

# Cuadernos del Rebalaje

Número 22 / Málaga. Septiembre-Octubre de 2013 / ISSN: 2174-9868

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



F.F. / 2006

## La María del Carmen

Estudio y evolución de la barca de jábega

Pablo Portillo Strempele

## 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 y frecuentó depósitos de madera y aserraderos, lo que levantó su curiosidad por la carpintería de ribera, objeto de su último libro publicado: “La carpintería de ribera y la barca de jábega en la provincia marítima de Málaga” (2012).

Investigador vocacional, es autor igualmente 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 la publicación digital “Cuadernos del Rebalaje” y en diversas revistas locales. Colabora en webs específicas de remo y barcas. Es cofundador y vicepresidente de Amigos de la Barca de Jábega.



# **La María del Carmen**

**Estudio y evolución de la  
barca de jábega**

**Pablo Portillo Strempele**



*Cuadernos del Rebalaje, nº 22*



## Preámbulo

En una versión resumida, el contenido que ofrece este *Cuaderno del Rebalaje* fue publicado en el número XXIV (2013) de la revista Péndulo de Ingeniería y Humanidades, que edita el Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos e Industriales de Málaga.

Ilustrado con imágenes de su propia autoría, Pablo Portillo ofrece en estas páginas el resultado completo de su valioso trabajo de investigación sobre la María del Carmen, barca de jábega tradicional que faenó en las playas malagueñas y que se expone en el Museo Marítimo de Barcelona, para satisfacción de todos los amantes del patrimonio antropológico mediterráneo.

Los términos incluidos en el léxico final ayudarán a los no iniciados. Quienes requieran de mayor información pueden consultar la relación de *Cuadernos* previos referidos a esta embarcación y otra bibliografía de interés con la que se cierra este número.

**A.B.J.**

## Dedicatoria

*Amigos de la Barca de Jábega publicaba en el número dieciocho de Cuadernos del Rebalaje y bajo el título “Dibujo e interpretación de los planos de una barca de jábega”, un exhaustivo estudio técnico que terminaba con la siguiente conclusión:*

*Si al no iniciado en el arte nunca le han explicado cómo hay que saber dibujar, leer e interpretar los dibujos de una barca de jábega, ¿cómo la va a entender?*

*Interesado mi padre en saber, dibujar, leer e interpretar todo lo que rodea al mundo de la barca, nunca llegó a conocer este nuevo trabajo y por tanto, tampoco antes nadie le explicó cómo es la María del Carmen, circunstancia que sin duda le hubiese servido para perfeccionar el conocimiento de la barca.*

*Sirva esta publicación a modo de pequeño homenaje a quien durante años supo inculcar respeto, conciencia y valor por nuestra querida barca de jábega.*



**El autor y la María del Carmen.  
(Navás, Barcelona. 17 de septiembre de 2012).**

## Introducción



Vista desde la amura por la banda de corulla (babor) de la María del Carmen, apoyada sobre tres paraleles en su antiguo emplazamiento del museo de las Atarazanas de Barcelona.

Pocos malagueños saben que en el Museo de las Reales Atarazanas de Barcelona, junto al puerto de la Ciudad Condal, se encuentra expuesta en lugar preferente la María del Carmen<sup>1</sup>, pieza museística de alto

<sup>1</sup> Nuestro agradecimiento a la dirección del centro por las facilidades y atenciones concedidas. Consecuencia del cierre del museo marítimo por reforma, la María del Carmen junto con distinto material fue trasladado provisionalmente al municipio de Navás en la comarca del Bagés, en las estribaciones del pirineo catalán y a 75 km de la frontera

valor y custodiada en uno de los edificios góticos civiles más importantes del Mediterráneo. La María del Carmen es una de las embarcaciones de remo en banco fijo más admirada y a su vez más querida por visitantes y empleados de la exposición.

francesa. La localidad fue visitada por el autor el 17 de septiembre de 2012.

Esta barca de jábega malagueña, inevitablemente llama la atención. La alegría del Sur queda plasmada con la profusión de intensos colores que la convierte en única, lo que añadido a su guirnalda de claveles rojos -18 a cada banda- junto con el ojo abierto a proa, hace que su presencia no pase inadvertida. La impronta que la barca malacitana deja con su espléndida

policromía y su elegancia de líneas rectas y curvas es un yacimiento o banco de información único, pues además de ser la decana de las barcas de jábega por antigüedad, sin que haya sufrido variación alguna en más de medio siglo, podemos afirmar que su estado de conservación y cuidado es alto dado el tiempo transcurrido.



