



Cuadernos del Rebalaje

Número 11 / Málaga. Sept.-Oct. de 2011 / ISSN: 2174-9868

Publicación digital bimestral editada por la asociación cultural Amigos de la Barca de Jábega



Pedro Moyano González

El último carpintero de ribera de Marbella

Texto y fotos actuales de Pablo Portillo Strempe

Según entrevista realizada el 25 de julio de 2011

Pablo Portillo Stempel



Nació en Málaga en 1963. Abogado en ejercicio, desde pequeño ha sentido una gran atracción por el mar y todo lo que le rodea, en especial por las barcas de jábega, de las que ha sido *bogaor* y *mandaor*. Junto a su padre visitó los últimos astilleros y varaderos de la ciudad, frecuentando depósitos de madera y aserraderos, lo que levantó su curiosidad por la carpintería de ribera.

Es autor de “La jábega” (2002) y de “Memoria histórica de la barca de jábega y sus regatas en el puerto de Málaga” (2006), así como de múltiples artículos sobre embarcaciones y costumbres marineras en diversas revistas locales.

Colabora en webs específicas de remo y barcas. Es vicepresidente de los Amigos de la Barca de Jábega.

Pedro Moyano González
El último carpintero de ribera de Marbella

Pablo Portillo Stempel

Texto y fotos

Entrevista realizada el 25 de julio de 2011





Pedro Moyano González, carpintero de ribera de Marbella, vio la luz en esta localidad en 1924, en la misma casa en la que actualmente reside con su mujer, situada en pleno centro urbano.

Su padre, Pedro Moyano Jiménez, nacido en 1897, empezó como ebanista en los *Talleres Alonso* de Málaga. Al tener unos familiares en la capital se desplaza allí e inicia su contacto con la madera, aprendiendo el citado oficio. Cuando regresa a Marbella el único trabajo que encontró fue en la *Cruz del Juanar*, lugar donde se estaba construyendo una casa para el monarca Alfonso XIII. En aquel paraje permaneció una temporada hasta que pidió trabajo al carpintero de ribera de playa Arturo Barranco, que por aquel entonces venía de Torre del Mar, donde tenía una carpintería en la calle Pocillo. Transcurrido un año se independiza y se instala por su cuenta.



Pedro Moyano Jiménez, de quien su hijo Pedro aprendería el oficio

Una vez desvinculado de Barranco, su padre empezó a trabajar como carpintero en unos almacenes de Marbella situados en la misma playa, junto a los *salaeros*, en lo que entonces se conocía por arroyo La Represa o el Puente Málaga, montando en un cobertizo su primer y único taller. Luego comenzó a hacerse nombre y se dedicó a reparar y construir muchos barcos de pesca.

Pedro Moyano Jiménez fallece en 1960 a la edad de 63 años, en activo, dejando en el taller un barco a medio terminar cuando su hijo Pedro estaba en la mina de hierro *El Peñoncillo* en la carretera de Ojén. Cuenta Pedro que su padre murió sin saber que él trabajaba en galerías y reconoce que, de haberlo sabido, nunca se lo hubiera permitido.

Antes de hacerse cargo del taller de su padre, durante algún tiempo estuvo trabajando junto a él, aprendiendo los secretos de la construcción de embarcaciones. En su paso por la mina construyó galerías nuevas e hizo un teleférico de madera con diecisiete castilletes, que ejecutó personalmente, alcanzando el más alto los veinticinco metros.

Como curiosidad destaca que hizo un barco en lo alto de la montaña a D. Ramón Aznar, persona que lo contrató para la sociedad minera.

Recuerda también que antes de entrar en la carpintería de su padre, de zagalón ya estaba trabajando en Marbella en un taller de ebanistería perteneciente a un familiar. El extenso conocimiento de la madera que acaparó durante toda su vida le permitió realizar múltiples trabajos de carpintería. Confiesa que se empleó en la mina simplemente porque ese trabajo estaba mejor pagado.

