

LOS GRAFITOS DE TEMA NAVAL DEL CASTILLO DE CUBELLES

José M^a Martínez-Hidalgo y Terán *

En el mes de julio de 1995 una antigua colaboradora en las tareas del Museo Marítimo de la Diputación de Barcelona, María José Sureda, me comunicó que el Servei de Patrimoni Arquitectonic Local durante los trabajos de restauración del castillo de Cubelles que perteneciera a los marqueses de Alfarrás, había encontrado en los sótanos y en la planta tercera unos grafitos con representaciones de navíos y embarcaciones y que de tales grafitos deseaban un informe sobre su calidad artística y técnica, así como la posibilidad de hallar una explicación a la presencia de estos grafitos en el lugar.

Se concertó una visita al castillo con la señora Raquel Lacuesta, Cap del Negociat de Documentació i Difusió, María José Sureda también del mencionado Servei y mi hija Josefina Martínez-Hidalgo y Roca, que se ocuparía de fotografiar los grafitos, así como ciertos detalles que pudieran ser de interés para un estudio posterior.

La visita a Cubelles resultó una grata sorpresa. En los muros y paredes de los sótanos y de la tercera planta del castillo, alguien había dibujado muchas embarcaciones y navíos con gran corrección, embarcaciones propias de estas costas y también navíos de la Armada española, probablemente de los que tenían su base en Cartagena, tal vez de alguno que tomara parte en el combate de cabo Sicié, en las proximidades de Tolón, como el *Real Felipe*, el mayor y más famoso de los construidos en Guarnizo, al mando de don Juan José Navarro de Viana, acción por la que se le concedió el título de marqués de la Victoria del que sería el primero en alcanzar la suprema dignidad de capitán general de la Real Armada, aunque la mayoría sean

*Capitán de Fragata (R^o) y ex director del Museo Marítimo de Barcelona

laúdes y jabeques familiares al autor de los dibujos como se advierte enseguida por la gracia y soltura con que están representadas como si fueran gaviotas en vuelo rasante, por las aguas de este Mediterráneo que fue cuna de la cultura y del arte náutico, extenso e intenso y que en esta parte occidental, en las costas del continente y las islas de esta parte occidental, repito, pueden citar tantas embarcaciones como estas: albatoza, bajel, ballener, barbota, barca, barcaza, barco, barcha, batel, bergantín, buscio, carabela, carabelón, cáрабо, caramuzal, carraca, coca, copa, copano, chalupa, charrúa, chata, chinchorro, dromón, jabeque, escorchapín, esquife, esquirazo, falúa, filibote, fragata, fusta, galeaza, galera, galeón, galeota, gata, gerba, gripo, grondola, haloque, jábega, jabeque, laúd, leño, londro, mahona, nao, nave, navío, panfil, patache, patax, pinaza, pontón, rampín, saetia, tafurca, tarida, tartana, urca, uxer y zabra (en total, cincuenta y siete).

Las fuentes principales son: Archivo de la Corona de Aragón, Barcelona; Archivo de Historia de la ciudad de Barcelona; Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona; Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, Madrid; Alfonso X El Sabio, Cantigas de Santa María; Crónica del rey Don Alfonso el Onceno; A. Jal, Glossaire Nautique; R. Muntaner, Crónica; Diego García Del Palacio, Instrucción náutica (México, 1587); Ramón Muntaner, Crónica; Las siete partidas del rey Alfonso X el Sabio, Madrid, 1807; Joanot Martorell, Tirant lo Blanc, Barcelona, 1970; G. Dies De Games, El Victorial. Crónica de don Pero Niño. Conde de Buelna. Madrid, 1940.

La relación anterior se refiere sólo a embarcaciones menores y de mediano porte. Por lo que hace referencia a naves de altura, en Venecia de la nao se pasó a la tarida, a la coca y volvió a la nao bajo distintas formas y aparejo. En la costa occidental del Mediterráneo, concretamente en Cataluña y según el *Llibre dels fets del rei En Jacme*, para la conquista de Mallorca empleó naos, taridas, galeras, galeotas y leños. De las naves mercantes o de transporte, la tarida era muy manguda y usóse en llevar soldados, caballos y toda clase de impedimenta y abastecimientos. Marchaba a vela pero también se ayudaba de remos en las calmas, maniobras y entradas y salidas de puerto. Si el viento era en contra se las hacía remolcar algunas veces por

galeras. Se mantuvieron hasta el siglo XV cuando la nao y la carraca se impusieron.

Aisladamente o componiendo escenas en los grafitos de Cubelles hay navíos de los que en Cataluña sólo se construyeron tres cuando aquel formidable impulsor de la Armada que fue José Patiño quiso extender la construcción naval a toda la Península. Hasta el siglo XVIII la gran construcción de galeones y naves oceánicas radicaba en Pasajes y al advenimiento de los Borbones fue decayendo por las dificultades de entrada y salida que ofrecía la canal y se impulsó la construcción en Guarnizo que llegó a construir navíos del porte del *Real Felipe* que montaba 112 cañones y salió en 1732 construido por Autran y en 1744 arbolando en él su insignia don Juan José Navarro de Viana, que estuvo en el combate de Tolón o de cabo Sicié, donde resultó herido y muerto su Capitán de Bandera Nicolás de Gualdina.

De los tres construidos en Cataluña todos lo fueron en Sant Feliu de Guíxols, el primero fue el *San Felipe*, alias el *Real*, en 1716, con 70 cañones de porte. La segunda unidad salida de Sant Feliu de Guíxols fue *El Camby*, en 1718 con 66 cañones, y que en el año 1725, siendo capitana de la Flota desapareció por incendio fortuito en el Seno Mejicano. Y el tercer navío de 62 cañones llevó el nombre de *Catalán* y fue botado al agua en Sant Feliu de Guíxols en 1719. En el Museo Naval (Madrid) hay un cuadro de Rafael Monleón que representa el combate del *Catalán*, al mando del teniente de navío Serrano, contra el inglés *Mary*, de 80 cañones, al mando del Almirante Vernón en 1724 y que pese a la superioridad artillera no logró vencer al *Catalán*. No prosperó la construcción de navíos de guerra en Sant Feliu porque la administración de Patiño y Ensenada la concentró en los tres arsenales de El Ferrol, que desplazó a Guarnizo, como éste lo había hecho a Pasajes; los otros dos arsenales peninsulares fueron los de La Carraca (Cádiz) y Cartagena, y el de La Habana, notable por la calidad de sus maderas y por haber construido siete de los doce navíos, 112 o más cañones, que tuvo la Armada española, entre ellos el *Santísima Trinidad*, que llegó a los 140.

Visitado el caserón de los Alfarrás y examinados con detenimiento y sorpresa los grafitos, tanto de los sótanos como de la tercera planta, se ve que lo predominante son los jabeques que hubo en el servicio de correos y en el

transporte marítimo de cabotaje y gran cabotaje; hay asimismo laúdes (*llaüts* o *llaguts*) empleados en la pesca de bajura, que se hacía con botes de remos y vela que recibían el nombre de su función, sardinal palangrera, caro de arte o bote de fuego (*l'encesa*) para practicar de noche ese género de pesca que parece un rito de brujas del mar.

El autor de la mayoría de los grafitos aparece muy familiarizado con las embarcaciones que dibujara y tan seguro en el trazo que con las curvaturas debidas retrata la embarcación y le da la gracia y el sabor que tiene cuando se domina el tema, y lo repite como besos dados a una persona amada.

También podría decirse que el conocimiento de los navíos, de las naves mayores de velas cuadradas o redondas, ya no es tan completo, al ser más diversos y complicados, y estos casos como algunos otros se indicarán oportunamente cuando se trate uno por uno en lo que se tenga algo que decir; mientras, considero conveniente hacer un alto en el análisis de los grafitos para saber quienes eran los propietarios de esa edificación maciza, un tanto ruda y de presencia vigorosa, que se alza desde el siglo XVII a pocos metros más del kilómetro que hay desde allí a la mismísima orilla de la mar, que puede ser comparada con el veril dibujado en la carta náutica de este litoral en el famoso atlas de cartas del litoral español del Mediterráneo, levantado por el prestigioso jefe de Escuadra y gran figura científica de la Ilustración don Vicente Tofiño de San Miguel. Pero ahora tal vez convenga conocer a los Alfarrás.

Breve historia del castillo de Cubelles y sus propietarios

Tras la primera visita al castillo de Cubelles acabada de relatar, consideré oportuna una entrevista con el marqués de Alfarrás para ver si tenían más información del castillo o de algún tema marítimo que pudiera estar relacionado con los grafitos que estábamos estudiando. También me animó a la entrevista el haber conocido a su padre y haber coincidido en la comisión organizadora del IV Centenario de la Batalla de Lepanto donde figuró un modelo de galera Maltesa del siglo XVII, muy conocido en el mundillo de la cultura marítima como modelo de galera maltesa del marqués de Alfarrás,

quien al verlo en la exposición celebrada entonces me preguntó si ese modelo era el de su padre sustraído durante la Guerra Civil de 1936-1939, le contesté que era el mismo pero que su poseedor, también vocal de nuestra Comisión, lo había comprado años más tarde. Me contestó muy caballerosamente que no pensaba hacer reclamación alguna porque era, asimismo, amigo de quien lo tenía, procedente de la compra a un anticuario barcelonés de la calle de la Palla sin saber su procedencia. (Tengo advertido al Museo Marítimo que el señor Rocamora siempre me había prometido que el modelo -magnífico y original del siglo XVII- lo legaba al Museo de las Atarazanas-. Y para saber algo más del castillo de Cubelles quise indagar si en los archivos de los Alfarrás podía haber documentos de interés para la historia marítima. Fui recibido por el hijo de don Luis Desvalls, don Luis Desvalls Maristany, al presente en posesión del título de marqués de Alfarrás, quien me informó que sabía muy poco del castillo de Cubelles, porque en tiempos de su padre ya iban muy de tarde en tarde al castillo y que ellos le llamaban la Fonda porque en el entonces se había convertido parcialmente en hospedería. Y que en el archivo familiar, muy extenso y repartido en varios pueblos, no creía que hubiera nada de carácter marítimo, sino que se refiere principalmente a cuestiones patrimoniales, relaciones con la Iglesia y señoríos. Me comentó, por último, que la Generalitat estaba deseosa de que se lo cediera, pero ellos no habían decidido nada y lo estaban pensando. Al despedirnos me dijo que si aparecía algo relacionado con la historia marítima me lo comunicaría. Y aún recuerdo que volviendo dos siglos atrás me comentó que en la Guerra de Sucesión, los Alfarrás habían abrazado la causa del Archiduque y que Antonio de Desvalls, tras la derrota final, decidió expatriarse y fijó su residencia en Viena y el emperador de Austria le reconoció su grado de coronel, tomó parte en acciones militares austriacas y fue ascendido a general. Luego regresó a Barcelona para morir aquí.

Antes de entrar en el examen de los grafitos se considera conveniente relatar sucintamente la historia del castillo y de quienes lo poseyeron, para lo cual me han sido muy útiles los trabajos que me ha enviado la historiadora Anna Castellano i Tresserra, quien tuvo la paciencia de acompañarme durante cuatro horas de mi segunda visita al castillo de Cubelles, situado en la parte antigua de la población, cerca de la iglesia y del Ayuntamiento y a 1080 metros de la orilla del mar. (Una comparación entre la carta levantada por

Vicente Tofiño a fines del siglo XVIII y la actual del Instituto Hidrográfico permite decir que en los dos siglos transcurridos el litoral prácticamente no ha cambiado).

El antiguo castillo de Cubelles aparece ya documentado en el año 1041, en el testamento de Gombari de Besora, que lo poseyó y pudiera haberlo levantado o reconstruido, aunque perteneciera al conde de Barcelona, hasta su incorporación a la corona en 1251 con Jaime I. En 1288 Alfonso II lo vendió a Gispert de Castellet, hasta que en 1318 se unió Cubelles y Vilanova a la corona, por disposición de Jaime II. Hubo todavía otros cambios de dominio que no interesan a nuestro objetivo y por el año 1667 su dueño era Carles de Llupià i de Vilanova i d'Icart; era castellano mayor del castillo de Cubelles que ostentaba asimismo el señorío de las cuadras de Cunit, Gallifa y Segur.

El 14 de marzo de 1673 el señor del castillo firmó un contrato con los constructores de obras Joan Baptista Homs y Joan Vinyals para ampliar el castillo de acuerdo con el proyecto de Fray Josep de la Concepció, carmelita descalzo, por el precio de 1225 libras barcelonesas.

La reforma y ampliación consistía en añadir un cuerpo nuevo según el proyecto citado del fraile-arquitecto, al principal del antiguo por la parte de Levante con una fachada que unificara el conjunto, y encima del portal de entrada figura un bello escudo de armas.

