

J. J. JAUREGUI

(Madrid)

Jábegas y Cárabos

Entre las múltiples embarcaciones arcaicas de nuestras costas, como son: la dorna y la patera en Galicia, el candrae en el saco de Cádiz, todas ellas en trance de desaparición, y que debiera de recoger la Arqueología marítima, a nuestro juicio, la más interesante, es la jábega malagueña, tanto por su indudable arcaísmo como por las curiosas consecuencias que pueden deducirse de la comparación con su hermana el cárabo moruno, de las costas africanas, opuestas a aquélla, y empleado y utilizado con los mismos fines.

Son la jábega y el cárabo, en cuanto a su arquitectura naval se refiere, embarcaciones tan semejantes, que no sería atrevido calificarlas de idénticas, si no fuese porque mientras una ha sufrido la influencia greco-latina, la otra ha mantenido la púnica, haciéndolas con ello variar en nimios detalles que en nada influyen en lo fundamental de su construcción. Estos detalles y sus motivaciones, así como sus similitudes, son las que vamos a tratar de poner de manifiesto.

La jábega, barca de jábega, y más común y simple barca, recibe su nombre del arte de pesca para el que se emplea y del que ha tomado su nombre.

La jábega, es un arte de arrastre de costa muy conocido, especialmente en el litoral gallego y en el Atlántico. Consiste este arte, en dos bandas o pernadas y un copo.

Como es natural con este arte se trata de, partiendo de un punto de la playa, ir lanzando al mar el arte constituido por pernadas de red, y de esta forma, acotar una cierta superficie del mismo. Lógicamente para constituir el muro entre los cuales trata de de-

jarse encerrada la pesca, es necesario, que las redes queden tendidas verticalmente, desde la superficie del mar hasta su fondo, y para ello, la relinga superior, llamada tralla de lo alto o de los corchos, lleva dispuestos con la suficiente separación, numerosos corchos o pandas, para que el arte quede bien abierto dentro del agua. El más importante de ellos, situado en medio de la parte superior de la boca del copo, se llama la maesa o maestra, y sirve para centrar el arte al construirlo y al manejarlo. En la parte baja de esta red, va la relinga inferior, que hoy se llama tralla del plomo, aunque los pesos o plomos, no son de tal substancia, sino de barro cocido, tienen forma esférica que con el uso se convierte en aovada. Estas dos relingas, van unidas a la red por un cabo en zig zag y cada punto de amarre de éste, recibe el nombre de forco. Tanto las trallas o relingas, como el cabo que zigzaguea, son de esparto. Entre cada forco del claro, se coloca un plomo o esfera de barro.

Este arte de pesca, indudablemente uno de los más primitivos y utilizado tanto en la costa como en los ríos, es curioso que para lastrarlo se empleen esferas de barro, y nada de particular tendría que muchas de las fusayolas, que con frecuencia se encuentran en estratos arqueológicos, sin poder definir claramente su aplicación, tuviesen su origen en artes de pesca de este tipo más o menos primitivo. Algunos de los nombres empleados aún actualmente en estos artes, como maesa, forcos, contralcanela y alcanela, cazarete, colonera y rigal, nos hablan bien claramente, de su origen arcaico, si la sencillez del arte no nos indujese sólo con verle, a pensar que fué uno de los primitivos empleados por el hombre. El empleo del esparto en muchas de sus partes, también nos habla en favor de su antigüedad.

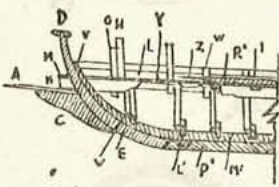
Las formas típicas y elegantes, de la jábega, recuerdo milenario de las naves fenicias y griegas, han sido descritas y ensalzadas multitud de veces por escritores y poetas, y reproducidas por pintores y fotógrafos hasta rayar en tópico manido del costumbrismo malagueño.

Las barcas de jábega (fig. 1.^a), carecen de cubierta, y tienen de dos a tres toneladas de arqueo; arman de 7 a 9 remos y su eslora es de 7 a 9 metros, sin incluir el botalón. Es típico en las de Málaga, que la proa se prolongue en un pico o botalón (A), en el que se suele esculpir una cabeza de serpiente, sujeto con un tajamar o cartabón (C) a la roda; dos de los escalamotes de las amuras, cercanos a la roda, se prolongan por cada banda por encima del reón formando

Barca de jábega



A pico. B champazo. C tajamar. E roda de proa, f. tojino. P' piedra roa
 Q roda de popa. S borondo. T carena. U champanzas de las carenas
 G quilla. que no sobresale apenas de casco. Q' piedra roda. P fragante



A pico. c. tajamar. D. caperol. E. roda de proa. G. tablilla. H. maniqueta
 I. reon. L. tab de borda. M. tabla de llave. N. cinta. W. ecalamotes
 Y. castillo de proa. Z. tabla amovible para asiento del proel. V. arbitana
 P' piedra roda de proa. U. pique. M' durmiente de proa.

