

UN VELERO DE TIERRA ADENTRO. GRAFITO DE UNA EMBARCACIÓN DE TRES PALOS EN EL MURO DE UNA CASA DE VIQUEJOS (MORATA, LORCA)

* Gregorio Rabal Saura

Profesor de Enseñanza Secundaria

PALABRAS CLAVE

Grafito histórico
Viquejos
Barranco de Ugéjar
Embarcación
Navío

KEY WORDS

Historical graphite
Viquejos
Ugejar
Boat
Ship

RESUMEN

Viquejos es un caserío despoblado distante unos tres kilómetros de Morata, diputación lorquina situada al pie de la sierra de la Almenara. En las ruinosas paredes de sus casas podemos contemplar la huella anónima que dejaron sus moradores, materializada en grafiti de temática diversa, entre los que destaca por su singularidad y sus dimensiones, la representación de un gran navío a vela, hecho por manos hábiles que supieron plasmar sobre el muro la admiración mostrada hacia estos gigantes del mar. En este artículo se analiza dicho grafito, desde la técnica empleada en su ejecución, hasta la posible adscripción tipológica de la embarcación objeto de estudio, sin olvidar el protagonismo de las representaciones de barcos en el contexto general del grafito histórico.

ABSTRACT

Viquejos is a deserted hamlet located three kilometres away from Morata; it belongs to Lorca council and it is placed at the foot of Almenara's mountain. In the dilapidated walls of its houses we can contemplate the anonymous remnants left by its inhabitants, materialised in graffiti on diverse subjects. Amongst them, because of its singularity and dimensions, we can highlight the representation of a big sailing ship scratched by skilled hands which knew how to capture on the wall the admiration shown towards these giants of the sea. In this article the previously mentioned graffiti is analysed, from the technique used in its execution to the possible typological classification of the ship object of this study. In addition, the importance of ship representations in the general context of historical graffiti must not be forgotten.

* grabalsaura@yahoo.es

1. SITUACIÓN

El caserío de Viquejos cuenta con alrededor de una docena de casas, algunas aisladas, otras formando pequeños grupos, distribuidas sobre la superficie irregular de roca caliza que corona una colina ceñida en parte por el barranco de Ugéjar. Todo el conjunto se encuentra protegido en su flanco suroeste por la imponente masa calcárea del collado de los González.

Las laderas del promontorio donde se encuentra el caserío, presentan una articulación en bancales distribuidos en terrazas que otrora sirvieron de soporte a una intensa y añorada¹ actividad agraria sustentada en los recursos hídricos existentes en la zona, alumbrados, conducidos y almacenados utilizando un amplio y complejo sistema hidráulico compuesto por galerías, caños y balsas, distribuidos en el entorno del caserío y a lo largo del cauce del citado barranco hasta llegar a la aldea de Ugéjar. Además, parte de esos recursos sirvieron también para mover las piedras del impresionante molino hidráulico de cubo del Risco del Perro.

Por lo que se refiere a la localización del paraje, Viquejos se encuentra en la cuadrícula UTM XG35 en las coordenadas X632477 Y4158863.4.



Lámina 1. Vista de la aldea de Viquejos.



Figura 1. Situación de la aldea de Viquejos. (Fuente: Cartmur).

¹ Vecinos de Morata aún recuerdan con nostalgia la feracidad de las huertas de Viquejos, entre cuyos productos destacaban los tomates apodados viquejeños. Restos de aquel emporio de verdor en medio de las secas laderas de los montes circundantes, son los algarrobos y almeces centenarios que, pese a la pertinaz sequía, sobreviven milagrosamente distribuidos por las lindes de separación entre los bancales, aferrándose de manera casi imposible a la roca viva que aflora en no pocos sectores de este bello rincón de la sierra de la Almenara.

2. METODOLOGÍA

Pese al mal estado de conservación del enlucido en el que se encuentra el grafito, hemos realizado el calco directo del mismo sin que, afortunadamente, se haya visto afectada la precaria estabilidad de uno de los trozos en los que está fragmentada la placa de yeso que contiene alrededor de un tercio de los trazos que componen el grafito. Por otro lado, se realizaron varias series fotográficas en momentos de diferentes días, aprovechando la distinta incidencia de la luz solar sobre los muros de la casa donde se encuentra el grabado.

