre de cocinar a bordo de los barcos utilizando grandes fogatas argumentando:

“Imagínense los lectores las proporciones que alcanzaría un incendio en un sitio como la Boca, donde están aglomerados no menos de seiscientos barcos”.<sup>21</sup>

La canalización del Riachuelo realizada bajo la dirección del ingeniero Luis Huergo en 1876 dio un nuevo impulso a la zona al permitir la entrada de buques más grandes, como la *goleta Conte di Cavour*, en 1878, el bergantín alemán *Adolph* de 13 pies (unos 4 metros) de calado y el buque norteamericano *Wilhermina* de 14 pies, por lo que el gobierno nacional declaró abierto, el 21 de noviembre del mismo año, el Puerto del Riachuelo para buques de ultramar, anunciando el presidente Avellaneda, en su mensaje al Congreso del 1º de mayo de 1880, que “en 1879 han entrado (al Riachuelo) 195 buques de ultramar con 50.091 toneladas de registro”. El 25 de mayo de 1883 el barrio vivió una de sus mayores fiestas con el ingreso del vapor trasatlántico *L'Italia*, que fondeó en Pedro de Mendoza y Necochea,<sup>22</sup> para ver el cual “los tramways de La Boca y Barracas transportaban el día domingo a 12.000 personas”. Antes del fin de siglo todavía se concretarían nuevos emprendimientos navales: Badaracco fue autorizado en 1882 a montar otro astillero en la ribera sur de la zona que empezó a ser llamada *vuelta de Badaracco*, donde se botó en 1885 el vapor *Primer Argentino* de 1.000

<sup>20</sup> Citado por Rafael A. de Arcos, *ibidem*.

<sup>21</sup> Citado por Ismael Bucich Escobar: *Visiones de la Gran Aldea*, p. 221 y ss,

<sup>22</sup> Ver Antonio J. Bucich: *Rasgos y perfiles en la historia boquense*, p. 21 y ss.



Riachuelo y Puente Barracas, 1908 (FMHN).



Puente Scherzer Rolling Lift Bridge del FC Sud, a la altura de Barraca Peña , 1913 (FMHN).

toneladas, el mayor construido hasta entonces; por sendos decretos del presidente Roca, de 1884, se ordenó “desembarazar la zona de La Boca a la altura de California para permitir echar al agua las embarcaciones” y se autorizó a Fader y Peña a construir en sus terrenos un dique hidráulico de carena; en 1885 se habilitaron los primeros guinches a vapor en los muelles del Riachuelo y se autorizó al Ferrocarril del Sur a construir 500 metros de muelles en su ribera sur; en 1894 se aprobó la propuesta de Nicolás Badaracco de construir un varadero en su nuevo astillero.

A lo largo de los años el buque a vapor construido en hierro fue reemplazando a los viejos veleros de madera, y estas nuevas naves ya no necesitaban los estilizados *tajamares* de otrora; la construcción en hierro dio barcos más “cuadrados”, de líneas rectas y proas verticales en las que ya no había lugar para los mascarones de proa. Además, otra amenaza se cernía sobre La Boca y contribuiría a su decadencia como puerto de ultramar: la construcción del Puerto Madero en detrimento del proyecto del ingeniero Huergo, tan corto de miras el primero que obligó, en 1911, a proyectar el llamado Puerto Nuevo.

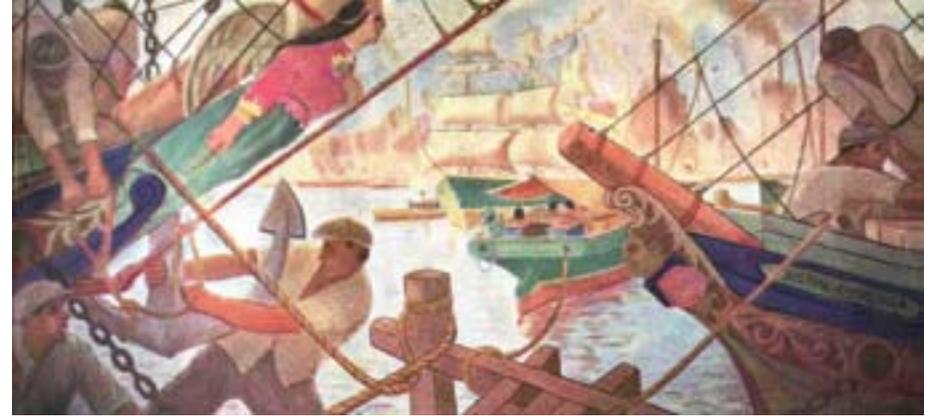
Los tiempos cambiaron, cambió el puerto y el progreso se llevó a los paisanos que sirgaban en la ribera,<sup>23</sup> reemplazados por remolcadores, pero la navegación de cabotaje, fluvial y marítima siguió siendo servida por muchos años por pequeñas embarcaciones a vela, vapor o mixtas que, independientemente de su material de construcción conservaron la tradición por años. Los capitanes y armadores que siguieron a los Lavarrello, Devoto, Capurro, Cichero, Badaracco, Gotuzzo, Bottaro, Caffarena, Massone, Antola, Barbagelata, Doderó y tantos otros, mantuvieron sus mascarones bajo el bauprés

<sup>23</sup> *Sirgar* es la acción de remolcar una embarcación desde la orilla, ya sea mediante la fuerza humana, animal o motorizada. En La Boca, dado el reducido espacio en relación al gran movimiento de naves, era el procedimiento común en el siglo XIX.

o los conservaron celosamente en sus talleres y casas. Con los años, muchos perecieron en las llamas de las fogatas de San Pedro y San Pablo, pero otros sobrevivieron y los viejos boquenses, por amor a la historia de su barrio, quisieron donarlos al hombre que estaba cambiando la fisonomía de La Boca hasta convertirla en un ícono, Benito Quinquela Martín, para que en el museo que hoy lleva su nombre siguieran hablándonos de sus travesías y singladuras a la vera del Riachuelo.

## LOS MASCARONES DE PROA DE LA BOCA

*Hoy eres mía, diosa que el albatros gigante  
rozó con su estatura extendida en el vuelo...*<sup>1</sup>



Benito Quinquela Martín. *Mascarones*. C.1936.  
Mural ubicado en la Escuela N°9. Av. Pedro de Mendoza 1835.

Por todo lo que llevamos dicho, ¿dónde, sino en La Boca, podía haberse constituido y conservado esta colección de mascarones de proa única en el país? ¿A quién podían haber confiado los antiguos vecinos esos maderos, que encerraban historias laborales y familiares, sino a un hijo de ese mismo pueblo, al niño carbonero que había triunfado en Europa pero que nunca se fue del barrio al que cambió la fisonomía; al hombre que se convirtió –junto con su eterno amigo, el hijo del cantinero de la calle Necochea, Juan de Dios Filiberto– en símbolo y sinónimo de La Boca?

Quinquela Martín compra en 1933 unos terrenos frente a la Ribera y, simultáneamente, los dona al Consejo Nacional de Educación para construir la Escuela-Museo “Pedro de Mendoza” que él mismo decora con dieciséis murales y que es inaugurada oficialmente en 1936. Pero la colección, según el mismo Quinquela, era anterior: en un reportaje de 1961 manifiesta que no podía precisar la fecha en que comenzó a recolectarlos, pero que en 1935 ya poseía más de veinte mascarones, agregando que en 1937 un representante del Museo Naval norteamericano le había ofrecido cien mil pesos por ellos, rechazando la oferta pues era su deseo que permanecieran en la Argentina.<sup>2</sup>

Lo cierto es que a partir de ese año, 1935, conocemos con precisión la fecha en que le es donada cada pieza, cuando Carlos Haymes le entrega un mascarón que perteneció al vapor *Venus* de la empresa Mihanovich, construido en Escocia en 1889 por el astillero Dermey Brothers, que se agrega al que llevó el vapor *Dios Eolo*, de la misma compañía, construido en el mismo arsenal en 1884 y que naufragara en el Paraná Guazú en septiembre de 1924. Pronto el flamante Museo se enriquece con otras seis piezas, *El Conquistador* y *Villa del Pilar* en 1936; *Fiel Destino*, *Greca Latina*, *La Fama Italiana* y *Pascualito* en 1937, y a lo largo de los siguientes años las donaciones irán completando la colección hasta los treinta y dos mascarones que, en su mayor parte, son exhibidos en la actualidad en una sala propia.

<sup>1</sup> Pablo Neruda: *A una estatua de proa*. En “Canto General”.

<sup>2</sup> Diario Clarín, 19 de noviembre de 1961. Sección “Rincón del anticuario” por “Max”.