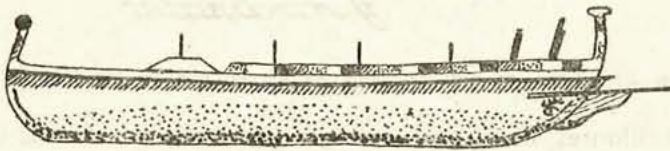


Fig. 1.^a—Barca de jábega, con la descripción de sus elementos más característicos.

las maniquetas (H), en las que se hace firme la beta del hierro, rezón o ancla; al pie de la roda, generalmente a estribor llevan una especie de taco de madera o estribo, llamado tojino (F), para subir a la barca desde la playa, sin necesidad de vararla; el codaste o roda de popa (Q), también se eleva sobre la popa formando una curva elegante, sirve para colgar las levas o flotadores y las caloneras; en su pie lleva una argolla o cáncamo, llamado borondo (S) para enganchar a él un cabo y varar la embarcación. Además de la quilla (C'), que no sobresale del casco, poseen dos carenas salientes (T), gracias a las cuales las barcas se pueden varar en cualquier playa y mantenerse derechas o adrizadas sobre sus parales. No llevan timón, para evitar que se enrede con el arte al largarlo, y se gobiernan con una espadilla o remo grande apoyado en el tragante (P), pieza o tangón que sobresale por la aleta de estribor.

La jábega lleva siempre pintados en las amuras, unos grandes ojos, como los de la figura 2.^a y va adornada con los colores más

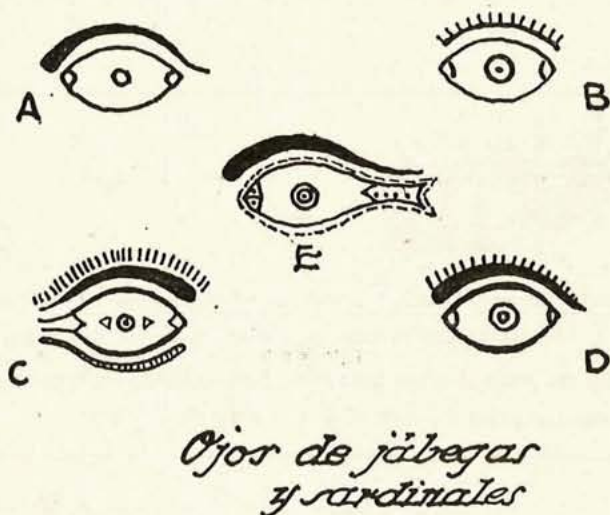


Fig. 2.^a—Tipos de ojos pintados en las amuras de las jábegas.

vivos y brillantes, estilizaciones ingenuas de flores, sirenas u otros asuntos que la hacen muy vistosa.

Algunas características de las jábegas, al parecer caprichosas o de mero adorno, obedecen a las condiciones especiales de las playas malagueñas: éstas son poco aplaceradas y la resaca forma muy cerca de la orilla, una rompiente que permite acercarse mucho a tierra, de tal modo que desde ésta, apoyando un pie en el tojino y

agarrándose al pico con las manos, se sube fácilmente a bordo sin mojarse y sin necesidad de varar la barca.

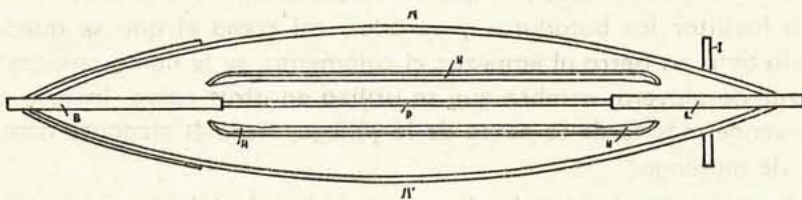
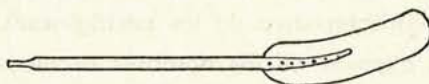
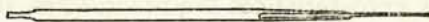
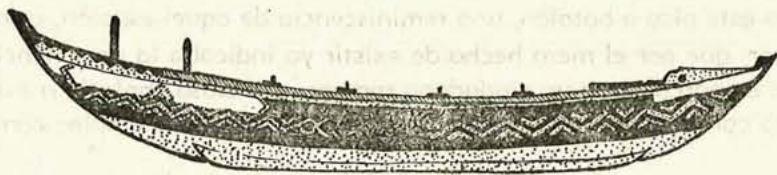
Creemos deber señalar la indudable importancia que aun en nuestros días, se da a una pieza totalmente inútil de la embarcación, como es el pico o botalón, que para nada sirve, ni en el aspecto marineru ni en lo que a la pesca se refiere, y que sin embargo, confiere a las embarcaciones que lo poseen derecho preferente en el sorteo de los lances, lo cual únicamente puede tener una explicación a nuestro juicio, en la prohibición impuesta por Roma a Cartago, de que sus embarcaciones pudiesen armar espolón y ser por lo tanto este pico o botalón, una reminiscencia de aquel espolón, arma militar, que por el mero hecho de existir ya indicaba la pertenencia de la embarcación a un ciudadano romano, e incluso confería a ésta cierto carácter militar, y desde luego, hacía posible su empleo como tal.

