

# La Barca Jábega

## Industria Artesanal en la Tradición Malag

**E**n el litoral de la provincia de Málaga ha existido desde los tiempos más remotos una industria artesanal dedicada a la construcción de sardinales, faluchos, laúdes, botes y barcas jábegas. Estas embarcaciones de pesca, diseñadas y construidas por los carpinteros de ribera —calafates— o carenadas en la costa malacitana, pueden contarse por millares en los dos últimos siglos. La industria aún perdura, estando la producción limitada a unos pocos artesanos que siguen trabajando la madera con técnicas y herramientas muy semejantes a las empleadas en el pasado.

Las bellas imágenes de sardinales y barcas varadas en tierra difícilmente pueden dejar de ser estudiadas por los que nos dedicamos al análisis de las formas dentro de lo que entendemos por Diseño Industrial, que hace inseparable el producto —en este caso la jábega— del propio

taller artesanal. Al igual que es imposible separar al usuario —el jabegote— del artesano o carpintero de ribera que con su destreza diseña y luego crea, bajo las apariencias de una industria mínima, las barcas que mirarán proa a la mar durante varias generaciones, siendo testigos mudos de la historia de familias entrañablemente unidas al rebalaje.

El análisis de formas de una barca jábega puede ser formulado poniendo de manifiesto el Plano del Contenido —forma de vida de unos hombres— o mediante la exposición del Plano de la Expresión, o dicho de otra manera: como estos hombres hacen suyos los medios, artes y barcas, para vivir en una sociedad primitiva, honesta y trabajadora donde todo el mundo que lo necesite puede unirse al trabajo de “sacar el copo” para obtener un “puñado de pescao”.

La barca jábega es la continuación del hogar del “jabegote”. Por las maña-

nas, al alba, o a la caída de la tarde, salen a pescar con ayuda de un "arte real", la jábega, que largan por la aleta de la embarcación y es recogida desde tierra "halada" por unos hombres que a veces tan sólo tienen, como único patrimonio, la "tralla", especie de tiranta donde se ensamblan hombres y betas del "copo".

Antes de despuntar el alba el "avisaó" pegaba de puerta en puerta levantando a los hombres. Al mismo tiempo, se "pateaba" con el puño del remo sobre la barca llamando, como un inmenso tantán que se extendía por todo el rebalaje, a los jabegotes para echar un nuevo "lance". Cada barca tenía su llamada y a la suerte, el día anterior en la taberna y con unas cartas, se iniciaba la faena. El amo de la "María", del Palo, recordaba:

«Yo llevaba dentre 35 ó 40 betas para las dos bandas. La beta de esparto tiene 30 brazas -54,60 m-. Se deja el chicote en tierra al cuidado de los que le llaman "la panda", y nosotros comenzábamos a bogar "pa fuera" y cuando se ve el sitio del "pescao" se echa el hierro y miramos la corriente. El "plomero", el que va arriando las cuerdas, va contando los "núos de la beta, uno... dos... tres... todas las que se van a echar. Cuando se llega al 20, es un poner, se amarra la "leva grande" que le dicen "la calonera" que va amarrá cerca del calón de la barca. Los que se quedan en tierra están marcando las levas y según la marea pa donde se lleve la red te manda un aviso con el brazo pa cerrar la calonera de poniente o la de levante. Hay dos calones que se llaman uno de la "panda" y otro el "arribaero" que es el que queda pa arribar la barca. Aluego se echa la red, siempre por la banda de proba (babor o de levante) y a favor de la corriente; se hace un arco con la barca arribando siempre por la banda de corulla (estribor o de poniente). Cuando se va tirando del copo a tierra se ajuntan las dos bandas. Cada banda lleva 3 ó 4 levas, según las betas largadas. Las levas eran an-

tes de pellejo, pero aluego se pusieron de barriles. Del copo tiran los "arrejaos de la barca", la mitad "pa ca banda"».

