

La construcción naval en Tarifa. El Falucho tarifeño o Gran Laúd (y II)

Manuel Quero Oliván

Los faluchos de la zona del Estrecho, por lógica adaptación a las condiciones de estas aguas, recibieron una serie de reformas que, sin perder su esencia, los hizo tan útiles a su cometido (civil y militar) que han llegado prácticamente hasta nuestros días. Las partes más frecuentes a modificar solían ser proa y popa. Los faluchos tarifeños se diferenciaban de los levantinos (*barcas de mitjana*), entre otros detalles técnicos, por tener el codaste (1) recto y no curvado hacia dentro e inclinado hacia proa como lo tenían los levantinos. En Tarifa se observa que la popa de los faluchos presenta una transformación evolutiva a través del tiempo, pasando de la popa con el codaste recto como en el caso de los faluchos que aparecen fotografiados en la caleta (Fig. 1) o el que aparece entrando en puerto (Fig. 9) hasta llegar a tener los últimos ejemplares popa de bovedilla muy lanzada del tipo clíper (Figs. 6 y 8). Respecto a su proa, hasta principios del siglo XX mantuvo la forma levantina del largo caperol con el típico remate (2) saliente y redondeado (Figs. 1 y 5), antiguamente, forrado con zalea (3).

La principal característica marinera de faluchos, laúdes y barcas palangreras, era la facultad que tenían de poder variar la inclinación del palo mayor hacia proa. El velamen principal permaneció invariable fuera cual fuera el tipo de embarcación o su cometido, siendo el aparejo "latino" el único a emplear. El aparejo latino, de uso generalizado en todo el Mediterráneo desde el siglo XII, perduró en Tarifa hasta bien entrado el siglo XX. En la actualidad, sólo perdura en determinadas zonas levantinas celosas de no perder su patrimonio histórico. Su aparejo es tan simple como práctico y consiste en una vela de forma parecida a un triángulo rectángulo con la hipotenusa (grátil) a 45º, la vela se extendía sobre una larga entena, izada en un palo mayor bien robusto. La extremidad a proa de la entena permanece cerca de la cubierta, y su dri-

za, a unos 2/5 de la longitud de la entena y a partir del punto anterior, lo cual da a la vela un pico elevado y la deseable cualidad de un gran aprovechamiento del viento a tan moderada altura de la cubierta; si bien, con fuerte marejada el peso de la entena tenía sus desventajas por el desgaste producido y lo incómodo que era tomarle los rizos (4), aún así, para ceñir y navegar de través (salvo en los modernos yates de regatas) no se ha encontrado mejor aparejo.

Aunque el típico falucho siempre llevó cubierta y también remos, en Tarifa, dada su dura climatología se ponía cubierta incluso a los más pequeños. Como muestra de lo anterior valga el ejemplo de la *buceta* de pesca "**Pura**" (Fig. 2) la cual, aún siendo pequeña (1'60 TRB.) tenía cubierta, quizá haciendo caso al famoso dicho marinero: "*barco sin cubierta, tumba abierta*". En este pesquero también se puede apreciar su popa en espejo tipo bote y, dada la escasísima altura entre la borda y la cubierta, se solventaba el problema añadiendo lo que aquí en Tarifa se conocía como la "encarrizá", que no era otra cosa sino una larga fajina de carrizos (cañas) puestos sobre la banda para evitar la entrada de



Fig. 1.- Faluchos varados en la Caleta a principios del siglo XX.



Fig. 2.- La buceta Pura. (Foto: Colección Sebastián Trujillo).

agua a bordo procedente de las salpicaduras propias de la navegación.

Los materiales para la construcción de los faluchos eran los propios de la zona y variaban según época, pues hubo épocas de relativa abundancia y otras de una carestía muy acusada, mayormente por la tala indiscriminada y salvaje de los montes, claro está, por necesidades acuciantes de recursos madereros para atender las necesidades del asedio militar de Gibraltar. No obstante, había grandes diferencias dependiendo si la embarcación iba destinada al comercio o a la pesca, e incluso dependía de los caudales del armador y disponibilidad de acopio maderero del taller constructor; por regla general, se empleaba el pino para la arboladura siendo muy estimados los pinos procedentes del Pinar del Rey (en Algeciras), pues con ellos se fabricaba una arboladura excelente e incluso para el forrado del casco, bancadas, baos y otros elementos generales que debieran ofrecer determinada ligereza y elasticidad. El alcornoque, el quejigo y el acebuche (autéctonos) se empleaban para aquellas piezas de la embarcación que debían tener cierta dureza y resistencia. El corcho, era empleado para infinidad de usos: forrar las cámaras donde se guardaba el pescado, grandes placas para hacer las enormes boyas de las almadrabas, así como los pequeños boyarines de las redes de traíñas, boliches, jábegas, etc.