Anónimo  
*Vapor Dios Eolo. 1884*



Es interesante que las donaciones de Carlos Haymes pertenecieran a la tradición “neoclásica” –mencionada en la primera parte de este trabajo– en que dioses y semidioses de la Antigüedad eran los motivos preferidos para adornar las proas, posiblemente debido a que en su lugar de procedencia –Escocia posee una antigua y tradicional industria naval– era el gusto aceptado y mantenido a lo largo de las décadas. Pero en la colección estas obras *academicistas* se codean amigablemente con aquellas otras debidas a una antigua tradición popular: las damas y guerreras romanas alternan con señoras vestidas de calle que en algún caso en lugar de flores, un pañuelo o una lanza, portan su cartera. E incluso los motivos más clásicos parecen filtrados por esta visión popular; salvo en el caso de *La República*, los otros personajes nos recuerdan a los *puppi*, las grandes marionetas sicilianas que representaban obras como el *Orlando furioso* en el *Teatro Sicilia* de Vito Cantone,<sup>3</sup> de las cuales dos son conservadas en el Museo y eran significativamente exhibidas, según antiguas fotografías, junto con los mascarones.<sup>4</sup>

Pero observemos esos mascarones, haciendo la salvedad de que no es nuestra intención hacer un análisis exhaustivo de las representaciones, lo que excedería el propósito de este trabajo. Como todo objeto y obra de arte, estos mascarones son polisémicos, es decir abiertos a múltiples significaciones según el criterio de análisis, el bagaje simbólico del espectador y, dato no menor, su perspectiva temporal. Erwin Panofsky ha estudiado la relación entre *iconografía* e *iconología*, o sea entre lo representado y su posible carga simbólica, y Umberto Eco ha resaltado las diferencias –en la literatura, pero es válido cualquier obra de arte– entre la *intención del autor*, la *intención del lector* y la *intención de la obra*, esto es entre lo que quiso decir el artista, lo que interpreta el espectador a la luz de su experiencia y las significaciones que, más allá de la voluntad e intención de ambos, puede contener –abierta u ocultamente– la obra. Así pues, tan solo trataremos de hacer un aporte básico sobre los motivos utilizados por los artistas y su contexto. Motivos que, por otro lado, en muchos casos tienen su origen en los mitos griego-romanos que fueron revitalizados, como temática artística, a partir del humanismo renacentista y alcanzaron su cenit en el período Neoclásico.

Contemplemos, por ejemplo, el mascarón del pailebot *Fiel Destino*, construido en La Boca en 1868 y donado por la familia del carpintero Antonio Sanghinetti. Es una dama romana a la que una *loriga* le cubre el pecho hasta el pubis,<sup>5</sup> bajo la cual una túnica desciende hasta los pies. Tiene su mano izquierda sobre el pecho, un rasgo común a muchas de estas representaciones –en la simbología del período Romántico el cora-

<sup>3</sup> El Teatro Sicilia existió en la calle Necochea 1339 desde aproximadamente 1895 y Quinquela Martín y Filiberto lo solían frecuentar. Vito Cantone había nacido en Catania en 1878 y era nieto de Gaetano Crimi, un famoso autor y actor de mediados del siglo XIX. Ver Antonio Bucich, *Rasgos y perfiles de la historia boquense*, p. 94.

<sup>4</sup> Fotografía en *Clarín*, ver nota 2.

<sup>5</sup> La *loriga* era una antigua armadura que cubría el tórax. Consistía en un soporte de cuero sobre el que se disponían pequeñas placas de hierro o acero superpuestas, como si fueran las escamas de un pez o reptil. Más tarde aparecieron las armaduras de cota de malla, sin soporte, bajo la cual se debía vestir ropas especiales, acolchadas, que aislaran el metal de la piel.

Anónimo  
Vapor Venus. 1889



zón representa pasión, sinceridad, valentía, *coraje*– y el pie derecho hacia adelante, como signo de avance –*sempre avanti*–, lo que se acentuaba por la ubicación de estos mascarones en la proa bajo el bauprés, lo que les daba una posición inclinada, una dinámica diagonal. El de *La fama italiana*, perteneciente a otro pailebot construido en La Boca en 1860, nos presenta a una guerrera romana totalmente armada, incluso el casco, cuyas manos empuñaban una lanza hoy desaparecida; según dice Quinquela en un reportaje, “...el viejo capitán del pailebot se llevó el mascarón al vender su barco y lo tuvo en su alcoba hasta que murió...” y, a diferencia de la mayoría de las otras piezas, la madera se presenta cruda, con la veta a la vista. Ésta es una característica que distingue, aparte del motivo de la representación, a algunos mascarones de tradición “academicista” de la imaginería de origen popular, masillados y policromados.

Pero la más tradicional de estas representaciones es, seguramente, la maqueta del mascarón de la fragata *Presidente Sarmiento*, esculpido en 1932 por Lino Grilli y denominado *La República*, que aún adorna la proa del hoy buque-museo.<sup>6</sup> Esta imagen, proveniente de la simbología de la Revolución Francesa, es la corporeización de la Nación, pero también de la Libertad y así como fue retomada por Delacroix en su famoso óleo sobre la revolución de 1830, *La Libertad guiando al pueblo*, también como estatua –obra de Duburdieu– coronó la Pirámide a Mayo, cuando en 1857 fue rediseñada por Prilidiano Pueyrredón, y aún hoy la contemplamos. A diferencia de ésta, el mascarón no porta lanza: a la figura femenina tocada con un gorro frigio, símbolo de libertad, la viste hasta los pies un pepló o *quitón* –la túnica ceñida a la cintura que usaban las antiguas griegas– que sostiene con ambas manos, la izquierda a la altura del corazón y la derecha de la ingle, bajo la cual se apoya el escudo nacional.<sup>7</sup> Estas representaciones, estas doncellas guerreras, reconocen su origen en la Antigüedad: la leyenda de las Amazonas y el mito de Atenea-Minerva. Las primeras son mencionadas originalmente por Herodoto en sus *Nueve libros de la Historia* como una tribu de mujeres guerreras, oriundas del Cáucaso, que habían constituido un reino a orillas del Mar Negro. No permitían hombres en su sociedad y cada primavera tenían relaciones con hombres de tribus vecinas para reproducirse, conservando con ellas sólo a las niñas, pues los varones eran entregados a sus padres. Otras fuentes las ubican sobre el fin de la guerra de Troya, en que su reina Pentésilea es muerta por Aquiles, y en el noveno trabajo de Hércules que debía apoderarse del cinturón de la reina Hipólita, pero lo notable es la supervivencia de esta leyenda, especialmente a partir del Renacimiento, que llevaría a Colón a hablar de la isla *Mitinino* en el diario de su primer viaje, isla poblada solamente por mujeres, a Pedro de Orellana a bautizar a un río americano como de las *Amazonas* por haber luchado –según su testimonio o ima-

<sup>6</sup> Es interesante comparar el tamaño de esta maqueta con el de la obra terminada que adorna a la fragata Sarmiento. La maqueta registra, como la mayoría de la colección del Museo, una escala de aproximadamente la mitad o tres cuartos del tamaño natural, mientras que la del verdadero mascarón es de aproximadamente dos veces el mismo. Esta diferencia de proporciones nos da una idea del reducido tamaño de las embarcaciones, en su gran mayoría de cabotaje, a las que pertenecieron los mascarones de la colección, en la que predominan escalas que van de medio a un cuarto del tamaño natural.

<sup>7</sup> Debemos aclarar que los mascarones llevaban, en general, los brazos ceñidos al cuerpo no por un motivo artístico, sino por el peligro de rotura que implicaban los fuertes vientos o los golpes de mar.



Anónimo  
Pailebot Fiel Destino. 1889

ginación— con mujeres guerreras, y a su identificación con el mito con las vírgenes del sol incaicas y con leyendas que perduraron muchos años en América.<sup>8</sup> Esta leyenda de las Amazonas fue un motivo preferido por los escultores y pintores griegos —del que perduran numerosos ejemplos en monumentos y museos— que sin embargo diferían en su representación; mientras los escultores elegían vestirlos con la túnica y el casco dórico, los pintores lo hacían con el traje escita o asiático, el torso cubierto por una túnica rayada o moteada, ceñida al talle por un cinturón y con las piernas ajustadas por un pantalón o malla, también rayado o tachonado, y la cabeza cubierta con el gorro frigio o el *alopekis*, un gorro de piel, preferencia ésta explicable por prestarse mejor a la pintura miniada, minuciosa y colorida de vasos y jarrones y luego, entre los romanos, a los frescos y mosaicos.