Una docena escasa de hombres, unos desde tierra y otros en la mar, trabajan en la producción. Los que se embarcan, nueve o más, bogando mar adentro, como mucho media milla. Cuando el "mandaó" de la barca cree que allí hay pescado calan la red y si es de noche, enciende una especie de antorcha para indicar que el cerco es suyo, debiéndose mantener alejadas otras barcas que quieran hacer sus "lances". Una beta se ha quedado en tierra, la otra la acercará al rebalaje la propia barca. La embarcación se gobierna mediante un remo timón, "la espadilla" armada sobre el tragante en la banda de corulla. Sobre bancos y escalamos fijos dos tripulantes por bancos; el "pachapanda" que da la boga, dos "popeles", dos "espardeles", las "medianías que exija la barca" y un "proel" sobre la propia "yata" (bao) de proa. La mayoría de los arreos, enseres y pertrechos van sobre la "palamora" y bajo los bancos, cuando salen a faenar.

Una vez "calao el arte" regresa la barca, pero no se saca a tierra -no se vara-hasta que el "copo no esté enjuagao". Permanecerá al cuidado de un hombre que con la "percha" pone atención a que la barca no se atraviese a la mar. Frecuentemente esta misión se le encomienda al "amocael", muchacho de la barca que tiene por misión "untar sebo a los parales" cuando, como dicen los de la playa, "con la ayuda de la Virgen del Carmen vamos a botar la barca". El "amocael" suele ser un "niño con muy poca vergüenza", en opinión de los hombres de la barca.

Por lo general no coinciden en un solo hombre las figuras de "amo" y

"mandaó". El amo de la barca puede considerarse como "el capitalista", mientras que el segundo es el patrón y el conocedor de la pesca. A veces, aunque no es muy frecuente el caso, los pertrechos de pesca, como son el arte y las betas son propiedad de otro, que toma el nombre de "sotorráez". El producto de la pesquera se reparte por partes según sea la situación y el grado de vinculación de los que intervienen en esta actividad.

Cuando la mar estaba muy mala y el tiempo no permitía botar las barcas, el amo decía: "Vamos muchachos a empená la calá". Aquel día "naide llevaba na pa la casa y la candela no se encendía". En estos casos, como es natural, el amo se veía obligado a convidar.

Esa era la realidad de las playas malagueñas, de las gentes del "rebalaje" que oían todas las noches hablar a la mar. Porque la mar habla; sí. Por las noches las gentes de la playa escuchan lo que dice el ruido de las olas al romper entre chinos y arenas. Siempre de noche, decía Pepe Rosa, un jabegote del Palo, amo de la barca "Rosilla" una de las muchas que desaparecieron entre la década de los cincuenta y sesenta.

Una tarde del otoño de 1980, Cándida Madera, nacida en el año 1886, viuda de Francisco Lloret, Dominguito, Maestro Calafate que tenía su taller detrás de la Comandancia, en la Malagueta recordaba:

"Así era la lucha de la vida. Sí, yo vivía allí, en la calle que le llaman de San Nicolás. Había cuatro casitas que ya no existen. La vivienda era de material y allí hacía sus botes y las barcas mi Paco. Con la 'Lola' tuvo mala suerte y le salió una barca muy buena y ganó mucho dinero con ella y en las regatas que hubo ganó el primer premio. Yo no la vi,

porque había de salir... total, que no la vi. Eran cosas de hombres, de barcas, de mar. No se si la regata fue para Levante o para Poniente, no puedo aclararle porque como le dije no acudí yo a la distracción.

Los palos y troncos los compraba en partidas de madera. Hacía trato con todos los leñadores; iba a los pueblos, a los sitios donde se hacía carbón, y se la traía. Total que arrimaba la madera y él tenía su almacén y su taller a la vera de la casa. El hacía el trabajo que podía 'a pulso' y las tablas pues mandaba a la Malagueta a una fábrica de sierra que le llamaban. Tenía cinco o seis hombres trabajando con él y al final se quedó con dos que le ayudaban. El era el amo de la barca, pero mi marido con su oficio por delante. Eran embarcaciones que tienen que ser pintadas con mucha frecuencia, por la apretaúra que hace la madera. Se abren por el Sol y el mal tiempo. Mirando por ellas duraban mucho tiempo. Hoy le dan un color a la pintura. Yo era mayorcita cuando entró el siglo. Mi marido aprendió el oficio de su padre que también le llamaban Dominguito. Todos trabajaban en la Bahía. Por la Malagueta había muchos del oficio y mucho trabajo.

