

GRAFITOS HISTÓRICOS DE EMBARCACIONES DE LOS SIGLOS XVIII Y XIX LOCALIZADOS EN UNA CASA-CUEVA EN LOS CURAS (LORCA, MURCIA)

* **Carlos Velasco Felipe**

Arqueólogo / historiador. Centro de Investigación
de la Bastida (Totana, Murcia)

PALABRAS CLAVE

Grafitos históricos
Casa-cueva
Embarcaciones
Siglos XVIII-XIX
Los Curas

KEY WORDS

Historical graffiti
Cave-house
Ships
18th and 19th centuries
Los Curas

RESUMEN

En los restos abandonados y medio derruidos de una casa-cueva de la pedanía de Los Curas (Lorca, Murcia) se encuentran diseminadas por diversas de sus paredes representaciones navales de diversas tipologías. Todas ellas son embarcaciones de vela que responden a los tipos que habitualmente navegaban por el Mediterráneo ya en el siglo XVIII y, también, en el XIX. Todos estos grafitos constituyen, una vez más, la muestra clara de la fascinación que despertaban dichas embarcaciones y de la reincidencia y voluntad, por parte de tantas manos anónimas a lo largo de la historia, de plasmar sobre los muros de las viviendas sus formas buscando, a menudo, el más mínimo detalle en su representación.

ABSTRACT

On some walls of an abandoned and half destroyed cave-house located in Los Curas (Lorca, Murcia), are represented some different types of ships. All of them are sailing ships which used to sail across the Mediterranean Sea between 18th and 19th centuries. These graffiti become, once more, the prove of the fascination that these ships generated among lots of the people who anonymously and repeatedly felt the need to draw them on the walls, usually, trying to represent them in detail.

* cvelasfe@gmail.com

SITUACIÓN

Lorca dispone de dos pedanías costeras: El Garrobillo y Ramonete. El municipio de Los Curas, donde se localiza la casa-cueva cuyos grafitos se presentan en este artículo, forma parte de la segunda de ellas, junto con Las Librilleras y Cañada del Gallego. Dicha pedanía se caracteriza, así mismo, por un poblamiento disperso en torno a la rambla de Ramonete, cuya desembocadura, y a lo largo de dos kilómetros, forma las playas de Puntas de Calnegre y Parazuelos. Concretamente la casa-cueva se encuentra situada en un pequeño cerro en las coordenadas UTM X: 638318.63 Y: 4155280.05 Z: 93.18 m.s.n.m. (Lám. 1 y 2). La vivienda está excavada en un cerro de roca arenisca, alternada con conglomerados y lumaquelas de formación pliocena. Esta geología es propia de lo que comúnmente se denomina “playa fósil” (Lám. 4).

METODOLOGÍA

Debido al mal estado de la edificación y por el peligro de derrumbe, no se ha podido realizar calco directo de los grafitos. Por esta razón, la reproducción de los motivos se ha realizado por medio de digitalización vectorial, a través del *software* informático AutoCAD, sobre fotogrametría. Para la fotografía de los grabados se ha esperado a que la luz natural se proyectara de modo rasante generando un juego de sombras apropiado y se ha empleado sistema de registro fotográfico digital de alta resolución. Así mismo, en el dibujo de los paneles se reflejan únicamente aquellas lagunas y grietas que afectan directamente al grafito, obviando todas aquellas restantes alteraciones del revestimiento de los muros fruto del deterioro.

El estudio de cada motivo se ha realizado de modo individual y por ello a cada uno se le asigna un número que lo identifica en cada ilustración. Por otro lado se ha prestado especial atención a las condiciones del soporte, a la técnica empleada en la ejecución de la figura, a sus medidas y su localización dentro del conjunto de imágenes.

PROBLEMÁTICA INTERPRETATIVA

A pesar de que la mayoría de las representaciones se conservan hoy en bastante buen estado como para ver los distintos trazos que conforman cada una de las figuras, en ocasiones la excesiva esquematización de alguna embarcación no permite dilucidar su tipología. En algunos casos vemos, también, que numerosas representaciones de embarcaciones parecen estar voluntariamente agrupadas por el autor. Ello permite pensar en la posibilidad de cierta voluntad narrativa del conjunto. Quizás un acontecimiento relatado gráficamente por el testigo de algún suceso, militar o no, que tuviera lugar frente a las costas cercanas a la vivienda.



Lámina 1. Ubicación de la casa-cueva sobre plano.