La cabuyería (cuerdas y sogas como se dice vulgarmente), solía traerse de la zona catalana o levantina (la de mayor calidad), aunque también tenían muy buena

reputación y demanda las elaboradas en la zona de Tunara (en la actual Línea de la Concepción). La motonería (garruchas y poleas) solía traerse del norte de España, si bien aquí en Tarifa hubo artesanos muy cualificados que llegaron a construir motones y cuadernales, siendo ejemplo de ello el taller de carpintería del señor Diego Domínguez, el cual estuvo construyéndolos en su carpintería hasta no hace muchos años (carpintería situada entre el Castillo de Guzmán y la Estación Naval).

En cuanto a las anclas, al no ser de gran tamaño (como por ejemplo las de almadraba) eran encargadas en las herrerías del pueblo, así como la herrería menor (zunchos, pernos para la quilla y timón, clavazón galvanizada, etc.). En dichas herrerías, tres o cuatro según época y que llegaron a perdurar hasta bien entrada la década de los 60 y 70 del siglo XX, se fabricaban unos rezones (pequeñas anclas de cuatro uñas y sin cepo) muy estimados tanto en Tarifa como en otros puertos. Hubo rezones fabricados en la herrería donde trabajaba el señor José Martins Caiado (apodado "el Portugués") herrería que se encontraba frente a la actual Cofradía de Pescadores; hubo otra herrería, la del señor Miguel Triviño Atanasio sita en el nº 13 de la Calle Santísima Trinidad, en la cual se llegó a fabricar una partida de rezones (de un peso de 300 kilos cada uno) encargo de un valenciano, eso sí, confeccionados a partir de hierros recuperados de los barcos hundidos en el bajo de los Cabezos. En extramuros, quizá la más antigua herrería que se tiene memoria en la actualidad sea la del señor Ma-

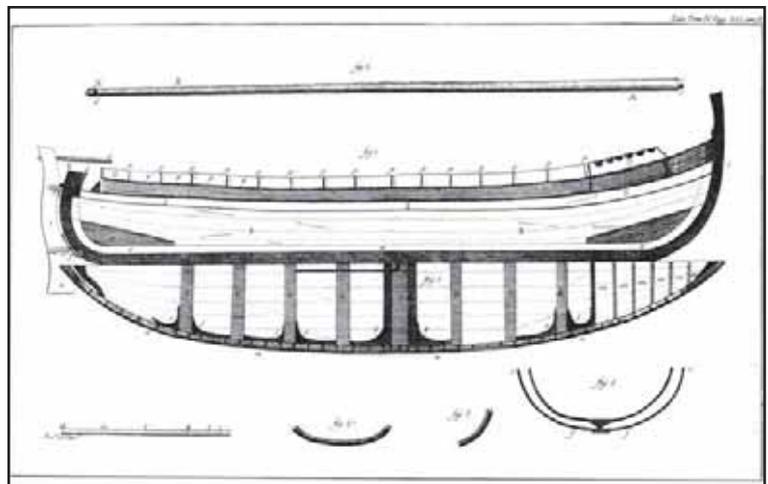


Fig. 3.- Plano con la disposición de un falucho palangrero. Siglo XIX.

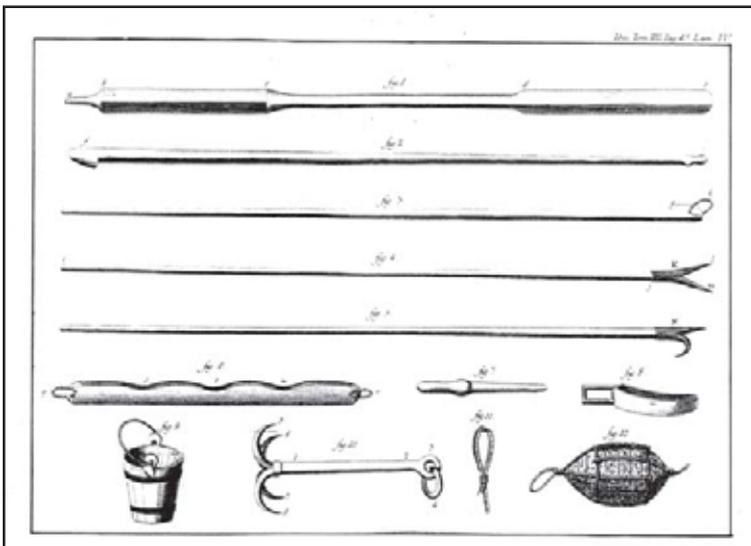


Fig. 4.- Elementos propios de un falucho. Lámina del siglo XIX.

