

LA REALIDAD

Pablo **Portillo Stempel**

Abogado

«La manifestación se formará a las nueve de la mañana y partirá a las diez del Paseo del Retiro, dirigiéndose por la calle Alcalá, Puerta del Sol y calle Mayor, de Bailén a la plaza de la Armería donde presenciara el discurso».

Nada excepcional tiene la anterior información periodística que con insistencia se ha repetido demasiadas veces en la prensa nacional en el último siglo. Lo que sí tiene algo especial es lo que antecede a la citada noticia.

«El alcalde, el gobernador civil, jefe de la Unión Patriótica y el señor Mérida, estuvieron viendo la terminación de las instalaciones de la jábega. Esta será colocada en una camioneta y debajo llevará colgadas redes flotantes y numerosas flores. En proa y popa véanse los utensilios para la limpieza que acostumbran usar los pescadores. La jábega llámase Josefa».

De esta forma el corresponsal desplazado por la Unión Mercantil recogió la crónica de aquella manifestación de 13 de septiembre de 1928 en Madrid, en la que Málaga con barca de jábega incluida y con unos 2.400 participantes venidos desde toda la provincia, desfilaron tras Lugo por las céntricas calles de la capital.

Para la ocasión y organizado por la Compañía de Ferrocarriles Andaluces se dispusieron dos trenes especiales con salida el miércoles 12 de septiembre a las 20,30 y 21,30 horas partieron con destino a la capital de España un total de 15 coches y junto con banda de música, maceros del ayuntamiento se unía a la comisión de jabegotes típicamente vestidos.

La sensación que causó ver pasar aquella barca de jábega, modelo diseñado por *Carrera*, con su panda de jabegotes a bordo por las concurridas avenidas madrileñas, ciertamente debió suscitar asombro además de admiración a participantes y público en general, costando gran trabajo a los guardias y organizadores malagueños ahuyentar al público que pugnaba por llegar.

La jábega malagueña ha sido y sigue siendo un

icono que siempre nos ha representado. No es extraño que la Diputación Provincial de Málaga, el 24 de mayo de 1973, la eligiera como símbolo de la provincia. No es baladí que el Museo de Atarazanas de Barcelona adquiriese en 1975 para su colección la jábega *Rosario* (fól. 1.869), conocida en Pedregalejo como *La Cocinera*, barca que sigue expuesta en dicho museo como parte de la arqueología naval española. Al parecer, incluso en Norfolk (EE. UU.) hay constancia de lo que son las barcas. No es raro que desde siempre la barca de jábega ha servido y sigue sirviendo para identificarnos. Desde entonces ha viajado y ha sido motivo de reconocimiento. Posiblemente la barca y nuestro calzado cenachero, del que dice Manuel Alcántara que «sostenía en cada brazo los platillos de la balanza de la injusticia» sean uno de los distintivos que mejor nos describen. La barca ha participado en romerías marengas, exposiciones, ha amenizado ferias, certámenes, películas de cine, actos deportivos y ha sido un modelo reproducido en artículos de joyería destinado a premios y distinciones.

El mar y su entorno se ha comportado como un potente catalizador que ha servido para imprimir desde siempre carácter a sus habitantes. Con solo dar un recorrido por los marinistas malagueños del XIX puede comprobarse que la bahía de Málaga ha cautivado a todo tipo de artistas. La paleta de pintores es importante basta dar un brochazo para evocar algunos autores como Enrique Ángel Disdier (¿Málaga?, 1915); Ricardo Verdugo Landi (Málaga 1871, Madrid 1931); José Fernández Alvarado (Málaga 1865, ?); José Gartner de las Peñas (Gibraltar 1876, Málaga 1918); Enrique Florido Bernils (Málaga 1873, 1929); Guillermo Gómez Gil (Málaga 1862, Sevilla 1941); José Moreno Carbonero (Málaga 1858, Madrid 1942); Enrique Ocón y Rivas (Peñón de Vélez de la Gomera 1845, Málaga 1904); Antonio Muñoz Degrain (Valencia 1840, Málaga 1924) o

el propio Carlos Haes (1826, 1808) de origen extranjero y que al parecer también vivió algún tiempo en Málaga y nos dejó en 1860 un importante cuadro titulado «Un país. Recuerdos de Andalucía, costa del mediterráneo, junto a Torremolinos» donde en el centro de un impresionante lienzo puede distinguirse en el rebalaje unas redes de jábega tendidas al sol.