Al describir más adelante el cárabo, le veremos desprovisto de este botalón y modificado el trazado de su roda en forma que hace muy difícil sino imposible adaptarle un espolón. Veremos también en el cárabo, que sus características arquitecturales, si bien idénticas guardan un mayor arcaísmo, y en vez de los gayos colores, gratos a los griegos, han mantenido y mantienen como único color el negro, rojo, blanco, característico de los cartagineses.

Señalamos antes algunos de los nombres arcaicos del arte de jábega, y no queremos dejar pasar sin señalar, el que a la banda de babor de la barca, se la llame banda de corulla, al armador del arte, se le nombra sotarraez, y el que se ocupa de dar sebo a los parales para facilitar las botaduras y varadas, así como el que se queda con la beta en tierra al empezar el calamento, se le llama amocael, en vez de playero, nombre que se utiliza en otros casos. Incluso el que vende más tarde la pesca de la jábega, tiene el elegante nombre de marengo.

Los organismos oficiales han declarado a la jábega, como arte a extinguir, remozando las prohibiciones del siglo pasado; no se consienten pues, nuevas construcciones. Realmente, aun sin las trabas legales prohibitivas, las jábegas están en plena decadencia y en trance de desaparecer por su escasa producción, y como en analogía lo mismo ocurre con el cárabo, es lo que nos ha inducido a hacer un estudio comparativo de ambos, del que extraemos las presentes notas, ya que el completo estudio, por su extensión, sería inapropiado en este lugar.

Carabo



B Arekin, (*Carillo de proa*), Dalhuta o truban, (*quilla o arbol*), H: Ialrobal (*Carenas*)
 J. Ialrokan (*Eraxude*) L. alkoch (*Roda de xoga*) N, osdar (*Estribor*) N'almankab
 (*Babor*)

Fig. 3.^a—Cárabo, con la descripción de sus elementos más característicos.

El cárabo (fig. 3.^a), al igual que la barca de jábega, carece de cubierta y tiene de dos a tres toneladas de arqueo; arma de siete a nueve remos y su eslora es de siete a nueve metros. No tiene botolón, y su proa o tajamar, es curva y muy lanzada, como si se tratase de evitar el que a ella se pudiese adaptar nada semejante. Es una embarcación típica de las costas africanas, y en las amuras, cuatro de las escalamotes cercanos a la roda, se prolongan por encima del reón, formando las maniquetas (C), en las que se hace firme la beta del hierro, rezón o ancla. Tanto su roda como su codaste, sobresalen poco del reón o falca, al contrario de la barca de jábega, que se prolonga, tanto en una como en otra parte, en una elegante curva. No existe en el cárabo la argolla o cáncamo llamado borondo para enganchar a él un cabo y varar la embarcación, y en su lugar las piezas de roda y codaste, terminan allí donde empieza la quilla plana que no sobresale del casco, en unas escotaduras por las que se pasa el seno de un cabo para varar la embarcación. El cárabo, al terminar las piezas de roda y codaste (P) y (L), lleva una quilla (D) que no sobresale del casco y paralela a ella y a banda y banda, dos carenas salientes (H) gracias a las cuales, los cárabos pueden varar en cualquier playa y mantenerse derechas y adrizadas. No lleva el cárabo timón, como tampoco la jábega, para evitar que se enrede con el arte al largarlo, y se gobierna con un timón en espaldilla de la forma indicada en la figura, llamado lasbat, y que nos recuerda los timones reproducidos en las representaciones de embarcaciones de los vasos griegos, y que se apoya en los tragantes (I), piezas o tangones que sobresalen por las aletas del cárabo.

No parece lógico querer atribuir las diferencias constructivas, que entre el cárabo y la barca de jábega existen, a diferentes características del mar o de las playas en que estas embarcaciones se emplean, ya que siendo ambas embarcaciones fundamentalmente mediterráneas y empleándose principalmente en las costas malagueñas y en las de Marruecos, las condiciones son análogas y las diferencias más bien superficiales que pueden apreciarse en los dibujos que se acompañan, no creemos puedan atribuirse más que a que las de las costas españolas sufrieron una influencia greco-latina y las de las costas marroquíes, imposiciones romanas e influencias cartaginesas.