En la planta tercera del castillo remodelado y a partir de la segunda mitad del siglo XVIII se hicieron numerosos grafitos en las paredes con representación de embarcaciones típicas de este litoral, mejor dicho del litoral catalán, así como navíos y jabeques de la Armada alternando con personajes que se halla estudiando la señora María José Sureda (historiadora de arte), con la cual hemos mantenido cambios de impresiones con el fin primero, de descubrir la relación que podría haber entre ellas y el joven Almirall posible autor de los mejores grafitos junto con unos militares que incluso sostienen una lucha a florete o espada, bien fuera para saldar rivalidades antiguas o por mero ejercicio físico. Los uniformes de los militares parecen corresponder a regimientos aristocráticos y se acordó que la presentaría al director del

Museo Militar de Montjuïc y así resolver qué militares podían ser. El que suscribe haría lo propio en su archivo, no descartando la posibilidad de que fueran franceses y de la época de la guerra de la Independencia. Los detalles hacen suponer que el autor pudo copiarlos de alguna ilustración, porque si los dibujó por haberlos visto en la población o en otra parte no cabría duda de que tenía una gran memoria visual.

Por las firmas que tanto repite, uno piensa que el autor de la mayoría de los grafitos pudo ser Bonaventura Almirall, que firma Ventura Almirall, joven soltero de Cubelles. Debe mencionarse el detalle de la vestimenta de una joven muy bien presentada, tiene al lado párrafos manuscritos con nombres de personas y sucesos locales de Cubelles en aquellos días. En una de las paredes de la torre se informa que Buenaventura Almirall tenía diecinueve años cuando dibujó las paredes, el año 1768.

Anna Castellano localizó, en efecto, entre las partidas de bautismo que se conservan en el archivo parroquial, un Bonaventura Almirall nacido el 12 de mayo de 1749 que coincide con la fecha señalada en el grafito mencionado que dice lo siguiente: " *Jo so Vantura Almirall, fadrí a 19 añys*".

Los padres, Joan y Magdalena Almirall, se conocían como personas "*del fossar*", lo cual podría referirse a alguna casa dentro del cuerpo del castillo. En la misma época -sigue diciendo la señora Castellano en sus notas históricas- una tal María Almirall, posiblemente parienta de la anterior, era "*l'hereva*" de la torre. Todo ello hace suponer que la familia Almirall debía habitar el castillo en calidad de masoveros o colonos y que la propiedad era de Josep Llupià y de Marimón, marqués de Llupià, hijo de Francesc de Llupià, tal como señala un documento del año 1770.

Los muchos años de abandono general del castillo y las agresiones a sus paredes interiores de la humedad y en general de las inclemencias del tiempo dañaron los grafitos y leyendas que hoy nos permitirían conocer con mayor exactitud la historia de las ilustres familias que estuvieron vinculadas por lo menos desde el siglo XI hasta la guerra de Sucesión en el siglo XVIII. Pese a esas humedades de los muros que fueron deshaciendo el revoque de las paredes y la consiguiente desaparición de los datos que el "cronista" Almirall

pensaba transmitir a la posteridad, por lo que queda parece que en ese tiempo Ventura Almirall estaba recluido en el castillo por el año 1768, sin que hasta el presente se sepa el motivo, aunque se haya apuntado que en los hechos podía figurar incluso el señor del castillo. Almirall debía estar dolido por alguna acusación infundada y repite continuamente que él es un buen chico, *jun bon miñó!*. En la estancia 51, muro 2, se lee:

"Si voleu saber la vida de Vantura Almirall, fadrí de Cubelles. Bon miñó. Anireu dal a la torre y savreu de la seva vida passada. 1768, als 15 de setembre".

Y en una de las frases inscritas en la torre se concreta más al aparecer escrito : *"... van agafar al Ventura Almirall de Cubelles (...) fadrí, bon miñó"*, y es asimismo en este escrito en el que se hace referencia al señor de Cunit.

Desconocemos el tiempo que Almirall estuvo recluido en el castillo, pero con toda certeza estuvo allí desde el mes de septiembre al de noviembre de 1768 y no parece que continuara por mucho más tiempo en esa situación de falta de libertad, ya que el 14 de octubre del año siguiente contrajo matrimonio con María Soler.

Además de noticias personales Almirall nos transmite otras de su entorno con algunos nombres de personajes de la localidad, entre los cuales solo hay una mujer, María Magdalena, que aparece a un lado del dibujo junto a una joven con el cabello suelto que lleva una calavera en la mano, encima de la cual, el autor escribió la afirmación: "dice mentira" (Estancia 51. Muro 2).

Hay quien considera muy probable que esta figura represente a la hermana de Bonaventura Almirall, llamada Magdalena, nacida el 20 de julio de 1751, y era por tanto sólo dos años más joven que su hermano. Ese nombre de Magdalena, su abuela y su bisabuela también lo llevaban y, años más tarde, una hija de Buenaventura lo recibiría también,

A más de Bonaventura Almirall que como se dijo ya, parece ser el autor de todos los grafitos o la mayor parte de ellos, es posible que en la realización

de los mismos intervinieran otros autores, uno de ellos, al menos, sería conocedor de los diferentes tipos de embarcaciones de la época. No creo que plasmara en sus dibujos todo lo que veía en la torre, ya que desde dos o tres kilómetros no podía distinguir las líneas del casco, la gracia del aparejo y otros detalles indican que es absolutamente preciso haber estado en ellos o muy cerca de ellos para representarlos con el acierto y la propiedad que tienen bastantes de ellos. Así, desde el primer día que vi los grafitos, intuí por lo menos el dibujo y los conocimientos marineros de dos autores.

EL litoral de Cubelles en el siglo XVIII

Dice Anna Castellano que en el archivo municipal de Cubelles se conservan libros originales del siglo XVIII en los que se iban transcribiendo las diferentes órdenes que recibían los jurados de Cubelles de instancias superiores y que buena parte de estas órdenes se relacionaban con el carácter marítimo de la población, que por esta circunstancia se veía más directamente implicada que en otras partes y en determinadas circunstancias políticas y sociales que afectaban a la vida del país.

La historia de Cubelles a partir de 1715 puede hacerse más documentada ya que entonces se inició la copia de las órdenes recibidas en un manual titulado "Ordres del segle XVIII". Las primeras ordenanzas todavía eran secuelas de la guerra de Sucesión. Un documento fechado el 25 de enero de 1716 y escrito por el rector Joan Domingo dejaba constancia del acto de tasación de dos laúdes que, debido a un fuerte temporal que se había levantado en la costa de la Dragonera, el islote en la parte sureste de la isla de Mallorca, habían desaparecido con las tripulaciones. Ambas embarcaciones habían salido de la playa de Castelldefels el 30 de mayo de 1715, al mando de los patrones -el que manda un laúd se llama patrón y no Capitán, título superior que faculta para ejercer el mando de los mayores buques por todos los mares del mundo- Joan Roig y Jaume Avinyó, que iban a incorporarse a la Real Armada y que iban a efectuar un desembarco en la isla de Mallorca. La valoración se hizo por dos expertos de la población que tasaron el laúd de Joan Roig en ocho doblas, y el de Jaume Avinyó, ocho doblas y una pieza de a ocho.

Más adelante hay noticia de que el 25 de julio de 1750 llegó a Cubelles un aviso en el que se ordena a todos los pueblos de la costa que estuvieran alerta porque se tenían noticias de que varios jabeques morunos recorrían las costas levantinas provocando encuentros. Por tal motivo se había dispuesto que en los pueblos de la costa hubiera tropa de caballería e infantería para impedir que estas embarcaciones piratas procedentes, generalmente, de Argelia, pudieran cumplir sus propósitos de robo y secuestros de personas.

Para combatir este azote se armaron jabeques mucho más eficaces que los navíos de la Marina de Guerra ya que éstos no podían entrar en los rincones de las costas acantiladas. En la lucha entre jabeques se distinguió Antonio Barceló, mallorquín, hijo del dueño y patrón del jabeque correo entre Barcelona y Palma de Mallorca, que por su audacia y triunfos contra los piratas llegó a concedersele el ingreso en la Real Armada, en una época en que para ingresar en ella, en el Cuerpo General, hacía falta tener cuatro apellidos nobles. Barceló fue dispensado de todo ello y con sus victorias fue ascendiendo hasta el grado de teniente general, máxima dignidad en la Real Armada, si se exceptúa el grado de capitán general que introdujo Carlos III y que por primera vez se otorgó a Juan José Navarro de Viana, marqués de la Victoria.

Años más tarde, el 25 de octubre de 1769, el capitán general del Ejército y reino de Valencia, don Pedro Felix de la Croix, mandó un aviso a todos los pueblos de la costa, entre ellos el de Cubelles, por la posibilidad de que aparecieran por allí cuatro y tres naves piratas procedentes de Argel, que tenían por objetivo apresar naves de Dinamarca, país con el que estaban en guerra, y también alguno español para poder añadirlo a su flota. Por ello habían enviado una primera embarcación para llamar la atención del barco español, y a continuación, cercarlo con las demás embarcaciones. (A esto pudiera referirse una escena de la planta tercera que en el capítulo dedicado a los grafitos se comentará).

En el Museo Marítimo hay un ex-voto de varios cautivos de piratas argelinos rescatados por don Antonio Barceló, en combate frente a las costas de Benidorm, el 21 de enero de 1760. La piratería argelina y tripolitana fue una plaga que no logró dominarse hasta el siglo pasado con la ocupación

francesa, pese a las expediciones iniciadas por Carlos V en 1541, unos bombardeos franceses en 1682, 1683 y 1688, otros bombardeos por los españoles en 1783 y 1784, y por último las expediciones francesas entre 1830 y 1848. La definitiva conquista de Argel para acabar con ese endémico foco pirático la emprendió Francia durante el reinado de Luis Felipe, no consumándose hasta finales del siglo XIX.

Tras la digresión sobre la piratería argelina, lo que se hizo cuando llegaron a Cubelles noticias del peligro que corría la población si llegaban allí los jabeques argelinos vistos por las costas valencianas, se informa ahora de que por el año 1784 los jurados de la villa de Cubelles recibieron la orden de destinar un grupo de hombres a la vigilancia de la playa en su término a fin de impedir el desembarco de mercaderías que no vinieran acompañadas de la Patente de Sanidad a que ya hacía referencia una orden de 1771, cuando se destinaron a la vigilancia de la playa un sargento y seis soldados que se añadían a los dos hombres de la población. Además, se prohibió a los pescadores salir a faenar de noche.

El Ayuntamiento de la villa tenía que dar los permisos para que los pescadores que quisieran salir a la mar de noche con sus laúdes para pescar a "*l'encesa*".

A continuación, la historiadora Anna Castellano hace referencia al traslado que hizo a la villa el capitán general conde del Asalto del decreto del rey Carlos III, de 28 de mayo de 1785, por el cual a partir del primero de enero del año de 1787 los buques de guerra y mercantes españoles usaran las banderas cuyo dibujo se acompañaba. El decreto que don Antonio Valdés presentó a la firma del Rey, comenzaba así: "*Para evitar los inconvenientes y perjuicios, que ha hecho ver la experiencia puede ocasionar la Bandera nacional, de que usa mi Armada Naval, y demás Embarcaciones Españolas, provocándose a largas distancias, o con vientos calmosos con los de otras Naciones; he resuelto, que en adelante usen mis Buques de guerra de Bandera ...*". (Sigue la descripción de las banderas y se incluye en un apéndice los dibujos que acompañaban al expediente original). En 1843 el gobierno provisional decretó la adopción de la bandera de la Marina de guerra como bandera nacional. En este siglo, concretamente en 1928, se

dispuso que los buques mercantes izaran la misma bandera que los buques de guerra, pero sin escudo.

Los problemas de los corsarios o piratas argelinos sucedieron en el siglo XVIII. Así, el 16 de mayo de 1787 el capitán general del reino de Valencia dictó una nueva orden para que las embarcaciones de pesca y mercantes no navegaran mar afuera para entrar en contacto con los argelinos que además podían contagiarles la peste que sufría la ciudad de Argel. En estas circunstancias se encontraba el corsario nombrado *Raymundo* y su patrón Antonio Felipe de Cambrils, alistado en aquella población, que fue visto por una galeota mora (la galeota era una galera menor y el canario una embarcación de aparejo latino corriente en Canarias y en Italia, pero poco vista en el litoral catalán).

En el entonces, los piratas y corsarios que merodeaban nuestras costas no eran solo argelinos sino también de otras procedencias. El 23 de mayo del mismo año 1787 el capitán general del Reino de Valencia, don Luis Bertón Babos, duque de Crillón y duque de Mahón, ya comunicó a las distintas poblaciones de la costa de su jurisdicción para alertarlos de la presencia de dos jabeques, uno grande y otro más pequeño, armados sin que se pudiera identificar su nacionalidad y sus intenciones. (Este incidente parece estar representado en un grafito de la planta 3^a).