La vistosa policromía se realza con el adorno de claveles en forma de doble guirnalda en el tajamar.

## Origen



Centrado el ojo por debajo de la champaza de pico y rodeado a derecha e izquierda de claveles rojos (casco y tajamar). Por encima y de abajo arriba del ojo la cinta (ocre), tabla de llave (aguamarina), tabla de borda (blanco -folio-), reón (rojo) y maniquetas.

Los orígenes y presencia en Cataluña de esta embarcación están sumidos en la confusión. De los archivos del propio museo en correlación con los datos obtenidos de la actual Capitanía Marítima de Málaga -Lista 3<sup>a</sup>- el misterio hace que, lejos de despejarse, se mantenga.

Varias son las versiones obtenidas. Al parecer un grupo de filántropos catalanes, admiradores de la cultura marítima, conocedores del alto valor y significado de la barca de jábega se

desplazaron sobre el año 1974 a la Costa del Sol. Moribunda la actividad pesquera para la que se concibió, la María del Carmen fue adquirida a bajo precio y por carretera viajó a aquellas tierras para integrarse en la colección fija de las Atarazanas, hecho coincidente con la tradición oral recogida en las playas de El Palo y Pedregalejo. Por otro lado la María del Carmen se situó en un espacio privilegiado y como reclamo corporativo en el Salón Náutico de Barcelona, edición 1975. Una vez

concluido el certamen náutico deportivo, fue donada por la organización al museo donde permanece hasta día de hoy sobre tres paralelos. Desde el 10 de abril de aquel año se integra como parte invariable de la muestra bajo el número de inventario 14.014.

La confusión aumenta observando la tabla borda de la María del Carmen. Ésta exhibe en ambas amuras la matrícula *-MA Flo 1869 Lista 3-* (comprendido dentro del Tomo 21 de la Lista 3ª), registro que aunque en principio pudiera arrojar alguna luz, tras el examen de la inscripción en la Capitanía Marítima de Málaga, crecen las dudas sobre la historia marítima de esta embarcación. Tallado en la tablilla de proa, junto a las maniquetas aparece cubierto con pintura el número 1952, cifra que nada aporta en orden a averiguar algún detalle de interés.



Detalle de la tablilla de proa de la María del Carmen. Destacado dentro del óvalo el número 1952.

Dando por bueno el Folio 1869 (dato bastante verosímil y creíble), nos encontraríamos ante una embarcación construida en 1926, con un inicial asiento de inscripción de 25 de febrero y de la propiedad de Antonio

Rodríguez Gutiérrez. Tras posteriores anotaciones de venta (1930, 1931, 1946 y 1957) obtenemos un ulterior registro en el mes de mayo de 1960 con último amo o armador, Pedro Gallardo López, domiciliado en El Palo<sup>2</sup>.

Sabido es que las barcas de jábega malagueñas mantienen al margen de su nombre oficial un apodo. Así fue como las jábegas pasaron a la historia faenando en los distintos boles de pesca. En este aspecto la tradición oral se mantiene aun en nuestras playas. Ni siquiera hay unanimidad tomando la costumbre como fuente del conocimiento. No obstante admitimos que la línea consultada mayoritariamente sostiene que se trataría de La Cocinera, aunque bien entendido que con este sobrenombre hubo varias, incluso La Cocinera Chica.

Siguiendo la teoría anterior, la María del Carmen fue coetánea de otras míticas barcas del rebalaje local todas integradas en la Lista 3ª, como La Dominguito (La Lola -Flo. 1817- e inscrita el 22 de junio de 1925, siendo su último amo Pedro Portillo Franquelo y desaparecida); La Jopo (La María Victoria -Flo. 1841-, inscrita el 30 de septiembre de 1925 y propiedad de Matías Rodríguez Mellado con plaza y busto a su

<sup>2</sup> Traemos a colación que Capitanía Marítima de Málaga introduce sobre el año 1922 como documento de inscripción en Lista 3ª el cambio de formato, adoptándose el tradicional impreso en blanco lo que resta conocimiento y detalle dado el laconismo de la información reflejada, en correspondencia con la riqueza de datos proporcionados en anteriores inscripciones y años.