¡Ay de la Coracha! ¡Y tanto que me acuerdo! Cuando me casé puse casa en la Coracha, la primera casa conforme se entra a la derecha, a la que hace cuatro puertas. Frente estaba el relleno que le llamaban y estaba el mar, pero luego lo fueron echando 'pa lla, pa lla...'. En el puerto trajinaban los barcos de velas, hasta que llegaron los más grandes de máquinas e hicieron la vida de otra manera".

Barcas famosas pescaron en las playas de la Malagueta, El Bulto, Pedregalejo, El Palo, El Rincón o la Cala. Todas con su nombre de vírgenes o de mujeres, pero que eran conocidas por sus apodos; la Fogonera, la Manolita, la Rajá, la Barriguita, la Canaria, la Petit o la Cinco Reales. Todas se fueron perdiendo no pudiendo aguantar el mucho coste, la poca pesca y sobre todo el envite del motor. La mayoría de ellas se han transformado en esas híbridas "chalanas", conservando el

folio, todas de la lista 3ª. Con el cambio perdieron sus elegantes formas de carenas curvas y popa a la pescadora.

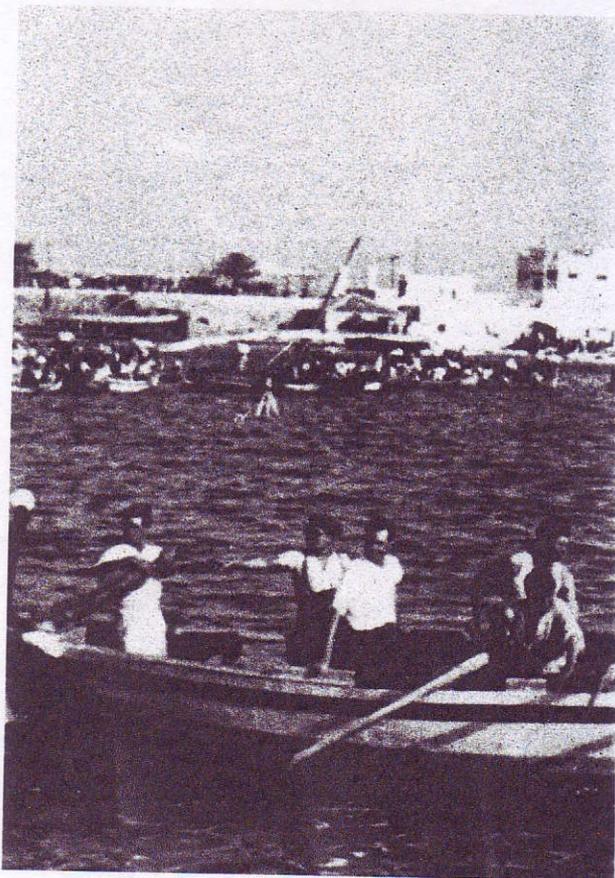
Luis Bellón en su libro "El Boquerón y la Sardina de Málaga" registra 78 jábegas en 1946. A finales de los setenta sólo quedaban cinco, todas de siete remos. Hoy, de las antiguas, quedan tres; auténticas piezas de museos:

Lola. ("La Dominguito") Lista 3ª. Folio 1.817.  
Candado.  
De fecha 26 de febrero 1926.  
Eslora 6,60 m., manga 1,96 m., puntal 0,60 m.  
Porte 1,56 toneladas

Magdalena ("La Rebusquera") Lista 3ª. Folio 1.852. La Cala.  
Eslora 8,14 m., manga 2,23 m., puntal 0,56 m.  
Peso para regata 1.100 kg.

María ("La Salvaro") Lista 3ª. Folio 1.900. El Palo.  
Eslora 7,70 m., manga 2,24 m., puntal 0,60 m.  
Peso para regata 1.025 kg.