La comunicación del capitán general de Valencia decía que por noticias seguras sabía que en la noche del día 21 de mayo de 1787 fue visto frente a la playa de Burriana un jabeque del porte de unos 2000 quintales y que podía estar armado de 12 cañones y con tres velas latinas, y otro "*xabequillo*" semejante a un "*bou de pesca*", y separándose hacia la parte de levante como dos cuartos de legua fondearon y permanecieron allí toda la noche, hasta que al apuntar el sol el día 22 se observó que el jabeque grande hacía señales con piedra y eslabón -práctica muy poco conocida-, y el pequeño inmediatamente se hizo a la vela...

El problema de las embarcaciones españolas no se limitaba al encuentro con corsarios de otros países en la propia costa española o en alta mar, sino también cuando tenían que ir en cumplimiento de alguna misión a las

llamadas costas del moro donde a veces eran capturadas las embarcaciones. La comunicación enviada el 14 de febrero de 1790 en nombre del capitán general de Valencia avisaba a los marinos españoles que debían ir a aquella zona, que tomaran todas las precauciones para no ser capturadas como les había ocurrido a siete u ocho faluchos que habían ido a cargar al puerto de Orán y habían estado retenidos y hecha prisionera su tripulación. El aviso decía textualmente:

"Don Vitorio de Navia, Osorio, Vigil de Quirines, Beller de Mijorque y Valencia, Alcaide perpetuo del castillo y fortaleza Montegicar, Caballero professo y Comendador de la Zarza la Mayor Estorninos y Peñafiel en la Orden de cavallería de Alcántara, Gentil Hombre de Cámara de su Magestad, con exercicio destinado a la Real Servidumbre del Serenissimo Señor Infante Don Antonio Capitan General de Provincia, Governador y Comandante General Interino del Reino de Valencia y assi mismo presidente de Su Real Audiencia, con el mando militar de Murcia".

"Por quanto por aviso comunicado por el Comandante General de la Costa de Granado al Governador de Cartagena, y el del Campo de Gibraltar a aquel se ha tenido la segura noticia de que han sido detenidos en Tetuán - sera Rio Martin-, comunicacion marítima de Tetuán- siete u ocho faluchos nuestros que havian passado a cargar varios efectos, y que sus tripulaciones fueron puestas en prisi6n, cuya noticia ha confirmado el Alcaide moro del Campo de la plaza de Ceuta a el interprete de ella, que sali6 a hablarle". Se comunica esta noticia por todos los puertos de esta costa por la parte de Levante hasta Barcelona, para que enterado de ella a los navegantes a fin de que caminen con toda precauci6n omitiendo arrimarse a la costa de Africa para evitar igual suerte a la de los expressados faluchos, y del día y hora en que este aviso arribe a cada puerto como de la en que sale se notará a continuaci6n de él, siendo responsable de su detenci6n los Regidores y Comandantes de los puestos, dado en el real de Valencia a 3 de febrero de 1790. General Vitorio de Navia. (Otra orden como ésta a 14 de febrero 90).

Del mismo modo que habían quedado establecidos los colores, franjas y escudo de la bandera española a fin de no confundirse con los navíos de este reino con los de otros, se dispuso cómo debía ser también la bandera

francesa. Esta ordenanza se recibió en Cubelles, juntamente con otras, el 31 de marzo del año 1791. Tal como disponía el rey, la bandera de Francia tenía que ser así: "*Orden del diseño (que) han de portar las embarcaciones francesas en esas banderas de orden del Rey, que ha adoptat la Francia el diseño es una barra primera vermella, la del mitg blanca y la de baix blava ab uns perfilets blancs*".

Esta orden se recibió sólo dos años antes que se declarase la guerra entre Francia y España, en la que hubo una serie de conflictos entre barcos de las dos banderas, y por ello una serie de normas para ejercer control de las naves de aquel país que navegaran por aguas españolas, trato que había que darles a su gente. Un conflicto de este tipo ocurrió el 6 de marzo de 1793, pocos días antes que Francia declarase la guerra a España, declaración hecha el 20 del mismo mes.

Aquel día llegó a Villajoyosa una galeota nombrada "Nuestra Señora del Rosario" y su capitán notificó que habían de Canarias con carga de harina para Barcelona y que dos horas antes de llegar a aquella capital fueron abordados por un bergantín francés, y aunque no logró apresarlo porque le pudo ganar barlovento, las embarcaciones de vela latina ceñían más, es decir, navegar en un ángulo más agudo con el viento, evitando así el apresamiento, que estuvo muy cerca de hacerlo y comprobó que llevaba una tripulación y nueve cañones por banda por lo cual se dedujo que se trataba de un corsario francés.

En el curso del conflicto bélico los enfrentamientos entre buques de guerra de ambos países por las costas catalanas se fueron sucediendo. Un ejemplo de ello sucedió el 2 de abril de 1795, a una legua de Sant Feliu de Guíxols. Nueve buques de guerra franceses entre navíos (buque de línea de 60 cañones para arriba) y fragatas (la fragata aunque llevaba el mismo aparejo de tres palos con velas redondas o cuadradas si era de guerra iba armada con un número entre 24 y 60 cañones, aproximadamente); esto en la Marina de guerra; en la Marina mercante los buques se clasificaban según los palos y velas, no existía el navío y la fragata, el tipo mayor, llevaba ese aparejo de tres palos con velas cuadradas. Esta escuadra francesa hizo fuego contra el buque español "Montañés", por lo que se pasó aviso a los pueblos de la

costa para que todos los buques españoles que pudieran haber en ella estuvieran alerta. El "Montañés" fue un navío singular y del porte de 74 cañones, construido en El Ferrol el año 1794, por lo tanto era nuevo cuando tuvo el encuentro con los franceses en la costa catalana. Se había de construir en Guarnizo (Santander), pero al estar listo el astillero del arsenal de El Ferrol, se dispuso que se hiciera ahí, siendo el primero de los muchos y excelentes navíos que se hicieron en este arsenal, donde se construyeron buques de guerra cuando el litoral español había quedado dividido en tres Departamentos Marítimos: Ferrol, Cádiz y Cartagena. También se hicieron bastantes navíos con excelentes maderas en La Habana. El "Montañés" llevó este nombre por haber sido construido por donaciones de indianos de Cantabria. Entre sus cualidades marineras se cita la admiración que despertó en la Armada, combinada al verlo navegar muy boyante con las portas de la batería baja abiertas por no embarcar agua cuando los otros, franceses y españoles, las llevaban bien cerradas. En el combate de Trafalgar lo mandaba D. Francisco Alcedo y Bustamante, que murió lo mismo que su Segundo D. Antonio Castaños, a los que sustituyó en el mando el teniente de navío D. Alejo Rubalcava. El "Montañés" se perdió en un temporal en Cádiz el 10 de marzo de 1810, siendo su comandante D. Josef Quevedo y Chieza.

* * *

Volviendo a Buenaventura Almirall, su inquietud le había llevado a plasmar los acontecimientos del momento en las paredes de aquellas estancias; también le llevaron a participar en la guerra contra Francia. Una anotación registrada en el Libro de la obra de la Parroquia de los años 1785 a 1794 da constancia de que Buenaventura Almirall no había pagado deudas porque se encontraba en el Rosellón, en acciones de guerra.

Ya hemos dicho que en los desvanes de este castillo se hicieron a partir de mediados del siglo XVIII una serie de grafitos trazados con inscripciones y dibujos de barcos. Estos últimos forman un conjunto heterogéneo en el que destacan distintos tipos de navíos y embarcaciones de la época, además de figuras humanas trazadas con mayor o menor acierto.

Alguna de estas figuras forman parte de escenas en las que también intervienen algunos de los buques. Se trata de la mayoría de los casos de enfrentamientos armados. Abundan asimismo las representaciones en las que los personajes se encuentran bajo la acción judicial, en prisión o colgadas de distintas horcas. Otras son personas de cierta distinción, militares, eclesiásticos y gente de clase acomodada, aunque a la presentada en el Muro 6 de la Estancia 52 se la califica de *lladre*; en otros casos las citas se refieren a la vida local, a la rutina de un pueblo como Cubelles. Da la impresión que existe relación entre los textos que figuran al lado de los dibujos, como en la Estancia 53, referido al apresamiento de tres embarcaciones de Cubelles. Es de citar algo más prosaico, y son ciertas sumas que deben ser datos contables.

Por las firmas que aparecen reiteradamente en las paredes se llega a la conclusión de que la mayoría de grafitos eran obra de Buenaventura Almirall, que firma: Ventura Almirall, soltero y de Cubelles. En el Muro 2 de la Estancia 51 está la firma del mencionado personaje que puede aceptarse como prueba. En una de las paredes de la torre, Estancia 58 Muro 21, se puede leer que Buenaventura Almirall tenía 19 años cuando hizo los grafitos en 1768.

En la iglesia parroquial de Cubelles está la partida de bautismo de Buenaventura Almirall, nacido el 12 de mayo de 1749, y ello coincide con el grafito ya mencionado de la torre donde se lee : "*Yo so Vantura Almirall, fadri a 19 anys*". Sus padres podían ser entonces masoveros del castillo de Cubelles y Buenaventura era el cuarto de seis hijos y dos eran chicas, una mayor que Buenaventura llamada Francisca y otra menor, Magdalena, nombre muy corriente en la familia Almirall. El que Magdalena lleve una calavera en una mano y encima pusiera la frase : *diu mentida*, podía señalar alguna desavenencia entre ellos.

En aquel año, 1768, Ventura Almirall tal vez estuvo implicado en algún problema en el que también lo estaba el señor del castillo. De ahí que el dibujante dijera una y otra vez que era un *Bon miñó*, según se ve en la Estancia 51 Muro 21: "*Si voleu saber la vida de Vantura Almirall, fadri de Cubellas. Bon miñó. Antreu dal a la torre i savreu de la seva vida passada,*

1768, als 15 de setembre", y aún es más contundente uno de los párrafos que se encuentran en la torre, (Estancia 58, Muro 21) en el que escribí: "... *van agafar (?) al Ventura Almirall de Cubellas (...) fadri, bon minó*". Aunque parezca leerse la palabra "*agafar*" no hay constancia firme de que Buenaventura estuviera "preso" en el castillo, y aún dice estar contento por tener todo el castillo a su disposición (Estancia 58 - Muro 21), y parece que puede asegurarse que Ventura Almirall vivió en el castillo desde el mes de septiembre al de noviembre de 1768. Algunas anotaciones numéricas inducen a pensar que se referían o a los días del mes o a pagos efectuados al señor del castillo por mediación del masovero.

En el archivo parroquial hay constancia del matrimonio de Ventura con María Soler un año después de la ejecución de los grafitos, el 14 de octubre de 1769. Ventura Almirall tuvo seis hijos con María Soler, el primero una hija nacida el 16 de septiembre de 1770 y a la que se le puso el nombre de María Magdalena, según tradición familiar.

Almirall gozaba de cierta consideración social y era persona con la que siempre se contaba en el pueblo para tomar cualquier iniciativa. Así, en 1785 fue elegido Obrero de la Parroquia; también fue síndico del Ayuntamiento.

De la vida social de Cubelles hace referencia en la torre el grafito de la Estancia 58 Muro 21, debajo de las figuras de tres personajes con vestimenta apropiada para la celebración de la Fiesta Mayor. Debido a la humedad y deterioro del revoque de la pared no es posible leer bien las frases, pero sí el sentido general de la narración de la fiesta en la que era parte principal la procesión.

Desde el primer día, mi impresión era que en los grafitos del castillo de Cubelles había más de una mano. Vaya por adelantado que el detalle de un laúd, un falucho o un jabeque no puede percibirse desde una ventana de la torre del castillo. Las embarcaciones pesqueras las podía dibujar en la playa, en las faenas de varada, al salir, al voltejar y mejor aún si ha embarcado en ellas. También pudo familiarizarse con ellas a través de grabados en libros, cartas náuticas y mapas ilustrados. También podía haber intervenido un tal Manuel Rosell, del que había referencia en el Muro 12 de la Estancia 53

(grafito nº 33) con lo siguiente: "*De la ma i pluma de Manel Rosell, Bon minyo, atzetera (?) (...)*", pero Josep Cona, cuyo nombre está en la Estancia 54, Muro 14, dice: "*De la mano y pluma de mi Josep Cona de Cubellas*" (grafito nº 46). Al lado de este otro grafito, dice que aquel personaje tenía 20 años. También dice Anna Castellano, no hay que descartar que algún dibujo fuese obra de un tal Gabriel, ya que en un grafito del mismo muro se puede leer: "*Pluma de mi Gabriel*". Posiblemente se trata del mismo Gabriel Cucurella que sale en otros grafitos y que había estado preso por no hacer efectivo un pago de aguardiente. Algo después, en 1778, se decretaría la libertad de comercio con América, pero esto afectará a los puertos grandes como Barcelona y Tarragona. En el litoral de Cubelles sólo cabe hablar del laúd, del falucho o barca de mitjana, jabeques, canarios y tartanas, que son continuamente mencionados en documentos que se conservan en el archivo municipal, en legajos del siglo XVIII con las órdenes que recibían los jurados de Cubelles y que en buena parte eran de asuntos marítimos.