3. UBICACIÓN Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Nos encontramos ante una imagen grabada con un objeto punzante o cortante sobre el enlucido de yeso que cubría la pared de una de las viviendas de la aldea, cuya posición aparece señalada en la lámina 2. Al igual que las restantes, se trata de una edificación construida con aparejo irregular de mampostería, recubierto de un enlucido de yeso.

Lámina 2. Situación de la casa donde se encuentra el grafito en el contexto del caserío de Viquejos a partir de Ortofotografía 2009. (Fuente: Cartomur).



Figura 2. Topografía del entorno de Viquejos (MTR 1995-2006. Fuente: Cartomur).



En la actualidad, el paramento donde se encuentra el grabado está dividido por dos grandes grietas verticales, una de las cuales deja prácticamente aislado un sector

de forma triangular, casi totalmente desprendido del muro, lo que dificultó en su momento el proceso de documentación del grafiti mediante calco. Es de suponer que, si no se acomete algún tipo de medida de consolidación, no ha de pasar mucho tiempo antes de que se desplome dado el estado en que se encuentra, con lo que se perderá para siempre una parte importante del grabado.

El grafito está situado en el espacio que sirvió de cocina de la vivienda, a 1,30 metros del suelo actual, en un muro de 1,40 metros de largo en el que se abre un vano que comunicaba esta pieza con otras estancias de la casa. Como sucede en no pocos de los paramentos murales de casas que por su antigüedad han tenido una secuencia de ocupación muy larga, la pared donde se realizó el grabado sufrió un proceso de repicado con una herramienta punzante para facilitar el agarre de una nueva capa de yeso aplicada en una reforma de la vivienda realizada con posterioridad a la ejecución del grafito. Esta circunstancia afectó a la continuidad de las líneas que configuran la embarcación. Al tratarse de un repicado muy denso, hemos omitido en el dibujo adjunto (Fig. 3) el contorno de los huecos dejados en el muro debidos a esa remodelación, de forma que se pueda apreciar con mayor nitidez y sin distorsiones de otro tipo la imagen de conjunto del grafito.



Figura 3. Reproducción de la embarcación mediante calco.

Lámina 3. Fotografía del grafito.



Por lo que al trazo se refiere, se trata de un grabado de trazo medio-fino, que representa un barco realizado con gran firmeza en su trazado, rasgo que se percibe tanto en las líneas rectas de los mástiles, del casco y en las cuerdas del aparejo del barco, como en las curvas que representan el contorno de las velas y otros elementos de la embarcación. Tanto los palos como el borde de las velas, se han representado mediante un trazo algo más grueso que el resto de elementos, un detalle que también se observa en las líneas del casco.

Las líneas que representan la arboladura² del barco son la parte mejor conservada, mientras que el casco se ha perdido prácticamente en su totalidad al desaparecer el enlucido sobre el que se grabó. No obstante, se observan algunas líneas en las que se intuye parte del alcázar³ y sectores de alguno de los puentes de la embarcación. También destacan las líneas que dan forma a la bandera y el asta que la sujeta, ubicados en la popa del navío.

4. DESCRIPCIÓN DEL GRABADO

La embarcación aparece dispuesta de izquierda a derecha, de popa a proa, probablemente fondeada en puerto ya que gran parte del velamen⁴ parece que se encuentra aferrado,⁵ como sucede por ejemplo con las velas cangreja,⁶ mesana, gavia, perico,

2 Término que alude al conjunto de mástiles de un barco.

3 En los grandes navíos de vela el alcázar es el espacio situado en la cubierta superior que media entre el palo mayor y la popa. Es el lugar del barco en el que se encuentra el puente de mando.

4 Se refiere al conjunto de velas de una embarcación.

5 En navegación aferrar es recoger y amarrar una vela a verga, botavara o percha correspondiente, mediante unos cabos llamados tomadores.

6 Es una vela trapezoidal habitual en el palo de mesana que sustituye a la vela latina de los galeones.

mayor y juanete, repartidas en los distintos palos. No obstante, también cabe la posibilidad de que se representara navegando, a tenor de las líneas curvas que parecen representar velas henchidas por el viento.