Con respecto a Atenea su culto originario de Tesalia se extendió por toda Grecia y especialmente Atenas. De acuerdo al mito, había nacido de la cabeza de Zeus —por lo que representaba la inteligencia y era protectora de las artes— totalmente armada, lo que también la hacía diosa guerrera, siendo representada con el quitón, lanza y casco dórico o jónico. Era también —como ya hemos visto— protectora de los constructores de barcos, por lo que ayudó a construir el buque *Argos* y aportó un trozo de la encina sagrada de Dodona para amarrar en su proa. Atenea fue asimilada en Roma con Minerva, una antigua diosa de los sabinos o los faliscos y luego se extendió por todo el Imperio, identificándose a su vez con deidades similares de las tribus y naciones bárbaras de la actual Europa como la diosa guerrera celta Belisama. Lo cierto es que ambas tradiciones iconográficas se conjugaron en la imaginaria de los siglos XVIII y XIX, por lo que la dama del pailebot *La fama italiana* es una clásica representación de Minerva, pero la imagen canónica de la Libertad se cubre con el gorro frigio de las Amazonas mas viste el quitón o peplo de Atenea-Minerva. El importante *Museo Técnico Naval* de La Spezia, Génova, posee entre otras dos hermosas “polenas” que se inscriben en este gusto neoclásico, una Atalanta que representa a la doncella cazadora y guerrera, vestida con el peplo y un seno al descubierto,<sup>9</sup> y una *Belona*, deidad romana de la guerra, que perteneció a una fragata austríaca de mediados del siglo XIX, con el torso al descubierto y la mano derecha en alto en la cual seguramente empuñaba una lanza.

Para concluir con este tipo de mascarones y su relación con la leyenda de las Amazonas, qué mejor que referirnos al del patacho italiano *Villa del Pilar*, que arribó a La Boca un 21 de febrero de 1883 y más tarde fue rebautizado *Angelita I*.<sup>10</sup> Representa, de cuerpo entero, a una india con taparrabo y vincha de plumas, collar y aros; como muchas otras, el pie izquierdo de la estatua avanza ligeramente, pero el detalle contrastante es que la india es... negra. ¿Qué extraño ardid de la imaginación llevó al anónimo artista a esta rara simbiosis? Existe en el *Altonaer Museum* de Hamburgo un

<sup>8</sup> Ver Enrique de Gandía: *Historia crítica de los mitos de la conquista americana*.

<sup>9</sup> Este mascarón registra una misteriosa historia, pues fue hallado en pleno Atlántico, en 1866, por la corbeta a vapor italiana *Veloce* y nunca pudo averiguarse a qué embarcación había pertenecido. Además, una leyenda afirma que tiene el poder de seducir a los hombres y llevarlos a morir de amor y desesperación. Los ejemplos internacionales que a continuación sean mencionados pueden ser visualizados en [www.sullacrestadellonda.it/polene/poleneindex.htm](http://www.sullacrestadellonda.it/polene/poleneindex.htm).

<sup>10</sup> Este mascarón fue donado por Juan Raffa y Sebastián Bottaro, ingresando al Museo en 1936.





Anónimo  
Pailebot *La Fama Italiana*. 1860

mascarón que representa al típico jefe indio norteamericano, con la clásica vestimenta de gamuza ribeteada con flecos y la gran vincha emplumada; casi podría decirse que es una de las tallas de cuerpo entero que utilizaba una marca de cigarras como propaganda en los almacenes y hemos visto en tantas películas. Y quizá su origen sea el mismo, pues pertenecía a un *clipper* no identificado, probablemente de Estados Unidos, utilizado para transportar inmigrantes a ese país en el siglo XIX. Pero es una representación "realista", con fuentes reconocibles, mientras el anónimo artista del *Villa del Pilar* respondió seguramente a un imaginario más vinculado a los folletines de aventuras de la época que a los relatos de los científicos que estudiaban a los pueblos americanos. No parece casual que el mismo año de botadura del *Villa del Pilar* aparezcan los primeros trabajos del ya mencionado Emilio Salgari: *Los salvajes de Papuasía*, *Tay-See*—luego editado como volumen como *La rosa del Dong-Giang*— y *El tigre de la Malasia*, todos por entregas y en periódicos de Milán y Verona.

Siguiendo con nuestro recorrido, también es una dama romana la estatua del pailebot *Unica Franqui*—construido igualmente en La Boca en 1884—,<sup>11</sup> vestida con una túnica azul tachonada de brillos y el cabello al viento, cuya mano izquierda se apoya en el corazón mientras la diestra, que descansa a la altura de la cadera, porta una corona de laureles. El mascarón del pailebot *Greca Latina*, también construido en La Boca en 1877,<sup>12</sup> muestra el busto de una dama de tipo romano, adornada con aros y apoyada en un violín, similar al de la goleta *Bella peregrina ultima*, también un retrato femenino.<sup>13</sup> Estas tallas podrían considerarse casi como un subgénero—existen en otros museos mascarones similares—, en que se combina un recurso netamente "académico" como es el violín que les sirve de respaldo—que no es otra cosa que la prolongación de la proa adornada con volutas, crestas y hojas de acanto estilizadas—<sup>14</sup> con representaciones simbólicas, clásicas o netamente populares. El mascarón del buque *Lombardía* es solamente un *violín* como el del *Neptuno*,<sup>15</sup> mientras que el del buque *Superior*, construido en La Boca en 1882, soporta como único motivo un escudo argentino. El del pailebot *Don Venancio*<sup>16</sup> es una cabeza masculina, con la veta a la vista y las barbas chorreantes típicas de las imágenes del dios de los mares, Poseidón-Neptuno, similar a uno existente en el *Museo de Marina* de Tolón, Francia; mientras que el del pailebot *Bartolomé Mitre* es un fiel retrato, hoy deteriorado, del estadista que fue uno de los personajes más populares de Buenos Aires en la segunda mitad del siglo XIX, al punto que su nombre fue utilizado como marca comercial en galletitas, bebidas, cigarrillos e incluso un tipo de bolsillo de pantalón que aún sigue en uso.<sup>17</sup>

<sup>11</sup> Donado por la firma Premazzi Hnos., este buque fue rebautizado en 1928 como Eugenio G.

<sup>12</sup> Fue donado por la firma Tomás Traverso Hnos. en 1937.

<sup>13</sup> También fue construida en La Boca en 1898, renombrada en 1930 como Bari y donada por Nicolás Dileria.

<sup>14</sup> En construcción naval se denomina violín a la proa cuyo tajamar adopta la forma de un arco cóncavo. Es probable que por afinidad se haya dado el mismo nombre a esta prolongación de la misma, que no es otra cosa que la antigua "polena" o poulaine—mencionada en la primera parte de este trabajo— que, en lugar de "enrullarse" sobre sí misma, se proyecta hacia adelante siguiendo la línea del bauprés.

<sup>15</sup> Construido en La Boca en 1891 con el nombre Francisco Recagno, fue rebautizado más tarde como Fremar, Juana María, Ciudad de Concordia y finalmente, en 1942, Neptuno.

<sup>16</sup> Fue construido en Italia en 1840 y donado por el buzo Domingo Rando, quien lo halló en 1940 en el canal sur de acceso al puerto.

<sup>17</sup> Esta embarcación fue construida en La Boca en 1886 y reducida a pontón en 1934. Fue donada por la firma Lottero, Pupini y Cía.





Lino Grilli  
Maqueta del mascarón de proa de la Fragata Sarmiento "La República."

Este recurso del violín lo podemos apreciar también en los mascarones de los barcos *L'amico ritorna* y *Río Salado*,<sup>18</sup> en que soporta retratos de sendos jovencitos y en el del *Comercio Concordia*, en que el violín es sostenido por dos gemelos y lleva inscripto el monograma "A.P.", mientras que el de la balandra *Pascualito* presenta un retrato de busto, con bigotes y perilla al uso de mediados del 1800.<sup>19</sup> Y ya que hablamos de retratos –apartándonos de los *violines*– otro señor con bigotes "manubrio" y perilla, representado de medio cuerpo con el torso descubierto pero con sombrero *bombín*, nos mira con ojos saltones desde el mascarón del pailebot *Comercio*, construido en La Boca en 1853.<sup>20</sup> Es muy posible que estos señores de bigotazos, generalmente bien vestidos y con corbata o moño, hayan sido los propietarios, armadores o capitanes de aquellas embarcaciones y obras similares existen en el *Museo de Halmstadt*, Suecia, y el *Museo Marítimo Helénico* de El Pireo, entre otros. Dice una tradición –referida por el mismo Quinquela– que fue precisamente el patrón del Comercio quien exigió al anónimo artista ser representado, allá por 1858, con sombrero para que "no lo confundieran con un marino rival".<sup>21</sup> Aun más elaborado es el mascarón de la balandra *Relámpago*, también construida en La Boca en 1863 y que donó el armador Luis Carassalle: un joven de cuerpo entero hasta las rodillas, vestido de traje con el saco cerrado al cuello y corbata de lazo, empuña un ramo de flores con la mano izquierda que lleva al pecho, mientras la derecha, extendida a lo largo del cuerpo, sostiene un sombrero. ¿Es la ofrenda de un pretendiente o simplemente una muestra de cortesía?