Los grafitos del castillo de Cubelles, en su mayor parte pertenecientes al siglo XVIII, están dibujados con lápiz de carbón negro. También hay algunos de época más reciente en la que se utilizó la misma técnica o la de incisión con estilete aplicada directamente sobre el yeso del revoque.

Estudio de los grafitos del castillo de Cubelles

El 19 de febrero del presente año 1995 se hizo otra visita al castillo de Cubelles con las historiadoras Anna Castellano, María José Sureda, Josefina Martínez-Hidalgo, coordinadora y fotógrafo, e Isabel Fortea, secretaria-taquígrafa. El propósito era, familiarizado ya con el tema, en particular con los grafitos con representación de navíos y embarcaciones de vela latina, efectuar un recorrido recogiendo taquígráficamente cuantas sugerencias despertaran, tras examinarlos con atención, siguiendo el orden del Anexo nº 1. Y así, se comenzó por los sótanos, iniciando el trabajo por:

Estancia 2, grafito M-1: Aparece borroso el contenido de la fotografía (por degradación de la pared), y pasa a la siguiente en la que se ve mejor el falucho ampliado de la fotografía M-1, en su parte derecha, y la embarcación

tiene dos velas latinas y también una bandera en el coronamiento de popa, con un bote de remo a remolque el cual tanto puede ser de servicio del falucho, como un apresamiento si el bote ha cometido alguna infracción del reglamento de pesca o estuviere recogiendo algún contrabando. La bandera aún no podía ser la actual que se introdujo para la Marina unos veinticinco años más tarde. Tanto pudo ser una adición posterior como que los colores de la bandera fueren distintos. Los buques de antes de la bandera introducida por Carlos III llevaron en algún tiempo banderas de su departamento marítimo, pero con los Borbones abundó la bandera blanca con el escudo Real actual para buques y embarcaciones de la Armada.

Estancia 2. Grafito M-3: Dos velas latinas en sendos palos en candela es lo propio de la tartana, porque los faluchos y jabeques llevan el trinquete y el mesana caídos hacia proa y popa respectivamente, y el mayor, vertical o con muy poca caída. La tartana era empleada en el tráfico de cabotaje. Era utilizada desde las costas catalanas y de las islas Baleares hasta Sevilla. Los italianos la usaban en Génova y en el litoral de la Liguria, como también los franceses. En orden de importancia a la tartana se la puede considerar a continuación del jabeque y el falucho (barca de mitjana en Cataluña). El aparejo de la tartana es mucho más marinero que el del falucho, en particular si el palo se corre algo más a popa de lo que aparece en la fotografía.

Estancia 2. Grafito M-4: Una escena algo embrollada. En el centro un jabeque que tiene sendos laúdes por la proa y por la popa, y aún otro separado a la izquierda de la fotografía. En otra fotografía se ve más clara la escena y confirma la explicación que se dio. El jabeque va con el aparejo izado y el bote a remolque, un laúd, también ha izado su vela.

Estancia 2. Grafito M-5: Hay dos o tres embarcaciones tipo laúd con dibujos imperfectos, de mano muy diferente a la de otros en habilidad artística. Sólo hay una fotografía entre cuatro con un laúd y su vela dibujada con mucha gracia en el centro de la fotografía; a los lados hay lo que pudieran ser botes de pesca de los que sólo queda una parte del dibujo. En otras dos fotografías (A) se ve el aparejo, parece ser de una fragata o navío, que es el mismo. En esta figura, a la derecha hay dos velas cuadas del trinquete que son un velacho y un juanete; en el centro tres velas del palo mayor, un juanete y dos

gavias, y a la izquierda el palo de mesana, con vela mesana y sobremesana, y la latina que más adelante sería sustituida por una cangreja. En otra fotografía (B) se ve la parte alta del palo mayor con dos velas cuadas o redondas, y más arriba, indicios de un laúd.

Estancia 2. Grafito M-6: Indicios de laúdes, tan deteriorados que no puede decirse nada.

Planta nº 2: Sólo se señala como parte del recorrido hacia los grafitos de arriba. Está la cocina para uso de los propietarios cuando iban accidentalmente para los cobros de renta o alquileres y las ventas de cosechas del campo. Desde ahí se ve el litoral aunque bastante tapado por los árboles que hay en el espacio de 1080 metros desde el castillo hasta el agua. La playa prácticamente no ha variado desde el siglo XVIII. (Al paseo de la playa hay 1040 metros y las mediciones se han hecho especialmente para este informe).

Don Vicente Tofiño de San Miguel, brigadier de la Real Armada y científico de fama mundial fue autor del *Atlas Marítimo de España* ejecutado en el último cuarto del siglo XVIII con arreglo a los métodos científicos ya usados en la época. Comparado el litoral de Cubelles en el entonces con el de la actual carta del Instituto Hidrográfico se aprecia que éste no ha variado en dos siglos. (Generalmente cambia donde se construyen puertos. Así, en unas partes se forman grandes playas, como en el Masnou, y en otras desaparece la arena, fenómeno que irá en auge con los desvíos de las rieras, aportadoras de arenas.)

Planta 3ª. Estancia 51. Grafito M-1: Representa una embarcación clasificable como infantil, sobre todo por el casco y una sola vela cuadra propia de nao de la Alta Edad Media. En el tope del palo hay una bandera "corneta". Dos fotografías con un casco que por la proa y el castillo de popa podría ser un dibujo a medio hacer de una fragata. Las líneas horizontales quieren representar la tablazón del costado. A popa está muy bien representado el timón y el castillo, y a proa sobresale de la roda el tajamar con una graciosa curva. En el mismo muro hay un hombre un tanto estrafalario con bigote que tal vez vaya disfrazado con una peluca rizada.

Entre los grafitos anteriores del propio muro hay varios de ahorcados y deben referirse a un suceso resonante de la historia local.

Planta 3ª. Estancia 5. Grafito M-2: Representación graciosa de una figura femenina con un traje marcando mucho el talle y falda bien dibujada y ciertos detalles en las mangas con bordados o galones de oro y un generoso escote propio de la Corte de Versalles, adornado con collar y una cruz; en la mano muestra una calavera y encima hay la enigmática frase "diu mentida". No se sabe concretamente a qué pueda referirse. Continúa el muro con distintas frases que Anna Castellano tiene estudiadas y que completarán la descripción de este muro al que sigue por último la cita de Manuel Roig.

Planta 3ª. Estancia 52. Grafito M-5: Una fotografía muestra el velamen de un falucho o barca de mitjana. Debajo una inscripción y más abajo aún varios dibujos más que parecen de laúdes. El palo mayor está rectificado en la parte alta.

Planta 3ª. Estancia 52. Grafito M-5: Aunque muy embrollado el dibujo se trata de una fragata de guerra por el gallardete de mando en el tope del mayor; tres palos con velas cuadas. A la izquierda está representada la proa con bastante calidad. El palo trinquete y el mayor con sus respectivas cofas y, en éste último, obenques con fechastes para subir a la cofa. A la derecha se ve la popa del tipo llamada plana y a lo largo del costado las portas de la batería. Este tipo de popa llana aparte de hacer más fácil la construcción permitía llevar los dos cañones para defender el timón, objetivo siempre intentado en acciones de guerra para dejar al buque al garete. Estas cofas ya eran desde la Antigüedad reducto para ofender a la tripulación enemiga. En la Edad Media iban honderos; los de Baleares fueron los más famosos. Luego se apostaron arcabuceros; uno de estos, del navío francés *Redoutable* fue el que mató a Nelson en Trafalgar.

Planta 3ª. Estancia 5. Grafito M-8: Ingenuo intento de dibujo de un buque con tres palos con velas redondas, navío o fragata, que en modo alguno puede serle atribuible la misma paternidad de los que se representan embarcaciones de vela latina, jabeques, faluchos o laúdes de buena factura y de los que se considera su autor a Buenaventura Almirall.

Planta 3ª. Estancia 53. Grafito M-9: Excelente representación, tanto artística como técnicamente, de un jabeque con correctas caídas de los palos; en las velas la disposición de los paños, paralelos a la baluma o caída de popa, es correcta; la bandera que flamea por encima de la mesana no es la de 1785, como la actual, sino una de tantas que, si el jabeque era de guerra, se ponían según correspondiese a su Departamento, tal y como puede verse en el apéndice de Banderas.

Planta 3ª. Estancia 53. Grafito M-9: En el centro hay un dibujo desaliñado de un laúd dominado por su gran vela; del casco no puede decirse nada, porque nada se ve, en cambio en el ángulo superior derecho la parte que hay del casco de un jabeque está bien. En otra fotografía hay un propósito de dibujar una fragata con la popa cuadrada, en las que al casco le falta eslora y le sobra puntal. En este mismo muro lo de mejor factura es el falucho con las velas en viento navegando amurado a estribor. Y el mismo calificativo de excelente hay que aplicarlo al jabeque probablemente de guerra. En la parte baja del muro y a la derecha hay un jabeque con la vela de trinquete izada, pero no así la mayor, donde hay sólo el palo y la antena correspondiente. Otro jabeque muy bien dibujado es el que hay a la derecha de una persona pendiente de la horca.

Sigue otra fotografía con una agrupación de jabeques que podría ser un encuentro de bajelos de la Real Armada o de jabeques armados en corso como los del mallorquín Antonio Barceló, héroe de la lucha contra los piratas y corsarios norteafricanos cuyas hazañas pasaron al romancero popular.

El último grafito a señalar de esta estancia y el muro M-9 es el de una fragata con todo su aparejo al parecer facheando (es decir, disponer el velamen de modo que el buque se quede parado, sin arrancada). ¿Puede haber querido representar esto el artista?. Si fuera así habría que pensar que por lo menos tenía los conocimientos de un piloto. Y aún más, en la proa, a la derecha de la fotografía, aparece la vela llamada cebadera, que fue reemplazada por los foques, en Holanda e Inglaterra, muy a principios del siglo XVIII, concretamente en 1805. En España lo fue por el último cuarto del siglo XVIII. El foque, al aparecer por primera vez era para sustituir al tormentín; aquí durante algún tiempo, poco, subsistirían juntas dichas velas.

En otra fotografía de la parte izquierda de M-9 se distinguen tres jabeques con la propiedad que casi siempre aparece este tipo de embarcación con la que el grafista demuestra estar familiarizado. Tres ahorcados pendientes de la horca ponen la nota patética a la escena que debe referirse a algo que impresionó mucho al dibujante.

Planta 3ª. Estancia 53. Grafito M-10: La fotografía comprende una parte del muro con tres o cuatro jabeques. Dos de estos jabeques, en la parte baja a la derecha, tienen los palos y perchas en trazo más grueso, lo que le da mayor vigor al dibujo. De estos, el de más arriba está fondeado con un ancla de cepo de madera, y cito este dato para decir también que en estos barcos de aparejo latino, además del ancla propiamente dicha, fondeaban con un rezón de cuatro uñas (una barra de hierro que en un extremo tenía cuatro ganchos y en el otro una argolla para unirle al cabo amarrado a bordo, que solía ser de esparto por su baratura -el cáñamo es bastante más caro-, y porque el esparto, aunque de menos resistencia a la rotura, en cambio le afecta menos el agua). Entre los dos jabeques acabados de citar hay un bote de remo (también puede ser un laúd que vaya a remo).

Otra embarcación de este M-10 es un laúd a vela y remo que pudiera estar en faenas de pesca con la red al costado.

Por último, del mismo muro hay otra fotografía con un jabeque redondo en reparación. Entre la quilla y la medianía del costado debe estar cambiando la tablazón y por ello tiene descubiertas las cuadernas. Lo de popa pudiera ser la percha de una cabria con una tabla para ir forrando el costado. Es de notar que tiene izadas banderas de tope en los tres palos. En la parte baja de la fotografía hay otras dos embarcaciones a la izquierda y más al fondo una vela latina y un foque o pollacra, como llamaban al foque en esas embarcaciones catalanas, y a la derecha y en primer plano, algo comenzado pero sin llegar a definir la clase de embarcación que iba a dibujarse, creo que nada en concreto. ¿No habría, un niño, un nieto del masovero, que quisiera imitar al artista?.

Un último grafito de la serie M-10, con sus tres velas latinas, tal vez varado en una playa para cambiar parte de la tablazón del costado de babor, en la

obra viva, que es la parte por debajo de la línea de flotación, como la que está por encima es la obra muerta.

Planta 3ª. Estancia 53. Grafito M-11: Representación muy deteriorada de jabeque en el que no se distingue nada destacable en ninguna de las tres fotografías.

Planta 3ª. Estancia 53. Grafito M-12-A: Como de este muro hay fotografías, para mayor claridad de los comentarios al Grafito M-12 se le han añadido las letras A, B, C, D, E, F. Comenzando por la fotografía M-12 A: Es un panel muy interesante que comprende desde una fragata o un navío (depende del número de cañones) M-12-A hasta la fotografía M-12-F, con representación de un jabeque y dos figuras humanas en un duelo a espada.