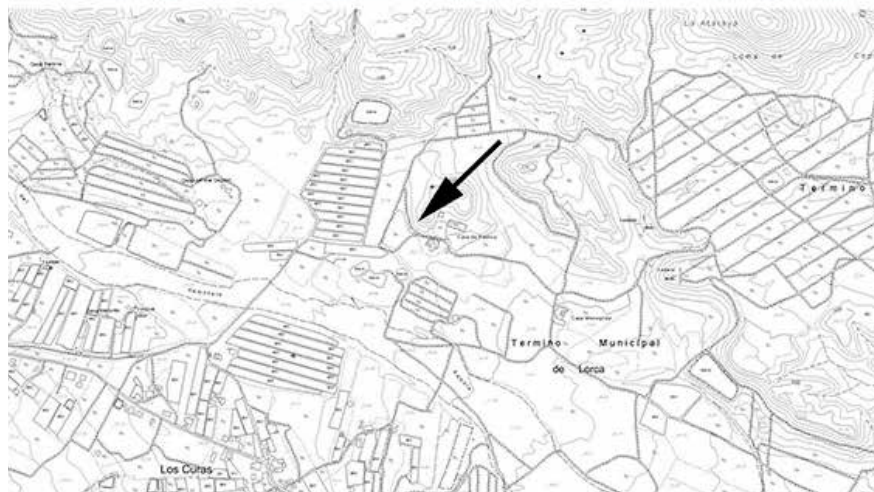


Lámina 2. Arriba: Ortofotografía 2007. Abajo: Aproximación al lugar sobre planimetría topográfica Cartomur.

CONTEXTO HISTÓRICO DE LOS GRAFITOS

La piratería berberisca y los corsarios norteafricanos acosaron y atacaron incesantemente las costas murcianas entre los siglos XVI y XVIII. A raíz de ello, a lo largo del litoral en todo el reino de Murcia, se construyeron numerosas torres para controlar la amenaza. A pesar de todo, los ataques se sucedieron hasta el siglo XIX, momento en que se decide acabar de una vez por todas con la piratería dando lugar a una auténtica guerra naval. Así pues, en 1816, tras diversos ataques de Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos, quedó arrasada gran parte de la flota corsaria en la base de Argel y acabó siendo derrotada definitivamente por los franceses en 1830 dejando la puerta abierta al nacimiento de la nueva colonia gala: Argelia.

Posteriormente, y como culminación del proceso para la erradicación de la problemática corsaria, en el Congreso de París del 16 de abril de 1856, el corso mediterráneo fue abolido en la mayoría de los estados tanto europeos como africanos. A pesar de que la declaración resultante del congreso no fue firmada por muchos de los países participantes fue generalmente considerada como ley internacional válida.

ESTUDIO DE CAMPO. LOS GRAFITOS

La vivienda, en la actualidad, se encuentra parcialmente seccionada, habiendo perdido la fachada o acceso, en la cara oeste, a consecuencia del derrumbe de parte del cortado donde se excavó (Lám. 3 y 4). La ejecución de los trazos ha sido, en todos los casos, realizada mediante incisiones con un objeto punzante o cortante sobre las paredes revocadas, una vez el estuco se encontraría ya seco y consolidado. La disposición de los diferentes conjuntos de grafitos, así como su calidad gráfica e incluso sus tipologías, denotan que fueron realizados en diferentes momentos y, seguramente, por diferentes autores. A pesar de ello, y como hemos dicho anteriormente, parece haber, en algún caso, cierta voluntad narrativa por parte de su autor, tal y como parece intuirse en dos conjuntos de imágenes que se localizaron en la vivienda uno frente a otro (Lám. 13 y 14).

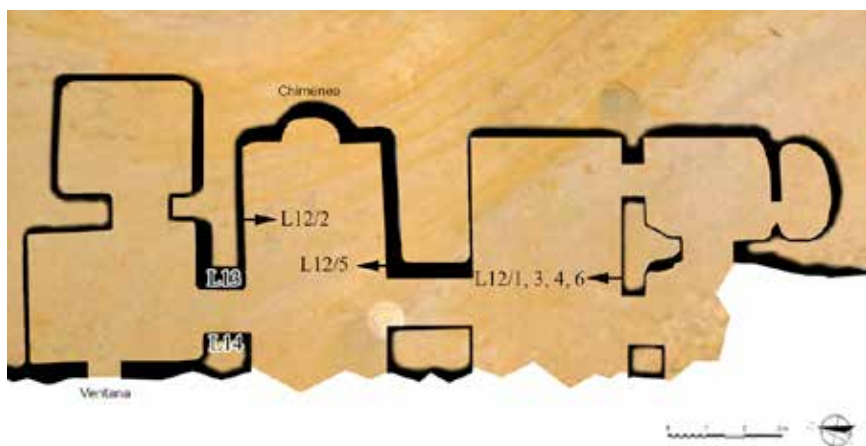


Lámina 3. Representación en planta de las distintas estancias de la casa-cueva y la ubicación de los grafitos.