nuel Díaz Casau, situada cerca del convento de San Francisco, la misma, según me contó la señora Leopoldina Díaz Piñero (nieta del señor Díaz), fue abierta allá por el año 1837, teniendo continuidad en el oficio de herrero su padre el señor Eulogio Díaz Ronda; dicha herrería, no sólo hacía trabajos para la flota de faluchos tarifeña sino, además, hacía frecuentes trabajos para la almadraba.

En la época de mayor auge de los faluchos corsarios (entre 1750 y 1850), según los documentos que he podido consultar, la problemática de la Provincia Marítima de Tarifa giró siempre alrededor del contrabando, la desertión y el bajo nivel de vida de la población marinera. Las relaciones laborales entre armadores-gente de mar; las sociales, gremios-matriculados; y otras como las políticas, lo dejo para otros trabajos futuros, pues aquí sólo pretendo dar una pincelada que, a modo de queja, sirva para poner en evidencia el que no exista hasta la fecha unos estudios serios sobre la gente de mar tarifeña.

La importancia económica de los faluchos corsarios en toda la zona del Estrecho fue incluso vital para algunas poblaciones ribereñas, pues en años turbios de guerra y carestía, los pescadores tenían muchas trabas para ejercer su oficio, suponiendo el contrabando por un lado y el corso por otro, las únicas (o al menos las más importantes) fuentes de abastecimiento; tanto es así que, por ejemplo, cuando allá por mayo de 1797 el rey ordena que las presas de corso capturadas en Ceuta (por carecer Ceuta de intérpretes) sean llevadas a Algeciras, se monta un buen lío, elevando los

armadores corsarios ceutíes sus quejas al rey alegando que "siendo la subsistencia de esa plaza de tan alta recomendación como la conocen todos, y estima el Soberano, logra por medio de las Presas surtir-se de Trigo, Arroz, Havas, Avichuelas, Bacalao, Manteca, y otros efectos para auxilio de su Guarnición, y havitantes que no le sería posible de otro modo en las actuales circunstancias".

Las muy diversas mercancías incautadas por los faluchos corsarios eran sacadas a subasta; no obstante, como el resultado de las subastas podía dilatarse, la mercancía percedera eran rápidamente vendida (cuando no rapiñada) por los propios corsarios. El primer control "fiscal" de tales efectos era llevado por Marina y no por el Ayuntamiento o la Fiscalía de Rentas, por lo que no siempre se llevaba una

contabilidad muy clara. Esta circunstancia daba lugar a una riqueza extra no siempre tenida en cuenta documentalmente. Además, los faluchos corsarios, según la ley de corso no podían ser inspeccionados por la Fiscalía de Rentas si no estaba presente la autoridad de Marina; así pues, como la citada autoridad no se hacía mucho de ver, cuando eran inspeccionados los faluchos corsarios por la Fiscalía de Rentas se montaban unos altercados impresionantes. En esto (al menos documentalmente), Tarifa sobresalía en sus querellas, encontrándome en los archivos de Marina innumerables pleitos y reclamaciones por este motivo. Además, los matriculados (como ya se dijo en el artículo anterior), gozaban de bastantes prerrogativas y exenciones fiscales respecto al pago municipal, lo cual, hacía que tampoco se tomara nota en los asientos del cabildo de determinadas mercancías que entraban por la "Puerta de la Mar". Por eso, cuando las acciones corsarias, por un motivo u otro venían a menos, paralelamente, también se echaban a faltar materias de consumo de primer orden.

Entre 1796 y 1799 fueron famosos los faluchos corsarios tarifeños: "**San Antonio y Ánimas**" del que era armador el vecino de Tarifa D. Santiago Derqui; el "**San José y Ánimas**" cuyo armador era el vecino de Tarifa D. Francisco Vides; y el "**San Joaquín y Santa Ana**" cuyo armador era D. José María de los Santos. No obstante, sería muy interesante estudiar la rapidez y cantidad de cambios de propiedad que se producían, siendo estos con mucha frecuencia derivados del juego de cartas.

