

EL MASCARÓN ORIGINAL DEL *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO*. PUNTO FINAL A UN DEBATE

Manuel DÍAZ ORDÓÑEZ



Antecedentes



UNA de las primeras tareas como reservista voluntario que se me encomendó en mi destino en el Museo Naval de San Fernando fue documentar una de las principales piezas de la colección de dicha unidad: el mascarón original del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. La orden de mi comandante y director del museo, el capitán de navío Tomás Mendizábal, coincidía con el proyecto de restauración de esta pieza que se conservaba en la dependencia (1). Es pues, a partir del año 2008, cuando nació mi interés en determinar algunas cuestiones relativas al mascarón. A saber, qué representa realmente su iconografía y quién fue su autor.

Los hechos

Durante la dictadura de Primo de Rivera se decidió la sustitución del buque escuela de los aspirantes a oficiales de la Armada española. Los orígenes de este proyecto se centraron en transformar el *Augustella*, un viejo velero italiano, en un nuevo buque escuela que debía recibir el nombre de *Minerva*. El primer concurso público se le adjudicaría el 12 de enero de 1923 a los Astilleros de Cádiz, propiedad del empresario bilbaíno Horacio Echevarrieta Mauri. El contrato estipulaba un pago total de 2.050.000 pesetas y un plazo de

(1) SÁNCHEZ PEDREÑO, Inmaculada, y MURCIANO ARIZTI, Marta: *Informe de examen y tratamiento del primer mascarón de proa del buque escuela Juan Sebastián de Elcano*. (Informe privado del MNSF).

un año para la ejecución de las obras necesarias de reforma, desde la firma del acuerdo, verificada el 6 de abril de 1923. Un mes más tarde, el 5 de mayo el barco italiano llegaba al Arsenal de La Carraca con el fin de ponerlo a disposición del astillero gaditano.

La Comisión Inspectoral de los Astilleros de Cádiz y Matagorda, dirigida por el capitán de navío Eduardo Pasquín y Reinoso (2), después de realizar la correspondiente visita al buque italiano constató numerosos inconvenientes en el diseño proyectado. Echevarrieta, con sus gestiones ante el Ministerio de Marina y el propio Primo de Rivera, obtuvo un importante éxito cuando, el 30 de junio de 1924, consiguió que se le encargara la construcción de un buque enteramente nuevo (3). El presupuesto original comprendía un monto total de 7.569.794 pesetas, aunque el costo definitivo ascendió a las 8.189.532,28 pesetas (4). Definitivamente, el Real Decreto de 17 de abril de 1925 dispuso la construcción del buque escuela que mantendría, en primera instancia, el nombre de *Minerva* (5). Un año después se formalizaría el contrato efectivo que incluía la nueva construcción. Acto realizado el 26 de junio de 1925, en la madrileña notaría de Dimas Adana, sita en la calle Mayor de la capital (6). Los trabajos se adelantaron en el astillero de Echevarrieta hasta el 24 de noviembre de 1925, fecha en la que el propio presidente del Directorio Militar, Primo de Rivera, inauguró la puesta de la quilla en la grada número 2 del astillero. En el acto, bajo un tremendo chaparrón de agua, Echevarrieta propuso a Primo de Rivera el cambio de nombre del buque en construcción. El bilbaíno defendió que el buque debería llamarse *Juan Sebastián de Elcano*, marino ilustre de la historia española y que, para él, significaba mucho por su paisanaje (7). El Consejo de Ministros del 13 de diciembre de 1925 (8) sancionó definitivamente el cambio de denominación.

(2) Formaban la comisión, además del capitán de navío Pasquín, que era comandante de la provincia marítima de Cádiz desde 1925, el capitán de fragata Salvador Ruiz-Berdejo, el comandante del *Elcano* capitán de fragata Manuel de Mendivil y Elio, el teniente coronel de Ingenieros Juan Campos Martín, el teniente coronel de Artillería Emilio Gilabert, el comisario de 1.ª clase Luis Blanca Manso, el maquinista oficial de 1.ª Arturo de la Cruz Reyes y como secretario el contador de navío Carlos Martel Vinegra. En Archivo Museo «Don Álvaro de Bazán» (en adelante AMDAB), Buques, 2582/7, 30 de julio de 1928.

(3) El proyecto de nueva construcción había sido presentado en el Ministerio de Marina el 25 de marzo de 1924. Cfr. CERVERA PERY, José, y ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *Juan Sebastián de Elcano: embajador y navegante*. Lunwerg Editores. Madrid, 2002, p. 43.

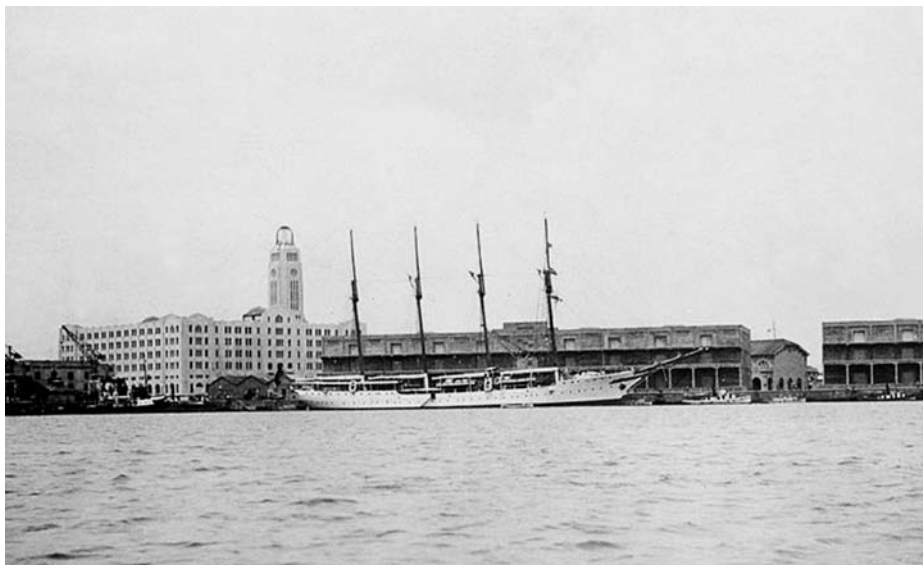
(4) Página web *Historia Astilleros De Cádiz (1891-2005)*. [Consulta en línea: 7 de noviembre 2008] <http://astilleroscadiz.buques.org/>.