Lámina 4. Vista del emplazamiento desde el oeste (izquierda), detalle desde el exterior (derecha) de la casa-cueva estudiada.

Lámina 5. Detalles interiores de la casa-cueva donde puede apreciarse el importante estado ruina de la vivienda y el claro deterioro de los enlucidos.

La temática del conjunto de *graffiti* es prácticamente uniforme, el mundo de las embarcaciones, que aunque mayoritariamente son de vela, se conservan dos casos en los que se representan naves ya del siglo XIX de vela y vapor. Atendiendo pues a la diversidad de tipologías representadas, se ha considerado oportuna la descripción y adscripción de los grafitos en base a estas (Lám. 12, 13 y 14).

1. MOTIVOS DE TEMÁTICA NO NAVAL

1.1. Molino harinero o carruaje

Cronología: Siglos XVIII y XIX.

Dimensiones: 23,6 cm de anchura por 16 cm de altura.

Conservación: Buena.

Descripción: Se barajan en esta representación dos hipótesis interpretativas. Por un lado cabe la posibilidad de que se trate de la representación en planta de un molino harinero con doble maquinaria en paralelo (Lám. 12, núm. 2). Es decir, dos mecanismos, que como solía suceder uno sería utilizado para moler el trigo para el consumo humano, y el otro para conseguir el pienso destinado al ganado. Así pues, en el *graffiti* tendríamos representadas dos muelas circulares pétreas sobre una plataforma. Los trazos radiales de ambas muelas bien podrían ser los surcos que, en su cara superior, presentaban las muelas “soleras” (las que quedaban en la parte inferior y estaban fijadas al suelo), a través de los cuales se derivaba la harina hacia las arcas de recogida. Dichas arcas podrían ser las representadas, mediante trazos paralelos, a sendos

extremos opuestos de las muelas. Estos trazos apuntarían a que estarían hechas en base a tablones de madera. Por otra parte, las dos líneas que discurren paralelas y que atraviesan por la zona central la plataforma donde se encuentran los molinos podrían ser la representación esquemática de chorros de agua a presión que, en una planta inferior o sótano, saldrían por los dos orificios del llamado saetín, un embudo pétreo que comunicaba con el pozo de agua, accionando y haciendo girar con su fuerza a los rodetes (ruedas hidráulicas). Dichos rodetes estaban dispuestos, al igual que las muelas del piso superior, horizontalmente, y mediante la acción y fuerza del agua a presión girarían y, haciendo uso de un poste vertical que ascendía a la planta de arriba, hacían también girar la muela corredera que produciría, a su vez, la harina y/o el pienso. La segunda alternativa trata de la representación de los elementos constitutivos de una carreta de tracción animal, pero curiosamente dispuestos en dos dimensiones, como si se tratara de un diseño para su construcción o un intento de “descomponer” dicho transporte representando sus distintas partes individualmente.

2. LAS EMBARCACIONES DE VELA

2.1. Falucho - Laúd

Cronología: Finales del siglo XVIII y principios del siglo XX.

Dimensiones: 18,2 cm por 17,6 cm (Lám. 12, núm. 6) y 65,2 cm por 50,2 cm (Lám. 13, núm. 1).

Conservación: Buena.

Descripción: Se trata de una embarcación de vela y de cabotaje que frecuentaba las costas mediterráneas desde finales del siglo XVIII, durante el siglo XIX y principios del XX. Tenían alrededor de 50 o 60 toneladas de desplazamiento. La calidad y el detalle de, al menos, uno de los grafitos que representaría este tipo de barco, denota un elevado conocimiento de la estructura de la embarcación por parte del autor, como podemos ver al comparar dos de las imágenes presentadas en este artículo. Por un lado tenemos un dibujo a tinta donde el velero aparece representado al más mínimo detalle (Lám. 6), seguido del grafito en cuestión que lo representa (Lám. 12, núm. 6), y donde prácticamente se manifiestan la totalidad de los elementos constitutivos. Delante, a proa, lleva el palo trinquete sosteniendo la vela foque junto con el palo botalón. En medio podemos ver el palo mayor con dos velas: la mayor y la *pichola*. Detrás tenemos, finalmente, el palo mesana con la vela del mismo nombre (Lám. 6 y 7). Por otra parte, parece haber en el conjunto de embarcaciones que se aglutinan en la Lám. 13 otra manifestación de este tipo de embarcación (Lám. 13, núm. 1). En este caso, bastante menos detallada que la anterior, la nave llevaría una vela latina desplegada a proa y las demás recogidas dejando a la vista el palo mayor y el palo mesana.