En cuanto al tipo de embarcación, se trata de un navío de tres árboles⁷ con gran parte de su aparejo y un casco que, a pesar de estar incompleto, parece estar compuesto por dos o tres puentes. Tiene una longitud aproximada de unos 50 centímetros, teniendo en cuenta que falta toda la parte de la proa del barco. El palo trinquete⁸ mide 42 centímetros de altura. Se distinguen las vergas y velas asociadas a él: trinquete, velacho y juanete. El palo mayor mide 48 centímetros de altura aproximada y en él se pueden observar las velas mayor, gavia y juanete. Aunque no está claramente definido en el grabado, no descartamos que también esté representada la vela sobrejuanete mayor, enrollada sobre la verga correspondiente. Aparecen también las líneas de lo que intuimos representa la cofa⁹ de mayor. El palo mayor, el de mesana y muy probablemente también el trinquete, se rematan con gallardetes¹⁰ ondeando al viento. El tercer palo, situado en el sector de popa del navío, es el palo de mesana, con las velas sobremesana y perico, y las vergas de gata o seca, junto a la de sobremesana. Asociado a él vemos el palo cangrejo que destaca por su longitud, con la vela cangreja aferrada.

La parte del grabado que corresponde al casco de la embarcación se ha perdido casi en su totalidad. No obstante, se perciben todavía una serie de líneas paralelas atravesadas por líneas verticales, ligeramente oblicuas, que configuran una especie de cuadrícula de lo que probablemente correspondería a algunas de las portas,¹¹ tal vez de la línea de cañones del alcázar, así como otras pertenecientes a las líneas de batería primera y segunda, correspondientes a los restantes puentes del navío. En cuanto al cordaje, todo el grafito está recorrido por multitud de líneas que representan los distintos cabos asociados a los palos y a las diferentes velas, junto con los demás elementos del aparejo de un barco de este tipo.

En el palo de mesana y en el mayor se distinguen varias líneas de obenques¹² unidos por flechastes¹³ que forman una especie de escalera situada en uno de los lados del macho de mesana y del macho de mayor, que facilita el acceso de la tripulación al aparejo y a las cofas. En los restantes sectores de este palo se distinguen varias líneas de obenques bajos, intermedios y altos, al igual que vemos en los palos mayor y trinquete, siendo especialmente profusas en el macho de mayor y en el mastelero¹⁴ de gavia.

Con el deterioro de la superficie de yeso se ha perdido la parte de proa del navío en la que muy probablemente nuestro autor anónimo grabó elementos esenciales de ese sector de una embarcación de estas características, tales como el palo bauprés¹⁵ y

7 Árbol es el nombre dado a cada uno de los palos de un barco.

8 Se trata del palo situado más cerca de la proa de una embarcación.

9 Plataforma colocada en el cuello de un palo para fijar los obenques de la vela de gavia, facilitar las maniobras de las velas altas y, antiguamente, también para disparar desde allí en los combates. En la cofa iban también los vigías.

10 Bandera alargada que se va estrechando. Puede terminar en punta o en corte.

11 Cualquiera de las aberturas o ventanas rectangulares que se practicaban en los costados del barco.

12 Cabos o cables que sujetan a un palo lateralmente.

13 Se trata de travesaños de cabo fino que, ligados a los obenques, sirven a modo de peldaños para subir a lo alto de los palos.

14 Es el palo situado sobre el palo mayor de los mástiles de una embarcación

15 Palo de una embarcación que se proyecta fuera de la proa del barco.

las velas asociadas al mismo, como el foque y el contrafoque, así como el mascarón de proa,¹⁶ entre otros elementos. Por último, en la zona de popa destaca un porta-bandera del que pende extendida una bandera rectangular de tres bandas, elemento a tener en cuenta para determinar una aproximación cronológica relacionada con el barco representado, no tanto con el momento en el que fue realizado el grafiti.

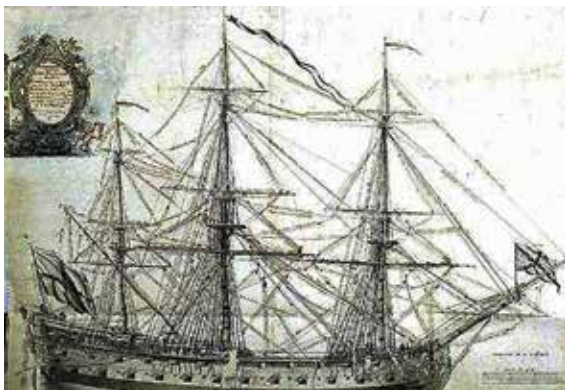


Lámina 4. Fragata construida y aparejada a la inglesa. «Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna» del marqués de la Victoria. Cádiz, 1719-1756. Museo Naval.