Estudiando el corso tarifeño encuentro que

en Tarifa muchas patentes eran expedidas por el gobierno francés, saliendo muchos faluchos corsarios tarifeños bajo tal bandera. Un ejemplo de ello es un comunicado donde consta "el apresamiento (octubre de 1796) frente a la Isla del Perejil por el corsario francés '*La Virgen de la Luz*' del paquebote sueco denominado '*Parronis*' con carga de cueros, azúcar, cacao, melaza y pimienta con destino a Nápoles...". Esto no significa buena disposición hacia el francés, todo lo contrario, los corsarios tarifeños (gente por lo general del barrio de Jesús (5)), les tomaban el pelo a los franceses hasta límites increíbles, pues llegó a pasar que, mientras el oficial al mando (francés) estaba en tierra para el papeleo, la tripulación (tarifeña) extorsionaba al capitán del buque para sacarle todo cuanto podían; incluso, en el año 1798, dejaron escapar al bergantín americano "*Mercurio*", el cual, continuó viaje hasta Málaga donde su capitán presentó cargos ante las autori-



Fig. 6.- Falucho 18 de julio, de 29'43 TRB. (Foto: Colección Sebastián Trujillo).

dades españolas por las arbitrariedades cometidas en su detención.

Aunque aliados oficialmente, en Tarifa se les tenía bastante odio a los franceses. Tras la Batalla de Trafalgar, las cosas empeoran, por lo que las patentes de corso se vuelven escasas y muy solicitadas; tanto es así que, el 7 de julio de 1807, el Capitán General del Departamento Marítimo de Cádiz, comunica la necesidad que tiene de patentes de corso y expone su parecer sobre las formas en que deberá concedérsele a los que las soliciten. Cita que D. Joaquín Martínez y D. Antonio Sotomayor, vecinos de Tarifa, le han solicitado a través del Ayudante de Marina de Tarifa la correspondiente patente de corso para el falucho "*San Joaquín y Santa Ana*" (apodado "el Almirante"), del porte de 250 quintales (6) (unas 12 toneladas (7)) y 28 hombres de tripulación.

Durante los siglos XVIII y XIX, Tarifa fue un lugar esencial para la construcción, reparación y fondeo de parte de la flota dedicada al bloqueo de Gibraltar. Según consta documentalmente era un buen fondeadero y, además, discreto, pues quedaba relativamente oculto a la vista de los ingleses (8). Curioso es saber que de los varios polvorines que había en Tarifa, el de los corsarios estaba situado en el lugar de la Caleta donde posteriormente se instaló la caseta de "Salvamento de Náufragos".

En cuanto a los faluchos mercantes, a mediados del siglo XIX empezaron a decaer, siendo sustituidos por jabeques, tartanas y paillebotes; perdurando hasta bien entrado el siglo XX únicamente los faluchos pesqueros, los cuales, nos han transmitido un valor testimonial interesantísimo a la hora de estudiar este tipo de embarcación. Hubo faluchos

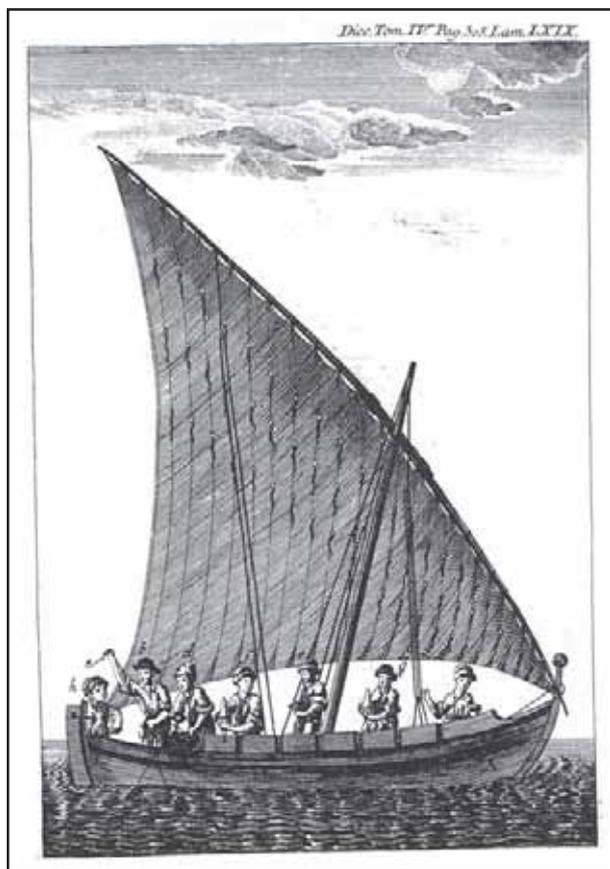


Fig. 5.- Falucho palangrero en sus faenas. Lámina del siglo XIX.