Pero en otros casos los hombres de mar preferían, antes que perpetuar su efigie, llevar a su dama por esos rumbos de Dios, y si al pasar los años las antiguas diosas se transformaron en reinas o duquesas –como es el caso del mascarón del velero inglés *Duchess of Albany*, varado en la Isla Grande de Tierra del Fuego en 1893 y hoy en el *Museo del Fin del Mundo* de Ushuaia–, también lo hicieron en mujeres del pueblo, vestidas con sus mejores galas. El pailebot *Angélica esposa*, construido en 1860 y que fue propiedad de Benito Boero,<sup>22</sup> lucía en proa la imagen de una elegante señora vestida a la moda de la época, con una rosa en la mano izquierda que lleva al pecho y un pañuelo en la diestra, que cae a lo largo del cuerpo; un airoso sombrero con una pluma envolvente y un par de aros completan su atavío. Casi idéntico es el mascarón del pailebot *Carmen Ventura*,<sup>23</sup> en su actitud, en la posición de las manos y lo que porta en ellas, pero su vestido es de fiesta y con un amplio escote a los hombros, mientras su cabellera está al aire. En la mayoría de las grandes colecciones de mascarones se encuentran tallas con estos motivos, variando el vestido y el peinado según la época y país al cual pertenecen,<sup>24</sup> pero la que sin duda es única en su género es

<sup>18</sup> El primero fue construido en La Boca en 1869 y donado por Antonio Califano; el violín del pailebot *Río Salado* fue donado en 1944 por José Hermidia.

<sup>19</sup> El *Comercio Concordia* y la *Pascualito* fueron construidos en La Boca en 1860, siendo donado el mascarón del primero por Ambrosio Güelfo y el segundo por Catalina Saccocci e 1937.

<sup>20</sup> Fue donado por Cayetano Accinelli.

<sup>21</sup> Ver nota 2.

<sup>22</sup> Fue donado por los hijos del lancharo Santiago Graffigna.

<sup>23</sup> Fue construido en Santa Fe en 1869 y donado por Benito Benvenuto.

<sup>24</sup> La mayor colección existente es la del buque-museo Cutty Sark de Londres, con más de 100 ejemplares, mientras el *Museo de los Marineros*, de Newport (Virginia, USA), alberga 85. Otras importantes colecciones, aparte de las ya nombradas en el texto, son las del *Museo del Mar Galata* de Génova, el Museo Marítimo Turku de Finlandia, etc.





Anónimo  
Patacho Italiano Villa del Pilar. Fines del S. XIX

*Doña María*,<sup>25</sup> porque esta señora luce un vestido de calle típico de su tiempo con blusa, pollera bajo la que asoman las puntillas de los calzones, casaca, una gorra con las infaltables plumas, un coqueto par de aros y la mano izquierda apoyada en el pecho sosteniendo una rosa pero en la derecha, que descansa a lo largo del flanco, lleva... ¡la cartera! *Doña María* ha salido de paseo acompañando a su marido, el viejo lobo de mar o río.

Y aquí cabe acotar que son numerosas, en todas las colecciones, las imágenes femeninas sosteniendo una rosa contra el pecho o prendida al escote del mismo. Seguramente se deba a que esta flor ha sido, desde la Antigüedad, portadora de fuerte simbolismo:

"La rosa única es, esencialmente, símbolo de finalidad, de logro absoluto y de perfección. Por esto puede tener todas las identificaciones que coinciden con dicho significado, como centro místico, corazón, jardín de Eros, paraíso de Dante, mujer amada y emblema de Venus, etc."<sup>26</sup>

Y si agregamos que la rosa roja –tanto en la iconografía religiosa como profana– significa pasión, fidelidad, amor que sobrevive a la muerte, queda claro, si es que hacía faltar remarcarlo, el carácter de ofrenda amorosa que encarnan estos mascarones –*Angélica esposa, Carmen Ventura, Doña María*–; no solo las naves llevan el nombre de la amada, sino también su imagen y el signo, la rosa roja, del amor.

Un caso floral distinto es el de San José, representado en el mascarón del pailebot *San José de Villa Urquiza*,<sup>27</sup> que porta una vara florecida de acuerdo a una de las vertientes de su iconografía: suele aparecer con el niño Jesús en brazos, acompañando o no a la Virgen, con algún instrumento de su profesión de carpintero o, como en nuestro caso, con una vara de nardo o azucena que simboliza la virginidad o castidad. Esta simbología se explica si recordamos que el evangelista Mateo (1:18-25) refiere que José, habiendo desposado a María pero no consumado el matrimonio, supo que ésta se hallaba encinta. No queriendo repudiarla –lo que hubiese supuesto, según la ley judía, su muerte por lapidación– José pensó en abandonarla secretamente, pero se le apareció en sueños un ángel que le dijo que no lo hiciera, pues

"lo que en ella es engendrado, del Espíritu Santo es. Y dará a luz un hijo y llamarás su nombre Jesús, porque él salvará a su pueblo de sus pecados".

José acató el mandato y recibió a María, pero se mantuvieron castos, en una suerte de "matrimonio blanco" hasta el nacimiento de Jesús, y por esta fidelidad a su esposa y haber mantenido la castidad la Iglesia lo declaró patrono de la familia, como más

<sup>25</sup> Perteneció a la balandra de igual nombre construida en 1870 y fue donada por Manuel Chinchella, padre de don Benito.

<sup>26</sup> Ver Juan-Eduardo Cirlot: *Diccionario de Símbolos*.

<sup>27</sup> Fue construido en La Boca en 1899 y reducido a pontón, con el nombre Ricardito, en 1927. Donado por A. Rienpero y B. Calegari.

Anónimo  
Pailebot Unica Franqui. 1884



tarde lo fue del trabajo. En la iglesia de Santa María la Mayor, en Roma, se conserva un mosaico del siglo V que se considera la más antigua representación de san José con la vara.

Y ya que hemos nombrado a los ángeles, es momento de ocuparnos de uno de los más hermosos "mascarones" de la colección que, sin embargo, nunca cumplió esa función pues fue colocado en el mirador de una casa boquense. Se trata en realidad de una escultura, *El ángel*,<sup>28</sup> de Américo Bonetti, que responde a las imágenes angélicas clásicas: de cuerpo entero, lleva una túnica ceñida a la cintura, pequeña capa y yelmo sobre el rostro andrógino, pues los ángeles no tienen sexo. Avanza el pie derecho, y la mano del mismo lado sostiene parte de lo que fue una trompeta mientras la derecha, en alto, se cerraba sobre una cruz hoy desaparecida. Pero aunque nunca haya adornado una proa es la única pieza de la colección firmada y fechada, 1889, y sabemos de la vida de su autor. Américo Bonetti fue un tallista y escultor nacido el 8 de junio de 1865 en una casa de Australia 740 –entre Pedro de Mendoza y Garibaldi–, calle que desde 1989, hasta Pinedo, lleva el nombre de Benito Quinquela Martín. Era hijo de un tallista italiano y recibió lecciones del escultor Francisco Parodi,<sup>29</sup> así como de dibujo con los pintores José Aguyari y Martín Boneo.<sup>30</sup> Viajó a Europa y, a su regreso, luchó en la revolución de 1890 pero, decepcionado por el fracaso del movimiento, se radicó en el Chaco y Misiones durante quince años, donde prosiguió su obra artística y adquirió un gran conocimiento de las maderas argentinas. Bonetti se ganó la vida con el mobiliario de estilo, destacándose entre sus trabajos los cofres portabandera de los acorazados *Belgrano* y *San Martín* y de la fragata *Sarmiento*, así un escaño gótico francés para el Museo Nacional de Bellas Artes –reproducción de una *silla magistral* del siglo XV existente en el Museo de Cluny en París– realizado en 1901. En el género de la imaginería religiosa dejó un *Cristo crucificado* y una *Mater dolorosa* en la iglesia *San Pedro* de Quinquela Martín 1151 y un *San Juan* en la de *San Juan Evangelista*. Talló asimismo las puertas de la iglesia *Nuestra Señora de la Guardia* de Bernal y una *Leona* para la Escuela Pedro de Mendoza, falleciendo en Quilmes el 6 de octubre de 1931.

Tras estas dos imágenes de origen y sentimiento religioso es interesante, subrayando el eclecticismo de los motivos que inspiraban a los imagineros, reparar en dos mascarones de muy antigua tradición en el mundo de los símbolos. En una de las paredes de la sala se alza *El Águila*, proveniente de un navío desconocido, animal heráldico que desde el extremo Oriente hasta Europa es asociado a los dioses del poder y de la guerra: símbolo de autoridad suprema, fue usado como emblema real por los medos y lacedemonios, y los romanos colocaban su imagen en sus insignias para representar el dominio y poder soberano universal. Pero si observamos atentamente este

<sup>28</sup> Donado al Museo por José Costa Ramagnino.