(5) CERVERA PERY, José, y ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *Juan Sebastián de Elcano: embajador...*, p. 43.

(6) Página web *Historia Astilleros De Cádiz (1891-2005)*.

(7) Periódico *El Noticiero Gaditano*; Cádiz, 23 y 24 de noviembre de 1925.

(8) El cambio del nombre supuso para el Ministerio de Marina que se elevara una consulta a la Academia de Historia para que confirmara con exactitud el nombre del navegante vasco



Primer crucero del *Juan Sebastián de Elcano*. Montevideo, 1928.

La construcción del buque escuela, en la que intervino medio millar de obreros, avanzó rápidamente hasta su botadura el 5 de marzo de 1927. A ella asistieron, además de la madrina María del Carmen Primo de Rivera, hija del presidente del Directorio, el propietario del Astillero, Horacio Echevarrieta, el ministro de Marina, almirante Honorio Cornejo, y todas las fuerzas vivas de la ciudad. A fines de septiembre de 1927 el *Juan Sebastián de Elcano* adquirió toda su envergadura, después del arbolado de sus cuatro palos. Aún así, los constructores negociaron una prórroga de seis meses mientras se acababan trabajos en el motor y en otras instalaciones. El único incidente de cierta gravedad ocurrido durante la construcción tuvo lugar la madrugada del lunes 26 de octubre de aquel año, cuando un incendio destruyó la cocina, afectando a la instalación eléctrica y estando a punto de propagarse a la zona de los guardias marinas. A fines de 1927 comenzaron los trabajos en la bahía, que se prolongarían hasta su entrega provisional a la Armada el 29 de febrero 1928, y se recibiría definitivamente el 30 de julio de dicho año.

habida cuenta de las diversas opiniones sobre el particular. El secretario de esta institución, Vicente Castañeda, contestó confirmando que se debía llamar *Juan Sebastián de Elcano*. *Anuario Madrid Científico*; núm. 1.193, Madrid, 1927.

Respuesta 1.^a: autor del primer mascarón del *Elcano*



Original del mascarón de proa del *Juan Sebastián de Elcano*. (Museo Naval de San Fernando).

Después de meses de investigación estamos en disposición de ofrecer documentos que no dejan lugar a dudas sobre la autoría y la iconografía del mascarón de proa del *Elcano*. En primer lugar, nos ocuparemos del autor del mascarón. Algunas fuentes, principalmente bibliografía y sitios *web*, le atribuían la autoría al escultor bilbaíno Federico Sáenz Venturini, pero sin asegurarlo de forma sólida. Esta circunstancia nos allanó parte del camino al centrarnos en investigar su vida. Del estudio de la información colateral existente se desprende que este artista bien pudo ser el autor. Para afirmarlo nos basamos en la estrecha amistad que le unía con Horacio Echevarrieta, relación que, además, provenía de dos factores. En primer lugar, la ideología política de ambos, pues militaban y participaban

del movimiento republicano español de los años 20, además de la mutua amistad que mantenían con Francisco Durrio, otro importante artista vasco de la época. En segundo lugar, Sáenz Venturini estaba muy bien considerado en los medios artísticos de Bilbao y formaba parte del claustro de profesores de la Escuela de Artes y Oficios de la ciudad. Sólo por ello nos parecía un candidato idóneo para que Echevarrieta le hubiera realizado un difícil encargo con garantías de éxito en acabado y calidad.

Siguiendo estas pistas contacté con Xabier Sáenz de Gorbea, investigador de la historia del arte del País Vasco, para indagar los posibles paralelismos entre los estilos de las obras conocidas de este autor y la figura original del *Elcano*. En segundo término y dado que el escultor bilbaíno realizó numerosas esculturas para mausoleos mortuorios, contactamos también con una gran experta en este tema, María del Carmen Bermejo Lorenzo. A pesar de ello, no

obtuve respuestas concretas en ningún sentido, por lo que, conociendo su relación con la Escuela de Artes y Oficios de Bilbao, busqué los fondos documentales de esta institución.