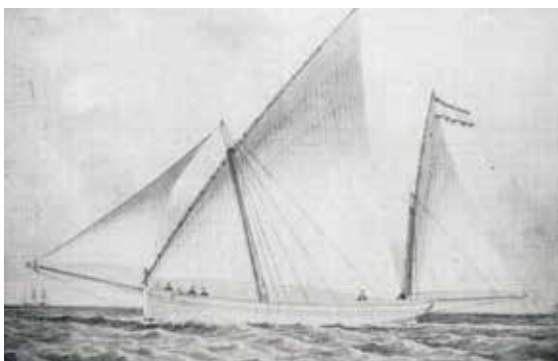


Lámina 6. Dibujo a tinta del laúd “Unión” propiedad de Buenaventura Vicens. Fuente J. Nicolau Bauza, 1974.



Lámina 7. Fotografía del grafito que representa el laúd - falucho digitalizado en la lámina 12, núm. 6.

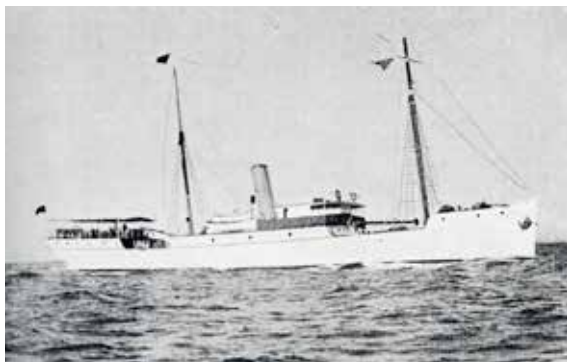


Lámina 8. Vapor "María Mercedes", construido en 1878, navegando en la flota de Liaño. Del libro de Rafael González Echegaray *La Marina cántabra. Desde el vapor.*



Lámina 9. "Antonio Barceló, con su jabeque correo, rechaza a dos galeotas corsarias argelinas (1738)". Pintado por Ángel Cortellini Sánchez, Museo Naval de Madrid.



Lámina 10. Retrato de Antonio Barceló (1783).

2.2. Jabeque

Cronología: Siglos XVII, XVIII y principios del siglo XX.

Dimensiones: 16,8 cm por 13,6 cm (Lám. 12, núm. 3); 28,1 cm por 25 cm (Lám. 13, núm. 5); 95,8 cm por 52,6 cm (Lám. 13, núm. 11).

Conservación: Buena.

Descripción: Por un lado estaban los denominados jabeques argelinos, empleados por los corsarios berberiscos en sus incursiones contra los cristianos en el Mediterráneo. Incursiones que fueron muy recurrentes en las costas españolas durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Con tres mástiles y velas triangulares, es un buque de casco alargado, rápido y óptimo para realizar difíciles maniobras en la mar. Quedándose atrás respecto a sus cualidades náuticas, la galera española que infructuosamente combatía a los jabeques de los corsarios norteafricanos tuvo que ser sustituida. De ahí surge, en el siglo XVIII, el jabeque español, que se construyó inspirándose en el anterior, casi siempre en los astilleros de Cartagena, y, por tanto, de similares características. Antonio Barceló y Pont de la Terra (1717 - 1797), almirante de la Real Armada Española, tenía una flota de jabeques bajo su mando (Lám. 10). Entre las representaciones documentadas en la casa-cueva, evidentemente no podía faltar este buque de tres palos y velas latinas de producción, mayoritariamente, cartagenera (Lám. 12, núm. 3 y Lám. 13, núm. 5 y 11). En todos los casos las naves aparecen con las velas latinas desplegadas.

2.3. Polacra - Jabeque

Cronología: A partir de mediados del siglo XVIII.

Dimensiones: 15,8 cm por 11,2 cm (Lám. 13, núm. 4).

Conservación: Buena.

Descripción: A mediados del siglo XVIII, españoles y franceses realizaron remodelaciones en el jabeque clásico dando lugar a la llamada polacra-jabeque. Esta embarcación, en lugar de las velas triangulares portaba velas cuadradas en los palos mayor y trinquete y estaba dotado de una batería de artillería que oscilaba entre 16 y 24 cañones. La eficacia de los jabeques y polacras-jabeques de la Real Armada fue tan grande que, a principios del siglo XIX, prácticamente se habían erradicado las incursiones corsarias. Entre nuestros grafitos vemos un posible ejemplo de este tipo de embarcación, representada en tamaño reducido (Lám. 13, núm. 4).

2.4. Galeota

Cronología: Siglo XVIII.

Dimensiones: 64,2 cm por 49,5 cm (Lám. 13, núm. 3); 22,3 cm por 21,2 cm (Lám. 13, núm. 10); 20 cm por 17,8 cm (Lám. 14, núm. 2).

Conservación: Buena.