<sup>29</sup> Quinquela Martín, en el reportaje ya citado (nota 2), atribuye la mayoría de los mascarones a Parodi y Bonetti. Lo seguro es que Parodi, originario de Italia, se radicó en La Boca allá por 1860, muriendo a fines de siglo. Aparte de los mascarones de proa, dejó varias obras, entre ellas una talla del general Mitre que en 1967 fue donada al museo de ese nombre. La familia Parodi tuvo una larga actuación en la zona y en la *Gran Guía Kunz* de 1886 figuran dos astilleros a nombre de J. y L. Parodi. Asimismo, en el *Anuario Kraft* de 1895 Parodi figura con domicilio en Martín Rodríguez 1178.

<sup>30</sup> *Almanaque Peuser*, año XIV, 1901, pp. 150-151.





Anónimo  
Pailebot Greca Latina. 1887

maskarón, veremos que la presunta “águila” sólo tiene de tal la cabeza, garras y alas, mientras el resto del escamado cuerpo culmina en una cola de serpiente formando un bucle. Nos hallamos, en realidad, frente a una de las tantas representaciones de los dragones, de larga tradición en Oriente y Occidente, benéficos en el primer caso y malignos en el segundo.<sup>31</sup> Es conocida la leyenda medieval de San Jorge y el dragón, quizá inspirada en la de San Mercurial, primer obispo de Forlì en el siglo IV cuya fiesta se celebra el 30 de abril, quien habría matado un animal similar. Lo cierto es que esta representación en particular corresponde a la que se observa en la ciencia heráldica, en la cual es quizás la figura quimérica más importante: simboliza el cuidado y la vigilancia y se pinta pasante y de perfil, con cabeza y pies de águila, cuerpo y cola de reptil y alas de murciélago. El dragón fue divisa militar de numerosos pueblos, entre ellos de los romanos que los portaban, con el significado de fuerza, ímpetu, valor y dominación, en los estandartes de las cohortes, lo que dio origen pasados los siglos a los regimientos de “dragones”.

No sabemos, nuevamente, cuál sentido de entre tantos posibles y qué tradición puede haber inspirado al artista de *El Águila* o a su comitente, pero sí podemos descifrarlo en otro mascarón vecino que perteneció al buque *La Abundancia*, construido en La Boca en 1870 y donado, como el de la balandra *Doña María*, por Manuel Chinchella: una figura masculina con una melena corta rizada y cuya desnudez cubre una hoja de parra, sostiene con el brazo izquierdo una cornucopia de la cual su mano derecha parece esparcir los frutos. Esta “cornucopia” es un antiquísimo símbolo de la abundancia que fue sistematizado –como tantos otros– por los griegos: el antiguo dios *Cronos*, para evitar ser destronado, devoraba a sus hijos a medida que iban naciendo pero su esposa Rea al nacer Zeus le entregó una piedra envuelta en pañales y escondió al niño en el monte Ida, donde fue alimentado por la cabra Amaltea; al romperle Zeus un cuerno en uno de sus juegos, lo envió a las ninfas lleno de frutos y flores como un objeto maravilloso del cual podrían sacar cuanto pidieran. Otras leyendas lo vinculan con Heracles-Hércules y su lucha con el dios-río Aqueloo, pero el origen histórico de este cuerno como símbolo parece explicarse por la antigua costumbre de utilizar los cuernos de toro para beber, cuernos que al combinarse con frutos expresaban la idea de bienestar y riqueza en una época en que la bebida y los frutos de la tierra bastaban para la alimentación del hombre. De allí que la cornucopia, como símbolo de los bienes necesarios a la vida humana se ofreciera en sacrificio a las divinidades y, con el tiempo, pasase a ser un objeto sagrado, sentido con el cual aparece ya en antiguas imágenes. Su simbolización sistemática se produjo en algunas de las representaciones que en Roma hacían de los “espíritus actuantes” –llamados Indigetes, eran las deidades anteriores a la influencia griega– que aún son utilizadas, como la *Fortuna* y la *Concordia*, portadoras ambas de cuernos de la abundancia acompañados en el primer caso por una rueda y en el segundo por una taza. Y ya que estamos, no olvidemos que *Spes*, la Esperanza, lleva una flor en la mano, lo que quizá la vincule con algunos de los mascarones que ya hemos visto.

<sup>31</sup> La palabra “dragón” proviene del latín draco y ésta del griego drakon, que significaba “víbora” o “serpiente”.



Anónimo  
Pailebot Superior Buenos Aires. 1882



Con respecto al portador de la cornucopia hemos dicho que es una figura masculina, pero no queda en claro si es un joven o un adulto. Su cuerpo obeso recuerda a los *cupidos* y *puttini*, esos rollizos bebés que pueblan la pintura a partir del Renacimiento tanto en versión pagana como cristiana –en este último caso como ángeles–, pero su rostro, por impericia del artista o deliberadamente, puede ser tanto el de un hombre como el de una mujer, recordando en esto al *Baco adolescente* de Caravaggio. Ahora bien, a partir del escultor griego Praxíteles –siglo IV a. C.– el dios *Dionisos* (Baco entre los romanos) era representado como un joven desnudo o cubierto solo por una piel de ternera, y si bien es identificado generalmente con el vino y los viñedos en sus orígenes era un dios vinculado a la procreación, la muerte y la resurrección, así como al despertar de la Naturaleza en la primavera. Es similar, en este sentido, a tantas antiguas divinidades de Oriente y Occidente que encarnan el “eterno retorno”, una concepción circular del tiempo propia de las antiguas culturas agricultoras basada en el ciclo de las estaciones. Pero este Dionisos, este joven desnudo, tenía las proporciones ideales entre los griegos del período clásico, que jamás lo hubiesen representado obeso; en realidad la gordura comenzó a ser sinónimo tanto de riqueza como de salud en la Edad Moderna, quizá por un conocimiento empírico de que las personas mal alimentadas eran menos resistentes a las enfermedades, y esa idea perduró hasta hace pocas décadas en el imaginario popular. Así pues, se conjugan en el mascarón de La Abundancia varios motivos concurrentes a una misma idea: el cuerno de la abundancia, el dios del retorno de la primavera, la obesidad como símbolo de riqueza y salud.

Hemos dejado para el final –como dicen los ingleses *last but not least*, lo último pero no lo menos importante– un mascarón que, para nosotros, está marcado por una significación íntimamente ligada a La Boca del siglo XIX. Nos referimos a *El conquistador*, perteneciente a un buque construido en la Vuelta de Rocha en 1880 y donado al Museo en 1936 por el ya nombrado Manuel Chinchella. Una primera aproximación nos muestra una figura masculina de unas tres cuartas partes del tamaño natural, con el pie derecho avante y la cabeza en alto. La mano izquierda, cerrada, reposa sobre el corazón y en la derecha, que descansa en el flanco, aferraba algún elemento que con los años se ha truncado. Su rostro, de líneas clásicas, está enmarcado por melena, bigote y barba completa de color rubio. Viste un sayo azul con una guarda en el borde bajo el cual, en piernas y brazos, está representada la cota de malla y, sobre el mismo, un saco cerrado por cinturón y tahalí. Sobre este conjunto porta una capa azul cuya vuelta permite ver el forro rojo; calza unos botines cerrados y guantes de cazador; la cabeza está cubierta por un curioso sombrero de ala corta e inclinada cuya copa posee el reborde ondulado, casi a semejanza de una corona, y en cuyo centro aún se aprecia un orificio circular que puede haber estado destinado tanto a sujeción de la talla a la proa como a portar un penacho simulando plumas.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> El *sayo* es una vestimenta medieval, proveniente de griegos y romanos, similar a una remera cerrada larga hasta media pierna y con mangas cortas o largas. Tahalí viene del árabe y es el correa destinado a portar la espada que cruza del hombro derecho a la parte izquierda de la cintura; de él derivan las bandas que indican autoridad o mando, como las presidenciales.



Anónimo  
Pailebot Don Venancio. 1840

Pero ¿qué clase de conquistador es éste? Con este atavío, seguramente no uno de aquellos que trajinaron las huellas americanas, pues más bien parece un suizo medieval, de la época de Guillermo Tell. ¿Es solamente un producto de la imaginación del artista o encierra otra intención apenas velada? Para desarrollar nuestra interpretación debemos volver un momento a La Boca de mediados del siglo XIX cuando, en el marco de las luchas por la unificación de Italia, la efímera República Romana presidida por Mazzini y defendida por Garibaldi cae el 4 de julio de 1849 ante el ejército francés y gran número de republicanos, muchos de ellos antiguos combatientes de las tropas garibaldinas en Montevideo, se ven obligados a marchar al exilio radicándose en Argentina. Garibaldi –que en los años anteriores había combatido como corsario al gobierno de la Confederación Argentina y defendido a Montevideo, con su *Legión Italiana*, de los ejércitos de Rosas y Oribe– comenzó a adquirir una gran fama cuando en 1850 Alejandro Dumas publica *Montevideo* o la *Nueva Troya*, una versión novelada de aquellos hechos encargada por el uruguayo Melchor Pacheco y Obes y, más aún, cuando en 1859 se transforma en su biógrafo al publicar sus *Memorias*.