La escuela había sido clausurada después de la Guerra Civil y había sufrido, antes y después del conflicto, varios traslados, lo que convertía su localización en un serio problema. Tras varias indagaciones infructuosas pude contactar con María Esperanza Alonso Domínguez, antigua profesora del Instituto de Enseñanza Secundaria Emilio Campuzano de la capital bilbaína. Ella, ayudada por su marido, César Romón Sánchez, altruistamente, ha recuperado parte de los fondos de la antigua Escuela de Artes y Oficios; la cual había ocupado el mismo edificio donde, actualmente, se encuentra el mencionado instituto. De esta pesquisa apareció el primer documento, que establecía con seguridad la autoría de Federico Sáenz Venturini en la creación del mascarón. Se trata de una petición del propio escultor a la junta directiva de la Escuela de Artes y Oficios, realizada el 30 de noviembre de 1936, para ocupar el cargo de director de la institución (9). Dentro de esta solicitud el artista relacionaba entre sus méritos para ocupar la plaza que era el autor de: «los trabajos escultóricos de ornamentación del casco del buque escuela de guardias marinas *Juan Sebastián de Elcano*». Además, explicaba que el propio Echevarrieta le había ofrecido, hacia 1926, irse a Cádiz a trabajar en el astillero, lo que indica la gran implicación que tuvieron empresario y artista.

Para contrastar esta información que, por otra parte, parece improbable que se hubiera podido inventar Sáenz Venturini en su currículum ante la junta de la escuela, recurrimos a los fondos documentales de Horacio Echevarrieta. En este caso la dificultad era también muy grande. El Estado había intervenido todos los documentos del bilbaíno tras sus fracasos empresariales y, pasada la Guerra Civil, acabaron siendo trasladados al antiguo Archivo de la Guerra Civil por el conocido pasado republicano del empresario. En este acervo documental engrosaron parte de la inmensa serie Político-Social de Madrid del actual Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca (10).

(9) Archivo Histórico del I. E. S. Emilio Campuzano. Caja n.º 26. Libro de Actas de la Junta Directiva de la Escuela de Artes y Oficios (17 diciembre 1936 y 9 agosto 1937 a 31 de diciembre 1938). Sesión celebrada el día 17 de diciembre de 1936. Escrito del profesor don Federico Sáenz solicitando el cargo de director, pp. 1-5.

(10) La conservación es generalmente buena pero, sin embargo, el principal escollo al que se enfrenta el investigador es la falta de catalogación e inventariado. Las cajas están reunidas en función de las actividades empresariales de Echevarrieta y, dentro de éstas, en grandes secciones de gestión de cada una. Pero la realidad es que internamente la documentación está cronológicamente desordenada, algo que ya me avisó el profesor Pablo Díaz, conocedor de las dificultades del fondo. Cfr. DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta, 1870-1963: el capitalista republicano*, Madrid, LID. 1999.

Mis esfuerzos fructificaron al topar con las secciones de correspondencia y de copiadores de cartas, en las que pude encontrar una carta del 7 de mayo de 1924, enviada por Echevarrieta a su director del Astillero en Cádiz Juan Antonio Aldecoa Arias, en la que exponía ufano: «El amigo Federico nos hará una Minerva» (11).

Respuesta 2.^a: la iconografía del mascarón del *Elcano*

Resuelto el tema del autor del mascarón, pasamos a centrarnos en lo que representaba esta figura. Durante años ha circulado la historia que contaba cómo el mascarón había sido retirado del buque en los años de la Guerra Civil, dando pábulo así a la teoría que lo imaginaba como un símbolo republicano. Y decimos leyenda porque en cualquier hemeroteca veremos fotos del *Elcano* con su flamante mascarón en sus viajes durante la década de los 40, en los primeros años del régimen del general Franco (12). Es cierto que después del primer cambio de la pieza para su mantenimiento, en los primeros años de la década de los 50, la cabeza fue seccionada y desapareció durante años (13). Las tallas que lo sustituyeron bajo el botalón del buque fueron realizadas por diversos artistas que mantuvieron parecidos patrones clásicos de la pieza original. Y durante todo este proceso acabó olvidándose qué era lo que significaba aquella figura de mujer emplazada en la proa. Sobre su iconografía se teorizó sobre la base de que cualquiera podía ver la imagen y, en consecuencia, afirmar que representaba una cosa u otra en función de sus conocimientos, intereses o, simplemente, gustos estéticos.

El caso de identificar la representación figurativa del mascarón es, como hemos anticipado, bastante complicado. En síntesis, podemos concluir que existen dos opiniones consolidadas sobre qué o a quién encarnaba la talla. La primera de ellas abogaba por que se trataba de una simbolización de la diosa romana Minerva, tal y como debía llamarse el buque en un primer momento. La segunda está sostenida por los investigadores que afirmaban que era Hispania, es decir, una alegoría de la España romana. Esta opinión tiene, a su vez, dos grupos muy enfrentados: unos que afirman que esta Hispania/España se trataría de la representación simbólica de la República española, y otros

(11) Centro Documental de la Memoria Histórica (en adelante CDMH), PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 103. Horacio Echevarrieta a Juan Antonio Aldecoa; Madrid, 7 de mayo de 1924.

(12) Como ejemplo podemos traer la portada de la edición de Madrid del *ABC* del 10 de abril de 1943 con motivo de una singladura del buque a Argentina.