mercantes de cabotaje (a los que habría que dedicarle un capítulo entero), los cuales hacían su comercio regular desde Tarifa hasta Cádiz y Málaga.

Ya en pleno siglo XX el falucho aún es protagonista de la vida marinera tarifeña. Esta vez ya no con fines bélicos sino con fines pesqueros (aunque hubo alguna excepción al comienzo de la guerra nacional de 1936/39) (9). La flota pesquera tarifeña estaba compuesta en buena parte por faluchos cuyo porte oscilaba entre las no más de 60 toneladas para los grandes y las escasas 3 toneladas de los pequeños, que, insisto, aunque se les llamaba faluchos, bajo estrictos criterios de arquitectura naval, están incluidos dentro de la tipología de los laúdes. (Figs. 6, 8 y 9).

En el año 1923, el *Diccionario de Artes de Pesca* de Benigno Rodríguez, señala a la flota de faluchos tarifeña en tercer lugar de importancia por las capturas realizadas en aguas de Marruecos, citando lo anterior en la siguiente forma: "*Luego los de Tarifa, con sus 56 barcos* (10), *haciendo, entre los pescadores de este puerto y algunos de Algeciras, dos costeras muy hermosas entre Tarifa y África: una la de la caballa y otra la del atún, que son las dos pesquerías más importantes de aquel puerto, porque les producen unos 568.000 kilogramos, con 406.000 pesetas*".

La flota pesquera tarifeña, todavía en el año 1921, daba trabajo directo a 500 pescadores. Posteriormente, en 1940, la flota de barcos tarifeña ocupaba en las labores de carpintería naval a dos grandes carpinteros de ribera como fueron el señor



Fig. 8.- El falucho Pedro Morón. (Foto: Colección Sebastián Trujillo).

Aurelio Gurrea y el señor Juan Blanco Rodríguez. Como puede apreciarse en una postal inglesa de principios del siglo XX (Fig. 7), aún durante la construcción del puerto de Tarifa puede verse la actividad industrial naval, pues justo donde reza escrito en blanco "*Tariffa Spain*" aparece un falucho en avanzada fase de construcción.

Los "faluchos" tarifeños, solían faenar a la modalidad de cerco (traña) para la pesca de la sardina, el boquerón o la caballa; lo que no quitaba para que pudieran alternarla con otros tipos de pesca según época; el resto de faluchos pescaban al curricán (atún, melva, bonito, etc.); al trasmallo (peces varios pescados en poco fondo); a las nasas (centollas, langostas, bogavantes, etc.) y otras artes menores. Las trañas, para realizar la faena de pesca utilizaban dos botes auxiliares, uno denominado "cabecero" (a remo o vela) y otro que, según tamaño podía ir a motor cuando lo hubo o ayudado

de una pequeña vela (a remo los pequeños) el cual llevaba tres o cuatro focos distribuidos a cada banda del bote y al cual llamaban "bote de la luz". El bote de la luz, con los focos encendidos, quedaba a la deriva y proa a la mar (11), atrayendo con su luz la atención y agrupamiento del cardumen de pescado. Posteriormente, el falucho, que llevaba el arte estibado en la banda de babor, comenzaba la operación de largarlo a la mar (rodeando en un gran cerco al bote de la luz), ayudándose con el bote cabecero que le aguantaba uno de los extremos (puño) de la red. El cerco se completaba cuando se arriaba toda la red, quedando el cabo del otro puño a bordo. Después se continuaba con el cerrado inferior



Fig. 7.- Postal inglesa de principios del siglo XX. (Foto: Colección Sebastián Trujillo).



Fig. 9.- El falucho Generalísimo. (Foto: Colección Sebastián Trujillo).

del arte y reducción del mismo para su perfecto embolsamiento; ya así, se procedía a "salabardear" la pesca y otros procesos, los cuales no se detallan por no extender el artículo.