nombre en la barriada de El Palo y desaparecida); La Rebusquera (La Magdalena -Flo. 1852-, inscrita el 25 de noviembre de 1925 y que actualmente tras ser remodelada varias veces se encuentra en buen estado de conservación en los bajos de la Casa de la Cultura de La Cala del Moral); La Llorona de La Cala (La Rosario -Flo. 1861- inscrita el 7 de enero de 1926 y desaparecida); La Salvaro (la María -Flo. 1900-, inscrita el 14 de mayo de 1926, barca de gran recuerdo en las playas de El Palo con Salvador Portillo Alarcón a la espalla, también desaparecida); La Jopo de La Malagueta (La Pura -Flo. 1925-, inscrita el 19 de julio de 1926 y que sirvió a Luis Bellón de modelo en su espléndido trabajo "El boquerón y la sardina de Málaga", hoy desaparecida); La Mengarra (la María Josefa -Flo. 1933-, desaparecida); La Tobalo (La Trinidad -Flo. 1947, desaparecida); La Salucerra (La Salinera -Flo. 1952-, inscrita el 26 de diciembre de 1926 y empleada posteriormente en 1939 por la Sociedad Hidroeléctrica de El Chorro

para en el mantenimiento de la presa e igualmente desaparecida); La Nueve Doble (la María Victoria -Flo. 2380- también desaparecida), etc.

Los antecedentes obtenidos vía Archivo Marítimo del actual Folio 1869 de la Lista 3ª de Málaga, en correlación a la María del Carmen, aportan una serie de informaciones, eslora manga, puntal, etc., en nada coincidentes con el examen realizado a la embarcación de referencia. Los motivos sobre la disparidad pueden obedecer a distintos razonamientos que van desde la inevitable corruptela administrativa muy frecuente en la época y con gran peso en el sector de la pesca por un lado, a una práctica aceptada en el colectivo y que partía de conseguir documentación o matrícula de una barca de jábega antigua y a través de ella obtener autorización para construir una nueva con diferentes dimensión y metraje, sin variarse a posteriori la inscripción de eslora, manga y puntal en su correspondiente asiento registral.



## Eslora, altura y manga



Frente proa de la María del Carmen. De abajo arriba: carenas, obra viva (rojo) y obra muerta (blanco), ojos, champazas de pico, cinta, tabla de llave, tabla de borda, reón, maniquetas y coronando la parte superior la cabeza de serpiente.

La María del Carmen cuenta con una eslora entre perpendiculares de 8,67 metros y una eslora máxima de 9,53 con pico o espolón, medida muy en sintonía con las actuales barcas de

jábega como la Rompeola<sup>3</sup> 8,73 metros o los 8,42 de La Cordela, La

<sup>3</sup> Para la descripción por comparación utilizamos la Rompeola, embarcación construida para fines deportivos, con playa base en La Araña y perteneciente al CD Rebalaje.

Traya, la María Juliana o la Virgen del Carmen, embarcaciones éstas últimas consideradas de nueva generación por ser construidas en los años 2010, 2004, 2003, 1998 y 1984 respectivamente, bajo unas nuevas técnicas y destinadas a la competición deportiva.



Interior crujía tomada desde el cuartel de popa. Obsérvese la palomera, las cuadernas bajo los cuatro bancos y finalmente el castillo de proa rematado por cuatro maniquetas y la roda

Lo que llama la atención de la barca de estudio es su elevada altura desde el suelo hasta el caperol o desde el plano de arena hasta el remate del codaste de popa. En la iconografía malagueña costumbrista estamos habituados a observar cómo aquellas barcas de antaño mantenían una sobresaliente altura que junto al elevado puntal hacía que personas y jabegotes apenas pudieran asomarse a bordo. Los 207,5 cm de la María del Carmen a popa y los 189,5 a proa, contrastan con los 181 y 153 cm respectivamente de la Rompeola. En

ese sentido tanto barcas antiguas como modernas cumplen con esa norma no escrita desde tiempos inmemoriales, por la que la altura o longitud del codaste de popa es superior o más alta que la roda de proa, en semejanza a esas otras embarcaciones de origen fenicio que siglos atrás navegaron por nuestras costas.

Aunque consideramos a la María del Carmen por su eslora como una barca de 7 remos<sup>4</sup>, lo cierto es que a diferencia de las modernas, aquella permite montar hasta 9 remos mediante un banquito fijo instalado en el castillo de proa junto al tacón de patear. Esta solución, con un remar ciertamente incómodo por la posición del proel, consigue despejar la popa y obtener volumen para alojar el arte y pertrechos a bordo.

La manga o ancho de la barca igualmente supera a las existentes en nuestras playas. Los 2,25 metros de la María del Carmen, se impone a los 2,17 de la Araceli, los 2,18 de la Rompeola, 2,21 de la Cordela y la Traya o finalmente los 2,235 de la Rosario y Ana.