(13) Para seguir los avatares de la cabeza es imprescindible la aportación de BARCELÓ-FORTUNY, José María: «Historia incompleta de una cabeza», en *REVISTA GENERAL DE MARINA*, vol. 257 (2004), pp. 661-668.

que se trataba sólo de la iconografía de España. De forma breve vamos a recopilar las sucesivas aportaciones de estas teorías de forma cronológica:

- 1984. El contralmirante Carlos Martínez-Valverde escribió un artículo de corte sentimental y de experiencias vividas sobre el buque escuela. Respecto al mascarón lo utilizaba como símbolo de lo que había experimentado a bordo durante los terribles sucesos de octubre de 1934 (14): «Esa bella matrona, de firmes senos, con espesas guedejas sujetas por una corona de castillos, que se inclina lanzada sobre la mar sobre un escudo de Castilla y León» (15). Después se preguntaba: «¿Es España? ¿Es Castilla?». Para él la figura representaba a la fortaleza y la historia de Castilla como símbolo de la propia España.
- 1991. El comandante Hugo O'Donnell y Duque de Estrada se posicionó entre los partidarios de la iconografía republicana en el mascarón al afirmar con rotundidad que: «Representa la matrona republicana ceñida de corona mural» (16).
- 1997. El contralmirante Carlos Martínez-Valverde retomó el tema del mascarón en una aportación a la REVISTA GENERAL DE MARINA insistiendo en que la figura «en oro viejo representa a España» (17).
- 1998. De nuevo Martínez-Valverde reafirmó lo que había escrito el año anterior aseverando que representaba a «España coronada por castillos (mural corona también en la monarquía contra lo que pueda parecer a algunos)» (18). Dejando claro en esta última parte del párrafo que se debía poner en duda la rotundidad de los que apostaban por la opción republicana, basándose en la aparición de coronas murales también en épocas monárquicas.
- 2004. El comandante Hugo O'Donnell volvió a cuestionar la idea del mascarón incidiendo en que para él era un símbolo claramente republicano, en el homenaje a Faustino Menéndez Pidal (19). En este trabajo concluía que: «nos queda a nosotros también un único mascarón coronado muralmente, que no es un león, sino una matrona, tan

(14) MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: «Ensueños y recuerdos ante el mascarón de proa». REVISTA GENERAL DE MARINA. Tomo 206 (1984), pp. 371-374.

(15) *Ibidem*, p. 372.

(16) Cfr. O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «Las joyas de nuestro museo: mascarones, popas y fanales». REVISTA GENERAL DE MARINA, Tomo 220 (1991), pp. 727-731.

(17) MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: *Vieja foto*. REVISTA GENERAL DE MARINA, Tomo 233 (1997), pp. 240-241.

(18) MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: «Mascarón» en la *Miscelánea* de REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo 235 (1998), pp. 87-88.

(19) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «Escudos y piezas heráldicas en los buques de guerra» en *Anales de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía*, n.º 8, 2 (2004), pp. 653-662.

- emblemática para la simbología republicana como aquél (se refiere al mascarón con figura de león propio en los buques de la Corona española del setecientos) para la tradicional» (20).
- 2004. En mayo de este año José María Barceló-Fortuny realizó una aproximación al mascarón del *Elcano* centrándose en el asunto de la decapitación de la figura. Según el texto, la cabeza fue cercenada porque en ella «se entreveían ciertos rasgos republicanos, una mirada republicana, un rictus republicano o a saber qué en definitiva» (21). Finalizaba su escrito explicando los avatares de la cabeza original en su depósito en manos del capitán de fragata, primero, y de navío, después, Marcial Sánchez-Barcáiztegui y la pérdida de su pista a lo largo de los años.
 - 2008. Una donación al Museo Naval de Madrid reintegró la cabeza original del mascarón, cumpliéndose las mejores expectativas que José María Barceló-Fortuny había formulado cuatro años atrás. Como consecuencia, tanto la dependencia central del museo como la del filial de San Fernando iniciaron las tareas de restauración de ambas piezas (la cabeza en la capital y el cuerpo, con una cabeza añadida posteriormente, en tierras gaditanas) (22). Para ello se realizaron tareas de documentación, en las que tuve el honor de participar, y se establecieron como piezas del mes en sus respectivas exposiciones. En el Museo Naval de Madrid, Mamen Llinás Martínez presentó la pieza resumiendo ambas hipótesis pendientes de su verificación (23):

«Una cabeza femenina, tocada con corona mural sobre otra de laurel, como la que actualmente luce el buque, representación seguramente de Minerva, diosa de la sabiduría y las técnicas de la guerra, ya que el nombre que iba a recibir el *Juan Sebastián de Elcano* en primera instancia era el de Minerva. Aunque al igual que otros datos, como la autoría de la talla del mascarón, presenta dudas

(20) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *Escudos y piezas heráldicas...*, p. 662.

(21) BARCELÓ-FORTUNY, José María: *Historia incompleta...*, p. 663.

(22) El cuerpo con una cabeza incorporada en los años 80 del siglo XX figura en el inventario del Museo Naval de San Fernando (MNSF 317) y la cabeza está realizada en madera tallada y policromada (oro) y representa a una figura de mujer (arranca desde debajo de las rodillas) ataviada con ropaje clásico y tocada con una corona mural sobre otra de laurel. Se yergue sobre un escudo de Castilla y León en dos cuarteles, cubierto con la corona real española. Sus dimensiones aproximadas son de 4,50 m por uno. La cabeza original consta en el inventario del Museo Naval de Madrid (MNM 10.427) con dimensiones de 81 cm de largo por 46 de ancho.

(23) LLINÁS MARTÍNEZ, Mamen: *Cabeza del mascarón de proa del J. Sebastián de Elcano. Pieza del mes* (diciembre de 2008). Web de la Armada Española [Consulta: 22 de julio de 2010]. [En línea].

entre los estudiosos del tema debido a la falta de documentación, barajándose la teoría de que se trate de la alegoría de Hispania, representada así ya en monedas de época romana, y retomada su imagen a finales del siglo XIX y con más fuerza a partir de la Segunda República como símbolo.»