La fotografía M-12-B es una ampliación de una parte de la anterior, concretamente a la izquierda de la fragata o navío con todo el aparejo largo y portando, la vela mayor está aferrada para no desventar al trinquete; en el bauprés se ve muy completo el tormentín izado en el torrotito, y luego la cebadera y sobrecebadera guarnida al bauprés; el palo trinquete está completo de velas que son de abajo a arriba: trinquete, velacho bajo, velacho alto y juanete.

En el tope del palo se ve la bandera nacional de hoy, sin escudo, aunque su lugar debía ser en el mesana y los colores parecen una adición posterior, si la mancha que hay en el tope del mayor, entonces sería que la fragata-navío lucía engalanado de topes propios de las fiestas menores; en la banda de estribor lleva armados siete remos que pudieran ser para caminar algo porque estaban encalmados o para ayudar a una virada.

A la derecha hay tres galeotas con velas izadas y remos armados. La galeota era una galera menor de 24 remos por banda. En cambio la galera armaba de 24 a 32 remos por banda. La fotografía M-12-C es una mayor ampliación de la fragata o navío y confirma lo que se apuntó como posible ante la fotografía anterior y que la fragata luce engalanados de topes porque también hay bandera en el tope del mesana y más a popa sobresale el asta con la bandera nacional del buque propiamente dicho. En la fotografía M-12-D, por la proa

de la fragata o navío mencionada se ven con mayor detalle las tres galeotas.

Grafito M-12-E: Al costado de un jabeque hay dos personas que mantienen un duelo a espada y un tercero que lo observa. Las otras dos embarcaciones pertenecen a ese autor incógnito que desea imitar a un buen dibujante naval. Y en el **M-12-F** está más ampliado el jabeque y la escena del duelo.

Esta escena pudiera tener varias interpretaciones. Una que el navío o fragata atacara a las galeotas o que éstas acompañaran al navío o fragata para acercarse más a la playa y apresar a tres embarcaciones del lugar, como pudiera desprenderse de la inscripción que allí dice: "*el dissabte ... a deshores de la nit agafaren 3 vaixells de rem de cal Puig, un de matricular ...*"

Planta 3ª. Estancia 53. Grafito M-13: Dibujo confuso. En el fondo hay dibujado un laúd con una vela izada. Es desconcertante que entre trazos caprichosos, sin responder a algo definido, se perciben en cambio detalles de buen conocedor del aparejo y maniobra de la embarcación, este detalle aquí es de los matafiones (cabitos delgados) de envergue de la vela a la antena.

Planta 3ª. Estancia 54. Grafito M-13: Representación muy deteriorada de otro jabeque del que nada se puede decir.

Planta 3ª. Estancia 54. Grafito M-14: Abordaje de un navío muy mal dibujado que ataca a un grupo de embarcaciones cuyo tipo no se puede discernir, sólo que son de aparejos latinos propios de este litoral. Antes de la escena anterior y más en alto se ve a un pescador con barretina y pipa de barro con larga caña. En la parte baja y a la izquierda hay otro jabeque pero sin nada que comentar.

En este muro hay la inscripción de Almirall con su "A" característica de persona que dibuja con satisfacción su nombre, o que simplemente lo escribe.

Planta 3ª. Estancia 55. Grafito M-15: De las cuatro fotografías con esta numeración sólo cabe citar el dibujo de un laúd de pesca y encima de él un rayado que puede ser de los días que alguien estuvo preso o de las entregas

de productos del campo o cualquier otra operación de la que deba dar cuenta.

Planta 3ª. Estancia 55. Grafito M-16: Escena de un buque de aparejo redondo dirigiéndose al parecer a reconocer a una flotilla en la que hay laúdes y algún jabeque. En otra escena hay más embarcaciones de la clase laúd, falucho o barca de mitjana que pueden estar en un caladero de pesca.

Planta 3ª. Estancia 55. Grafito M-17: En este muro hay dos grupos de embarcaciones, hacia los lados de la fotografía. En el de la izquierda las embarcaciones están sombreadas, si bien parecen definir mejor una acción con el fin de hacer apresamientos y llevar generalmente a Argel a personas, embarcaciones y todo lo que pueda tener algún valor. Las personas cautivas tenían un precio y entonces los familiares cuando podían recoger el importe de la libertad lo entregaban a intermediarios que iban allí, pagaban el rescate y traían de vuelta al cautivo. Destacaron en esta obra de redención de cautivos los frailes mercedarios de Barcelona. En su iglesia de la calle Ample, antes de la Guerra Civil, había la bandera que llevaban como símbolo de su humanitaria y arriesgada tarea. En estas escenas propias en el entonces cerca de la costa se puede tratar de la coincidencia en un caladero rico en pesca, de la llegada de una embarcación de vigilancia, generalmente un jabeque o falucho armado, y lo peor de todo un ataque de piratas o corsarios, argelinos las más de las veces y de las que hay mucha literatura, como Cervantes describe en *El Quijote* con gran realismo por haber sido él cautivo en los bancos de Argel. La primera embarcación de vela y casco sombreado, por la parte izquierda es una galera abarloada a un falucho o jabeque y desde ellos hay un cabo de remolque a otra embarcación más al centro. La impresión es que los atacantes fueron varios y el lugar estaba muy concurrido de pescadores.

Planta 3ª. Estancia 55. Grafito M-18: El tema es de nuevo la pesca y vemos fuego a bordo de dos embarcaciones que pudieran estar preparadas para esa pesca nocturna denominada a *l'encesa*, en la que se hace un cerco de red y en el centro se prende fuego a leña o enciende una luz soportado todo por unas parrillas (*graelles*) o ganchos; con la luz los peces suben a la superficie, después con los remos los pescadores dan golpes en el agua y los peces

asustados tratan de salir pero como se ha cerrado el cerco no pueden y se procede al levantamiento de la red. Esta pesca es generalmente de sardina. Antes, en el litoral catalán habían dos almadrabas, una en Roses y otra en Vilassar de Mar para la pesca del atún cuando regresa del viaje a desovar al Mediterráneo oriental. Por lo demás en este muro vuelven a verse laúdes y faluchos bien dibujados.

Planta 3ª. Estancia 56. Grafito M-19: Imagen ingenua pero graciosa y un tanto naif de un navío de dos puentes o tal vez una fragata (el aparejo es el mismo y la diferencia está en los cañones no representados). El velamen está completo. Sólo le falta el remate de la proa y el bauprés. La inscripción en el velamen es esta: "Ventura Almirall fadrí de Cubelles bon minyó Jo soc patró de bon estament de aigua dolça". Con la modesta afirmación de que es marino de agua dulce tal vez quisiera justificar lo que le faltaba al navío, sobre todo a proa.

Mª José Sureda explica lo siguiente de este muro. Hay tres figuras que pueden estar relacionadas con la Inquisición (es una sugerencia). Llevan mitra y los brazos levantados con una rama de retama, símbolo inquisitorial. Dos figuras más pequeñas, que se suponen que son condenados, llevan la misma casulla, gorro y báculo también inquisitorial.

Planta 3ª. Estancia 56. Grafito M-20: Representación totalmente descabellada por el número y forma de las velas que por poco llegan al cielo, y un gallardete larguísimo, precursor de los izados al regreso a su Base después de una vuelta al mundo o de una expedición muy larga. El de algunos fue tan largo que llegaba al agua. Con esa modesta exhibición se consideraban pagados de las penalidades que viajes tan largos llevaban consigo.

Planta 3ª. Estancia 58. Grafito 21: Navío o fragata con el velamen casi completo, obencaduras del palo mayor con flechastes para subir a la cofa. El estay mayor desde la cofa a la fognadura del palo trinquete, un poco más a proa, es un detalle correcto. Los otros dos estays al bauprés, aunque no estén del todo bien, por lo menos demuestran que el autor sabía que los palos deben mantenerse firmes tanto en sentido longitudinal como

transversal. En el costado hay unas líneas verticales que quieren representar las bulárcamas para reforzar el costado cuando se dejaba en seco, para obras de carena, calafateo, limpieza y pintado de fondos. Sin embargo debe señalarse que ese número de bulárcamas no era tan grande y con el tiempo desaparecieron.

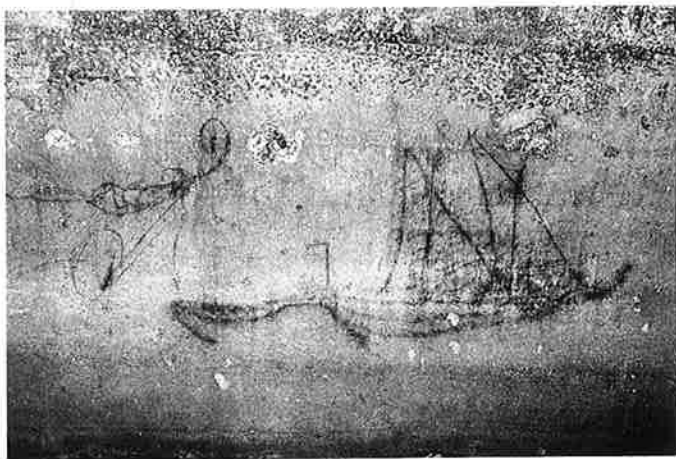
Planta 3ª. Estancia 57. Grafito M-22: Por los dos palos con velas cuadas había que catalogar el buque de este grafito de bergantín redondo, y la popal tan realzada es propia de un galeón del siglo XVI. Esta figura pertenece al grupo de los "inventados", en contraste con otros grafitos, en particular los de aparejo latino, propios de la costa catalana en que el autor conoce lo que dibuja.

La originalidad de este grafito es que muestra la tripulación y me atrevería a decir que algunos llevan barretina, prenda muy marinera exportada incluso a Galicia cuando fueron allí pescadores catalanes; los de Mugardos, pueblo enfrente de El Ferrol, en la ría de este nombre aún la conservaban hace cincuenta años. Aquí se ven marineros en cubierta y en las vergas altas y el que está en el mismísimo tope del palo mayor es como el *anxaneta dels castellers*. En cubierta, el más a popa, por su aire y el lugar que ocupa es, sin duda, el comandante o capitán, según sea el buque, de guerra o mercante.

Planta 3ª. Estancia 49. Grafito M-24: Parte alta de las arboladuras con los palos con banderas cornetas en los topes agrupados de tal modo que podría ser un abordaje entre dos navíos a los que la acción los haya ido dejando desnudos de velas y algunas vergas, alegoría como para poner punto final a esta sorprendente selección de austeros grafitos donde el dibujo de mano torpe y balbuceante se atrevió con ingenuidad infantil pero no siempre torpe sino a veces con la sorpresa de lo precoz, entrañable y delicioso, con un toque de ternura a veces rematada por la audacia que acompaña el vigor de la etapa pujante en el curso de una vida que aquí ha irrumpido en el camino de los trazos firmes, seguros, llenos de gracia espiritual que denotan una tarea maestra que supo infundir toda la gracia que tienen las velas latinas cuando hacen volar ágilmente a embarcaciones propias de unas aguas milenarias que conocen las acciones que el hombre ha creado y mantenido en sus azares por la vida con la pesca y el comercio y también en las de

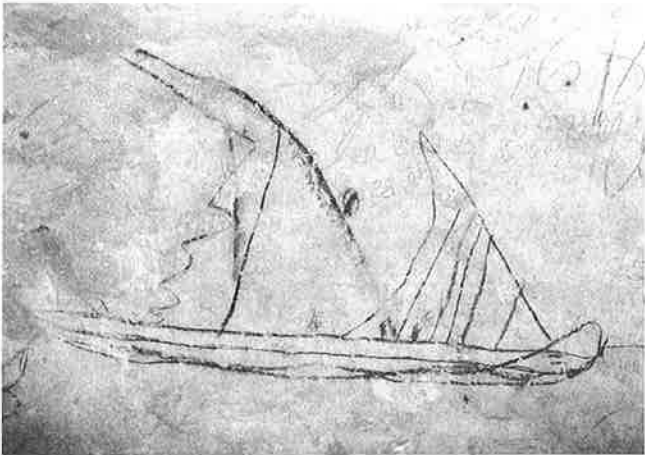
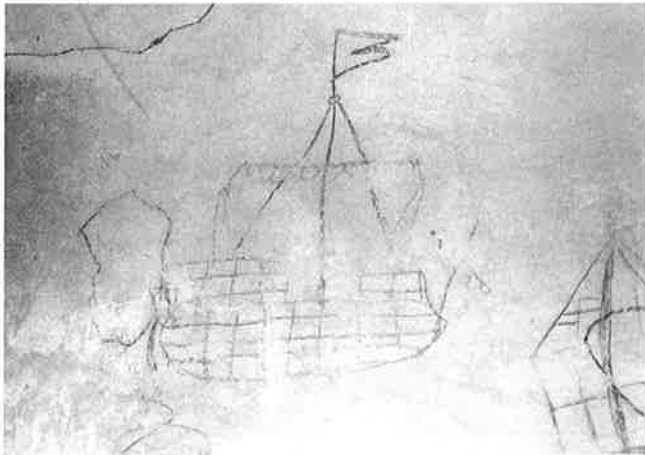
guerra tras guerra para imponer el dominio político militar que trajo civilizaciones orientales a través de Egipto y con esa raza de navegantes que fueron los fenicios, que se atrevieron ya a romper el misterio del océano en busca del ámbar y la plata de los mares del norte, hasta que le llegó la inexorable hora del declive porque en el mundo todo nace, vive y muere, aunque dejando otras vidas que para nosotros fueron las de las civilizaciones griegas y romanas de las que nos sentimos continuadores.