No olvida cuándo los barcos venían a cargar mineral. En la mina y como carpintero hizo tres muelles que penetraban en el mar, el más largo de 74 metros. Luego empezó a reparar y atender *los lanchones* (barcazas que disponían de una cuba donde se introducía el material) que trajeron de Almería para embarcar el mineral de hierro y trasladarlo a los barcos mercantes que fondeaban frente a Marbella.



Cargadero que facilitaba la carga de mineral a los barcos en la playa de El Cable. Imagen de los años 40 (Foto: ForoMarbella.com)

Más tarde empezó a funcionar el cargadero y se suprimirían las barcazas. Durante un tiempo trabajó en el poste que contabilizaba la carga de mineral.

Antes de irse al servicio militar trabajó en la almadraba de San Pedro de Alcántara, de la que fueron socios los hermanos Lima, los Crespo de Algeciras y -cree recordar- que también el General González Badía. Apunta que esta almadraba fue un fracaso, ya que con la marea de levante -*levanteras*- venían muchas algas y aquello sólo duró dos o tres temporadas.

El Servicio Militar lo realiza en la Marina, a bordo del crucero Galicia. Embarcado en ese buque, en 1946, viaja a Brasil y Argentina, para asistir a la toma de posesión del nuevo gobierno de Perú.



En el taller familiar se acortó la Santa Isabel, actualmente denominada *Ntra. Sra. Virgen del Carmen* (Foto: F.F.)

En 1947 está presente cuando acortan a siete remos la barca de jábega *Sta. Isabel* (actual *Ntra. Sra. Virgen del Carmen*, propiedad de APLEM). Fue en aquel año, ya ennoviado, cuando habló con su suegro para poder entrar en casa de su prometida, Aurora López Haro, admitiendo de forma socarrona que *escapó bien de aquel lance, aunque costó trabajo*. En la actualidad, Pedro y Aurora llevan juntos 60 felices años y con varios hijos y nietos.

Terminado el barco que su padre comenzó, acomete después muchas embarcaciones, incluso una barca de jábega, a petición de Antonio Cazorla. Como en aquella época no estaba autorizada su construcción, admite que tuvo que hacerla a escondidas.

Cuando la barca estaba casi terminada, inesperadamente se presentó el contraataca con intención de *desbaratarla*, siguiendo instrucciones recibidas del Jefe de la Comandancia, don Salvador Baeza Cuevas -Capitán de Corbeta-, quien se había enterado de la construcción de una jábega en Marbella sin autorización. Finalmente todo se arregló, consiguiendo los papeles de otra barca antigua y pudiendo pasarse el folio a la nueva. Nuestro carpintero no recuerda el nombre de la barca vieja, pero sí el hecho de que se quemó en Río Verde.

Sostiene Pedro que las barcas, para que sean rápidas a remo, como se lo tenía dicho su padre, *si es muy gorda de proa y no coge mucho agua, tiene que ser fina de popa*.

Pasan los años y sigue trabajado en el taller haciendo un sinfín de barcos de pesca, barquitas y botes. Lo último que ejecuta son *trasmallos*. Del aprendizaje con su padre recuerda bien cómo aquel ejecutaba con presteza *sardinales* con su palo y vela latina. También hacían unas embarcaciones levantinas llamadas *enfalcaos* de a ocho varas. Sostiene que un *sardinal* terminado y pintado, con palo, vela latina, remo, dos timones (al no haber puerto, cuando llegaban a la costa lo cambiaban por otro más corto para poder navegar con mayores garantías) lo construían su padre y un ayudante en poco más de un mes o mes y medio.

Pero Pedro siempre trabajó en solitario, nunca tuvo ayudantes. Se las ingeniaba solo y para ello se hizo con unas *borriquetas* graduables. Las herramientas que utilizó eran manuales: *cepillo*, *azuela*, *sierra de arco*, *serrucho*..., *faldamento* que aún conserva y que heredó de su padre. Con posterioridad compró una *maquilla* pequeña de cinta, una *labrante* y un *sacagrueso*. El taller de trabajo también era el que utilizaba su progenitor, hasta que un mal día le dieron una indemnización de 30.000 pesetas y lo echaron a la calle como una rata.