La evolución de la barca de jábega ha venido principalmente de la reducción o disminución de su eslora. En los años 20 del pasado siglo era frecuente observar embarcaciones de 11 m de largo, conocidas como barcas de 13 remos (especialmente renombrada fue por ejemplo La Pepa, Flo. 1537 y otras más). Muchas bogaron y

<sup>4</sup> La barca de jábega adopta este modelo o formato por remos, siempre impar, lo que la hace diferente. Cuenta con 4 remos en la banda de corulla y 3 a proa. Por timón cuenta con una espaílla asido al tragante, igualmente a proa.

ganaron justo sustento en nuestros boles en interminables y acaso desesperantes jornadas de frío y calor.

La variación sufrida en las ahora populares barcas de 7 remos les ha venido no tanto por los cambios de eslora y manga, sino por la reducción del puntal, bajada de peso, abandonando el concepto de embón plano, adoptando un ligero arrufo en quilla, estrechamiento de carenas, junto con el empleo de nuevas técnicas de construcción y utilización de maderas de importación con pérdida del calafateado en la tablazón del forro, estilizado de la proa y mejora de líneas, no obstante conservar todos los atributos que la caracterizan. Creadas para faenar y perdida la escasa pesca para las que fueron concebidas, las antiguas barcas eran conocidas por el empleo del “arte pobre”, dado el escaso rendimiento y su numeroso personal destinado a su manejo.

Hoy día, barcas como la Victoria, la Rebusquera, la Virgen del Carmen, la Santa Cristina, la Ntra., Sra. del Carmen de Nerja, la San Andrés, la María Juliana, La Almoguera, la Traya, la Cordela, la Araceli, la Ntra. Sra. Virgen del Carmen, la Rosario y Ana, la Rompeola y la Vendaval soportan bien el peso de la historia y la tradición.

Así las cosas, las jábegas de 13 remos dejaron paso a las de 11 (barcas de 10,60 m de eslora aproximadamente) y más tarde a las de 9 (embarcaciones sobre 9,20 m), como la primitiva Victoria<sup>5</sup> de Rincón, para finalmente

<sup>5</sup> La citada barca de 9 remos y asiento origen de 28 de abril de 1919 -Flo. 1597, distrito 4 de

llegar a las actuales de 7 remos y 8,50 m de largo. Si bien es cierto que en la lenta agonía que padeció la jábega malagueña, incluso se llegó a lo que se denominó como media jábega, que no eran más que barcas recortadas de 5 remos<sup>6</sup>.



**Perspectiva de la María del Carmen desde la aleta de proa (estribor) en el interior del museo. Entre los remos, la palanca, elemento auxiliar en desuso.**

La dificultad existente en completar una panda de jabegotes para faenar iría en aumento. Primero fue la

---

Málaga-, fue objeto de un importante trabajo de carpintería en las playas de El Palo a cargo del calafate Juan Antonio Díaz Rosa “Currito” en el año 1984, acortándose la eslora a los actuales 8,17 metros y adoptando el formato actual de 7 remos.

<sup>6</sup> Valga como ejemplo La Sta. Isabel perteneciente al distrito 2 de Marbella (Flo. 179), actual Ntra. Sra. Virgen del Carmen, que recortada a 5 remos y varada en la playa del Ancón de la localidad marbellí, posteriormente con cargo al carpintero Juan Francisco Sánchez Alcaraz es alargada a 7 remos en el año 1986 en otro notable trabajo de recuperación.

aparición de los bous en el último tercio del XIX, para años después y con la llegada del vapor y abierta la espita de la pesca en los nuevos caladeros norteafricanos, menguar sin compasión el arte de jábega. Con esta situación nuestros carpinteros de ribera procedían a retocar y recortar esloras para sacar del apuro a los últimos mandaos de barcas que

faenaron en el rebalaje. Suprimir tres cuadernas centrales en medianía, no venía a ser más que descontar un metro de eslora y restar dos jabegotes a bordo. Tan sencillo como eso. Una barca de 11 remos (10,60 a 10,40 m) cuenta con la misma manga máxima que una barca de 9 remos (9,20 m) y una de 9 igual manga que otra de 7 remos.