El Servei del Patrimoni Arquitectònic Local creo que presta un señalado favor a la cultura al dar a conocer, restaurar y mantener estos grafitos del castillo de Cubelles por el valor que en sí tienen, al ofrecer una parte de ese conjunto de naves y embarcaciones con las que se practicaron las artes de la pesca, el comercio marítimo apoyado en una amplísima red de Consulados y el poder naval que se comenzó a imponer ya en el año 813, cuando Ermenguer de Ampuries llevó a cabo la primera acción naval catalana de que se tiene noticia.

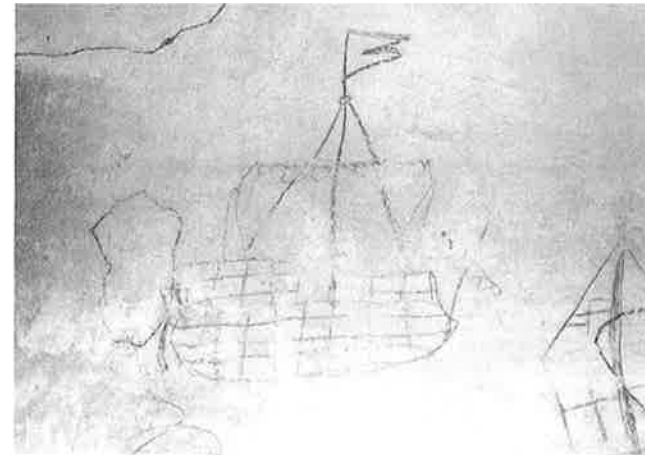
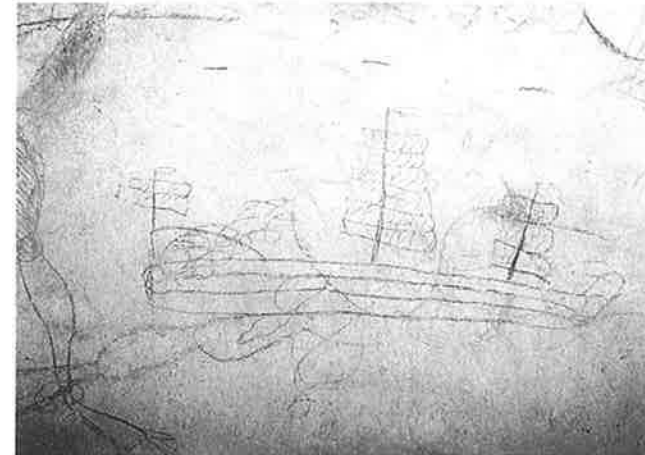


Planta subterránea, Arriba, estancia 2, grafito M-1: embarcación con dos velas latinas y bandera en el coronamiento de popa, con un bote de remo a remolque. Abajo, estancia 2, grafito M-3: *tartana* con dos velas latinas en sendos palos en candela. La *tartana* era empleada en el tráfico de cabotaje.

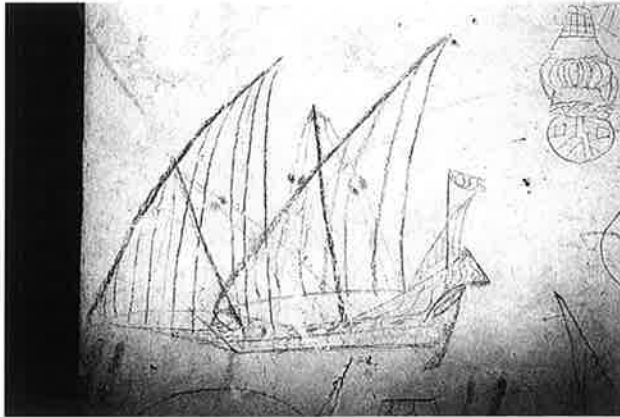
Planta subterránea. Arriba, estancia 2, grafito M-4: En el centro un jabeque que tiene sendos laúdes por la proa y por la popa. El jabeque va con el aparejo izado. Abajo, estancia 2, grafito M-5: laúd con su vela dibujada.



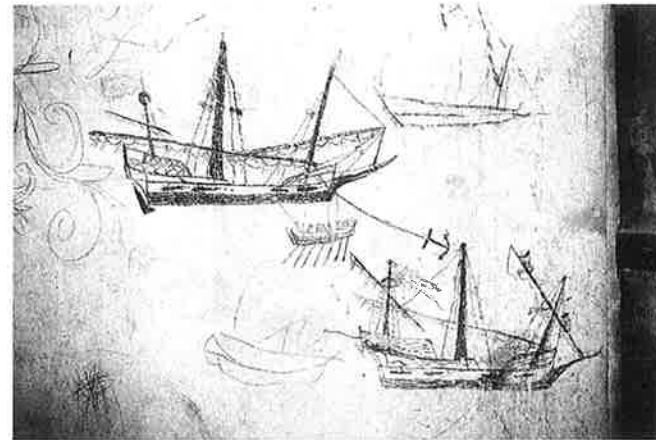
Planta tercera. Arriba, estancia 51, grafito M-1: dibujo infantil de una *fragata*, con el casco y una sola vela propia de nao de la Alta Edad Media. En el tope del palo hay una bandera "corneta". A popa está muy bien representado el timón y el castillo. Abajo, estancia 52, *falucho o barca de mitjana*.



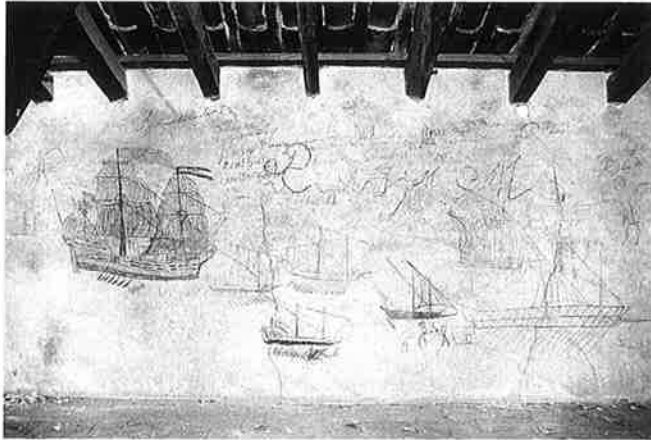
Planta tercera. Arriba, estancia 52, grafito M-8: Ingenuo intento de un buque con tres palos con velas redondas, navío o fragata. Abajo, estancia 53, grafito M-9: En este muro se puede ver una agrupación de jabeques que podría ser un encuentro de bajeles de la Real Armada o de jabeques armados en corso.



Planta tercera, Arriba, estancia 53, grafito M-9: Excelente representación, tanto artística como técnicamente, de un *jabeque* con correctas caídas de los palos. La bandera que flamea por encima de la mesana no es la de 1785, como la actual, sino una de tantas que, si el *jabeque* era de guerra, se ponían según correspondiese su departamento. Abajo, estancia 53, grafito M-9: *Fragata* con todo su aparejo al parecer facheando, es decir, disponer el velamen de modo que el buque se quede parado, sin arrancada.



Planta tercera, Arriba, estancia 53, grafito M-10: En este muro se pueden ver dibujados tres o cuatro *jabeques* y un *laúd* a vela y remo. Abajo, estancia 53, grafito M-10: Detalle de dos *jabeques*, tienen los palos y perchas en trazo más grueso, lo que les da mayor vigor al dibujo. El de arriba está fondeando con un ancla de cepo de madera. Entre los dos *jabeques* hay un bote de remo.



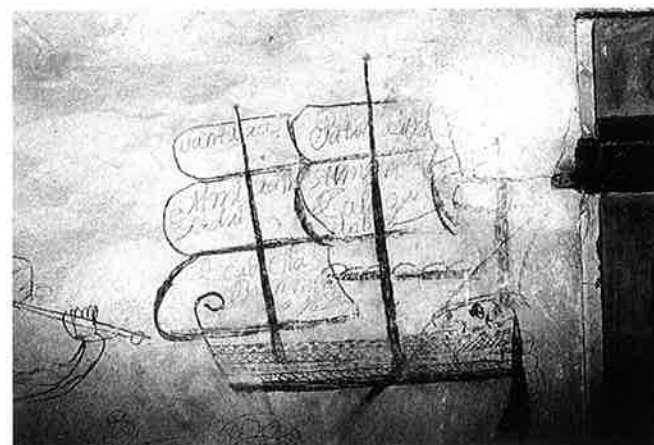
Planta tercera. Arriba, estancia 53, grafito M-12 A: Panel muy interesante que comprende desde una fragata o un navío, hasta jabeques y dos figuras humanas en un duelo a espada. Abajo, estancia 53, grafito M-12 B: Fragata con todo el aparejo largo y portando, la vela mayor está aferrada para no desventar al trinquete; En el tope del palo se ve la bandera nacional de hoy, sin escudo.



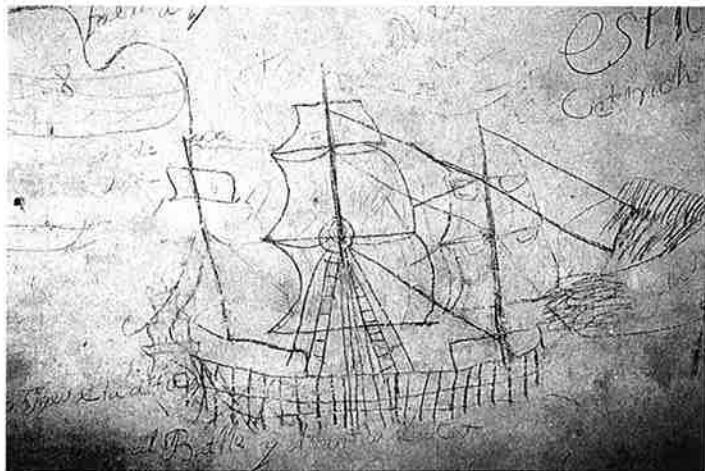
Planta tercera. Arriba, estancia 54, grafito M-14: Abordaje de un navío mal dibujado que ataca a un grupo de embarcaciones. Abajo, estancia 55, grafito M-15: *Laúd de pesca*.



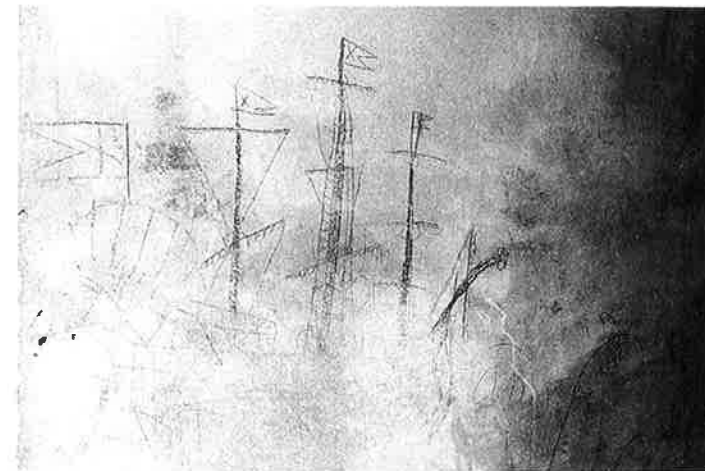
Planta tercera. Arriba, estancia 55, grafito M-16: Buque de aparejo redondo dirigiéndose al parecer a reconocer a una flotilla en la que hay laúdes y algún jabeque. Abajo, estancia 55, grafito M-17: grupo de embarcaciones que podrían representar una escena de un ataque de piratas a pescadores de la zona.