Pues bien, aunque en este pequeño artículo se estudie el falucho, se hace muy someramente, pues para hacerlo debidamente tendría que incluir paralelamente algo tan importante como la embarcación, o sea, las muchas empresas auxiliares que hacían posible el complejo entramado del mundo pesquero: varaderos y talleres de carpintería, las fábricas de conservas, los tinteros para las redes, los rederos, veleros, tabaleros, arrieros, y un largo etc., del cual, a mi entender, tampoco estaría mal poder dedicarle a cada una de esas "industrias" su capítulo aparte dada la importancia que llegaron a tener en la economía tarifeña desde finales del siglo XVI hasta principios del XX; debido a esa importancia, en mi opinión, creo que bien merecería ser publicada en todos sus aspectos.

DOCUMENTACIÓN CONSULTADA

- Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán" de el Viso del Marqués (Ciudad Real). (AGMAB).
- Sección: Corso y Presas. Legajos 5210, 5213 y 5214.
- Sección: Estadísticas (Navegación Mercantil). Legajo 2356.
- Sección Pesca. Legajo 2131.
- Sección: Matrículas (Pesca). Legajos 1873 y 1883.
- Sección: Guardacostas. Legajos 1178 y 1214.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- SAÑEZ REGUART, A. *Diccionario Histórico de los Artes de la Pesca Nacional*. Madrid, 1791.
- RODRÍGUEZ SANTAMARÍA, B. *Diccionario de artes de*

pesca de España y sus posesiones. Madrid, 1923.

- *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga, S.A. Barcelona, 1988. (Cuarta Edición).

- BAISTROCCHI, A. *Arte Naval. Maniobra de buques*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1930.

- DE SEIXAS Y LOVERA, F. *Theatro naval hydrográfico*. Madrid, 1688.

- *Código de las Costumbres Marítimas*, también llamado "libro del Consulado". Traducido al castellano por Antonio de Capmany y de Monpalau. Madrid, 1791.

- *Anuario de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*. Imprenta M. Tello. Madrid, 1883.

NOTAS Y ACLARACIONES

(1) **Codaste**: Pieza o grupo de piezas en que termina el buque por la popa como continuación de la quilla, es a ella donde va hecho fijo el conjunto de goznes del timón. A las opuestas, o sea, aquellas piezas que componen la proa se le llama roda.

(2) **Caperol**: Parte más alta de las dos (o tres en los buques grandes) que forman el conjunto de la roda.

(3) **Zalea**: Cuero de oveja o carnero curtido con su pelo, el cual, puesto del revés y a modo de almohadilla en la parte alta del caperol, servía para amortiguar los posibles roces en dicha zona con el pujamen o batidero (dobladillo u orilla baja) de la vela latina.

(4) Los **rizos** son esos pequeños cabitos que tiene la vela en su parte superior sobresaliendo a banda y banda, en dos o tres filas o fajas, y que, en caso de mucho viento se atan a la entena dejando la vela más pequeña. La maniobra es difícil pues hay que subirse a caballo de la entena para atar dichos cabitos, maniobra llamada "tomar rizos".

(5) El barrio de Jesús, por aquel entonces, era el lugar donde se concentraba la flor y nata de la "piratería" de la zona.

(6) El **Quintal** referido es el de 4 arrobas o de 46 kilos.

(7) **Tonelada** de 20 quintales (1.500 kilos). Estas toneladas eran las de capacidad del barco y no lo que pesaba el mismo.

(8) Aún así, los movimientos de buques corsarios tarifeños eran estrechamente vigilados desde Tánger.

(9) La llevada a cabo por los faluchos pesqueros "**Pitucas**" y "**Nuestra Señora del Pilar**", los cuales, pertenecientes al Consorcio Almadrabero, lograron pasar tropas legionarias del General Franco desde Ceuta a Tarifa. (Ver artículo al respecto, publicado por Wenceslao Segura González en el nº 44 de **ALJARANDA**).

(10) Esta flota de barcos era la correspondiente a Tarifa y Algeciras siendo en su gran mayoría barcos tarifeños.

(11) "Proa a la mar", o "proa al viento", significa (en un bote a vela) disminuir el ángulo con la mar o el viento orzando lo que consientan una y otro; o (en el caso de un bote a motor), simplemente, poner rumbo hacia la marea o viento reinante.