## Cuadernas



**Detalle de las cuadernas 18 a 21 (popa – proa entre el final de la palamora y el castillo de proa) con sus planos y estemelaras con el bitoque a la banda de proa (estribor) cercano a la quilla.**

La María del Carmen a diferencia de las barcas de jábega existentes en la costa malacitana monta 25 cuadernas

o costillas (6 bajo el castillo de proa, 2 dobles o maestra en manga máxima y 17 normales), una menos que la

mayoría de las actuales y construida con el plan y las dos estemelaras<sup>7</sup>.



La "cuaderna doble" en medianía era muy frecuente en las barcas de la época.

La María del Carmen no tiene pasaguas entre cuadernas, lo que hace que éstas sean estancas entre sí. La Rompeola mantiene pasaguas entre las cuadernas nº 4 a 23 (siempre sentido popa-proa). Igualmente las barcas de nueva construcción no suelen llevar imbornales en la borda ya que no necesitan faenar. Las escuadrillas de la jábega en comparación y careciendo del carácter uniforme de las nuevas barcas, llegan incluso hasta los 7 cm de grosor en detrimento de los 4,5 de las actuales.

En medianía la María del Carmen tiene una cuaderna doble<sup>8</sup>, detalle muy habitual en la carpintería de ribera de la época y que puede dar a entender que hubiese sido acortada en su eslora en otro momento. Estas piezas curvas para dar rigidez al casco vienen abrochadas mediante un tablón largo o palamora. En la embarcación de referencia aquel tablón recio de 392 cm va fijo entre las cuadernas 5 y 18 y atornilladas a las costillas 5, 6, 8, 9, 11, 14, 16 y 18, mientras que las barcas de hoy, como la Rompeola, su palamora no es más que una tabla no gruesa de 580 cm fija entre las cuadernas nº 4 hasta la 22 (dentro del castillo de proa).



Vista de las cuadernas de popa con cemento al fondo

<sup>7</sup> Las excepciones vienen con la Victoria que tiene 22 cuadernas y la Santa Cristina que cuenta con 27.

<sup>8</sup> Actualmente tan solo la Rosario y Ana adopta la cuaderna doble en medianía.

## Puntal



Vista desde la aleta de popa con carenas, borondo bajo la línea de aguas, engarce del tragante a la borda y codaste.

La variante más significativa viene precisamente por la reducción del puntal. Las antiguas barcas faeneras necesitaban altura a bordo para poder albergar en su interior su pesada arte de pesca, arreos, levas, betas y enseres. Aquel peso extraordinario hundía necesariamente a la embarcación. La María del Carmen impresiona con sus 85 cm en manga

máxima que le proporciona gran sensación de volumen interior. Las mediciones de puntal efectuadas del primer banco de popa al cuarto apoyo de proa, oscilan entre los 86,5, 84, 85,5, 88 y 91 cm respectivamente, que en paralelismo con la barca de la Araña arroja en manga máxima 70 cm de puntal. A resultas de ello la nueva, y en comparación, mantiene las

siguientes cifras en bancos 71, 67,5, 67,5 y 67 cm. La línea imaginaria trazada en crujía y medianía entre la contrarroda de proa y la arbitana de

popa proporciona un puntal de 113 cm para la María del Carmen por 93 de la Rompeola.



Puntal interior del castillo de proa con la contrarroda al frente.



Estilizado perfil de la Rompeola, modelo de barca de última generación, cuyas medidas de altura desde el suelo al caperol o desde el plano de arena hasta el remate del codaste de popa contrastan con las de la María del Carmen, pues la primera es inferior en 26,5 cm a popa y en 36,5 cm a proa respecto de la segunda.