Lámina 5. El navío de línea Santísima Trinidad según un grabado del siglo XIX. Museo Naval, Madrid.

¹⁶ Figura o escultura de madera que se colocaba en la proa del barco debajo del palo bauprés.

5. EL MUNDO DE LA NAVEGACIÓN EN EL CONTEXTO DEL GRAFITO HISTÓRICO

A partir de los años 80 del siglo pasado,¹⁷ distintos investigadores han ido documentando la existencia de representaciones de barcos en el contexto de los estudios generales dedicados al grafito histórico. Los muros de edificios históricos han guardado durante siglos numerosos ejemplos, algunos de ellos excepcionales, de una amplia variedad de temas entre los que destacan aquellos que centran su atención en barcos de tamaño y funcionalidad diversos. A través de ellos se puede componer un amplio recorrido de lo que ha sido la navegación en las costas españolas a lo largo del tiempo. En esos grafiti aparece una tipología náutica variada de naves a vela, a vapor o mixtas, cuya cronología abarca desde la Edad Media hasta el siglo XX. Se trata sin duda de documentos extraordinarios de carácter gráfico indispensables para estudiar la historia de la navegación y de la carpintería e ingeniería naval en el Mediterráneo (HERNÁNDEZ, 2009).

Son muchos los ejemplos destacados de grafitos de barcos que ocupan las paredes de fortificaciones y castillos, iglesias, abadías, y otros edificios de interés histórico-artístico catalanes, mallorquines, valencianos, aragoneses, navarros o andaluces. Por lo que se refiere a la Región de Murcia, hay que partir del escaso eco que hasta el momento ha tenido el estudio del grafito histórico, una parcela de nuestro patrimonio cultural casi desconocida. Por tanto, el tema náutico en este tipo de expresiones gráficas populares cuenta con un escaso tratamiento específico salvo el que aporta C. Velasco (2013) en relación a una serie de embarcaciones de tipología diversa, de los siglos XVIII y XIX,

17 La restauración de edificios públicos y privados, da pie a que arqueólogos e historiadores se interesen por el mundo del grafito histórico. Durante los años 80 asistimos a una serie de hitos que muestran el interés creciente por esta parcela del patrimonio cultural de diversos territorios de España. Así, en Cataluña en 1983 se lleva a cabo la muestra de los grafiti del castell de Castellfollit de Ruigregós en Anoia. Años más tarde, en 1986, se plantea una propuesta inicial para el estudio de los grafiti históricos, aunque limitada a los medievales y únicamente los del territorio catalán. En la Comunidad Valenciana entre 1982 y 1983, un equipo hispano francés realiza el calco y el catálogo de los grafiti del Castell de Denia, dando a conocer por medio de una exposición un extraordinario repertorio de embarcaciones mediterráneas. Poco más tarde, comienzan a publicarse los hallazgos de embarcaciones en edificios relevantes de las Islas Baleares, principalmente en Mallorca. Barcos representados en las paredes de la Lonja de Palma, en la seu de Mallorca, en el castillo de Bellver, en el castillo de Santueri de Felanitx, en la Torre dels Enagistes de Manacor, en algunas iglesias y torres de defensa, o los más recientes documentados en el castillo de Capdepera, nos hablan de uno de los conjuntos de grafiti náuticos más importantes del territorio nacional. Son los inicios de una línea investigadora que se irá intensificando a partir de entonces, con estudios que verán la luz en revistas científicas, exposiciones, jornadas y congresos, entre los que destaca el congreso internacional de Gliptografía, con tres convocatorias celebradas en España en 1982, 1986 y 1998 en las ciudades de Zaragoza, Pontevedra y Palma de Mallorca, respectivamente; o el *I Congrés Internacional de Gravats Ruprestres y Murals*, que se celebró en Lérida en 1992, aunque sus actas no fueron publicadas hasta el año 2003, en las cuales aparecen distintos trabajos relativos a los grafitos del territorio aragonés. En 1985, al hilo de la restauración del palacio del gobernador en Tabarca, se dan a conocer los grafiti de varias embarcaciones, realizados al menos a finales del siglo XVIII. Este sería el primero de una larga serie de trabajos de documentación, estudio y divulgación de interesantes conjuntos de grafitos históricos alicantinos, con importante presencia de embarcaciones, desarrollados entre los años 90 y la primera década del 2000, como los del castillo de La Mola en Novelda y los del castillo de Petrer; el corpus de imágenes de edificios de la ciudad de Alicante, como la casa Capiscol o el castillo de Santa Bárbara, con presencia de numerosas embarcaciones de distinta tipología, algunas de ellas relacionadas con hechos históricos del siglo XVIII; los del castillo de La Atalaya de Villena, con un importante elenco de barcos redondos y tartanas; el numeroso conjunto de embarcaciones de gran valor histórico de la Finca de la Barberá en Vila-Joiosa; las naves pintadas con almagre y grabadas en las paredes de la torre del homenaje del Palacio de Altamira, en Elche; en Cocentaina los barcos de la iglesia de Santa María y del Palacio Comtal; los que aparecen en el castillo de Forná, en L'Atzúvia; o los del castillo de Biar. Como prueba de la magnitud del grafito histórico en Alicante, del reconocimiento del mismo como parte del patrimonio cultural y del papel que se le otorga como fuente de información histórica relevante, en 2009 se organizó la exposición «*Graffiti. Arte espontáneo en Alicante*». En Andalucía el fenómeno del grafito histórico de tema náutico también cuenta con ejemplos relevantes que han ido apareciendo en los últimos años, tanto en edificios de poblaciones costeras o próximas a la costa, como en otros situados más al interior. Entre otros, destacan los grafiti de barcos del castillo de la Herradura, en la localidad granadina de Almuñécar; los barcos representados en las paredes del castillo de Santa Catalina, en el Puerto de Santa María (Cádiz); los que aparecen grabados en las murallas de Tarifa (Cádiz); el descubierto en un muro del Museo Mudéjar de la localidad sevillana de Carmona; o los documentados en distintas viviendas nazaríes y moriscas, así como en otros edificios de la ciudad de Granada. Para concluir, cabe destacar la presencia de grafitos navales en una localidad tan alejada del mar como Molina de Aragón (Guadalajara), en el Torreón de la Reina situado en el castillo de la citada población.