Ahora bien, el genovés Mazzini –antiguo carbonario, fundador de la asociación secreta *La Joven Italia* y republicano intransigente– y el nizardo Garibaldi<sup>33</sup> eran masones como tantos revolucionarios del siglo XIX y pertenecían a la logia *Gran Oriente Italiano*, pero en la “segunda guerra de independencia” de 1859 este último propuso adherir a la monarquía para facilitar la unidad de Italia lo que Mazzini rechazó, apartándose de la masonería que nombró a Garibaldi, en 1862, presidente de su congreso de Florencia y lo apoyó para reconquistar Roma, intentona que fracasó en Aspromonte, Calabria.<sup>34</sup> Mientras tanto, el rey de Cerdeña, Víctor Manuel II había desarrollado con su ministro Cavour una hábil política que lo llevó a proclamarse en 1861 rey de toda Italia con excepción del Véneto –que fue integrado en 1866– y de Roma, de la cual en 1867 trata nuevamente Garibaldi de apoderarse con un cuerpo de voluntarios, siendo derrotado en Mentana por el ejército francés que sin embargo, a consecuencia de un tratado, abandona la ciudad a la que finalmente ingresa el ejército italiano el 20 de septiembre de 1870 siendo declarada capital por Víctor Manuel quien se instala en el palacio del Quirinal el 26 de enero de 1871.

¿A qué viene toda esta historia italiana? Pues bien, Garibaldi había sido compañero de lucha, como dijimos, de los hombres que ahora ejercían el poder en Buenos Aires; más aun, cuerpos de voluntarios italianos, llamados *Legiones*, habían participado en

<sup>33</sup> Garibaldi había nacido en Niza en 1807, cuando ésta pertenecía a Francia, pero en 1814 –tras la caída de Napoleón– fue integrada al reino de Piamonte-Cerdeña. Víctor Manuel II la cedió junto con Saboya a Francia en 1860, para asegurarse el apoyo o, por lo menos, la neutralidad de Luis Napoleón, causando el disgusto de muchos nacionalistas italianos, incluyendo al propio Garibaldi.

<sup>34</sup> En 1881 el propio Garibaldi fue el primer Gran Hierofante del “Rito Antiguo y Primitivo de Memphis-Misraim” en el que se unificaron dos antiguas “Obediencias” masónicas: la de “Misraim”, creada en Venecia en 1788 por el Conde de Cagliostro y de gran arraigo en Milán, Génova y Nápoles, y la de “Memphis”, originada hacia 1815 por oficiales napoleónicos que habían participado en la campaña de Egipto. Una de las características de esta “Obediencia” es la utilización de nombres, símbolos e iconografía de inspiración egipcia en sus logias, como se puede apreciar en el restaurado edificio de la logia “Hijos del Trabajo” de la calle Río Cuarto, en Barracas. Ver Jorge Francisco Ferro: Panorama de la masonería argentina hacia el tercer milenio.



Anónimo  
Pailebot Río Salado. s/d

el bando liberal o porteño desde Caseros hasta la guerra del Paraguay –pasando por las guerras entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación– y, a su disolución, sus oficiales se integraron al ejército nacional. En este contexto, tanto Garibaldi como Mazzini eran considerados “correligionarios”, al punto que el segundo monumento con que contó la ciudad –después del de Belgrano, inaugurado en 1873– le fue dedicado a Mazzini en 1878 y aún se yergue en la Plaza Roma,<sup>35</sup> extraordinaria distinción que se ve confirmada por el hecho de que recién en 1887 se erigirá el de otro masón, fundador del partido Autonomista y gran ídolo de los porteños: Adolfo Alsina. Podríamos decir que los italianos más famosos de la época en nuestro país eran los tres *Giuseppe*: Mazzini, Garibaldi y Verdi.<sup>36</sup> Y si esto era así entre las clases criollas y distinguidas, cómo sería para los cientos de miles de italianos residentes en el país y en esa Boca tan italiana y, en particular, tan genovesa que cuando Alfredo Palacios hacía sus campañas electorales llevaba a su lado a un traductor, no del español al italiano –que él dominaba– sino al *xeneize*.<sup>37</sup> Esa Boca, por otro lado, antes del florecimiento del anarquismo y el socialismo ya contaba con numerosas logias garibaldinas y mazzinianas, no olvidemos que Mazzini instó a sus seguidores a participar en la fundación de la Asociación Internacional de Trabajadores; en 1875 es fundada la logia *Liberi Pensatori*, que luego pasará a llamarse Asociación Mutual General San Martín y, según la tradición, en alguna de sus “tenidas” habría participado Bartolomé Mitre, iniciado en la masonería en 1857, lo que nos da una nueva perspectiva sobre el mascarón ya comentado que reproduce el retrato del prócer: ¿Era mitrista –como afirma Quinquela en un reportaje– el patrón del buque, o era masón?<sup>38</sup> ¿O, como antes dijimos, la elección sólo se debe a la gran popularidad de Mitre en esa época?

Una personalidad paradigmática de La Boca de esos tiempos es el genovés y masón Tomás Liberti, antiguo compañero de lucha de Mazzini y Garibaldi, llegado a la Argentina en 1875 y que llegará a ser un importante empresario de bebidas gaseosas y la más importante personalidad boquense de su tiempo. Fundador en 1884 de la Sociedad de Bomberos Voluntarios, lo será también del club River Plate, cuya camiseta no es otra cosa que el mandil del entonces Gran Maestro del rito escocés en la Logia Excelsior N° 17, el pedagogo Alejandro Watson Hutton, creador del mítico Alumni.<sup>39</sup> Muchas otras instituciones boquenses reconocen origen masón –o fueron creadas por masones– como la misma Sociedad de Socorros Mutuos José Verdi y allá por 1895 además de la *Liberi Pensatori*, actúan las logias Giuseppe Garibaldi, Figli d'Italia, *Allianza 2ª*, Príncipe de Gales, Gran Logia Simbólica Argentina –que levantó su templo en La Boca– y muchas otras. Años después Quinquela Martín recordará:

<sup>35</sup> El monumento a Belgrano es obra del francés Alberto Carrier-Belleuse y del argentino Manuel Santa Coloma, mientras que el de Mazzini pertenece a Julio Monteverde. Garibaldi tendrá su estatua en 1904, obra del florentino Maccagnini.

<sup>36</sup> Verdi, además de su obra de contenido claramente nacionalista, se convirtió en un icono de los patriotas italianos, que pintaban en las paredes “VERDI” no como expresión de fanatismo lírico, sino como acróstico de “Vittorio Emanuele Re D’ Italia”.

<sup>37</sup> Referencia de Quinquela Martín citada por Hebe Clementi en *De La Boca... un pueblo*, p. 48 y ss. Quinquela incluso da el nombre del “traductor”: *Anselmi*.

<sup>38</sup> Ver nota 2.

<sup>39</sup> Ver Amílcar Romero: ¿Madero Central Soccer vs. Huergo Fútbol Club?: *Apuntes sobre los orígenes del superclásico*, p. 13 y ss.