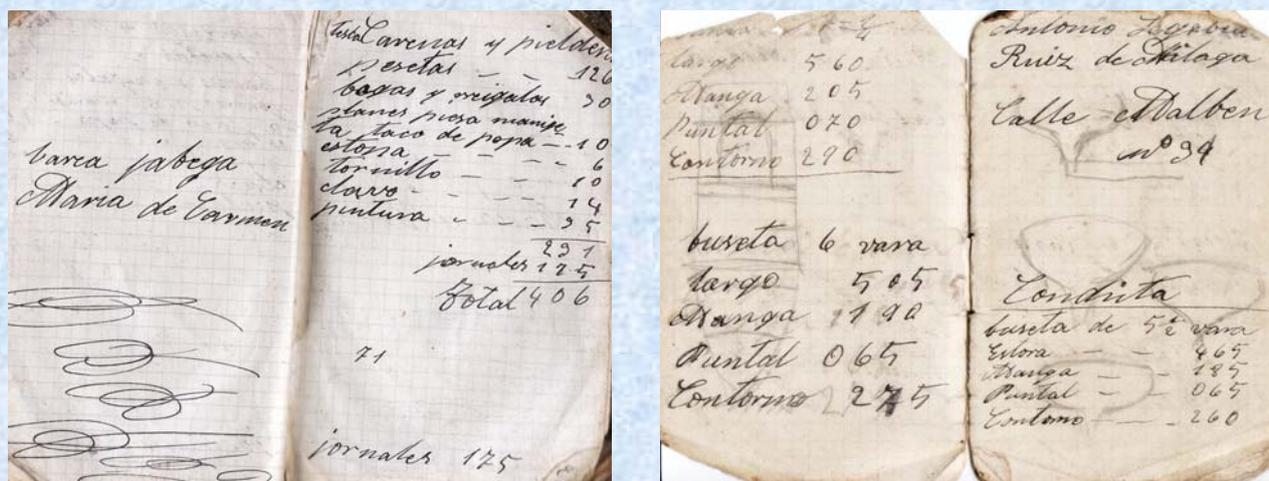
Azuela y otras herramientas de carpintería de ribera
(Foto: franciscocebollo.blgspot.com)

Tras verse obligado a abandonar el taller, recuerda haber cumplido un encargo de hasta doce piraguas de cuatro metros en el patio de su propia casa, donde hizo igualmente los dos últimos barcos. Allí trazaba las *cuadernas* y preparaba las maderas, para después trasladarlo todo en un *isocarro* a la playa, donde montaba y completaba el trabajo.

Aunque con posterioridad cortó madera con su padre en Río Real, rememora que tenía quince años la última vez que subieron a El Chaparro. Se llevaban al monte las plantillas de las *cuadernas* para cortar las ramas y árboles que necesitaban. Con los troncos que se talaban se hacía un hoyo en el suelo, y cuadrando con un hacha y un hilo con tinte rojo se trazaba para sacar las tablas de

las quillas. El madero se ponía en vertical y con una sierra grande, que se llamaba *brasera*, se cortaba en tablas con mucho esfuerzo. La sierra pequeña de corte aún la conserva.

El tiempo de trabajo en el monte talando y cortando dependía de los encargos y podía durar de varios días a una semana. Para talar y cortar madera previamente se pedía permiso. El mecanismo era el siguiente: el dueño del árbol exponía al forestal los motivos por los que quería o necesitaba cortar el árbol. Por ejemplo, que estaban molestando a unos frutales. Se tramitaba la petición y se obtenía autorización. De no seguir el trámite, no se conseguía la aprobación. Luego acudían los Moyano con sus sierras y hachas y, bajo precio concertado, cortaban el árbol.