La barca de jábega y su actividad pesquera ha sido profusamente empleada para dar impronta de malagueñismo a numerosas anécdotas ocurridas en la ciudad. En la visita que efectuó SS. MM. el 10 de febrero de 1926, el monarca D. Alfonso al embarcar en una canoa del Real Club Mediterráneo que esperaba en la escalera de estribor del *Cánovas del Castillo* junto con princesa de *Salm Salm*, la infanta Luisa, la duquesa de San Carlos, el comandante de Marina y algunos socios que actuaban como remeros y tomando el soberano los guardines del timón frente al actual Colegio de Abogados en el Paseo de la Farola, le llamó la atención dos jábegas que daban escolta a la canoa y en las que los jabegotes, con sus típicos trajes, no cesaban de dar vivas a SS. MM. También es conocida la historia de aquel 23 de marzo del mismo año cuando permanecieron en Málaga la reina madre Doña Cristina y con su conductor al volante dio un paseo en automóvil, acompañada de la Infanta Doña Luisa, llegando hasta Rincón de la Victoria, observando Doña Cristina cómo sacaban los copos los pescadores. No se olvidan las frituras (*friture andalouse*, según el menú del hotel Príncipe de Asturias) que como almuerzo se sirvió a la familia real o cuando el mismo príncipe en un gesto llano y según se publica el 1 de marzo de 1927, cansado suponemos de la rigidez del protocolo, decidió cambiar mesa por *pescatío* en un ventorrillo de playa de la ciudad, siendo muchos los pescadores que al advertir la presencia del príncipe le hicieron objeto de entusiastas ovaciones.

Pero no nos engañemos. A la visión romántica del mar y de Málaga que ahora se rescata como forma del pasado, la cosa fue bien distinta para quien la vivió en el rebalaje. La penuria, el agotamiento de los caladeros, nuevas técnicas intensivas como la traíña, los explosivos, se unieron otras circunstancias como los periodos de veda, las restricciones dictadas por la Comandancia de Marina a capirotos y coronas de los artes de jábega, los duros temporales, naufragios, accidentes marítimos, la intensificación de la pesca del boliche o el farol, el problema de las tablas reguladoras del pescado, etc., en definitiva fue la sobreexplotación la que puso en jaque a la pesca. Ya lo advirtió el polifacético Matías

Rodríguez Mellado, a la sazón vocal de la Junta Local de Pesca, en un interesante artículo publicado en *El Regional* de 23 de marzo de 1921 donde lamentaba lo que ya se veía venir: «la misma costa de Poniente rica otras veces en pescado, e infinidad de ensenadas de cuya pesca viven muchos miles de familias, van pereciendo, siendo cada vez menor el rendimiento y cada vez más pobre la costa».

En nuestra hemeroteca existen muchos testimonios que relatan la situación de crisis y dificultad que pasaron aquellas humildes familias pescadoras.

Autorizada la pesca del farol, por la *Unión Mercantil* de 24 de abril de 1927, se publica que numerosas comisiones de pescadores se reunían con el gobernador civil, cundiendo el pesimismo. El propio gobernador tiene que acudir a Marbella a calmar los ánimos. La presión hizo que fuese anulada la autorización concedida para este tipo de pesca.

Posteriormente se publicó mucha información denunciando lo ya advertido. El 14 de enero de 1932, según recoge la prensa local vuelven a acudir al gobierno civil los alcaldes de Estepona, Marbella, Fuengirola para protestar ya que en aquellas aguas se estaba empleando el arte de traíña. Días después se informaba que en Estepona se habían apresado tres embarcaciones dedicadas a la pesca con artes prohibidas. En Pescadería se habían arrojado al mar 60 cajas de sardinas pescadas al parecer con el arte de traíña. A principios de marzo en Estepona una camioneta cargada de pescado, que procedía de Málaga, es asaltada por los pescadores que destrozaron la mercancía. En mayo y en Caleta de Vélez los pescadores protestan por las bacas y el arrastre.

El Regional de 29 de enero de 1933, informaba que el alcalde de Vélez Málaga ordenó fuera enviado pan a Torre del Mar con destino a los pescadores de aquel pueblo que están atravesando una espantosa crisis. *El Popular*, de 9 de mayo del 33, avisaba que en El Palo y dada la situación de desgracia se suspendían las fiestas del 14 de abril (II aniversario de la República), decidiendo la Junta de Festejos repartir los donativos recaudados para socorrer a los pescadores y viudas de estos que se encontraban necesitados. El 19 de diciembre de aquel año anunciaba que en la alcaldía de Málaga se reunió una comisión de elementos pesqueros para estudiar la manera de que desaparezca la pesca de la traíña y de la baca. *El Popular*, de 21 de febrero

de 1934, advertía de la penosa situación en la que se encontraban los pescadores de Estepona cuando estaban pidiendo limosnas por las calles a consecuencia del fuerte temporal reinante. Se sucedían las comisiones de pescadores que acudían a las redacciones de los periódicos y alcaldías para dejar constancia de su dramática situación.