Anónimo  
Pailebot *L'Amico Ritorna*. 1869

"Cuando yo era muchacho creo que no había una sola persona en La Boca que no perteneciera a un centro, a una sociedad, a una cofradía, a lo que fuera. Había asociaciones de todo orden. Los masones realizaban sus tenidas más o menos secretas en *l liberi pensatori* (había mucha masonería en La Boca). Estaban, por otro lado, los centros garibaldinos. Había grupos filodramáticos, coros, mutuales, ateneos, los bomberos voluntarios... qué se yo (...)"<sup>40</sup>

Valga todo lo dicho para fundamentar nuestra visión –que no creemos, como hemos dicho, única, solo posible– de *El conquistador*, ese mascarón tallado en 1880 por un imaginero anónimo. Hemos dicho que en La Boca, en esa época, vivían muchos antiguos republicanos y garibaldinos que habían luchado por la independencia y unificación de Italia que, si no masones, eran todos "librepensadores" y como tales enemigos de todas las tiranías. Habían combatido a las monarquías absolutas y, en especial, al que consideraban el peor tirano, la encarnación del "oscurantismo": el Papa-Rey de los Estados Pontificios, enemigo de "la Razón" y, asimismo, el más grande obstáculo para la definitiva unificación de Italia. Y el Papa-Rey, los Estados Pontificios, eran Roma, la "ciudad eterna", el símbolo por excelencia de un pasado de grandeza y, necesariamente, la capital del nuevo estado italiano. Y el hombre que había "conquistado" Roma, en el imaginario popular, no era otro que Garibaldi: había sido su heroico defensor cuando en 1849 fue *República Romana*, había conquistado Lombardía, Sicilia y Nápoles para Víctor Manuel, en 1867; había hecho el último intento en Roma, siendo derrotado en Mentana y, a lo largo de toda su actuación, había propugnado la conquista de la "ciudad eterna" como requisito indispensable para lograr la unidad de Italia. Es cierto que no fue Garibaldi sino el ejército italiano el que entró en Roma en 1870, pero su aureola de guerrero romántico, su vida aventurera en ambos mundos y el espaldarazo propagandístico de las obras de Alejandro Dumas que lo tenían por protagonista lo habían convertido en el símbolo de la independencia y unidad de Italia, en el "padre de la patria", tanto o más que a Mazzini, que tras su retiro en 1862 había entrado en un cono de sombra, que al conde de Cavour y que al propio Víctor Manuel II.

Dicho todo esto, regresemos a la talla. Habíamos dicho que su rostro era de líneas clásicas, enmarcado por melena, barba y bigote rubios, efigie muy similar a la de Garibaldi en su juventud. Pero se podría objetar el ropaje, que no condice con la iconografía garibaldina en la que éste aparece con la típica camisa o blusa roja, sombreros de ala ancha con pluma y capa, reemplazada en su período americano por un poncho blanco con forro rojo. Y aquí debemos volver sobre lo dicho sobre las teorías de Panofsky y, especialmente, de Umberto Eco. Una cosa es lo que el artista quiso representar en su tiempo; quizá sea otra la que nosotros, espectadores, interpretemos en el nuestro, pero es muy probable que ese artista haya expresado un simbolismo o alegoría de los que no tuvo conciencia. Es posible que el anónimo tallista, en esa Boca de 1880 –de la cual hemos tratado de describir el espíritu– haya cumplido con el encargo de realizar un mascarón para el buque *El conquistador* representando de acuerdo a su imagina-

<sup>40</sup> Ver Hebe Clementi, obra citada.



Anónimo  
Pailebot Comercio Concordia. 1860

ción a un guerrero, pero inconscientemente lo revistió de una indumentaria vagamente alpina –no olvidemos el origen nizardo de Garibaldi– y le adjudicó un rostro similar al del héroe. Otra posibilidad es que esa representación haya sido consciente, pero alegórica, recurso al que como hemos visto se remite esta imaginería: es el rostro de Garibaldi con ese atavío evocador de los guerreros medievales de la zona alpina; y es posible que asuma dicho carácter de alegoría debido a la condición de masón del artista o del comitente, en una época en que la masonería aún estaba excomulgada y mantenía, especialmente en La Boca, una sorda pero persistente guerra con la Iglesia. Son posibilidades pero, igualmente, estimamos que para cualquier italiano –boquense o no– de aquellos tiempos la identificación era evidente, no pudiendo evitar, al avistar la nave, exclamar: ¡Garibaldi!

Quizá nunca podamos comprobar nuestras hipótesis, pero allí están los mascarones que hemos reseñado para que todos puedan interrogarlos, entrever sus misterios, evocar sus travesías, añorar un mundo de trabajo y de aventura. Hoy –parafraseando el verso de Neruda que elegimos de epígrafe para este capítulo– los mascarones son nuestros, cumpliendo el deseo de Quinquela Martín de legarlos a las “futuras generaciones”. Son nuestras la diosa Minerva y la señora María con su carterita, el águila majestuosa y el sencillo *violín*, el ángel que guiaba a los marinos y el joven que nos ofrece un ramo de flores... Son nuestros porque en su variopinta diversidad encarnan el legado de hombres y mujeres que, provenientes de lejanas tierras, anclaron en nuestras playas y contribuyeron con su idioma y sus costumbres, su trabajo y sus sueños, a conformar nuestra cultura popular.





Anónimo  
*Balandra Pascualito*. 1860





Anónimo  
Pailebot Comercio. 1858





Anónimo  
Balandra Relámpago. 1863





Anónimo  
*Goleta Angélica Esposa. 1860*



Anónimo  
*Pailebot Carmen Ventura. 1869*





Anónimo  
*Balandra Doña María. 1870*





Anónimo  
*Pailebot San José de Villa Urquiza. 1899*





Américo Bonetti.  
Angel. 1889





Anónimo  
*Goleta Bella Peregrina Última. 1898*





Anónimo  
*El Águila. s/d*



Anónimo  
*Pailebot La Abundancia. 1870*





Anónimo  
Buque Italiano El Conquistador. 1880



## GLOSARIO

### Alegoría

Representación de una cosa o de una idea abstracta por medio de un objeto que tiene con ella cierta relación real, convencional o creada por la imaginación del artista.

### Ampolleta

Reloj de arena que, por lo general, era construido para que cada pasada insumiera media hora. Los encargados de controlar las ampolletas eran los “pajes de escoba”, quienes cada vez que las invertían recitaban en alta voz una oración.

### Amuras

Costados de la proa

### Aparejo

Conjunto de todas las velas, palos, vergas y jarcias de un buque.

### Arboladura

Conjunto de palos o mástiles de un buque.

### Arrufo

Curvatura que forman las cubiertas y bordas de los buques de forma que quedan más bajas por el centro que por proa y popa.

### Babor

Lado izquierdo del buque mirando de popa a proa.

### Balandra

El término proviene del holandés *by lander* (cerca de la costa). Embarcación con cubierta y un solo palo en el que se larga una *vela cangreja*. El tonelaje de la balandra oscilaba entre 4tn y 70tn, siendo el promedio de las de río de unas 30tn.

### Banda

Costado de la nave.

### Bauprés

Palo grueso, colocado en la proa en posición casi horizontal, que sirve para afirmar en él los estayes del trinquete.

### Borda

Canto superior del costado de un buque.

### Cabo

Cualquiera de las cuerdas utilizadas a bordo.

### Cabotaje

Navegación entre puertos sin perder de vista la costa. Proviene de la expresión “navegar de *cabo a cabo*”.

### Calado

Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un barco. Altura de la superficie del agua sobre el fondo.

### Calafatear

Cerrar las juntas de la madera del casco de un barco con estopa y brea para que no entre el agua.

### Caña (del timón)

Barra con la que manejaba el timonel antes de la aparición del timón de rueda.

### Castillo

Cubierta de los navíos en la parte de proa.

### Clipper

Fueron la última gran expresión de los buques de vela. Eran buques de líneas afiladas, muy veloces y marineros a lo que agregaban gran capacidad de carga. Se aparejaban como fragatas y su decadencia se produjo a partir de la primera Guerra Mundial por ser fácil presa de los submarinos.

### Codaste

Madero vertical sobre el extremo de la quilla inmediato a la popa, que sostiene el timón y el armazón de la popa.

### Cofa

Superficie colocada horizontalmente en el cuello de un palo.

### Cuaderna

Cada una de las piezas curvas que van sujetas a la quilla y suben a ambos lados, formando como las costillas del casco.

### Cubierta

Cada uno de los suelos que dividen horizontalmente las estancias del navío, en especial el primero.

### Desplazamiento

Volumen que desplaza un barco. Posibilidad de contener una cantidad de cierta cosa.

### Esloza

Longitud de la nave desde el codaste a la roda por la parte de adentro.

### Espolón

Remate de la proa de un buque. En la Antigüedad, arma para embestir al enemigo y echarlo a pique o mantenerlo sujeto mientras era abordado.

### Estay

Cabo (cuerda, cable) que sujeta la cabeza de un mástil a otro más inmediato.

### Goleta

Su nombre procede del francés *goëlette*, de *goëland*, golondrina de mar y éste del bretón *goelann*. En alemán: *schooner*, en inglés *shooner*. Embarcación pequeña de hasta unas 200tn de carga. Arbolaba dos palos y su velamen variaba según su función, pues las hubo mercantes y de guerra. Su tonelaje promedio era de 48tn para río, 71tn para cabotaje y 130tn para ultramar.

### Grátil

Orilla de una vela, por donde se une a la verga.

### Jarcia

Cada uno de los aparejos y cabos de un buque.

### Manga

Anchura de un buque.

### Obra viva

La parte sumergida de la embarcación. Por oposición, obra muerta es todo aquello que sobresale de la línea de flotación.