- Abril de 2009. La apuesta más fuerte y agresiva sobre Hispania como representación será obra de Francisco Ponce Cordones en una carta al director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, con motivo del comienzo del LXXX viaje de instrucción del buque escuela (24):

«El tajamar del *Elcano* remataba en una figura femenina con corona mural —representación tradicional de España (véanse las monedas del gobierno provisional del general Serrano, 1869/1870, inspiradas en los denarios del emperador Adriano)— y no en una dama tocada con un casco griego o romano, como es habitual en las representaciones de Minerva. De Minerva, nada; pero es triste que por precipitación, por falta de información o por causas análogas, salgan a la luz pública tales noticias que pueden originar la confusión del profano, y que la gente diga que en cuestiones relacionadas con la mar hay muchos que no saben por donde navegan.»

- Mayo de 2009. Ahondando en lo dicho anteriormente, José María Barceló-Fortuny volvía a insistir en el argumento de Hispania: «La falsa, extendida y reiterada creencia de que en realidad se trata de una representación de la diosa Minerva» (25), cuando la realidad es que representaba a Hispania. Y, sobre todo, se quejaba amargamente de que la Armada hubiera contribuido en el equívoco (26):

«No ha habido información de prensa en la que no se dijera que efectivamente se trataba de una representación de dicha diosa, aunque peor es, en mi opinión, que en informaciones provenientes de la propia Armada se insistiera en ese falso o en todo caso erróneo extremo.»

En resumen, la teoría más sostenida en las últimas décadas es que el mascarón representaba a Hispania/España. Excepción, si cabe, entre los parti-

(24) PONCE CORDONES, Francisco: «Cartas al director» en REVISTA GENERAL DE MARINA, vol. 256 (2009), p. 397.

(25) BARCELÓ-FORTUNY, José María: «Cartas al director» en REVISTA GENERAL DE MARINA, vol. 257 (2009), p. 781.

(26) *Ibidem*.

darios de que ésta sólo es una alegoría simbólica de la nación y de los que siguen insistiendo en su carácter iconográfico republicano. Sin embargo, en el transcurso de nuestra investigación hemos contactado con familiares de Echevarrieta y personas afines a esta dinastía y otros investigadores que continuaban afirmando que la figura era realmente Minerva. ¿Qué ocurría? ¿Por qué tanta insistencia en la hipótesis de la diosa romana cuanto más cerca de la familia de Echevarrieta nos encontrábamos? Como ejemplo de estas tesis traemos aquí la información facilitada por el doctor ingeniero naval Juan José Alonso Verastegui quien, en julio de 2010, sostenía que (27):

«El mascarón de proa ya había sido encargado por el astillero al escultor bilbaíno, que lo tallaba entonces en un bajo de las oficinas de Echevarrieta en Bilbao, en la calle Sendeya, por lo que se mantuvo obviamente la figura de la diosa Minerva.»

Pasemos a centrar este debate. Es incuestionable que la Armada contrató con Echevarrieta un buque en el que se debía colocar un mascarón de proa con una figura de la diosa Minerva. De hecho, para cubrir los gastos de creación en el presupuesto (28) se incluía una partida de 15.110 pesetas (29):

«Extensión de la proa. Bajo el botalón, la roda continúa con la curva necesaria para alcanzar en el extremo proa la figura decorativa de la **diosa Minerva** que será tallada en madera de pino también corrientemente decorada. Esta figura será sólidamente asegurada al forro de acero del extremo del casco.»

Fíjense que he resaltado en negrita lo que la Armada compró. Parece, como poco, aventurado, después de su lectura, atreverse a formular otras hipótesis diferentes de que el mascarón era Minerva; pero continuemos con nuestra argumentación. En noviembre de 1925 Echevarrieta consiguió el cambio de nombre del buque escuela, de *Minerva* a *Juan Sebastián de Elcano*. Esta modificación costó que fuera asumida, incluso a los propios empleados del astillero. Como se desprende de esta airada respuesta de Echevarrieta a Aldecoa, director de la empresa en Cádiz, apenas tres días antes de que el Consejo

(27) Correo electrónico privado facilitado por la inestimable ayuda del alférez de fragata (RV) Juan José de Ozamiz Lestón, quien, además, entrevistó personalmente, en mi nombre, a Juan José Alonso Verastegui.

(28) *Memoria descriptiva, especificaciones y relación valorada de las obras que comprenden la construcción del Buque Escuela de Guardias Marinas, adjudicado a D. Horacio Echevarrieta y Maruri por escritura pública de 26 de Junio de 1925*. Anónimo. Ejemplar en la Biblioteca Nacional. Alcaide Encuadernaciones, Madrid. 1925, p. 125.

(29) *Ibídem*, p. 35.

de Ministros confirmara el cambio de nombre: «Ante todo hazme el favor de suprimir el nombre de *Minerva* en todo cuanto a este buque se refiere, pues, como ya sabes, seguramente no se llamará así» (30).

¿Pudo este cambio de denominación afectar a la figura? Esta misma cuestión se la planteó el propio astillero en los primeros meses de 1926. En febrero de dicho año, Aldecoa consultó a la Comisión inspectora de arsenales si con el cambio de nombre del buque se debía modificar en algo la figuración del mascarón. Para evitar problemas, el mismo Aldecoa proponía que se sustituyera la *Minerva* con una «figura alegórica de Sebastián Elcano o un trabajo ornamental con las armas de España» (31). Tras reunirse el 24 de febrero, la Comisión dictaminó que «no debe colocarse mascarón en la proa de dicho buque» (32). La decisión de la comisión fue elevada por el capitán general del Departamento de Cádiz al Negociado de Campaña del Ministerio (33), que a su vez decidió enviar la cuestión a las secciones de Ingenieros y de Intendencia General (34). La primera contestó prontamente, apoyando la supresión del mascarón al aducir razones de mantenimiento «por ser más bien perjudicial a la conservación del casco y no servir más que como figura de ornamentación» (35).