grabadas en las paredes de una casa cueva de Los Curas, un caserío situado, curiosamente también, en el municipio de Lorca. Anteriormente, J. J. Eiroa (1991) se ocupó del estudio de la representación pictórica de un barco en un abrigo de Bagil, un aislado caserío de Moratalla situado en el límite con la provincia de Albacete.

Nos consta la existencia de extraordinarios ejemplos de embarcaciones medievales en edificios históricos relevantes de la Región, incomprensiblemente inéditos todavía dada su más que notable relevancia histórica e iconográfica. A ellos habría que añadir el catálogo de embarcaciones que, poco a poco, hemos ido documentando en los últimos años en los muros de edificios ruinosos de carácter privado relacionados, en muchos casos, con instalaciones industriales tradicionales. Como el resto de grafitos de otro tipo de temática, están realizados mediante incisiones con objetos punzantes o cortantes, pintados con almagre o con lápiz. Los tipos de embarcaciones son, en su mayoría, indeterminados al tratarse de trazos espontáneos poco ajustados a la forma exacta de un tipo de embarcación concreto, aunque predominan barcas sencillas, barcos de pesca, así como embarcaciones de vapor y mixtas, y un interesante navío pintado con almagre en el interior de un molino de viento harinero, que guarda cierta semejanza con el barco de Viquejos. Todos ellos en fase de documentación y estudio en la actualidad.

6. INTERPRETACIÓN

Resulta difícil atribuir el grafito de la casa de Viquejos a un tipo de embarcación concreto, al faltarle toda la proa y la práctica totalidad del casco. Por tanto, la posible adscripción tipológica habrá de hacerse considerando, por un lado, los elementos observables en el grabado que puedan identificarse con una determinada clase de barco y, por otro, las posibles situaciones personales de quien realizó el grabado, basadas en un contacto directo y prolongado con la embarcación, en una visualización temporal o esporádica de la misma, o bien en su contemplación a partir de una imagen impresa en papel.

Es probable que el grafito fuera realizado a lo largo del siglo XIX, representando una embarcación propia de ese momento o perteneciente a la fase final del siglo XVIII, si tenemos en cuenta la presencia de la vela cangreja, un tipo de vela que sustituye a la vela mesana latina, aferrada a la percha o verga llamada cangrejo. En cualquier caso, podría tratarse de un navío de línea,¹⁸ los grandes protagonistas de las flotas de las principales potencias europeas del siglo XVIII y parte del XIX, o bien de una fragata,¹⁹ el otro barco destacado en las armadas europeas de esos siglos.