Descripción: La galeota es una embarcación veloz, fue frecuentemente empleada para la vigilancia de costas, y es de apariencia similar a la galera aunque de tamaño menor. Tiene 2 mástiles, entre 8 y 14 cañones pequeños, y entre 16 y 20 remos por banda y un solo hombre por remo (D.E.H.A., 1892). Fue esta nave muy apreciada por corsarios a partir del siglo XVI. Entre los grafitos parece que hay representadas tres de estas embarcaciones (Lám. 13, núm. 3 y 10; Lám. 14, núm. 2), pero en todos los casos aparecen los dos mástiles con las velas recogidas quedando a la vista la jarcía¹. Así, en la imagen donde se representa el enfrentamiento entre el jabeque español de D. Antonio Barceló (Lám. 10) y las dos galeotas (Lám. 9), vemos que la galeota representada a la derecha tiene, al igual que en los grafitos, el mástil de proa con la vela recogida viéndose, así mismo, la jarcía.

2.5. Buque - Vapor

Cronología: Siglo XIX y principios del siglo XX.

Dimensiones: 22,9 cm por 12,9 cm (Lám. 12, núm. 5); 63,1 cm por 37,7 cm (Lám. 14, núm. 1).

Conservación: Buena.

Descripción: Se trata de un buque, actualmente en desuso, que se propulsa gracias a máquinas de vapor. Su aparición marcó un antes y un después en la navegación marítima mundial, ya que dejaban de ser indispensables vientos y corrientes (Lám. 8). Entre los grafitos localizados aparecen representados, nuevamente con alto detallismo, dos ejemplares de este tipo de embarcaciones, que se convertirían en los primeros denominados buques-transatlánticos. Lamentablemente, una de las representaciones aparece seccionada aproximadamente a la mitad de su representación (Lám. 12, núm. 5), pero el segundo localizado está completo y presenta todos los detalles propios del navío (Lám. 14, núm. 1).

2.6. Embarcaciones de tipo indeterminado

Cronología: Siglo XVII - principios del siglo XX.