La noticia de la propuesta de supresión significó un fuerte varapalo en el astillero, porque Federico Sáenz Venturini ya había adelantado parte de su proyecto de *Minerva*. El 29 de marzo de 1926, José de Madaleno, director gerente de los Astilleros en Bilbao, escribía a Luis Cervera (36) pidiéndole su opinión sobre las posibilidades de modificar la decisión de la Marina. Este último confirmó en su respuesta a Madaleno los extremos de la resolución: «La Comisión Inspectora ha propuesto la supresión del mascarón previsto para el *Minerva*; así como de la partida que figura en la relación valorada para este concepto» (37). Mientras tanto, la sección de Intendencia General

(30) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 107. Horacio Echevarrieta a Juan Antonio Aldecoa; Madrid, 10 de noviembre de 1925.

(31) AMDAB, Buques, 2582/7, Comisión Inspectora de los Astilleros de Cádiz y Matagorda a capitán general del Departamento de Cádiz; Cádiz, 24 de febrero de 1926.

(32) *Ibídem*.

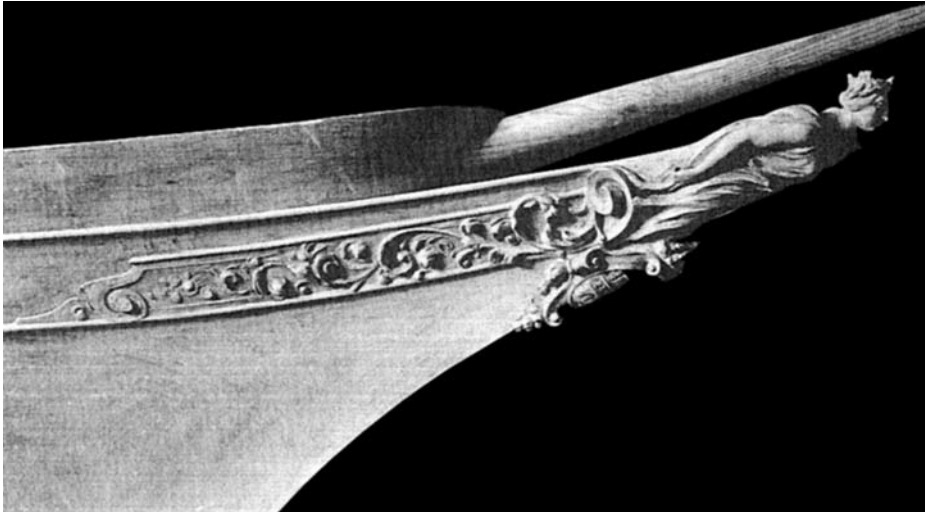
(33) AMDAB, Buques, 2582/7, capitán general del Departamento de Cádiz a Negociado de Campaña; Cádiz, 1 de marzo de 1926.

(34) AMDAB, Buques, 2582/7, jefe de Negociado de Campaña a Sección de Ingenieros; Madrid, 11 de marzo de 1926.

(35) AMDAB, Buques, 2582/7, jefe de Negociado de Ingenieros a Sección de Intendencia General; Madrid, 17 de marzo de 1926.

(36) El capitán de navío Luis Cervera Jácome decidió pasar a la situación de supernumerario para integrarse en la gestión de los astilleros gaditanos de Echevarrieta en Cádiz. Su pertenencia a la Armada le permitía un contacto estrecho con los miembros de la Comisión de Inspección, elemento de gran importancia para el empresario bilbaíno.

(37) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 103. Luis Cervera a José de Madaleno; Madrid, 31 de marzo de 1926.



Fotografía del modelo a escala del mascarón (1926). AMDAD.

abordó la cuestión desde el punto de vista legal del formalismo de la escritura contratada con Echevarrieta y dictaminó que la Comisión de Cádiz debía desglosar el valor del mascarón de los otros adornos contratados con el astillero (38). Esta decisión supuso un tiempo precioso para que la empresa jugara sus cartas para poder colocar la Minerva que Sáenz Venturini labraba en Bilbao. Para ello, recurrieron de nuevo a Luis Cervera para pedir consejo sobre cómo presionar a la cúpula de la Armada. Éste se mostró muy pesimista sobre el asunto y comentó que la idea de la figuración del ilustre Elcano en un posible mascarón alternativo no parecía que tuviera muchas posibilidades: «boceto alegórico que me dicen se ocupan de hacer en esa, aunque creo que, en definitiva, se decidirán por poner los adornos solamente» (39). Sin embargo, dejaba las puertas abiertas a que Echevarrieta enviara un modelo a escala de la Minerva a Madrid para que ayudara a convencer a la Comisión a través de las instancias ministeriales.