### Pailebote

Del inglés *pilot's boat* (bote de práctico). Goleta pequeña sin gavias, muy rasa y fina, de dos palos con cangrejas y eventualmente un velacho. Su tonelaje promedio era 35tn para río, 38tn para cabotaje y 47tn para ultramar.

### Palo mayor

Palo central de un buque que se encuentra entre trinquete y mesana.

### Palo mesana

Mástil que se encuentra más a popa en el buque de tres palos.

### Palo trinquete

Palo más inmediato a la proa

### Popa

Parte posterior de un buque donde se colocan el timón y las hélices.

### Proa

Parte delantera de los buques.

### Quilla

Pieza que va de proa a popa por la parte inferior del barco y en que se funda toda la armazón del casco.

### Roda

Pieza gruesa y curva que forma la proa de la nave.

### Singladura

Distancia recorrida por una nave en veinticuatro horas, que comienzan a contarse a partir de las doce del día.

### Tajamar

Arista que en la proa forman las dos amuras del navío.

### Toldilla

Parte trasera de la cubierta, se encuentra entre el palo mesana y la popa.

### Tonelaje

Peso del agua que desaloja una embarcación.

### Velas

Conjunto de piezas de lona que se amarran a las vergas para recibir el viento que desplaza a la nave.

### Vela cangreja

Vela trapezoidal que suele arbolarse el palo de mesana.

### Vela cuadra

Vela de forma cuadrangular o trapezoidal.

### Vela latina

De forma triangular, quizás sea de origen árabe, lo cierto es que es de las más antiguas.

### Verga

Percha a la cual se asegura el grátil de una vela.

## BIBLIOGRAFÍA

Aravena, Julio

"El último velero del té".

En <http://www.caphorniers.cl/cutty-sark/CuttySark-esp.htm>, consultado el 16/08/2006.

Arcos, Rafael A. de

"La construcción naval en el país, 1829 a 1870". En *Historia Marítima Argentina*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales - Cuántica Editora, tomo VII, 1989.

Arguindeguy, Pablo

"El Nuevo Mundo". En *Historia Marítima Argentina*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales - Cuántica Editora, tomo II, 1983.

Barado, Francisco

*Museo Militar español: Armas, uniformes, sistemas de combate, instituciones. Organización del mismo*. Barcelona, Manuel Soler, 1883.

Barbier, Patrick

*La Venecia de Vivaldi: Música y fiestas barrocas*. Buenos Aires, 2006.

Barletta, Leónidas

*Mujeres en la expedición de Mendoza*. Buenos Aires, BP, 2004. Col. Informes del Sur N° 33.

Bucich, Antonio

*Rasgos y perfiles en la historia boquense*. Buenos Aires, Ergon, 1962.

Bucich Escobar, Ismael

*Visiones de la Gran Aldea: Buenos Aires hace sesenta años*. Buenos Aires, Durruty & Kaplan, 1933.

Burzio, Humberto F.

*La marina en la moneda romana*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1961.

Capaccioli, Nora; Luis O. Cortese

*Buenos Aires: La Boca del Riachuelo*. Buenos Aires, GCBA, 2005. Colección "Los barrios porteños".

Castañeda y Alcover

*Arte del blasón: Manual de heráldica*. Madrid, Tipografía de la Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, 1916.

Cirlot, Juan-Eduardo

*Diccionario de símbolos*. Barcelona, Labor, 1994.

Clementi, Hebe

*De la Boca... un pueblo*. Buenos Aires, Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 2000.

Díaz Melián, Mafalda Victoria

"Buenos Aires y las compañías de navegación y boteros". En: *VI Congreso Internacional de Historia de América*. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1982. Tomo VI, p. 115-130.

Díaz y Díaz, Francisco José; Luis Alberto Gómez Muñoz

*La mar oceana. Atlas enciclopédico de barcos de guerra*.

En: <http://candamo.iespana.es/naval/principa.htm>. Consultado 5/7/06.

Difrieri, Horacio

*Buenos Aires. Geohistoria de una metrópoli*. Buenos Aires, UBA, 1981.

Duprey, Jacques

*Alejandro Dumas, Rosas y Montevideo*. Buenos Aires, TG Rodríguez Giles, 1942.

*Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*. Barcelona, Hijos de J. Espasa, 1920-30. Tomos varios.

Ferro, Jorge Francisco

*Panorama de la masonería argentina hacia el tercer milenio*. En: <http://www.seprin.com/menu/notas3690.htm>. Consultado: 5/7/06.

Furlong, Guillermo

*Artesanos argentinos durante la dominación hispánica*. Buenos Aires, Huarper, 1946.

Gandía, Enrique de

*Historia crítica de los mitos de la conquista americana*. Madrid, Saez Hnos., 1929.

García de D'Agostino, Olga

*Imagen de Buenos Aires a través de los viajeros*. Buenos Aires, UBA, 1981.

González Lanuza, Eduardo

*Rafael Alberti. Antología*. Buenos Aires, ECA, 1965.

González Lonzieme, Enrique

"El buque de vela entre los siglos XV y XX". En: *Introducción a la historia marítima*. Buenos Aires, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, 1978.

Gradenigo, Gaio

*Italianos entre Rosas y Mitre*. Buenos Aires, Ediliba, 1987.

*Gran Guía de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, Hugo Kunz, 1886.

*Guía Kraft de la Ciudad de Buenos Aires*. 2º trimestre, 1895.

Hunter, Richard

*The figurehead archives*.

En: <http://www.figureheads.co.uk/index.htm>. Consultado 5/7/06.

Hutchinson, Thomas J.

*Buenos Aires y otras provincias argentinas*. Buenos Aires, Huarpes, 1945.

Korn, Francis

*La Boca 1895: El populo minuto*. En revista "Todo es Historia" N° 305, diciembre de 1992. Número especial: "Italia: la otra Madre Patria".

Luchini, Lia

*L'origine delle polene*. En: <http://www.sullacrestadellonda.it/polene/poleneindex.htm>. Consultado el 16/08/2006.

Moliner, María

*Diccionario de uso del español*. Madrid, Gredos, 1986.

Nágera, Juan José

*Puntas de Santa María del Buen Aire: lugar de la fundación de don Pedro de Mendoza*. Buenos Aires, Francisco Colombo, 1936.

Neruda, Pablo

*Canto General*. México D. F., Océano, 1950.

Panofsky, Erwin

*Estudios sobre iconología*. Madrid: Alianza, 15ª imp., 2002.

Panofsky, Erwin

*El significado en las artes visuales*. Madrid, Alianza, 1998.

Piccirilli, Ricardo; Francisco L. Romay; Leoncio Giannello

*Diccionario Histórico Argentino*. Buenos Aires, Ediciones Históricas Argentinas, 1954. Tomos varios.

Pillado, José Antonio

*Diccionario de Buenos Aires o Guía de Forasteros*. Buenos Aires, Imprenta del Porvenir, 1864.

Pinasco, Eduardo H.

*El puerto de Buenos Aires en los relatos de 20 viajeros*. Buenos Aires, 1947.

Piñero, Tulia

*Navegantes y maestros de bergantines en el Río de la Plata. Siglo XVI*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.

Prilutzky Farny, Julia

*Quinquela Martín: el hombre que inventó un puerto*. Buenos Aires, Plus Ultra, 1978.

Rocca, Edgardo J.

*Cronología histórica del Puerto de la ciudad de Buenos Aires. Siglos XV-XX*. Buenos Aires, Junta de Estudios Históricos del Puerto Nuestra Señora Santa María del Buen Ayre y Barrio Puerto Madero, 2000.

Romero, Amílcar

*¿Madero Central Soccer vs. Huergo Fútbol Clú? Apuntes sobre los orígenes de Superclásico*. Buenos Aires, BP, 2004. Colección "Informes del Sur" N° 25.

Sanguinetti, Manuel J.

*San Telmo y su pasado histórico*. Buenos Aires, Ediciones República de San Telmo, 1965.

Shreeve, James

"La gran travesía humana. Secretos de nuestra sangre". En *National Geographic en español*, Vol. 18, N° 3. México D. F., marzo de 2006, pp. 502 y ss.

Villecco, Miguel Héctor

*Cronologías para una historia de la ciudad de Buenos Aires (1580-1996)*. Buenos Aires, GCBA, 2000.

Wolberg, Isaac

"La construcción naval y la marina mercante". En *Historia marítima argentina*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales - Cuántica Editora, tomo VII, 1989.

Zabala, Rómulo y Enrique de Gandía

*Historia de la Ciudad de Buenos Aires: I (1536-1718)*. Buenos Aires, MCBA, 1980.

Esta tirada de 950 ejemplares  
se terminó de imprimir  
en los talleres gráficos de la  
Cooperativa de Trabajo Ferrograf  
Ltda, Bulevar 82 n° 535,  
Ciudad de La Plata,  
Provincia de Buenos Aires,  
en el mes de octubre de 2012