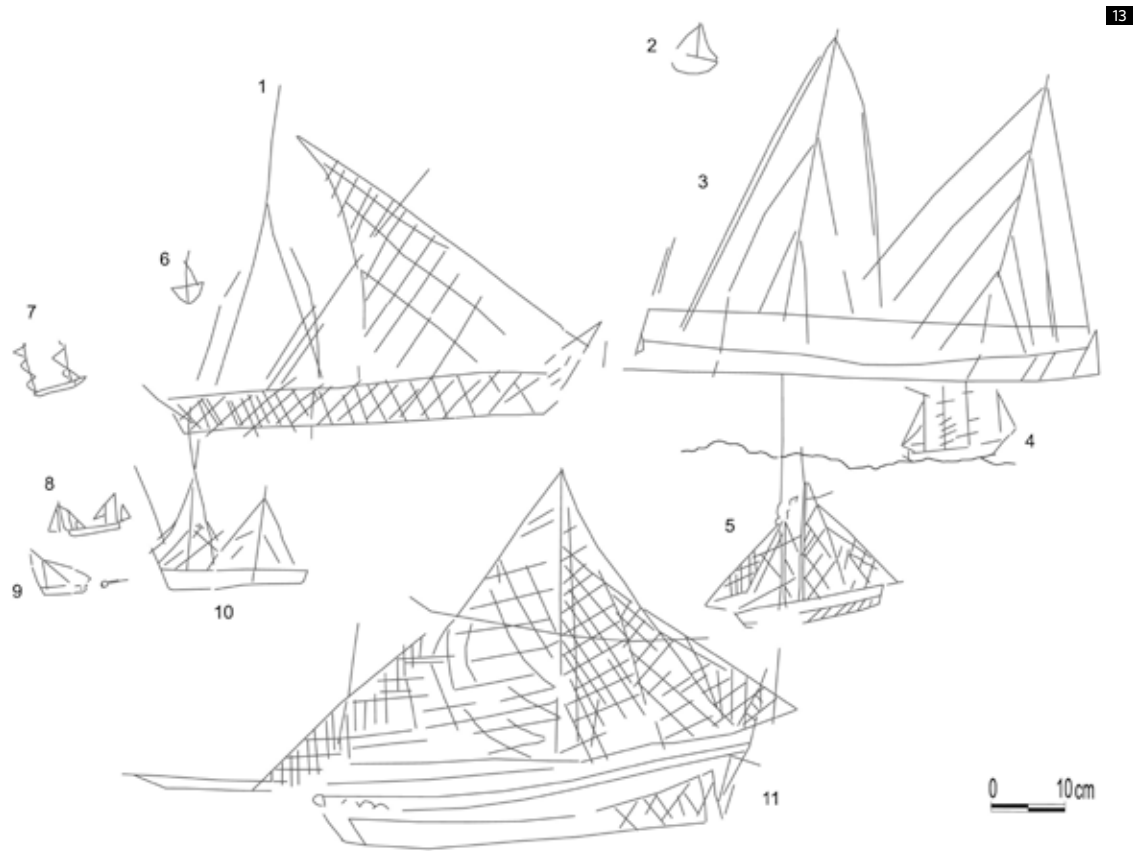
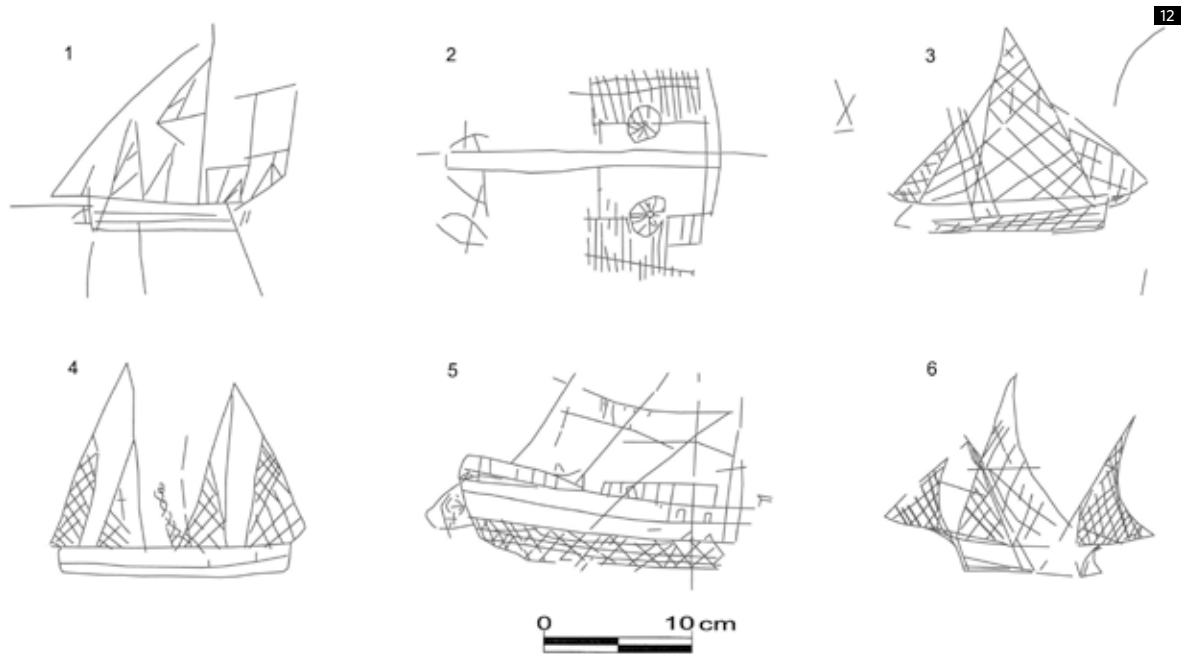
Conservación: Buena.

Descripción: El resto de representaciones localizadas en la casa-cueva representan embarcaciones cuyas tipologías no podemos precisar por resultar, quizás, demasiado esquemáticas y poco detalladas. Entre las mismas tenemos un par de casos de naves que combinan remos y vela. Así pues, por un lado, podemos ver una barca de remos, con tres de ellos representados, dos de los cuales aparecen cruzados en el lado de popa, y con una vela latina desplegada a proa (Lám. 14, núm. 4), y por otro, una nave más compleja con tres remos, varias velas latinas y lo que parece ser el castillo de popa (Lám. 11; Lám. 12, núm. 1). El resto de embarcaciones cuentan con una o varias velas, representadas tanto desplegadas como recogidas y, por su simplismo gráfico, no nos permiten conocer de qué tipo de nave se trata (Lám. 13, núm. 2, 6, 7, 8 y 9; Lám. 14, núm. 3).



Lámina 11. Grafito que representa una embarcación de tipo indeterminado.

¹ Nombre que se da en general a los aparejos, los cabos o cuerdas, empleados en la cabuyería de una embarcación a vela. Se usa más en plural.



Láminas 12 y 13. Digitalización (ACAD) de los grafitos históricos localizados en la casa-cueva tras su registro fotogramétrico.