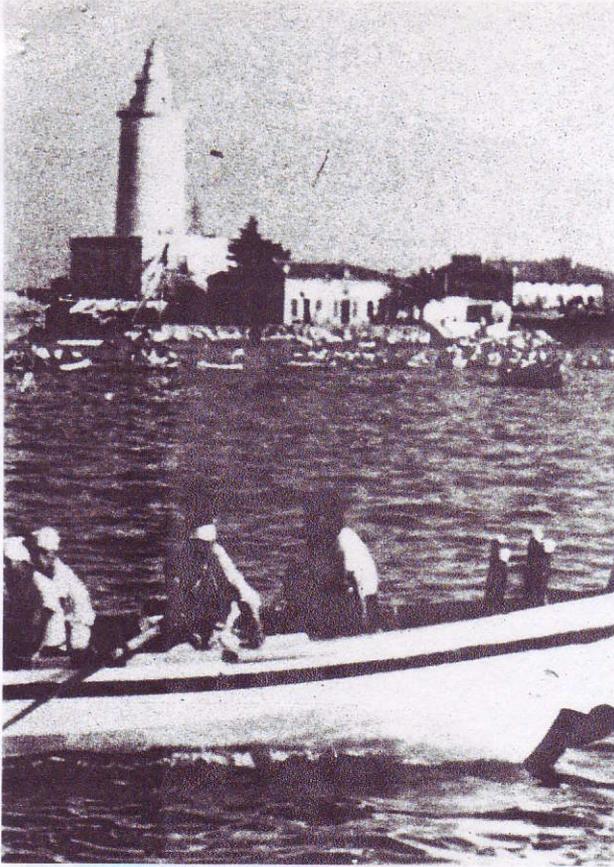
La antigua "Lobo" en el Rincón de la Victoria, y la "Rosilla" del Palo se perdieron en estos últimos años. Sin embargo, hay que destacar que en la actualidad, con este espíritu plausible de recuperar las tradiciones locales, se están construyendo barcas nuevas. Son tan nuevas que todavía no tienen apodos. La Victoria es la Antigua "Félix" del Rincón de la Victoria, la Santa Cristina, Santa Isabel y Juliana en Pedregalejo y la Rosario y Ana en Nerja. Son las últimas varadas mirando a la mar como lo hicieron la "Cocinera", la "Gorrillo", la "Llave", la "Mengarra" o la de "Miguel Cuarenta Hombres". Ya no pescan porque no pueden y sólo se botan para sacar en procesión a la Virgen del Carmen o para participar en regatas y



Jábega.

competiciones deportivas que se organizan los veranos en todo el litoral malacitano.

Estas embarcaciones nunca fueron rápidas. El tipo de trabajo que realizan les exigen ser muy robustas y pesadas. El peso de una barca de nueve remos era de unos 1.600 kg. libre de arreos y pertrechos. Por eso, cuando con motivos de fiestas y distracciones entran en competición corriendo regatas en el mar abierto, no pueden compararse con las traineras del Norte, ni en la boga ni en el ambiente creado alrededor de cada barca. Las barcas del Norte, las traineras, pesan alrededor de 200 kg. y en su actividad profesional no llevaban las artes sobre ellas. Su misión consistía en abarloadse a los grandes pesqueros y transportar la pesca al puerto. Son poco pesadas y rápidas, porque quien antes llegaba más caro vendía. La barca malague-



ña no tiene conciencia de llegar ni antes ni después, ya que pesca sola y sólo con sus "hombres de la barca" y los "jabegotes" que sacan la red hacia tierra.

Cuando las jábegas corren regatas, sólo van los remeros, el patrón –"el mandaó"– y un "animaó" u "hombre metebríos", situado a popa; su oficio consiste, como describe la palabra, en dar apoyo moral y espíritu de victoria a los tripulantes. Lo normal es que sus gritos y gestos estén mitad y mitad entre alientos por ser los mejores y lamentaciones y maldiciones referidas a todos los "que le veo la cara que parecís marineros de agua dulce", amén de otras referencias a la supuesta virilidad de algún miembro de la tripulación.