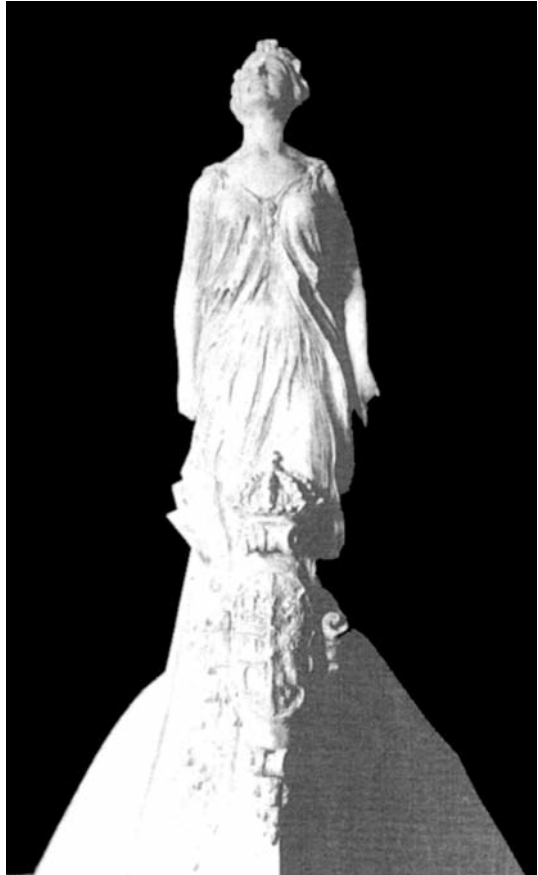
Sáenz Venturini se dedicó con esfuerzo a la tarea del modelo. Recordemos en este punto que debía simultanear este pedido con su profesión en la Escuela de Artes y Oficios de Bilbao. El modelo fue acabado a mediados de abril y

(38) AMDAB, Buques, 2582/7, Sección de Intendencia General al Negociado de Campaña; Madrid, 9 de abril de 1926.

(39) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 103. Luis Cervera a José de Madaleno; Madrid, 31 de marzo de 1926.

se remitió por ferrocarril a Madrid, donde fue recibido el 19 de abril de 1926 (40). Pocas horas después se transportó por mozos de la estación hasta las dependencias de la empresa en la capital. Los agentes de Echevarrieta desplegarían importantes gestiones y contactos con el Ministerio de Marina y con los miembros de la Comisión de Inspección. Para argumentar, en estos encuentros se realizaron fotografías del modelo, encargadas a la casa de la Viuda de M. Moreno (41). Imágenes que servirían para enseñarlas a sus interlocutores, convenciéndoles así de que se permitiera al astillero continuar con la construcción del mascarón.

Paralelamente a las maniobras del astillero, el Negociado de Campaña había recogido la propuesta de la Intendencia General (42) y pidió que la Comisión Inspectoras (43) desglosara los costes de la figura, diferenciados de los otros adornos pactados en la contrata con Echevarrieta. Era el momento para que el empresario moviera los



Frontal del modelo a escala del mascarón (1926).
AMDAB.

(40) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 73. Justificante de pago de 12 pesetas por los portes de una «caja con el modelo de proa del *Sebastián Elcano* remitido de Bilbao».

(41) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 73. Justificante de pago a la casa de fotografía de la viuda de M. Moreno. Madrid, 26 de abril de 1926.

(42) AMDAB, Buques, 2582/7, Sección de Campaña al Capitán General del Departamento de Cádiz; Madrid, 22 de abril de 1926.

(43) AMDAB, Buques, 2582/7, Sección de Campaña a Comisión Inspectoras de los Astilleros de Cádiz y Matagorda; Madrid, 24 de abril de 1926.

hilos para conseguir que la Armada dejara el pedido como estaba en un principio. En sus planes el escollo más importante era el que representaba persuadir al presidente de la Comisión Inspector, el capitán de navío Eduardo Pasquín y Reinoso (44). En torno a la figura de este oficial será donde los empleados del empresario desplegarán sus estrategias. La principal la realizará el propio José de Madaleno en Bilbao, apoyada en una abundante correspondencia con Pasquín. Las fotos realizadas en Madrid servirán de forma óptima para deslumbrar al capitán de navío con la calidad de la talla propuesta por la creatividad de Federico Sáenz Venturini. El 23 de abril de 1926 el propio Madaleno escribía a la sede madrileña de la empresa afirmando que (45):

«He recibido las nuevas fotografías de la figura de proa del buque escuela que me han gustado mucho y me propongo enseñárselas hoy al Sr. Pasquín. Ya ayer hablé del caso y me pareció no se hallaba mal dispuesto a favor de nuestros planes.»

Dos días después, el 25 de abril, Madaleno confirmó que había enviado las fotografías a Pasquín (46). Efectivamente, el capitán de navío había quedado influido por la propuesta artística de la Minerva del tallista bilbaíno. Después de reunirse la Comisión, el propio presidente escribía el 1 de mayo de 1926 a Madrid indicando que (47):

«Examinadas que fueron las fotografías presentadas por la Dirección de los Astilleros de Echevarrieta y visto el adelanto de la obra, así como que al suprimirse proporcionaría una economía de escasa importancia, acordó (...) no se suprima el referido mascarón en el buque escuela.»

El éxito del astillero (48) había sido completo, y para refrendar esta afirmación traemos aquí las palabras del director del astillero en Bilbao:

(44) Este capitán de navío sería recompensado por sus servicios en la dirección de la Comisión del *Elcano* y de la reproducción de la nao *Santa María* con la Cruz de Tercera Clase de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco. Periódico *ABC*; Sevilla, 1 de noviembre de 1929.

(45) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 92, José de Madaleno a Vicente Capell; Bilbao, 23 de abril de 1926.