## Carenas



**El acabado de carenas de la María del Carmen confirma el uso faenero al que era destinado la barca.**

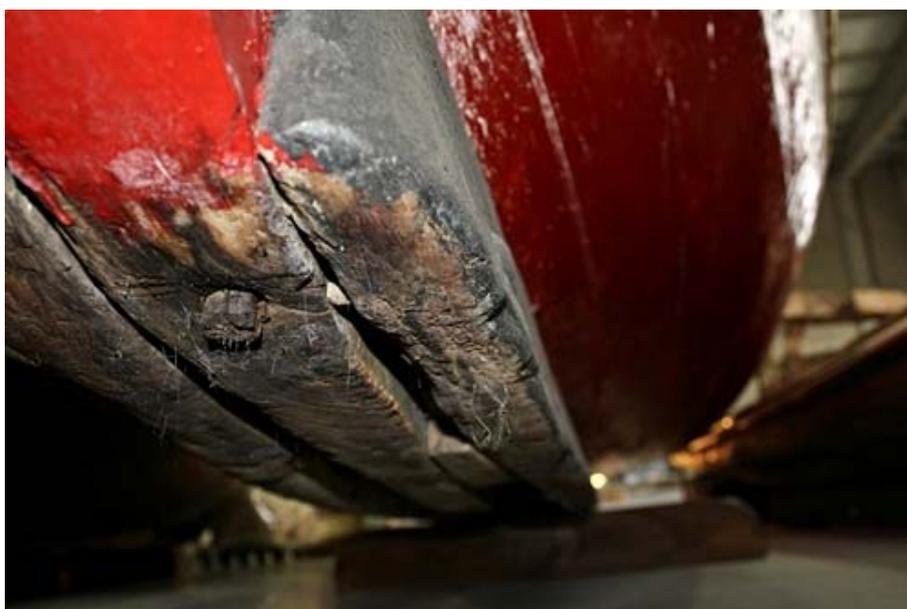
Otra transformación acaecida en las barcas de jábega, obedece a la evolución de las carenas o apoyos inferiores utilizados para conseguir mover la embarcación sobre paraleles en maniobras de botadura o varada. Si la mella o ancho de entrada y salida en agua en roda de proa y codaste de popa están sobre los 4,5 cm en el caso de la vieja barca, curiosamente en la zona de unión del pie de roda con el embón llega a medir hasta los 7,5 cm. En la actualidad, uniformemente se mantienen en todo su recorrido los 4,5 cm de proa a popa, empleándose para ello madera de importación de

gran dureza, baja densidad y escaso grado de humedad. La María del Carmen como barca de trabajo llama la atención por el tamaño y estética de sus apoyos paralelos. Acopladas al forro y sin forma alguna por el carácter recto del fondo, las carenas están construidas con tres tablonos unidos de color negro y sujetas por tres tablitas en vertical por banda, conocidas como champazas de carenas o pastecas (entre las cuadernas 2 y 3, 8 y 9, 16 y 17). La María del Carmen tiene un ancho de carena de 52 cm de proa a corulla en manga máxima y una altura de 16 cm

por 6 de grosor. Difiere aquella con la reducción operada de las actuales que llegan hasta los 47 cm de ancho, por 13,6 de alto y 4 de grueso de la Rompeola, todo ello mediante maderas encoladas a varias piezas longitudinales que se adaptan en paralelo al arrufo del fondo de la embarcación. En la actualidad las champazas de carenas tienen una finalidad meramente decorativa. La barca antigua tiene restos de cuñas en la parte de popa de las carenas.



**La María del Carmen cuenta con tres pronunciadas champazas de carenas**



**Detalle de la unión de carenas al codaste de popa.**



## Evolución en la carpintería



El codaste de popa está construido a dos piezas y se observa la apaladura en la primera bocal junto a la gran carena.

La gran evolución en la técnica de la construcción vino por la introducción de la electricidad, hecho que facilitó y humanizó el trabajo de los carpinteros de ribera. En la construcción desplegada en aquellos pequeños astilleros artesanales de playa existente por toda la provincia marítima de Málaga, se trabajaba a golpe de hacha y azuela. Las piezas grandes y tablas del forro se encargaban a los aserraderos cercanos y se transformaban o ajustaban a medida que se iba añadiendo piezas a la barca. En el hacer de los calafates no había concesión al refinamiento. La sobriedad y aus-

teridad eran impuestas por simple necesidad. Eran trabajos espartanos, funcionales y sencillos. Así la roda de proa y el codaste de popa de la María del Carmen están ejecutados a dos piezas mediante un ensamblaje tradicional a *rayo de Júpiter* y cogido mediante un perno largo. La Rompeola al igual que las de su generación está construida a tres piezas, unida a *diente de perro*, todo ello en madera moldeada, lo que les permite tener un mayor ángulo de inclinación de la roda de proa y que es característico de las barcas nuevas, en relación del casi prácticamente ángulo recto de las antiguas.



El gran volumen interior permite albergar todo el arte de jábega.



Detalle de la fijación del borondo en el codaste de popa.

## Remeros



**El banco de trabajo cuenta con escasos centímetros de anchura.**

El estudio de la María del Carmen nos permite corroborar otro aspecto afirmado siempre bajo el prisma de la tradición oral y no es más que los bogadores más grandes y de mayor estatura trabajaban en los bancos de popa y los más pequeños como proeles. La distribución de escálamos o toletes metálicos existentes en el reón en correspondencia con los bancos de trabajo ratifica lo anterior.