Dicen los de la playa que esta embarcación existe desde siempre y que sus orígenes se remontan a los fenicios. Esto

es un mito a medias. Cuando hacemos un análisis semiótico del Diseño Industrial es preciso situar al HOMBRE entre los dos planos antes mencionados: el del Contenido y el de la Expresión. Pero este consumidor del discurso marinero tiene que interrelacionarse también con sus "mitos" y sus "ritos". Los ritos ya los tenemos en sus expresiones, forma de botar y varar la barca, llamadas, jerarquía y reglas del juego en los lances. Las jábegas son barcos austeros, contruidos para "ganarse la vida". No se hacen concesiones a los adornos. El mito lo encontramos en la belleza de sus formas, avaladas por la pureza de sus líneas. Tan sólo los ojos pintados a proa, tan típicos en estas embarcaciones, y la obra muerta luciendo colores muy ingenuos hablan de distracciones, al igual que las "maniquetas", recuerdos de elementos para amarrar la barca. El espolón desafiante y aquellos ojos a proa hacen entrever que posiblemente nuestras barcas jábegas tuvieron sus orígenes en los primeros pueblos que recorren el Mediterráneo. Desde Fenicia, o mejor desde Cartago, bien pudieron venir embarcaciones no mucho más grandes que las antiguas que se recuerdan.

"Las había hasta de 13 metros, como la 'Esperanza' de Pedregalejo o la 'Félix' del Rincón, decía hace más de veinte años Paco 'El Motril', hombre de la mar, que en el trato de su barca" decía: "Le vendo mi 'Lola' porque veo que es Vd. del agrado de estas cosas; si no se pudre aquí al Sol".

Aquellas naves fenicias se propulsaban a remos y con auxilio de una vela que aún no es latina. Esto es posible a partir de cuando se descubre la quilla. Esta embarcación, en la Edad Media –esto es pura hipótesis– se ocupará en simples faenas de pesca, por lo que su diseño irá

evolucionando condicionado por este nuevo espacio. Primero pierde la vela y luego su quilla, consolidando bancos y escalamos fijos a manera tradicional, con inclusión de carenas laterales propias para el varado en las playas del Mar de Alborán. Otro modelo, más conservador, no eliminará la vela transformándose en el sardinal, hoy prácticamente desaparecido de nuestras playas.

Puede resultar interesante copiar algunos datos extraídos de las fichas obtenidas en el Archivo de la Comandancia Militar de Marina de Málaga, consultado con la amable autorización del Excmo. Sr. Comandante de Marina, referidos todos a la Lista 3ª de la Provincia Marítima de Málaga. Hay que observar que en los primeros asientos se escribe la palabra "jábega".

"Lista 3ª, de Málaga. Folio 181, fecha 5 de junio 1851.

**Barca Jábega Nuestra Señora del Carmen**

39 pies de eslora, 8 pies 4 pulgadas de manga, puntal 3 pies., porte 5 toneladas 29 centésimas.

Construida en el astillero del Puerto por el Maestro Carpintero de Ribera de la matrícula de Estepona, residente en esta Capital, Simón Escudero.

De pantoque curvo, sin cubierta ni forro, popa a la pescadora, construida con maderas y betunes del "Reyno", para José García en 4.500 reales de vellón".

Hasta el 28 de abril de 1919, Folio 1.597, no aparece un asiento donde se puede leer la palabra jábega con "b":

**"Barca Jábega Victoria** construida en El Rincón de la Victoria por el Maestro Carpintero de Ribera Calafate Antonio García, de las Playas de San Andrés, de 9,27 metros de eslora, 2,36 de manga y 0,70 de puntal. 2,69 toneladas. Valor 1.000 ptas."

O aquella otra donde se indica la norma preceptiva de autorización expresa para comenzar y dar por terminada la obra:

**"Barca Jábega Carmen.** Folio 1.600. -26 de julio 1919

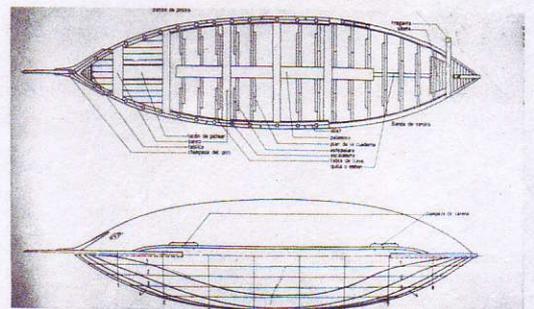
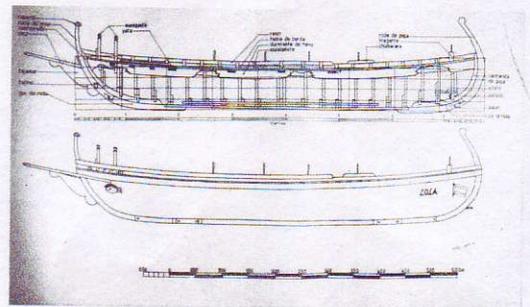
Trasladado del folio 422 de la Lista 3ª de Vélez Málaga.

Eslora: 9,04 m. Manga: 2,20. Puntal: 0,66. Tm: 4,69.

Valor 300 ptas.

Propietario D. José Fernández Martínez, vecino de Nerja.

Se formó el asiento en Torre del Mar el 21 de septiembre de 1907. Se construyó la embarcación en las playas de Nerja por el maestro carpintero de ribera Manuel Casanova González; su coste 1.000 ptas., habiendo presenciado el Cabo de Mar de Puerto poner la quilla y terminar la embarcación".



Planos de construcción de una jábega.

En esta industria artesanal el diseño y el trazado van unidos y constituyen un todo, aunque hoy pueden encontrarse algunos artesanos –pocos– que hacen el diseño y dejan que otros tracen sobre plantillas la futura barca, como se da con esa nueva embarcación que ha aparecido hace unos veintitantos años en las costas malagueñas; “la chalana”, que está desplazando rápidamente a la “chanca”, bote de mal diseño y peor construcción, de pantoque y fondo plano, construido por gentes de poco oficio y menos caudales.

La jábega no puede perderse, dice José Pascual Esteban, maestro calafate ya jubilado, amante de las cosas de la mar, que como todos los de su oficio no es hombre de “pronto recio”, sino serio, de hablar pausado, piensa lo que dice y cuenta estas cosas con la ilusión de un muchacho. Uno de los pocos que quedan en nuestras costas capaces de conservar, preservar y transmitir a los nuevos como se hace una barca de verdad.

“Porque cada carpintero de ribera tiene que hacer su barca, la que se dedicaba al boquerón, a los jureles o los atunes. Sus líneas de aguas son puras a causa de la perfección que han ido adquiriendo a lo largo de los siglos. Hago una maqueta de la mitad del barco y la hago con tablitas de 15 mm., y cuando la he terminado lo paso al plano a escala 1:20. La mía tenía 45 cm. de larga.

Una vez terminada la maqueta se desarma y se van pasando al plano las líneas de agua, y sobre este trazado se hace el “cuerpo” o secciones transversales del casco. A partir de aquí se trazan las cuadernas sobre la pared o sobre un tablero. Las primeras cuadernas de proa y popa no tienen forma y son derechas. Este trazado es quizás lo más difícil del arte de este oficio. No todos los calafates saben trazar, porque la mayoría sabían poco de teoría, aunque eso sí, mucho de práctica. Yo me he agarrado a hacer las cuadernas de

verdad, de fresno y buscando las maderas más apropiadas.