18 El navío de línea es un buque mayor que los precedentes, de tres palos y velas cuadradas, que incorpora importantes innovaciones técnicas como la introducción del timón de rueda en sustitución de la barra horizontal, adquiriendo una mayor maniobrabilidad; la modernización del velamen, combinando de forma exitosa velas cuadradas y de cuchillo con la introducción de foques y velas estay; las mejoras en el caso, al introducir el sistema de doble cuaderna, y los refuerzos en los costados que aportaban al barco una mayor resistencia y más aguante ante los impactos de la artillería; la disposición de varias cubiertas o puentes, normalmente dos; o el aumento de la capacidad de fuego al dotarlos de un mayor armamento, convirtiéndose en buques fuertemente artillados.

19 La fragata adquirió su apogeo en el siglo XVIII, convirtiéndose en el XIX en la unidad principal de las mayores armadas del momento. Cumplían funciones de protección del tráfico mercante ultramarino, destacando por su velocidad en la lucha contra los corsarios. Además, se distinguieron en combates navales por sus acciones para atacar el tráfico del enemigo y en el auxilio de los navíos de línea. También cumplían funciones de exploración al navegar delante y en los flancos de la flota.

Ambos tipos de embarcación compartieron un aparejo y un perfil bastante semejantes, aunque era fácil distinguir las fragatas por el hecho de estar dotadas de una sola hilera de cañones. La impresión inicial es que se trata de un barco de la Real Armada española, que durante el siglo XVIII contó con alrededor de unos setenta navíos de línea y unas cincuenta fragatas, fruto de la política naval borbónica dispuesta a recomponer una armada capaz de enfrentarse en igualdad con el resto de flotas de las grandes potencias del continente.

En cuanto a la relación entre autor y grafito, hay que partir del hecho de que Viquejos se encuentra a unos quince kilómetros de la costa, una distancia relativamente amplia que había que recorrer por caminos de herradura, muchos de los cuales transitaban por los fondos de las ramblas que atraviesan estas intrincadas sierras litorales. Por tanto, sus habitantes encontraban más fácil el desplazamiento hacia el interior, hacia Morata y desde ahí hacia Lorca o Mazarrón, sin descartar, en absoluto, el trasiego cotidiano por motivos laborales, comerciales o de otra índole, hacia las poblaciones más próximas al mar, utilizando la red de caminos y senderos serranos.

Partiendo de esa realidad, cabe preguntarse cuáles pudieron ser las circunstancias que animaron a un vecino de tierra adentro a representar, con cierta intención de detalle, una nave de estas características. En primer lugar, podría tratarse de alguien que, esporádicamente o con cierta frecuencia, se desplazaba a lugares de la costa y desde ella hubiera contemplado el paso de uno de estos barcos o lo hubiera visto fondeado en alguno de los puertos de nuestro litoral, sobre todo en el puerto de Cartagena, fondeadero estable para estos buques al recuperar la dársena de Cartagena un notable protagonismo durante los siglos XVIII y XIX como arsenal de la Real Marina de su majestad. Otra posibilidad sería la de que se tratara de un vecino que hubiera pasado algún tiempo como miembro de la tripulación de uno de estos barcos. Ese hecho explicaría los detalles que contiene el grafito, relacionados con el aparejo y la disposición de vergas y velas, impropios de alguien que hubiera visto el barco muy de pasada y sin posibilidad de captar sus detalles. No obstante, no es extraña la afición a pintar o grabar barcos en puntos distantes del mar, bien por las razones aducidas, por tratarse de un medio de transporte masivo en el desplazamiento de personas y mercancías; por los relatos generados a partir de la intervención de estas embarcaciones en batallas navales, volcando hacia ellos la admiración y el reconocimiento popular; sin olvidar el hecho de que alguno de estos barcos pudiera estar fondeado el tiempo suficiente para que una mente despierta y observadora fuera capaz de retener y reproducir posteriormente su imagen en el lienzo de una pared.

