

BUQUE-MOTOR SARA: UNA CORTA VIDA MARINERA Y UNA MÁS LARGA ARTÍSTICA

MATEO MARTINI BEROS
ACADÉMICO HONORARIO

En 1912, la “Sociedad Ganadera Gente Grande”, que el año anterior había recibido del Fisco el arrendamiento de la isla Dawson, decidió instalar un astillero con capacidad para construir y reparar naves de hasta 500 toneladas. Bien montado, con un gran gapón para trabajar en la fábrica naval bajo techo y talleres anexos de carpintería, mecánica y otros, utilizaba la materia prima que elaboraba un gran aserradero vecino de la misma compañía, y que se proveía de vigas extraídas del excelente bosque maderable que por entonces tenía la isla. Todas esas instalaciones hacían de puerto Harris una verdadera factoría industrial que entre sus trabajadores y familiares, más aquellos ocupados en las faenas propiamente ganaderas, que era la razón económica principal de la mencionada compañía, totalizaban una población de unos dos centenares de almas. Algo significativo en la inmensidad rural del Territorio de Magallanes de la época, entonces habitado por unas 20.000 almas.

El conjunto descrito fue puesto desde un principio bajo la administración de Alejo Marcou, un inmigrante francés de gran competencia, en tanto que cuanto se refería a la construcción naval pasó a ser dirigido por Jerónimo Donatti, un maestro experto de origen uruguayo radicado desde años antes en Magallanes.



Así entonces, en lo que a fábrica naval propiamente se refiere, consta que hasta 1925 se construyeron allí una veintena de embarcaciones entre buques-motores, goletas, cúteres, lanchas, chatas y chalupas, todo ello, al igual que la producción de otros astilleros regionales de ese tiempo, para satisfacer los requerimientos de la navegación mercante que servía el transporte intra y ultrarregional de carga y pasajeros. De esa variedad, el buque-motor *Sara* fue no sólo la embarcación de mayor porte, sino que en opinión generalizada, el mejor buque construido en ese astillero y en todo Magallanes. Con 265 toneladas de desplazamiento, íntegramente de madera, unos 50 metros de eslora, propulsión a motor

(40 HP) y a vela, para la que contaba con tres mástiles, su construcción había sido encargada por la “Sociedad Ganadera y Comercial Sara Braun”, importante compañía de la época, con negocios múltiples -ganaderos, industriales, mercantiles, navieros- en suelo chileno y en los vecinos argentinos de Santa Cruz y Tierra del Fuego, para cuyas necesidades, en lo que correspondía, armaba una pequeña flota para el movimiento de cabotaje. Botado al mar en 1919, recibió el nombre de *Sara* en homenaje a la empresaria propietaria. Es del caso señalar que, en ese acto, el barco había enarbolado tres banderas, la chilena y la uruguaya, con lo que se hermanaban los países de origen y de acogida del constructor, y la de la compañía armadora.

Su vida marinera fue accidentada y breve. De partida, a menos de un año de haber sido puesto en servicio, el *Sara* sufrió un siniestro en el mismo puerto Harris, cuando el 17 de septiembre de 1920 explotó el motor con resultado de averías de consideración en la sala de máquinas. Reparado, realizó con normalidad faenas de cabotaje hasta que el 17 de febrero de 1922, en circunstancias que salía de puerto Santa Cruz, se produjo un incendio que no pudo ser controlado, con pérdida total de la nave y de la carga, compuesta enteramente por fardos de lana. Afortunadamente no hubo víctimas entre los tripulantes.

Si la compañía armadora pudo lamentar el siniestro, aunque se resarcó posteriormente con el pago del seguro, la aflicción fue particular para Marcou, Donatti y cuantos habían trabajado en la construcción de la nave. Para ellos el *Sara* era único y, como tal, justificado motivo de orgullo.

Este sentimiento se mantenía vivo cuando, a fines de ese mismo año, arribó intempestivamente a puerto Harris el *sloop Kathleen* en demanda de reparación urgente



pictórica.

luego de sufrir algunas averías durante la navegación desde Punta Arenas con destino al fiordo del Almirantazgo. Estaba tripulado por dos hombres, de los que Rockwell Kent, un estadounidense, hacía de patrón-proprietario.