Presupuesto con detalle de material y jornales y anotaciones de medidas de trabajos de Pedro Moyano

Posteriormente a la tala y provistos de mulos, traían hasta el taller los troncos. En un principio y, al no existir aserradero, era en el mismo monte -como se ha descrito- donde se sacaban las tablas a brazo, todo manual, pura artesanía. Más tarde se instaló en Marbella un aserradero con *sierra de corte grueso* que facilitó bastante la labor.

Con anterioridad, su padre iba a cortar con los tíos de Pedro y con otros especialistas, entre los que no olvida a un tal Juan Batalla de Marbella, *un viejecete bastante endeblillo*, que tenía la virtud de arrancar los árboles de *patilla*.

Insiste que en el monte *había que aprovechar la cepa del árbol que es lo bueno para la junta de la quilla*. Al campo se iba dependiendo del trabajo que hubiese. Su padre subía con frecuencia e incluso montaba el campamento. Los árboles se cortaban en las menguantes de enero y agosto, que es cuando las savias están paradas. Llenaban el depósito de agua que tenían en el patio de la casa y *echaban las maderas a cocer* para sacarlas a la semana siguiente, secas y muy duras, estado que se buscaba en especial con las quillas. Luego se apilaban durante meses, a la espera de ser empleadas. Se utilizaba siempre la madera más antigua, que ya había adquirido mejores condiciones.

En el taller había siempre un retén de madera, pues como indica Pedro *en la profesión había que ser muy formal con los encargos*. Los contratos se hacían simplemente dándose la mano.



Plantillas para la construcción de embarcaciones (Foto: dorna.coag.com)

Preguntado si ambos trabajaban a ojo o con plantilla, decía que su padre -al igual que él- lo modelaba. Aquel hacía siempre una maqueta sencilla, forma de trabajar que heredó nuestro protagonista. Construía el modelo a una proporción del 10% para facilitar la multiplicación de las cifras. Luego lo pasaba a un tablero grande y se hacía el trazado. Las plantillas de las cuadernas las confeccionaba con chapón fino.

Las embarcaciones siempre se terminaban completas y se dejaba claro en el trato los detalles. Eso quería decir que se entregan pintadas, *para echarlas al agua*, con remos y timones. Si eran sardinales, provistos además, de palo y vela.

En materia de colores, por regla general en Marbella las tonalidades empleadas eran el blanco, verde y azul. El cintón en negro y en algunos casos el rojo se empleaba para la línea de flotación. El nombre de la embarcación había que solicitarlo a la Ayudantía de Marina, aunque previamente se pedía autorización a la misma autoridad indicando las características de la nueva embarcación - *eslora, manga, puntal, contorno exterior*, etc.-, señalando además, el nombre de la persona a la que iba destinada. El expediente se enviaba a la Comandancia de Málaga y el ingeniero lo aprobaba, cobrando sus honorarios sin efectuar siquiera una visita de trabajo. *Todo muy cómodo.*

Los remos se hacían de una pieza y se empalmaban con un *guión*. El cuero dependía del gusto de cada uno. Había quien lo forraba con cáñamo con un cordelillo. Se le daba sebo y se ponía duro, ya que, además de ser más manejable, se remaba con mayor facilidad.

Una vez llegado el motor, había un mecánico en el puerto pesquero de Marbella a quien le encantaba que Pedro se lo nivelara y se lo dejara enmarcado.



Sardinal en la Playa del Faro de Marbella.
(Foto www.nanonieto.com)

El ojo era cosa que, según manifestaba el propio Pedro, *simplemente lo tenía mamado.*

Recuerda aquellos años en los que en Marbella trabajaba una flota de sardinales compuesta por unos sesenta o setenta barcos, aparte las jábegas.

Cuando terminó de hacer barcos trabajó algunos años en el Club náutico como carpintero, siendo presidente don Agustín Arnaz, familia de los Primo de Rivera. En el año 1970 ingresó en puerto Banús también como carpintero. Allí se jubiló a los 64 años. Allí trabó amistad con muchas personalidades, como don Alberto Monreal Luque, que fuera Ministro de Hacienda. Conoció al ministro Solís, del que recuerda su barco, al General Arias Bayón, Gobernador Militar en Madrid, etc.