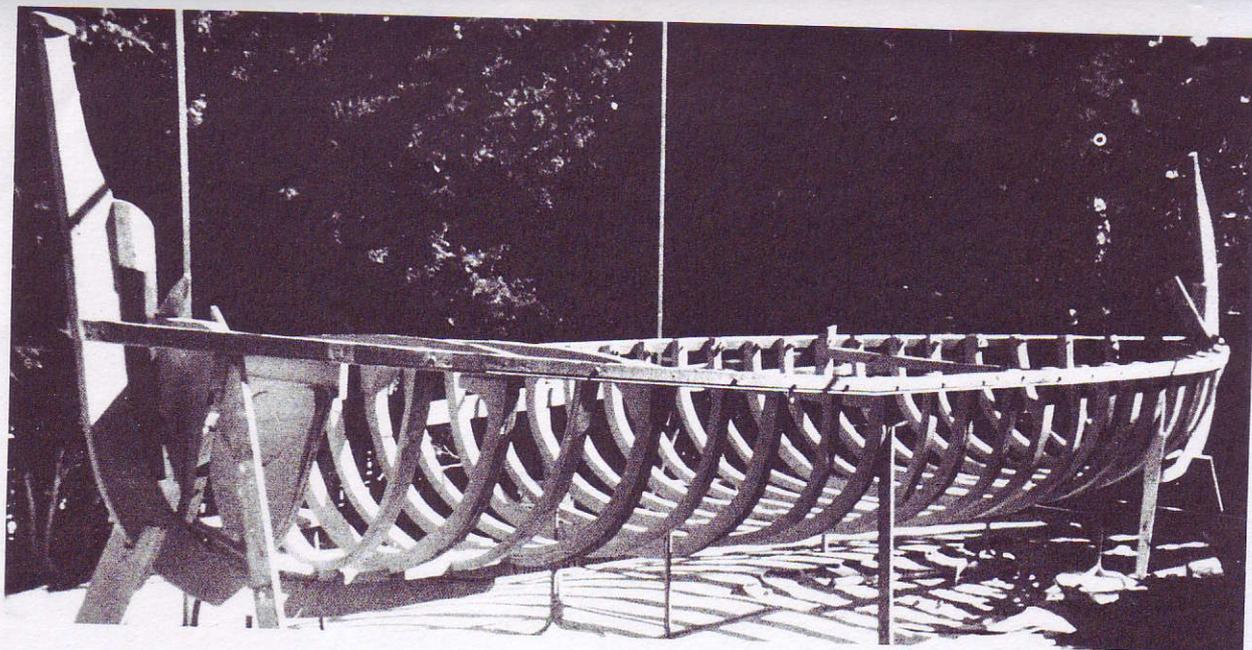
Se pone la plantilla sobre el tronco, dándosele el escantillón que necesita y se va rodeando con la “sin fin”. Una vez que está toda la madera “serrá” se cepilla y da grueso y luego en el taller empiezo a apearla –pegar una madera con otra–. Se ponen los “piques” –planes– y las “estalameras” de proa y popa, dándosele el arrufo correspondiente, que suele oscilar entre 5 a 8 cm., según el gusto del carpintero. Hay quien le da más, hay quien le da menos.

Se empieza la construcción de la barca poniendo los “roamentos” y la quilla o “embón”, que se echaba antiguamente de encina o de pino piñonero –carrasco– al igual que las contrarrodas y durmientes. La contrarroda termina al tercio de la media junta. Se une el pie de roda con la roda con la media junta de escarpe de diente. Hay que hacer el engarce del embón para cuando se vaya a poner en quilla. Se pone todo de una vez.

Una vez puestas las cuadernas se “pesan”, se las pone a nivel, con un compás de madera y una pesa que va a la quilla, apuntalándolas para que no se muevan. Las cuadernas se unen al embón con tornillos pasantes. Una vez que está todo pesado y arriostrado se empieza con la “cinta principal”, que es la que lleva el puntal de la barca, sobre unos 60 cm. El puntal que se mide es el de la cuaderna maestra, y se mide desde el canto alto del embón hasta el canto alto de la cinta. Luego se ponen los forros interiores, que en este caso sólo es una tabla llamada durmiente, donde se encastran los baos, empezando por la proa hasta la popa. El tragante coincide con un bao. Se ponen también los bancos y se continúa con la obra muerta; la tabla de llaves o trancanil, los “bolillos” o “escalamotes”, terminando con el “reón” o tabla de boga.

Terminada la faena anterior se empieza a forrar, poniendo la 1ª, 2ª, 3ª y 4ª “bocal”, que son tablas de unos 12 ó 15 cm., empezando de cinta para abajo y “afasquiándolas” antes de ponerlas. Afasquiar es poner una regla y poner los puntos con un compás, que indican por donde hay que cortar la tabla para darle la figura.

Cuadernas de jábega.