Y a partir de entonces comenzaría la segunda vida del *Sara*, la artística, aspecto del que pasamos a ocuparnos, comenzando por una referencia al personaje que será el protagonista de esta nueva existencia del barco, gracias a su habilidad

Rockwell Kent, había nacido en 1882 en Tarrytown, Nueva York, Estados Unidos de América, y viviría hasta 1971. Personaje singular y controvertido, se desempeñó en su larga vida como dibujante de arquitectura, ilustrador y pintor, impresor y publicista; carpintero de ribera, pescador de langostas, granjero, explorador y viajero, escritor y

activista político con ideas de avanzada social. Con vocación por la pintura, se inició académicamente en la “Horace Mann School” de Nueva York, que prosiguió con los estudios de arquitectura en la “Universidad de Columbia”, los que abandonó a punto de concluir forzado por la inclinación que sentía por el arte pictórico. Tal circunstancia le condujo a tomar clases de la especialidad en la “Shinnecock Hills School”, con el maestro William Merritt Chase y, posteriormente, en la “New York School”, con los pintores Robert Henri y Kenneth Hayes Miller, que concluyó con un aprendizaje, a modo de práctica, con Abbot Thayer en Dublin, New Hampshire. Con talento nato, una adecuada formación académica, a la que sumó su afición por la naturaleza, acabó por ser un intérprete magistral de la misma a través de una obra fecunda y prolongada que abarcó desde la xilografía y el dibujo impreso hasta la pintura al óleo. En su interacción con el ambiente natural desarrolló una rara habilidad para captar las tonalidades de la luz y el colorido de las formas vitales e inertes, que plasmó en dibujos y pinturas con un estilo peculiar limpio y sencillo, en que, prescindiendo de los detalles, conservaba los rasgos esenciales de las figuras dominantes en un panorama escénico que supo representar con gran vigor, sin menoscabo de la realidad, lo que debe ser tenido como un verdadero logro. En síntesis, fue un cabal exponente del realismo pictórico, según los cánones del modernismo en boga hacia los años de 1920.

Pero por sobre su talento artístico innegable, Kent era un aventurero nato, un amante de los viajes con mayor propiedad, más todavía por regiones poco conocidas del mundo. Y una de ellas, para él, como para tantos, era hacia 1922 la Tierra del Fuego.

Así fue que, en demanda de la misma, a fines de ese año arribó a Punta Arenas a bordo del vapor *Curaca* de la “Grace Line”. Una vez aquí, compró un bote ballenero que había pertenecido al *Beacon Grange*, una nave británica siniestrada el año anterior en aguas atlánticas, y que hizo acondicionar en un astillero local para darle aparejo de *sloop*, que al ser lanzado al mar recibió el nombre de *Kathleen*. Para la aventura marítimo-terrestre que planeaba encontró un apropiado compañero en Ole Ytterrock, hasta entonces tercer oficial del *Curaca*, quien era otro aventurero sin remedio, y juntos zarparon en un indeterminado día de fines de 1922 desde Punta Arenas con destino al fiordo del Almirantazgo. Allí, en su remate austral, planeaban dejar la embarcación para acceder a y cruzar Los Andes fueguinos por algún paso franqueable, llegar a la costa del canal Beagle y proseguir el viaje en otra nave velera hasta el afamado cabo de Hornos. Pero ese propósito estuvo, literalmente, a punto de zozobrar cuando el pequeño *Kathleen* fue vapuleado por el oleaje en el principio de la travesía, cuando se enfrentaba a la isla Dawson.

Enterado Kent, sin duda, de la posibilidad de pedir y recibir auxilio en puerto Harris (lo que significa que no viajaba a tontas y a locas), hacia allí se dirigió la embarcación, consiguiendo llegar a salvo a ese establecimiento. Una vez en el puerto, Kent se presentó ante el administrador Alejo Marcou, a quien expuso su necesidad y obtuvo en el acto su total colaboración. Así, el *Kathleen* fue reparado a conciencia por los técnicos y trabajadores del astillero y puesto finalmente en las mejores condiciones de navegación al cabo de algunos días de trabajo, mientras que los dos tripulantes

disfrutaban del hospedaje de la casa administración del establecimiento ¡Y todo sin costo alguno!