Éste último carpintero de ribera de Marbella aún conserva su bote, porque como él admite *ha pescado algo al chambel, pero nunca ha embarcado como pescador, ni siquiera ha tirado de la tralla*, conocida en Marbella por *el llagapecto*, por ser una utensilio muy basto.

Vivió muy de cerca los sorteos de los lugares de pesca, tanto con cartas como con papeletas numeradas. Rememora que la suerte se hacía de madrugada en el bar de Pedro *El Chichito*. Los caladeros o *boles* más famosos en aquella zona eran *El Tirao* en Río Real; *El Alicate*, *El Ancón*, *Río Verde*, etc....

En cuanto a los compradores de pescado, que en tiempos acudían con sus mulos para la carga, recuerda a *Los Caritas*, *El Chico*, *Vicente*, *Los Borrajós* que venían de Ojén, Monda..., y algunos incluso llegaban hasta Ronda.

Reconoce que tuvo suerte con la clientela durante su larga actividad de carpintero, pues no le dejaron trabajos sin pagar, si acaso algunos encargos de poca monta. A este respecto, le viene a la memoria que cuando trabajaba con su padre, un buen día vino para encargar un barquito un individuo de Fuengirola, que había estado en la Marina de Guerra y que disponía de algunos ahorrillos que entregó como adelanto del pago. Al mes se presentó suspirando y diciéndole a su padre que *“Mi mujer se me ha puesto mu echá a perder y necesito el dinero”*. Su padre envió a Pedro a casa a recoger el dinero que allí guardaba su madre. Aún recuerda aquellas 10.000 pesetas de entonces y cómo fueron devueltas a ese hombre tan apurado.

Es curioso que nuestro carpintero no conozca las regatas de barcas de jábega a remo. Solo cucañas en feria. Pero respecto al sardinal si le vienen a la memoria regatas a vela y con mucha rivalidad.

Su bisabuelo fue patrón de cabotaje y a remate acabó como maestro velero haciendo velas, tanto latinas como *fockes* para el transporte por cabotaje.



Playa del Faro y hotel Skol en los años sesenta. En el centro, algunas barcas de pesca todavía presentes en el rebalaje. (Foto: ForoMarbella.com).

Finalmente Pedro Moyano revive algunos momentos especiales. Por ejemplo, al finalizar la guerra civil la situación era de tal penuria y necesidad que la falta de material llevó a encargar la elaboración de clavos a un herrero de la localidad que los hacía especiales para la carpintería y luego los pintaban con minio. En su viaje a Argentina, compró en una ferretería una caja de puntillas fabricadas en España que a la vuelta regaló a su padre.

No olvida tampoco a los jabegotes que bendecían sus redes y que para combatir la hambruna de aquellos difíciles años, faenaban durante toda la noche manejando unos hachos de esparto que se encendían a modo de candil y con los que se daban avisos.



Pedro con Aurora, su mujer, en su domicilio

Hoy, Pedro Moyano disfruta de un merecidísimo descanso. Se dedica a recordar viejos tiempos con sus amigos y a compartir con Aurora, su mujer, con sus nietos y con el resto de su familia, el último tramo de una vida irrepetible, porque así fueron las circunstancias personales y profesionales por las que atravesó el último carpintero de ribera marbellí.

Málaga, agosto de 2011

Pablo Portillo Stempel



Cuadernos del Rebalaje

es una publicación periódica
editada por la asociación cultural
Amigos de la Barca de Jábega
ISSN: 2174-9868

Se autoriza su uso y difusión, citando procedencia y autoría

Amigos de la Barca de Jábega está inscrita en el Reg. de Asociaciones de Andalucía con el nº 9210 de la Sección 1. (Resolución de 29/07/2010) y en el Reg. Municipal de Málaga de Asociaciones y Entidades con el nº 2372. (Resolución de 27/09/2010)

Su domicilio social está en el IES “El Palo”. Camino Viejo de Vélez, s/nº. 29018-MÁLAGA

Más información en info@amigosjabega.org