Después se continúa el forro con las "apaladuras", en número de tres, empezando por el embón, al cual previamente se le ha hecho el "alefriz", especie de entalladura realizada con formón y destinado para recibir la primera tabla. Luego se continúa embonando, aunque yo en las barcas y botes no he hecho ningún embón porque he reparado las tablas a lo que me pedían. Mi Santa Cristina tiene 15 tablas, de 22 mm. de grueso, por banda. Todas las tablas venían del mismo ancho, de 9 cm. en el centro, y en las puntas de 5 cm., menos en la 1ª y 2ª "apaladura".

"Barca Jábega Santa Cristina Lista 7ª MA 4-003.

Año 1989. Construida por el Maestro Calafate José Pascual por encargo de la Asociación de Vecinos de Pedregalejo en los Astilleros Nereo de esas Playas.

Eslora 8,34 m. Manga 2,22 m. Puntal 60 cm.  
Peso 1.050 kg.



Puede que el Diseño Industrial de la barca de Pascual sea el último de los que se realicen en nuestro litoral. Este no se queda en las formas, sino que ha ido al encuentro de la substancia de toda artesanía basada en el funcionalismo. La función de las jábegas era la pesca por arrastre halada desde tierra: el "copo malagueño". Este tipo de actividad está hoy prohibida, por lo que a partir de ahora las barcas nuevas que se hagan deberán adaptarse a su nueva función, consistente en actividades culturales y deportivas, homenaje del pueblo a las que fueron ya pasado. Habrá que hablar, pues, de diseño evolutivo, conservando solamente las formas como ya se está realizando por algunos carpinteros.

Las barcas nuevas seguirán mirando a la mar no como signos de una actividad económico-social, sino convertidas en símbolos de una época que ya es historia. Estas barcas ya no contarán la historia de familias, de sus problemas y forma de solucionarlos.

Barca Jávega Santa Rosalía Folio 195. 23 de abril 1852

Propietario José González del Palo.

Eslora 35 pies 9 pulgadas. Manga 8 pies 8 1/2

Primer Premio de Regatas. Año 1928.

pulgadas. Puntal 3 pies. Porte 4 toneladas 94 centésimas.

Construida en los astilleros del Puerto para el expresado González en 4.000 reales de vellón.

Con fecha 20 de junio de 1853 hay un oficio del Sr. Teniente Alcalde certificando el juicio celebrado a solicitud de Pedro León demandando al dueño de esta embarcación por deuda de 2.000 r. v., habiéndose convenido en el juicio que en el mes de septiembre de este año abonará González a León la expresada cantidad, quedando entre tanto esta embarcación afecta y responsable del cumplimiento y convenido en el juicio.

Con fecha 19 de mayo 1854 se vende a Bernardo Gómez en 4.200 r. v. El 15 de marzo de 1859 se vende a Pedro León, del Palo en 1.800 r. v. y por último, el 16 de septiembre de 1861 se vende a Francisco Senceno, de este domicilio, en 3.700 r. v.

Habrá pasado casi un siglo y medio desde que aquella Lista 3ª empezó con un asiento

"Año 1859. Folio 1.

**Barca Jávega nombrada Virgen del Carmen**  
Propietario Francisco León. Eslora 13 varas, manga 2,50, puntal 1. Porte 65 quintales".

Con una nota al pie que dice: "Trájose este asiento del Folio 2 de la Tercera Lista de embarcaciones de esta Capital que sirvió hasta la fecha en que principia la presente".

En Málaga seguirá habiendo Calafates, que en la playa, o bajo un tinglado como toda industria, querrán revivir sus títulos de Carpinteros de Ribera haciendo sus barcas artesanales a sus expensas o a petición de alguien. Cuando pongan la quilla no sabrán ni el folio ni la lista que les corresponderá, pero anotado en un libro registro aparecerá un asiento que dirá:



Detalle.

"Año dos mil y pico

#### **Barca Jávega Virgen del Carmen**

Eslora 8,30 m., manga 2,12 m., puntal 0,66.

Peso 1.000 kg. Propulsión a remo, popa a la pescadora. La construyó en las playas de Málaga a su costa el Maestro Carpintero de Ribera que presenta la instancia. Valor: toda su ilusión...

*Pedro Portillo Franquel*  
Carpintero de Ribera  
Amo y "mandaó" de la jáb

Grabado de Málaga. Siglo XVI.