7. CONCLUSIONES

El grafito histórico como forma de expresión espontánea, inmediata y libre, ofrece no pocas posibilidades de aportar datos de interés para diferentes parcelas de las ciencias humanas. Los estudios de este tipo de manifestaciones pueden ofrecer claves para interpretar y entender mejor los edificios en los que se encuentran. También nos enfrentan a reflexiones, pensamientos, experiencias, sensaciones ante

una situación vivida, además de documentar, con la inmediatez de quien es protagonista de los hechos, un determinado momento histórico o el entorno físico o humano en el que el autor vivió. Además, como manifestaciones populares que son, su lectura atenta puede ofrecernos información sobre la mentalidad de los autores pertenecientes a grupos sociales de los que apenas existe información documental escrita. Sin olvidar que pueden, incluso, complementar y enriquecer el valor del edificio que les sirve de soporte, incrementando su protagonismo como elementos patrimoniales generadores de recursos económicos para nuestros pueblos y ciudades. Por todo ello, ni el anonimato de su autor, ni la humildad del espacio y del soporte en el que se grabó este navío, ni la sencillez de los trazos cuya interpretación resulta compleja en no pocas ocasiones, restan importancia al valor etnográfico e histórico que tiene esta representación.

Tal vez la fascinación hacia estos gigantes, contemplados acaso directamente surcando las aguas del litoral murciano o impresos en algún tipo de documento escrito, sea la justificación necesaria para que alguien se tomara la molestia de plasmar en el muro de su casa, con vocación de cierta permanencia, la imagen detallada de una embarcación de gran porte.

El lugar elegido para realizar el grafito no era casual al tratarse de la cocina, el espacio más concurrido de toda la casa; junto a una puerta por donde a diario transitaban los miembros de la familia viendo casi sin querer esa imagen evocadora de un mar más presente en la imaginación de lo que la realidad geográfica permitía. Sea cual sea la fuente inspiradora, la persona que grabó las líneas que componen esta imagen, plasmó sobre el muro algo más que líneas bien dispuestas y ordenadas, probablemente la admiración hacia los barcos de su época como ejemplos del ingenio tecnológico del momento; o el deseo de mostrar sobre el muro una habilidad difícilmente transmisible sobre otros soportes más inaccesibles, dejando el resultado en un lugar supuestamente perdurable, disponible para su contemplación mientras no se acometieran reformas sobre el muro.

Este patrimonio, de índole popular y anónima, merece un trato distinto al que el tiempo le ha otorgado. Requiere volcar sobre él la atención de los investigadores ocupados en las distintas parcelas patrimoniales del territorio murciano, como ya ha sucedido en otros lugares de España. Aún no es demasiado tarde para acometer la catalogación de los motivos expuestos sobre los muros, para conservar aquellos que por sus valores estéticos, históricos o etnográficos, merezcan el indulto de la perdurabilidad eludiendo, así, un destino tal vez consustancial a la propia naturaleza de estas expresiones gráficas, permaneciendo entre nosotros cuando el soporte sobre el que se hicieron se haya desmoronado para siempre.