Si la barca veterana monta cinco escálamos por corulla a diferencia de la más moderna que solo cuenta con

cuatro (ello obedece a que la primera mantiene en el castillo de proa un escálamos con suplemento o taco de madera para que trabaje un remero que le permite armar hasta 9 remos, no así la otra) en la María del Carmen los espacios entre escálamos van de popa a proa de 100, 95, 90 y 90 a proa. En la Rompeola por su parte esa diferencia aumenta de los 117, 114,5 a los 112 cm, lo que viene a ahondar en esa norma no escrita impuesta de hombres pequeños a proa y grandes a popa.

Todo ello hay que ponerlo en analogía con otra particularidad importante y que no ha escapado a la observación de carpinteros y calafates actuales y de la que se le ha procurado solución técnica. Consecuencia de la radical mejora de vida disfrutada, la talla media del malagueño en particular y del español en general ha aumentado considerablemente en este último medio siglo.

Si consideramos que una barca de 7 remos no ha aumentado en eslora, la dificultad estriba en poder acomodar a sus bogadores sin entorpecerse a bordo con el empleo del remo. Esta cuestión se ha solventado ampliándose dos medidas principalmente, el espacio entre escálamos y el ancho de banco para que el apoyo del deportista, con estatura superior a los 180 cm, se efectúe incluso descansando el sacro coxis o parte baja de la espalda en el asiento de trabajo. De esta forma sin modificar eslora se consigue acomodar a bordo a una panda de jabegotes. Si la añeja María del Carmen tiene un banco de trabajo de 17,5 cm de ancho, el de la Rompeola, a semejanza de las nuevas, mide 30,5 cm.



Los apoyos sentados son de 17,5 cm



Remos dispuestos sobre los bancos

La percepción deportiva que se tiene en las nuevas barcas surge a tenor de la posición del escálamos en relación al trayecto del banco de trabajo de cada remero. Si la María del Carmen cuenta con una distancia del escálamos al banco de 37 cm (en este caso del banquito sobre castillo de proa) 79, 77, 77 y 70 cm, éste último a proa, lo que le dispensa una imagen de poco recorrido del remo bajo agua o dicho de otro modo una mayor perpendicularidad remo barca con brazos extendidos. Si medimos las actuales barcas de jábega, ese perfil sufre un cambio radical dado que se gana en cercanía (escálamos a banco de trabajo) 32; 30,5, 30,5 y 30,5 cm, obteniéndose una enorme ventaja en el remo atrás con mayor batida bajo el agua, lo que equivale a un mayor ataque en regata, con notable recorrido y mejor rendimiento o desplazamiento sobre el agua, adoptando esa imagen de posición de descanso con remos en ángulo.



**Apoyo elevado del escálamos de corulla en el castillo de proa de la María del Carmen donde podía montarse un noveno remo**

Finalmente la María del Carmen refleja el paso del tiempo cuando además de contar con cemento en el fondo (cuadernas 1 a 5 y 19 a 25) mantiene unos largos zunchos /abrazaderas de hierro en los bancos de trabajo 2 y 4 (visto popa-proa), hecho muy corriente, y que servían para arriostrar la barca y evitar que no se deformase o abriese como consecuencia del sol y el agua.

Los restantes atributos de la barca se mantienen impenitentes en los varaderos de la costa. El espolón o pico de 94 cm de la María del Carmen y rematado en desafiante cabeza de serpiente por los 100 cm de la Rompeola, difiere algo en cuanto que la primera aumenta el ángulo de inclinación hacia el caperol respecto de las actuales, para mantenerse todas apoyadas en el tajamar rematadas en una voluta. Junto al tojino en la banda de proa de la roda, sirve para dar paso a bordo próximo al exclusivo ojo que nos distingue y diferencia de otras zonas y que se funde con las más antiguas civilizaciones del Mediterráneo. Coronando la roda a modo de remate se ha extendido un sombrero de ala

ancha que como caperol se ha impuesto en todas las barcas. El tacón de patear, reminiscencia de aquellos avisos y llamadas que solo conocían los marengos, se mantiene firme en el castillo de proa. El borondo o cáncamo a popa conserva su uso, como el bitoque de desagüe al fondo y en proa (en la barca antigua entre la 18 y 19 cuaderna y en la nueva entre la 13 y 14 espacio del costillar). La vieja barca siguió los cánones establecidos en el calafateado para hacerla estanca, no así las modernas que bien enmasilladas permiten hacerse herméticas. Hoy la primera apaladura o tabla del forro junto al embón no sobresale como ocurre con la María del Carmen, a excepción de la Rosario y Ana de Nerja que sí mantiene dicha característica.