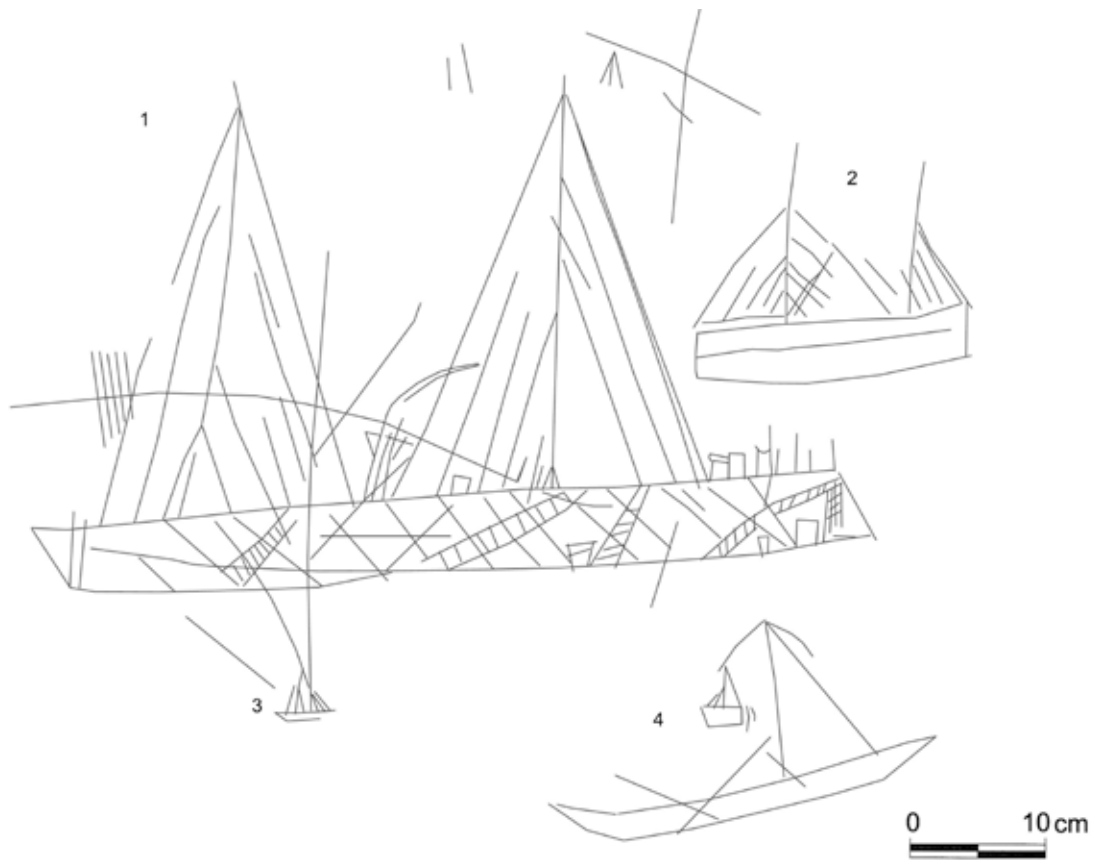


Lámina 14. Digitalización (ACAD) de los grafitos históricos localizados en la casa-cueva tras su registro fotogramétrico.

CONCLUSIONES

El presente trabajo es un reflejo sencillo pero directo de la evolución de las embarcaciones entre mediados del siglo XVII e inicios del siglo XX: el paso de la vela, al vapor, que supuso la “no dependencia”, en el mar, de las corrientes y los vientos y, por supuesto, de la climatología. La casa-cueva donde se localizan estas manifestaciones está en muy mal estado y gran parte de las habitaciones han perdido sus enlucidos por la erosión y, con ellos posiblemente se perdieran para siempre muchas otras representaciones. Así mismo, la propia zona de acceso ha colapsado, y del aspecto original de la fachada de la edificación no queda nada. El derrumbe total de la construcción y la pérdida material de los grafitos resulta, en cualquier caso, inevitable. Con todo, debe insistirse en que es nuestra obligación como historiadores y arqueólogos proteger o, como mínimo, documentar estas manifestaciones espontáneas realizadas por manos anónimas como parte de nuestro patrimonio, puesto que son, al fin y al cabo, una plasmación de sentimientos, inquietudes, admiraciones y vivencias que, desde el pasado, nos han legado las personas que vivieron entre aquellas paredes. Un mensaje que nos corresponde a nosotros descifrar y salvaguardar.