BIBLIOGRAFÍA

- BARRERA MATURANA, J. I. «Grafitos históricos en la casa morisca de calle San Martín, 16 (Granada)». *Arqueología y Territorio Medieval*. 2008, núm. 15, p. 91-126.
- BARRERA MATURANA, J. I. «Iconografía marginal: grafitos históricos en la casa nazarí de calle San Buenaventura, 2 (Granada)». *De Arte*. 2008, núm. 7, p.153-166.
- BARRERA MATURANA, J. I. «Barcos, peces, estrellas y otros motivos en los muros del castillo de Almuñécar (Granada)». *Actes du XVII^e Colloque International de Glyptographie de Cracovia*. 2011, p. 27-46.
- BERNAT I ROCA, M.; SERRA I BARCELÓ, J. «Els grafitis de l'antiga cereria i la "Casa de les Hosties" de la Seu de Mallorca (segles XIV-XV)». *Mayurqa*. 2005, núm. 30, p. 921-943.
- BUCHERIE, L.; GONZÁLEZ GOZALO, E. «Panorama des graffiti maritimes en Méditerranée». *Actes du XI^e Colloque International de Glyptographie de Palma de Majorque*. 1998, p. 31-100.
- CASANOVAS, A.; ROVIRA, J.; ROYO, J. I.; GÓMEZ, F.; BENAVENTE, J. A. «Los grafiti: un patrimonio inédito para el análisis de la historia de las mentalidades». *Al-Qannis*. Taller de Arqueología de Alcañiz. 2002.
- EIROA, J. J. «El barco de Bagil (Una pintura rupestre histórica en Moratalla, Murcia)». *Anales de Prehistoria y Arqueología*. [En línea]. [ref. 29 de octubre de 2016]. 1991-1992, vols. 7-8. Disponible en web: <revistas.um.es>.
- EL GRAFITO HISTÓRICO. [En línea]. [ref. 20-30 de octubre de 2016]. Disponible en web: <http://elgrafitohistorico.wordpress.com>.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Diccionario marítimo español*. [En línea]. [ref. 20 de octubre de 2016]. Imprenta Real. Madrid. 1831. Disponible en web: <https://books.google.es>.
- FONDEVILA SILVA, P. «Nuevas aportaciones para identificar los "graffiti" navales del palacio de Ambel». *Cuadernos de estudios borjanos*. 2009, núm. 52, p. 71-86.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, E. *Las fragatas de vela de la armada española 1600-1850. (Su evolución técnica)*. [En línea]. [ref. 25 de octubre de 2016]. 2013. Disponible en web: <spanishnavalhistory.blogspot.com.es>.
- GONZÁLEZ GOZALO, E. «Los "Graffiti" de la Lonja de Palma. Signos, inscripciones y dibujos». *BSAL*. 1988, núm. 44, p. 273-305.
- GONZÁLEZ GOZALO, E. «Los graffiti históricos y las pinturas murales populares. Primer paso para su protección y salvaguarda en el ámbito del patrimonio cultural». *BSAL*. 1990, núm. 46, p. 271-274.
- GONZÁLEZ GOZALO, E. «Los graffiti navales de la Torre de Santa Ponça (Mallorca)». *Actes de VII^e Colloque International de Glyptographie*. Rochefort-sur-Mer. 1991, p. 135-156.
- GONZÁLEZ GOZALO, E.; OLIVER FONT, B.; DURÁN VADELL, M. «Los grafitos medievales del Castillo de Santueri (Felanitx, Mallorca)». *Actes du XI^e Colloque International de Glyptographie de Palma de Majorque*. 2000, p. 229-249.
- HERNÁNDEZ ALCARAZ, L.; NAVARRO POVEDA, C. «Graffiti del Castillo de La Atalaya (Villena, Alicante). Representaciones navales». *Boletín Arqueológico Medieval*. 2007, núm. 13, p. 51-67.
- HERNÁNDEZ PÉREZ, M. S.; FERRER MARSET, P. (coords.). *Arte espontáneo en Alicante*. Museo Arqueológico y Fundación MARQ. Alicante. 2009.
- MARTORELL BRIZ, X.; MARTÍNEZ I RUBIO, T. «Los grabados medievales del Barranco del Chorrigo (Tous, Valencia). La guerra de los dos Pedros dibujada en los montes del Caroig». *Recerques del Museu d'Alcoi*. 2015, núm. 24, p.105-114.
- NAVARRO MEDEROS, J. F. «Grabados rupestres con representación de barcos en el Lomo Galión (Isla de La Gomera, Canarias)». *Revista Tabona*. 2004, núm. 12, p. 159-192.
- NAVARRO POVEDA, C. *Graffiti y signos lapidarios del castillo de La Mola (Novelda) y del castillo de Petrer*. Excmo. Ayuntamiento de Novelda. Instituto de Cultura «Juan Gil Albert».1993.
- O'SCANLAN, T. *Cartilla Práctica de construcción naval en forma de vocabulario*. [En línea]. [ref. 20 de octubre de 2016]. 2ª ed. Imprenta Nacional. 1847. Disponible en web: <http://www.aammb.cat/DOCUMENTACION/Cartilla_practica_de_construccion_nav_1829_O-SCANLAN.pdf>.
- OCÁRIZ GIL, P. «Nuevos grafitos de San Pedro de la Rúa (Estella) y la ermita de la Almuza (Sesma)». *Cuadernos de Arqueología Universidad de Navarra*. 2008, núm. 16, p. 179-197.
- OCÁRIZ GIL, P. (coord.). *La memoria en la piedra. Estudios sobre grafitos históricos*. Fondo de Publicaciones del Gobierno de Navarra. Pamplona. 2012.
- OLESA MUÑIDO, F. F. *La galera en la navegación y el combate*. Ariel. Barcelona. 1971.
- VELASCO FELIPE, C. «Grafitos históricos de embarcaciones de los siglos XVIII y XIX localizados en una casa-cueva en Los Curas (Lorca, Murcia)». *Alberca. Revista de la Asociación de Amigos del Museo de Lorca*. 2013, núm. 11, p. 157-167.