No olvidemos que el primer golpe a la jábega asomó por levante cuando en el XIX aparecieron los primeros *bous*, mas conocidos por las *parejas*, arte de mayor rendimiento que nuestras barcas. Estas embarcaciones se instalaron y faenaron por toda la costa. En los archivos aparece que la primera pareja registrada se corresponde a las barcas de *bou San Antonio* (fol. 712) y *Providencia* (fol. 713) que procedentes de Torrevieja y con una eslora de 13,45 y 13,60 metros respectivamente, fueron inscritas según asiento dado en Málaga a 8 de mayo de 1889. Semanas después se registraban el laúd del *bou María* (fol. 715) y el *San Jaime* (fol. 716) con puerto de origen en Villajoyosa.

Después el vapor desplazó a los *bous*. Se fundaron las poderosas sociedades como la *Pesquera Malagueña* (*Hoja 566, Tomo 18 del Registro Mercantil de Málaga*) constituida por escritura otorgada en Málaga el 30 de noviembre de 1903 ante el notario Barroso Ledesma, con un capital desembolsado de 100.000 pesetas y que se hizo con embarcaciones como el pailebot de madera a vapor *Villamil* (fol. 1163) que construido en Vigo, con 21,04 metros de eslora y una caldera para poder trabajar a 120 libras de presión, desarrollaba 123 caballos. Finalmente esta embarcación se inscribió como el primer vapor de pesca de nuestra lista 3ª, según asiento dado en Málaga el 31 de marzo de 1905.

Años más tarde el motor de explosión liquidó todo lo anterior.

La realidad era mucho más sobrecogedora para esta forma de vida de tan escasas posibilidades, ya que un simple traspíe hacía prácticamente imposible sobreponerse dadas las exiguas ganancias que la pesca dejaba. Una mala temporada, varios temporales consecutivos, un accidente o enfermedad ocasionaba que la crisis se instalase sin remedio, provocando que en muchos casos los jabegotes no pudieran hacer frente a las deudas. Ello traía aparejado que en los juzgados se ventilaran distintos procedimientos por impago. Los abogados del turno de oficio no fueron ajenos a aquella escena y su intervención en la defensa de este colectivo no fue

menos importante que con otros grupos de trabajadores en momentos de necesidad.

En los añejos libros de Capitanía Marítima de la ciudad existen diferentes inscripciones que recogen los numerosos pleitos que como parte del pasado han jalonado la vida del rebalaje. A la barca de jábega Virgen del Carmen (fol. 553) le consta por nota 3 de junio de 1892 que: «Por oficio del Sr. Juez de Primera Instancia del distrito de la Merced de esta capital de 23 de mayo de 1892 se interesa el embargo preventivo de esta embarcación a instancia del procurador José Eloy Espigares en nombre y representación de Don Manuel Rubio contra Francisco Campoy sobre cobro de 3.000 pesetas de principal». También por asiento de 24 de noviembre de 1897 a la barca de jábega Virgen del Rosario (fol. 634) aparece que: «La embarcación de este asiento queda embargada por comunicación del juzgado del distrito de la Alameda de 22 de noviembre de 1897 todo ello a instancias de Francisco L. Bueno Valdés, quedando embargada incluso remos, palanca, espardilla... en mal estado y demás accesorios».

Pero el beneficio que traía la defensa de pobres para los letrados era inexistente. En el poco conocido «Estatuto para el régimen y gobierno del Ilustre Colegio de Abogados de Málaga» de Real Orden de 20 de noviembre de 1926 (*Gaceta de Madrid*, n.º 330, de 26 de noviembre) las cosas empezaron a cambiar. Los artículos 58 y siguientes del citado texto, hizo que los abogados del turno de oficio, cuando fuesen designados a estos asuntos, además de tener la obligación personal de defender gratuitamente a los tuviesen el derecho de pobreza legal, no necesitaban pagar cuota alguna para actuar en los Juzgados de Primera Instancia de la provincia. Por la base 26 de la ordenación de la Contribución Industrial quedaban autorizados los abogados que satisfacían cuota en la capital para ejercer en todos los asuntos, civiles como criminales, de los Juzgados de Primera Instancia y municipales de los pueblos de la provincia respectiva.

Con dicha disposición quedó modificada la R.O. de octubre de 1924, que imponía a los abogados residentes en la capital la obligación de darse de alta en la contribución del pueblo que radicara el Juzgado de Primera Instancia, para ejercer sus derechos profesionales.

Aquel pequeño hito, ajeno a todo ese mundo del rebalaje y de necesidad, hizo dignificar y dar reconocimiento al turno de oficio. 