Tan a gusto suyo debió quedar el trabajo de reparación y tan agradecido por las atenciones recibidas de parte de Alejo Marcou, que Rockwell Kent se sintió obligado a retribuir uno y otras; y en vista de la nostalgia con que se recordaba al *Sara*, orgullo del astillero de Harris, fue así que decidió pintar al óleo un cuadro que lo representara en todo su esplendor náutico. Para ello tuvo a mano los planos de la nave, fotografías y el consejo de cuantos habían trabajado en su construcción.

Así concluyó una obra pictórica maestra, cuya descripción dejamos al propio Kent: *“Sobre un mar verde oscuro y con fondo de las montañas de Dawson y un cielo oscuro de tormenta, lo puse navegando con todo su velamen impulsado por el viento; en el primer plano como un anacronismo puse al pequeño Kathleen¹, -en cuya proa se retrató a sí mismo como una fina humorada-*



ROCKWELL KENT (1882-1971)

En la pintura, Kent procuró recoger con perfecta nitidez hasta los menores detalles de la obra viva, así como de las personas de sus tripulantes, ayudado para ello por los recuerdos de los constructores, incluyen do hasta aspectos del uniforme del capitán y el contorno de la nariz del cocinero.

Alejo Marcou, que había seguido día a día el progreso de la obra, quedó encantado con ella, y tanto, que cuando recibió el cuadro terminado de manos de Kent, decidió colgarlo en la pared de su dormitorio para poder contemplar a su querido *Sara* desde temprana hora en la mañana.

Reanudada la navegación, Kent y su compañero Ytterock penetraron por el fiordo Almirantazgo en un interesante recorrido de conocimiento que los condujo hasta el corazón de la Tierra del Fuego, el lago Fagnano, para retornar luego al sector occidental de aquel fiordo y desde allí, en un paraje conocido como bahía Blanca (brazo oriental del fiordo Parry), emprendieron el cruce de Los Andes fueguinos y llegaron hasta Yendegaia, en la costa del canal Beagle, al cabo de una travesía esforzada y no exenta de peligros, en verdad una hazaña montañera. El viaje se completó con visitas a Ushuaia y Harberton, en la parte argentina de Tierra del Fuego, y con un interesante periplo navegatorio por las islas del cabo de Hornos hasta el final del continente americano. Frutos del recorrido fueron, en lo literario, un libro que tituló *“Voyaging southward from the Straits of Magellan”* (G.P. Putnam’s Sons/the Knickerbocker Press, 1924), que supo ilustrar con magníficas xilografías en blanco y negro; y, en lo artístico,

¹ *Voyaging southward from the Straits of Magellan* (Wesleyan University Press, Hanover N.H.)

una serie de óleos que recogieron los diferentes paisajes naturales del territorio conocido.

Corridos los años, su adhesión a las ideas políticas de avanzada le generaron tanto dificultades y situaciones molestas en su patria -época del auge del macarthismo-, como despertaron admiración por su obra en la Unión Soviética, con cuya gente simpatizó Kent, al punto de donar al pueblo ruso una gran cantidad de pinturas y grabados -actualmente en poder del Museo de L'Hermitage-, lo que le hizo acreedor al Premio Lenin de la Paz en 1967. Pero ello, al fin, no menoscabaría el reconocimiento y la admiración de la posteridad, por su obra pictórica, de singular realismo, parte de la cual tuvo feliz inspiración en las aguas, tierras y cielos de Magallanes, y que es virtualmente desconocida hasta hoy para sus habitantes y aun para los chilenos en general.

La fama adquirida por Kent por esa circunstancia, pero más por la calidad de su obra pictórica, le significó un gran aprecio en el ambiente del arte y, naturalmente, la revalorización de sus cuadros en las galerías especializadas. La mejor prueba de ello es que en enero de 2007 la casa neoyorquina del ramo, "D. Wigmore Fine Art Inc." publicó un aviso en que se ofrecía a la venta el cuadro "*The Sara at Dawson Island*" (óleo sobre tela de 27 ¼ x 42 1/8 pulgadas). Según se sabe, no demoró en venderse y a un excelente precio que no bajó de US\$100.000, valor que por sí mismo da cuenta de la elevada cotización que tiene en el presente la obra pictórica de Rockwell Kent en su país.

Pero, ¿cómo ese cuadro pasó de las manos de Alejo Marcou hasta llegar a las del propietario de la galería de arte de la Quinta Avenida de Nueva York casi siete décadas después?