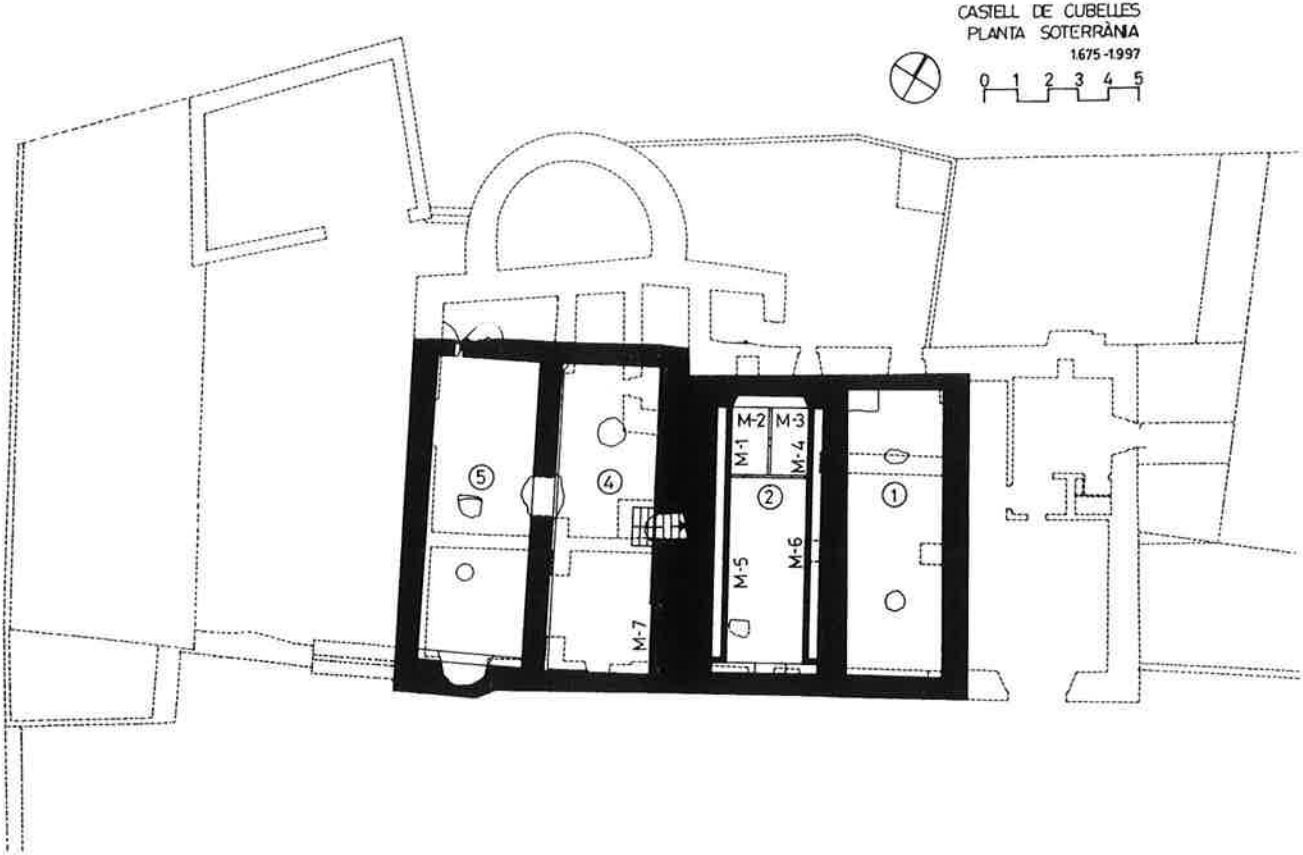
Planta tercera. Arriba, estancia 55, grafito M-18: El grupo de embarcaciones podría representar una escena de pesca nocturna a *l'encesa* (dos barcas parecen llevar fuego a bordo). Abajo, estancia 56, grafito M-19: Navío de dos puentes o fragata con el velamen completo, sólo le falta el remate de la proa y el baurpés. Tiene una inscripción en el velamen: *Ventura Almirall fadri de Cubelles bon minyó Jo soc patró de bon estament de aigua dolça.*

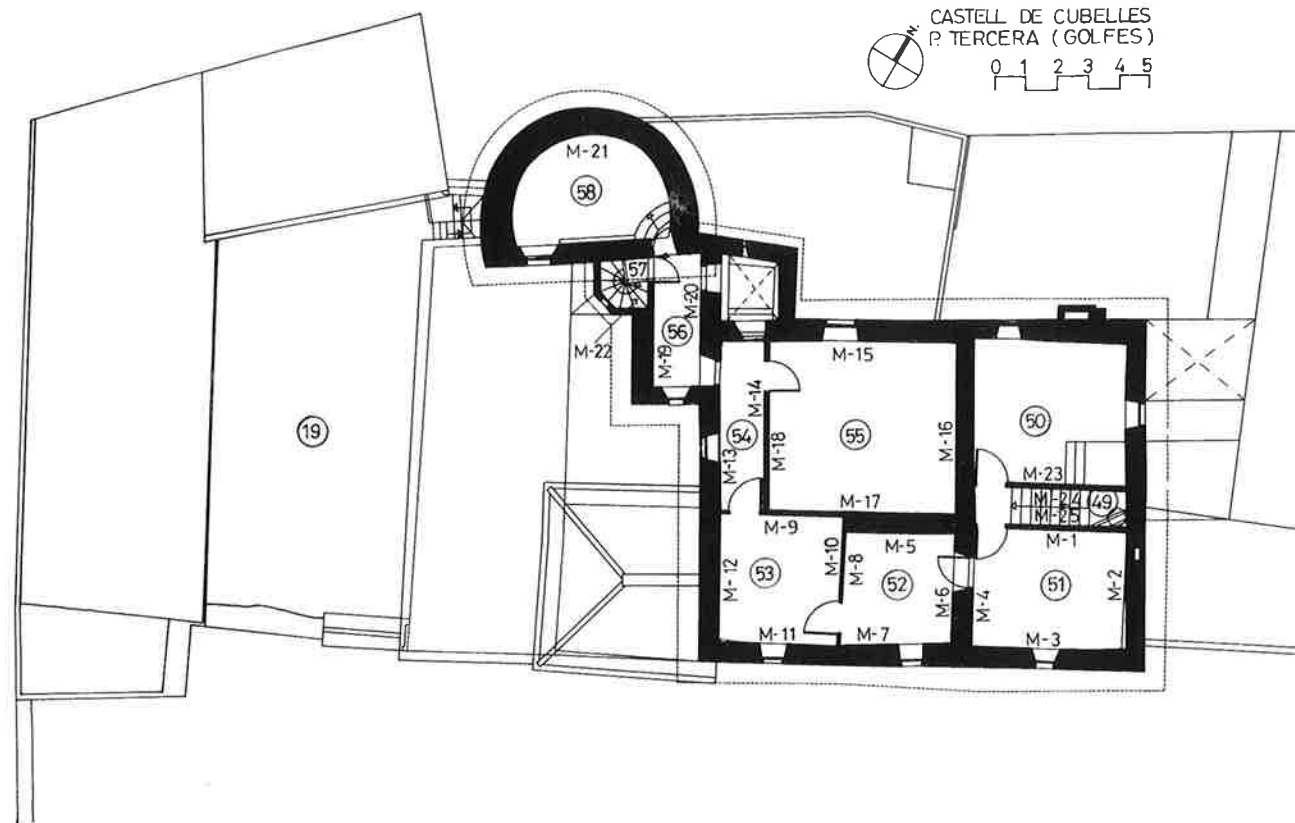


Planta tercera. Arriba, estancia 56, grafito 20: Embarcación de dibujo infantil. Abajo, estancia 58, grafito M-21: Navío o fragata con el velamen casi completo i obencaduras del palo mayor con flechastes para subir a la cofa.



Planta tercera. Arriba, estancia 57, grafito M-22: Dibujo infantil y inexacto de bergantín redondo. La originalidad de este grafito es que muestra la tripulación, algunos llevan barretina. Abajo, estancia 49, grafito M-24: Escena que podría representar un abordaje entre dos navíos.





APENDICE I. Buques y embarcaciones representadas en los grafitos del castillo de Cubelles

LAÚD (CAT. LLAÛT O LLAGUT)

Embarcación de vela latina dedicada a la pesca y a la navegación de cabotaje, muy empleada en Cataluña. Los hay con foque y algunos mayores que también arbolaban un palo de mesana y servían para el transporte de carga y se les denominaba falucho; en catalán *falutxo* o *barca de mitjana*. Tal vez sea la embarcación antigua más popular en Cataluña, Levante y en las islas Baleares. Con la proa rematada en punta y a veces también la popa, era de eslora muy variable. El aparejo del *falucho* se componía de una gran vela mayor latina arbolada por medio de una entena en un palo no muy alto y caído (inclinado) hacia proa y otra vela también latina bastante menor llamada *mesana*, con el palo arbolado muy cerca de la popa. El puño de escota laborcaba por la extremidad popel del batículo o palo corto que salía horizontalmente de popa. También podía llevar uno o dos foques con los puños de amura guarnidos al botalón de proa. En conjunto el falucho tenía un aparejo semejante al del jabeque, embarcación esta, de más porte. Se caracterizaba el falucho por su ligereza de construcción que le permitía alcanzar velocidades notables en bastantes casos.

Hubo falucho que atravesó el Atlántico, aunque normalmente su límite era el gran cabotaje. Se usó, asimismo, en la guerra del corso y como embarcación auxiliar de las flotas de que se componía la Armada o Armadas. A fines del siglo XVIII y comienzos del XIX los menorquines e ibicencos alcanzaron gran notoriedad con sus faluchos armados en corso y entraron en lucha con argelinos y tunecinos o con franceses o italianos; en ocasiones volvieron a sus puertos con las embarcaciones enemigas a remolque. Entre los corsarios menorquines más famosos destacan: Joan Ponseti y Pere Marqués. Gozaban de buena fama los laúdes pesqueros de Mahón.

En la construcción se usaba encina en la quilla, roda y codaste, así como otras piezas que requerían maderas duras. Las cuadernas y el forro eran de pino. Para palos, entenas y otras perchas se empleaban maderas de

importación, como pinotea o abeto. Los faluchos solían tener la roda ligeramente vuelta hacia fuera y el caporal o extremo de la roda por encima de las regalas y redondeado contra el que se apoya y afirma el car de la entena cuando se lleva a la roda. Los mayores faluchos pasaban de los veinte metros de eslora y en la última época la popa era redondeada.

Citas

1354

CAPMANY: *Memorias históricas...*: Bd.2 S.250-u

"que aytais navilis o vexells no gosen ni presumesquen portar alcuna espaciaria, draps, necera, ne cambi, ne alcunes altres coses, de semblanta o de major valor, sino en lenys o barches o lents armats, qui vagen per la costa o pres de terra".

1448-1468

TIRANT LO BLANC. Bd,3 S. 196

"Hagueren en un llaut de peixcar, e armaren-lo. E trameteren per veure quant gent podia haver en les naus poc més o menys, e quantes fustes eren dins lo port".

FALUCHO

Embarcación típicamente mediterránea, de casco ligero y alargado, hoy prácticamente desaparecida. Era de la familia de los jabeques y arbolaba un palo mayor muy inclinado o caído hacia proa, un mesana vertical o en candela, además del botalón para largar el foque. La inclinación del mayor se mantenía sobre la carlinga situada un poco a proa de la medianía de la eslora total, la fogonadura y fuertes baos o bancadas de refuerzo. Izaba velas latinas en ambos palos. Los hubo dedicados al servicio de guardacostas, al tráfico de cabotaje y a la pesca; caracterizados por su gran andar, buen gobierno y excelentes cualidades bolineras, ciñendo fácilmente en cinco cuartas; su porte no solía pasar de las 100 toneladas.

En Cataluña y con el nombre de *barca de mitjana* existieron todavía por el primer cuarto del siglo XX. La popa de los faluchos variaba entre la redonda

y la de dos cuerpos, según los constructores, si bien antes se vieron con bovedilla y popa cuadra con pescantes. Hermanadas con los *quillats* valencianos, *las barcas de mitjana*, se diferenciaban en el tonelaje, mayor en los *quillats*; también los hubo de roda recta en vez de lanzada.

Como falucho característico, Agustín Jal cita el *San Bonaventura*, que viera en Marsella en 1841, construido cerca de Barcelona. Sus dimensiones principales eran: eslora total o de roda a roda, 17,78 metros; manga, 5,95; puntal, 1,95. La cubierta muy arqueada, tenía una brusca de 60 cm.

En España los faluchos de guerra se dividían en *faluchos de primera* y de *segunda*. Los de primera llevaban hasta sesenta hombres de dotación, y en los de segunda no excedían de cuarenta y su armamento consistía en un solo cañón de a 12 montado en colia.

Dentro de los faluchos de pesca había los de *pareja*, dedicados a la pesca del bou. Su nombre procede de la necesidad de emplear dos embarcaciones en el arrastre del arte. Como característica especial, dentro de los faluchos se debe citar la facultad de variar la inclinación de palos a barlovento, evitándose con ello la toma de rizos al ventar duro. Los faluchos de pesca se diferenciaban también de los mercantes en tener el codaste curvado hacia fuera e inclinado hacia proa.

GALERA

Embarcación de mucha eslora apta para navegar a remo y también a vela. Aunque fuere principalmente para la guerra desde la Antigüedad griega y romana, también las hubo mercantes para el transporte de peregrinos y de mercancías valiosas y de poco volumen. Los venecianos tuvieron de esas galeras mercantes en su comercio con oriente medio.