(46) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 92, José de Madaleno a Vicente Capell; Bilbao, 25 de abril de 1926.

(47) AMDAB, Buques, 2582/7, Comisión Inspector de los Astilleros de Cádiz y Matagorda a capitán general del Departamento de Cádiz; Cádiz, 1 de mayo de 1926.

(48) El capitán general del Departamento ordenó que la resolución de la Comisión y las fotografías fueron enviadas al Ministerio el 10 de mayo de 1926. El 20 del mismo mes la Sección de Campaña apoyó el dictamen y lo pasó para la firma al ministro, quién lo ratificaría

«El asunto del mascarón ha sido en definitiva resuelto de acuerdo con nuestros deseos. Ya comuniqué de ello enseguida a D. Federico para que proceda al trabajo correspondiente» (49).

Sin embargo, los plazos para la ejecución de la pieza se habían acordado enormemente, porque la botadura del buque estaba prevista para los últimos meses de 1926 o, en todo caso, en los primeros del año siguiente. Sáenz Venturini pidió a Madaleno que le reintegraran el modelo a escala que había enviado a Madrid y que se fotografiara con máximo detalle (50). Las fotos estaban bien, pero el autor necesitaba tener cerca su proyecto para poderlo trasladar a la madera. La intención del autor tropezó con la propia burocracia empresarial del astillero y con las dificultades que, por aquel momento, existían en determinados elementos de la construcción del buque (el motor, las velas y los herrajes de las puertas). Después de algunas semanas, José de Madaleno pudo, finalmente, en julio de 1926, pedir a Madrid que le devolvieran el boceto con términos de urgencia «lo antes posible el modelo de proa del buque escuela a fin de que el Sr. Sáenz pueda comenzar sus trabajos» (51). El modelo fue embalado en una caja realizada por el ebanista madrileño Eduardo Faro (52) y transportado a la estación donde fue expedido para Bilbao en ferrocarril con el número de paquete 150.818 (53).

Desconocemos cuándo el artista terminó sus trabajos, aunque hemos podido contrastar que el mascarón fue instalado entre el 2 y el 3 de marzo de 1927, poco antes de la botadura (54). Debemos destacar que los problemas que había provocado el mascarón repercutieron en el especial cuidado que la empresa tuvo de él una vez acabado. En concreto, en gratitud por las molestias causadas a Federico Sáenz Venturini, el astillero le envió seis fotografías (55) del aspec-

dos días después, el día 22 de mayo. AMDAB, Buques, 2582/7, ministro a Sección de Campaña; Madrid, 22 de mayo de 1926.

(49) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 92, José de Madaleno a Vicente Capell; Bilbao, 1 de junio de 1926.

(50) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 73. Justificante de pago por 12 copias del «proyecto de proa y detalle de la misma» por valor de 18 pesetas. Madrid, 3 de julio de 1926.

(51) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 92. Vicente Capell a José de Madaleno; Madrid, 16 de julio de 1926.

(52) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 73. Justificante de pago a Eduardo Faro por «una proa con destino a Bilbao». Madrid, 6 de agosto de 1926.

(53) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 39 Bis. Comprobante de la expedición F. C. G. V., Madrid, 22 de julio de 1926.

(54) Periódico *El defensor de Córdoba*; Córdoba, 3 de marzo de 1927. Periódico *La Vanguardia*; Barcelona, 4 de marzo de 1927.

(55) CDMH, PS-Madrid, Comunidad de Bienes Echevarrieta Larrinaga, Caja 73. Juan de Aldecoa a Echevarrieta; Cádiz, 18 de marzo de 1927.

to magnífico de Minerva en el mascarón en el día de la botadura. Imaginamos que el autor debió enorgullecerse del buen aspecto de su trabajo coronando la proa de este hermoso buque.

Conclusión

Con esta aportación creo haber aclarado las cuestiones existentes sobre el mascarón del *Elcano*. Efectivamente, la figura que coronó el tajamar del buque entre marzo de 1927 y algunos años después de nuestra contienda civil era la diosa Minerva. Fue creada por el escultor Federico Sáenz Venturini, quien decidió coronarla de castillos y laurel, desistiendo de las representaciones más comunes del casco minervino clásico. Sin embargo, no debe sobresaltar al lector esta decisión del artista bilbaíno ya que, si se toma un momento, por Internet puede encontrar fotos de Minervas coronadas muralmente en muchos lugares. Sirva como ejemplo una que se esconde entre los árboles del Parque Histórico Nacional de *Forest Glen Seminary*, en los suburbios de Washington D. C., o la que adorna la entrada al Palacio José Bonifacio en la brasileña ciudad de Santos. En definitiva, que aprovecho la ocasión para recordar a los investigadores que la prudencia es la mejor aguja de marear para trazar rumbos en el conocimiento histórico y que, en consecuencia, hay que ser precavido a la hora de aplicar descalificaciones a otras posibilidades. Por último, seamos conscientes de que para los marinos que sobre las tablas del *Elcano* navegaron, navegan o navegarán estas cuestiones no suponen ningún desvelo porque, probablemente, para ellos la figura es sólo la de la diosa de los mares que los protege y da ánimos en la soledad de la mar (56).



(56) Me he permitido coger una anécdota contada por el contralmirante Carlos Martínez-Valverde en que un cabo de marinería llamaba «diosa de los mares» a la figura del mascarón durante una de sus singladuras. Cfr. MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: *Ensueños y recuerdos...*, p. 372.