Es todo un misterio, de modo que sólo proceden algunas conjeturas para explicarlo.

Sobre esto precisamente se ha ocupado y ocupa Fielding Dupuy, un historiador de arte norteamericano, quien siguiendo las huellas de Kent estuvo en Punta Arenas en el pasado verano y aquí pudimos atenderlo, absolver sus consultas y tratar sobre la materia de común interés.

Alejo Marcou dejó el servicio de la "Sociedad Gente Grande" algunos años después del paso de Kent por puerto Harris, para dedicarse por cuenta propia a poblar un campo virgen en la zona centro-sur de la isla grande de Tierra del Fuego, vecina al lago Fagnano, poniendo en ello todo su esfuerzo de pionero. Al parecer no fue un espléndido emprendimiento y menos un negocio, habida cuenta de que se trataba de terrenos montañosos, de clima rudo, cubiertos por bosques y turbales, con un acceso difícilísimo, lo que explica que Marcou transfiriera la explotación a terceros, años después. De su estadía y trabajos queda memoria actual en un paraje denominado "Casas de Marcou", situado a unos 20 a 30 kilómetros al sur de Vicuña, por el que pasa la carretera transfueguina en actual construcción, que habrá de unir las costas del

estrecho de Magallanes y del canal Beagle. Este pionero no dejó descendencia conocida y quienes pudieron saber algo o mucho de él ya han fallecido hace tiempo.

De modo que para explicar lo que interesa, debe suponerse que en una época indeterminada hacia 1950 o después, cuando la fama artística de Rockwell Kent ya estaba cimentada, alguien que desconocemos, enterado quizá de su periplo exploratorio de 1922-23, llegó hasta Magallanes rastreando el cuadro del *Sara* y pudo encontrarlo en manos de Marcou, si es que vivía aún, o de alguna persona al que éste pudo hacer heredera de la pieza, más por donación que por venta, desconocedor de la fama adquirida por el pintor. Todo pudo ocurrir tan sigilosamente que no quedó rastro de la operación que, finalmente, permitió trasladar el cuadro (o la tela) desde Punta Arenas hasta Nueva York, sin que nadie se enterara al parecer y, si alguno hubo, que tampoco le importara.

Pero que la obra tenía alguna fama local lo prueba el hecho de que, igualmente- en época indeterminada -tal vez hacia fines de los años de 1930 o principios de los 1940 del siglo pasado-, la pintora magallánica Hebe Contardi hizo una copia del cuadro de Kent, seguramente por encargo de los hijos de Jerónimo Donatti, el antiguo constructor del *Sara*. Esta obra la hemos conocido y fotografiado en casa del señor Humberto Donatti Molina, nieto del carpintero naval uruguayo. Aunque se trata de una copia aparentemente fiel, no lo es tanto en verdad, primero por la calidad de la ejecutante que no poseía la maestría de Kent, y luego porque la misma suprimió el fondo paisajístico y la figura del *sloop Kathleen*, y cambió el colorido del original, y ello se ignora por qué. La familia Donatti, en particular don Reinaldo, padre de Humberto, conservaba otros recuerdos de la época de su estadía en puerto Harris, tales como fotografías y el modelo a escala del *Sara*, obra del padre y abuelo, que hacia 1980 fueron donados al “Museo del Recuerdo” del “Instituto de la Patagonia” (Pabellón Marítimo “José Menéndez”) que es donde se exhiben y conservan.

Los marinos dicen que los barcos tienen alma, y debemos creerles, si no a la manera de la de los humanos, que es eterna, siquiera con larga vigencia temporal y –en el caso del buque-motor *Sara*-, literalmente por mano de un artista pintor de gran prestigio como Rockwell Kent. De tal manera, esa embarcación de corta e intrascendente vida marinera, la ha tenido más prolongada, primero, porque se conservó en el recuerdo nostálgico de quienes la construyeron o la vieron surgir palo a palo en el astillero y la admiraron, con la certidumbre de que nunca se había construido en Magallanes un barco mejor; y luego, por el arte de un pintor agradecido que supo captar magistralmente la fuerza descriptiva de los sentimientos de cuantos lo habían conocido y admirado.

Así entonces, con entera propiedad, la del *Sara* fue una corta vida marinera y una larga existencia artística.