En la antigüedad griega y romana hubo galeras de uno, dos y tres órdenes de remos. A las dos últimas se llamaban birremes y trirremes. De los trirremes se ha discutido mucho el sistema operativo de la boga y aunque se hayan hecho avances en admisibles disposiciones de remos y remeros, la solución

definitiva e indiscutible, no ha llegado. La familia de la galera es muy extensa como demuestra la relación siguiente:

Galeaza: Galera grande, fuertemente artillada por las bandas, con una cubierta por encima de los remeros. Tuvo su origen en Venecia al remontar con una cubierta a sus galeras mercantes y armadas después con buen número de cañones.

Galera Real: Aquella en la que se arbolaba el estandarte del Rey, ordinariamente por el Capitán General de la Mar. Solía ser de 30 o más bancos.

Galera capitana: La montada por el general de una escuadra.

Galera Patrona, Almiranta o Vicealmiranta: La que montaban el jefe de una fuerza naval, el almirante o el vicealmirante, respectivamente.

Galera bastarda: Tipo de galera más fuerte que la ordinaria, de 26 a 29 bancos, utilizada como *galera de fanal* o del mando superior de una escuadra.

Galera ordinaria: La de 24 a 26 bancos, según la época.

Galera de remos sencillos: La de dos o tres remos por banco, en la que cada remo era manejado por un solo hombre. A la de dos remos, se la llamaba *birreme* y a la de tres *trirreme*, en la Edad Media.

Galera galocha: La de remos grandes, manejados cada uno por varios remeros.

Galera mercante: La dedicada al transporte de pasajeros o mercancías, estas, generalmente, de poco volumen y mucho valor.

Galera gruesa: La de mayor porte.

Galera de buena boyá: La tripulada por marineros voluntarios.

Galera de forzados: Aquella en la que bogaban esclavos o condenados a galeras.

Galera sutil: Media galera o galeota.

Media galera: Galera pequeña o galeota.

Galeota: Galera menor sin arrumbada y de 16 a 20 bancos con un solo remo, manejado también por un único remero; según Nani Mocenigo, aunque para Furttenbach tenía quince bancos por banda, en los que bogaban dos hombres en cada uno.

Fusta: Galeota menor, más ligera, sin arrumbada y un solo toldo por carroza. No tenía más de quince bancos, y en cada uno de estos podían bogar hasta tres hombres.

Bergantín: Embarcación que por orden decreciente seguía a la fusta, con unos diez bancos, con los que podían bogar uno o dos hombres. Carecía de crujía y fue llamada *cuarto de galera* por Furttenbach.

Fragata: La menor de las embarcaciones de remo de la familia de la galera. No tenía cubierta, es decir, era abierta, como la fusta y el bergantín. Armaba como mínimo, diez remos por banda.

Citas

CERVANTES, Miguel de: *El ingenioso Hidalgo don Quijote de la Mancha*. Numerosas citas de la vida en las galeras y los galeotes.

ALEMAN, Mateo: *Gúzman de Alfarache*, Madrid, 1599. Excelente nomenclatura y organización a bordo de las galeras.

GUEVARA, Antonio de: *De los inventores del arte de marear y de muchos trabajos que se pasan en las galeras* (1539). Irónica descripción de las penurias a bordo de las galeras con el continuado estribillo : *La vida de la galera dela Dios a quien la quiera*.

FRAGATAS Y NAVÍOS

Fragata fue la embarcación empleada por don Juan de Austria en pasar revista a la Armada de la Santa Liga, animando al combate para abatir a la Sublime Puerta. Este nombre de fragata lo recibía la menor de las embarcaciones a remo de la familia de la galera. No tenía cubierta y armaba como máximo diez remos por banda. La etimología de la voz fragata viene del vocablo griego "*aphracta*" (abierto) porque carecía de cubierta. La carencia de cubierta hace que el marino desaconseje la salida de los botes a aguas libres cuando carecen de cubierta y confirma el refrán que "Barco sin cubierta sepultura abierta".

Las verdaderas fragatas de vela aparecieron hacia el año 1650 para desempeñar las misiones de exploración que en nuestros días tuvieron los cruceros y las modernas de propulsión mecánica. Su aparejo era de tres palos con velas de cruz o cuadra y en el mesana, además, una vela latina primero y cangreja después. En la Marina Mercante ese aparejo es el que define a la

fragata. Aunque en la mayor fragata que ha existido en el mundo, la alemana "*Preussen*", construida en 1902, tenía cinco palos con velas cuadas, el número total de sus velas era de 47 con una superficie de 4650 metros cuadrados. Hasta la revolución industrial una fragata era la máquina más complicada al mando de un solo hombre.

La voz *navío* es genérica de buque pero también es un tipo específico de nave de guerra con el mismo aparejo de la fragata y armado de 74 cañones para arriba, dispuestos en dos o tres puentes o baterías. El mayor navío de cuantos se construyeron en el mundo fue el *Santísima Trinidad*, salido del arsenal de La Habana en 1769 y por una reforma posterior fue un coloso de cuatro puentes y 140 cañones con más de 4000 toneladas de desplazamiento.

JABEQUE (CAT. XABEC)

Embarcación de cabotaje de 50 a 60 toneladas, propia del Mediterráneo, que marchaba a vela y remo. Arbolaba tres palos con velas latinas, el trinquete caído hacia proa, el mayor casi en candela y el mesana un poco caído hacia popa. En la Armada, desde 1750 hasta 1827 hubo un total de 45 jabeques construidos en Cartagena, Mallorca, La Carraca, La Habana y Mahón, a los que se deben añadir dos adquiridos en el extranjero. Su armamento oscilaba entre 14 y 34 cañones. De los jabeques de guerra los hubo con aparejo redondo.

En el Museo Marítimo hay un modelo del jabeque redondo *San Antonio*, construido en Mallorca en 1774, que iba armado de 28 cañones. Su aparejo era de polacra. Procedía de la Escuela de Náutica y Arenys de Mar donde se utilizaba para instrucción. Al cerrarse esta Escuela pasó a la Escuela de Náutica de Barcelona y después al Nuse.

Se inició el armamento de jabeques en tiempos de Carlos II y el buen resultado que dieron en la vigilancia de costas y persecución de la piratería hizo aumentar pronto su número; sólo en Cartagena se llegaron a reunir cuarenta, construidos con planos de Gauthier y Juan del Real. EL mayor fue

el *Lebrel*, armado de 32 cañones de a ocho y seis, con un desplazamiento de 680 toneladas. En la Armada se decretó la supresión de los jabeques en 1827.

Cita

1848

JAL, A.: *Glossaire Nautique*, pag. 449: *Le Chabek est ancien, non pas comme navire de guerre peutetre, mais comme navire de pêche, on verra la preuve dans un passage de la Chronique du comte don Pedro (siglo XV), cité art. En-xabeque.*

MÍSTICO

Embarcación de dos o tres palos y aparejo semejante al latino, pero con la diferencia de que sus palos mayor y trinquete se inclinan más bien hacia popa, siendo el segundo más largo y grueso que el primero. Las entenas (perchas de soporte de las velas latinas) de este palo, el trinquete, son de ligadas de las dos piezas pena (superior) y car (inferior), tienen el car más corto y se llevan más verticales. En lugar de batallol usa bauprés de firme con botalón de foque. La mesana es igual a la que usaban los jabeques y faluchos. Era un aparejo propio del Mediterráneo, en particular de la costa catalana, donde los había de ravería; desde hace ochenta años pueden considerarse desaparecidos. Las faluas de Algeciras eran místicos de dos palos, como los *trabaculos* del mar Adriático. Y los hubo dedicados a guardacostas, de unos treinta metros de eslora y de cuatro a diez cañones.

El aparejo de místico es un compuesto entre el latino y el de quechemarin y de ahí, probablemente, su nombre. La vela mística, llamada también de martillo, es una latina que por la parte del car hacia arriba de la entena tiene cortado un trozo vela en una línea que baja perpendicularmente hacia el pujamen, quedando así el puño de amura a cierta distancia del car. Por razón de esos cortes a las velas de trinquete y mayor, para equilibrar el aparejo los místicos llevaban dos foques. El místico era bolinero, o sea, que navegaba en

un menor ángulo con el viento pero al navegar en popa tenían mal gobierno. Ramón Sampol, en su libro *Velers de les Balears*, cita el místico *Carmen* aparejado en Arenys de Mar en 1835, comprado por Jaume Salleras, que le cambió el aparejo poniéndole el de tartana en 1859 y todavía lo cambiaría por el de balandra y lo vendió a un armador de Águilas (Murcia) en 1866.

POLACRA (CAT. POLLACRA)

Buque de aparejo redondo, de casco muy similar al del jabeque, con dos palos triples o de una sola pieza, sin cofas ni crucetas, y con el mismo velamen que el bergantín, aunque con la ventaja sobre estos de que arriando las velas superiores quedaban al socaire de las inferiores y por ello se aferraban con facilidad. Algunas tenían el palo mayor de goleta y se denominaban *polacras-goletas*; otras llevaban cofas y se llamaban *bergantines-polacras*, y también las hubo de tres palos denominadas *polacras-corbetas* y *polacras barcas*. Antiguamente había en el Mediterráneo algunas polacras con aparejo latino como los jabeques, y otras con velas al tercio como los trabacolos, pero desde finales del siglo XVIII solamente se emplearon velas cuadradas en ellas.

TARTANA

Embarcación menor de vela latina, con un palo en candela, o sea, perpendicular a la quilla en su centro, otro palo pequeño a popa, parecido a un asta de bandera en que algunos largan una mesanilla, y a proa un botalón para los foques. Algunas tartanas de bastante porte usaban gavia volante.

En los últimos tiempos de la vela la tartana abundaba en nuestras costas, particularmente en Sevilla y por Levante, como por todo el sur de Francia y el oeste de Italia, tanto para la pesca como para la navegación de cabotaje.

La tartana se parecía mucho al falucho. La diferencia principal con ellos era que la tartana llevaba los palos en candela o perpendicular a la quilla. La tartana ocupaba el tercer lugar, después de los faluchos y los jabeques. El

aparejo de tartana era mucho más marinero que el del falucho por la seguridad del palo mayor, provisto de amantes, aparejos y aún de obenques y de estay. Usa además bauprés y botalón de foque, largando más vela a proa que un falucho, quedando por consiguiente más equilibrado el centro vélico con el centro de eslora.

APENDICE II

VOCABULARIO MARÍTIMO

(Castellano - Catalán)

Abordaje: Abordatge
Abordar: Abordar
Aferrar: Aferrar
Babor: Babord
Baluma: Caient, baluma
Bandera: Bandera
Barco: Barco, vaixell
Bauprés: Bauprés
Bergantín: Bergantí
Bulárcama: Bularcama
Buque: Barco, vaixell
Caladero: Calador
Canario: Canari
Caperol: Caperol
Car: Car
Carabela: Carabela
Carlinga: Carlinga
Cebadera: Civadera
Cofa: Cofa
Cruceta: Creueta
Estay: Estai
Entena: Antena

Envergue: Enverga
Estribor: Estribord
Falucho: Falutxo, barca de mitjana
Fragata: Fragata
Galera: Galera
Galeota: Galiota
Galeón: Galió
Gallardete: Gallardete
Izar: Hissar
Jabeque: Xabec
Juanete: Juanete
Laúd: Llagut, llaüt
Matafiones: Botafió
Mesana: Mitjana
Místico: Mistic
Nao: Nau
Navío: Vaixell, navili
Obenque: Obenc
Obencadura: Obencadura
Pena: Pena
Popa: Popa
Proa: Proa
Remo: Rem
Sobrecebadera: Sobrecivadera
Tormentín: Tormentí
Torrotito: Torrotito
Trinquete: Trinquet
Virada: Virada
Velacho: Velatxo

Bibliografia

- ROIG EMERENCIÀ: *La pesca a Catalunya*. Barcelona 1927
- ROIG EMERENCIÀ: *La Marina Catalana del vuitcens*. Barcelona 1929
- EBERENZ, Rolf: *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel*. Frankfurt/M., 1975
- SAMPOL I SERN, Ramón: *Velers de les Balears*. Palma de Mallorca, 1986
- LLABRÉS BERNAL, Juan: *De la marina de antaño*. 2 vols. Palma de Mallorca, 1955-1968
- SUREDA CARRIÓN, José Luis: *Apuntes para la historia de la marina de vela mallorquina*. 1939
- JAL, A.: *Glosaire Nautique*. Paris, 1848
- CAPMANY DE MONTPALAU, Antonio: *Ordenanzas de las Armadas navales de la corona de Aragón, aprobadas por el rey Pedro IV, año de 1.354. Apéndice de varias noticias, relacionadas, y apuntamientos sacados de instrumentos y libros de los archivos*. Madrid, 1787
- CAPMANY DE MONTPALAU, Antonio: *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Madrid 1779-1792