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV., 1892: *Diccionario Enciclopédico Hispano Americano de Literatura, Ciencias y Arte* (D.E.H.A.). Editores Montaner y Simón. Barcelona.
- ALGARRA PARDO, M. y BERROCAL RUIZ, P., 2009: "Finca de la Barbera", *Graffiti. Arte espontáneo en Alicante*, MARQ, pp. 253-265.
- ARANA CASTILLO, R., et alii, 1999: *El patrimonio geológico de la Región de Murcia*, Fundación Séneca.
- BARRERA MATURANA, J.I., 2008: "Grafitos históricos en la casa morisca de la calle San Martín, 16 (Granada)". *Arqueología y territorio medieval*, 15, pp. 91-126.
- BARRERA MATURANA, J.I., 2008: "Nuevos graffiti en Madinat al-Zahra". *Cuadernos de Madinat al-Zahra*, 6, Junta de Andalucía, pp. 53-92.
- CARDONA ESCANDELL, B., 2012: "El contrato de corso en la Ibiza del siglo XVII" En *Revista General de Marina*, Tomo 263, pp. 7-16.
- CELDRÁN BELTRÁN, E. y VELASCO FELIPE, C., 2010: "Sobre unos grafitos históricos localizados en un pequeño cortijo de Lorca" En *Alberca. Revista de la Asociación de Amigos del Museo de Lorca*, 7, pp. 153-196.
- FERRER MARSET, P. y MARTÍ SOLER, A., 2009: "Ajuntament de Cocentaina", en *Graffiti, arte espontáneo en Alicante*, pp. 136-145.
- FERRER MARSET, P. y MARTÍ SOLER, A., 2009: "Iglesia de Santa María", en *Graffiti, arte espontáneo en Alicante*, pp. 126-135.
- FERRER MARSET, P. y MARTÍ SOLER, A., 2009: "Iglesia del Salvador", en *Graffiti, arte espontáneo en Alicante*, pp. 102-125.
- GARCÍA ANTÓN, J., 1988: Fortificaciones en la costa de Águilas (siglo XVI al XIX): la Torre y Castillo de San Juan y la Torre de Cope, Caja Murcia, Obra Cultural, Murcia.
- GILLOTTE, S. y GONZÁLEZ CORDERO, A., 2002: "Graffiti murales de época histórica en el castillo de Monsalud (Nogales, Badajoz)", *Arqueología y territorio medieval*, 9, Jaén, pp. 249-288.
- GUIRAO LÓPEZ CARRASCO, L., 2009: *Ermidas y hermandades del Campo de Lorca*, Hermandad de Nuestra Señora del Rosario de Santa Cruz, Murcia, pp. 86.
- FERNÁNDEZ DEL CERRO, J., 2007: "Abandono, reocupación y reforma de una casa hispanomusulmana entre los siglos XI y XIV. Los graffiti de Calle Lócum, 15 (Toledo)". En: J. PASSINI y R. IZQUIERDO (Eds.). *La ciudad medieval de Toledo: Historia, Arqueología y Rehabilitación de la Casa. El Edificio Madre de Dios*. U. de Castilla La Mancha., pp. 113-138.
- HERNÁNDEZ ALCARAZ, L., 2009: "Castillo de la Atalaya", *Graffiti, arte espontáneo en Alicante*, pp. 297-315.
- LEMEUNIER, G., 1980: "Lorca del XVI al XVIII. Introducción a la historia de una ciudad del sureste". *Ciclo de temas lorquinos*, Caja de Ahorros de Alicante y Murcia, Murcia.
- LOMBA MAURANDI, J. et alii, 1998: "Prospección Arqueológica Guadalentín III". *Memorias de Arqueología*. 1998, pp. 481-503.
- LUJÁN ORTEGA, M. y GARCÍA MARTÍNEZ, 2009: "La casa rural en Lorca: Patrimonio etnográfico del municipio de Lorca". En: *Alberca. Revista de la Asociación de Amigos del Museo de Lorca*, 7, pp. 153-196.
- MORENO MARTÍNEZ, P.L., 1989: *Alfabetización y cultura impresa en Lorca, 1760-1860*, Murcia.
- MULA GÓMEZ, A.J., 1999: "Modernidad y progreso". En: J.F. JIMÉNEZ ALCÁZAR: *Lorca histórica: historia, arte y literatura*. Ayuntamiento de Lorca.
- NICOLAU BAUZÁ, J., 1974: *El laúd "Unión"*. *Pequeña historia de un velero*. Colección: *Temas Mallorquins*. Edicions Cort. Palma de Mallorca.
- PÉREZ PICAZO, M.T. y LEMEUNIER, G., 1984: *El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIV)*, Biblioteca básica murciana, extra 1.
- ROSSER LIMINIÑANA, P., 1994: *Los graffiti de los siglos XVII - XVIII descubiertos en la Casa Capiscol (La Condomina, Alicante)*, LQNT, 2, Alicante, pp. 225-233.
- ROSSER LIMINIÑANA, P., 2009: "Basilica de Santa María", en *Graffiti, arte espontáneo en Alicante*, pp. 29-38.
- Novísima recopilación de las Leyes de España*. Tomo III. Libros VI-VII. Rey Carlos IV (1788-1808). España.