El peso de la tradición e historia que aguanta la barca de jábega malagueña, hace que en nuestras playas sigan observándose en su construcción estas personales huellas de identidad y que aunque evolucionadas, permanezcan para satisfacción de todos como parte de la arqueología naval viva del Mediterráneo.



**Textos y reportaje  
fotográfico: Pablo Portillo**

**Málaga, septiembre de 2013**



Cartela informativa junto a la barca que se ofrece en el Museo Marítimo

## **Jábega malagueña María del Carmen**

Barca de la costa de Málaga que se usaba para pescar con el arte de jábega, es decir, haciendo un amplio arco por el mar, dejaban ir la red que después, desde tierra, era recogida con unas cuerdas. La barca lleva una pieza vertical de madera en la proa que se golpeaba con un remo cuando se aproximaba a la costa, para llamar la atención de los compradores que les esperaban en la playa. Sus características constructivas, muy antiguas, se remontan al tiempo de los fenicios. Su decoración, con profusión de colores brillantes, es típica del sur de la Península. Eslora: 9,53 m. Manga: 2,25 m.

## LÉXICO

- **Apaladuras**, tablas del forro.
- **Arbitana**, contrarrodas de proa y popa.
- **Arrufo**, es la curvatura de la barca de jábega que recibe la línea imaginaria respecto del plano horizontal en los extremos de proa y popa.
- **Beta**, cuerda de esparto de distintas medidas que se utilizan a bordo y para el arrastre del arte.
- **Bitoque**, tapón que cierra el agujero por donde desagua la barca al vararla.
- **Borondo**, artulugio metálico en forma de cáncamo resistente, situada en el codaste de popa y donde se engancha la cordela.
- **Calafatear**, acción de cerrar las juntas de las tablas del forro con estopa y brea.
- **Caperol**, adorno o remate en la roda de proa.
- **Carena**, quillas laterales para evitar rozar los fondos al varar o botar la barca.
- **Castillo de proa**, parte superior cubierta de la proa.
- **Codaste**, elemento estructural que continúa el embón en la popa.
- **Corulla**, según Javier Pastor Quijada, babor, izquierda mirando a proa.
- **Cuaderna**, costilla de madera con la que está forrada la barca, recorriéndolo de proa a corulla y estructurando el casco de la barca de jábega.
- **Cuña**, trozo de madera inclinada y terminado en punta situado en la popa de la carena y que sumergida mejora la salida de aguas de la barca.
- **Champaza de carena**, también **pasteca**, pieza de madera que une la carena lateral central a la oblicua que va al pie de roda o codaste.
- **Embón**, quilla.
- **Escálamo**, tolete o gavilla metálica de unos 14 cm que hincado en el reón sirve para armar el remo mediante el estrobo.
- **Escalamote** o prolongación de la cuaderna hasta el límite de la borda. La María del Carmen tiene 10 por banda por 18 la Rompeola.
- **Escuadrilla**, ancho del plan o la estemelara.
- **España**, remo largo a popa que hace las funciones de timón a cargo del mandaor.
- **Espolón** o pico, prolongación de la proa y rematada por una rudimentaria cabeza de serpiente.

- **Estemelara**, parte alta de la cuaderna que va unida en su parte inferior con el plan.
- **Imbornal**, agujeros hechos en la tabla borda y que sirven para desaguar al mar los restos de agua de baldeos o de golpes mar.
- **Mandaor**, patrón de barca que gobierna con la espaílla.
- **Maniquetas**, prolongación de 52 cm de los dos primeros escalamotes de cada banda situados a proa o en castillo de proa.
- **Palamora**, tabla de gran tamaño que cubre y refuerza abrochando por el interior a modo de sobrequilla el embón, plan y estemelaras, sujetando el conjunto con pernos largos.
- **Palanca**, vara larga que se utilizaba desde la embarcación como ayuda para reconocer el fondo o para cualquier otro uso.
- **Paral**, madero rectangular en medio del cual existe una hendidura, que ensebada facilita el deslizamiento de la barca en maniobras de botadura y varada.
- **Plan**, pieza curva de madera que junto a las estelemelaras, forman la cuaderna.
- **Pasagua**, en la parte baja de las cuadernas, pequeño orificio en la madera que sirve para que el agua se comunique por todo el fondo de forma uniforme.
- **Proba**, según Javier Pastor Quijada estribor, derecha mirando a proa.
- **Proel**, jabegote que rema sentado en el castillo de proa.
- **Rebalaje**, término amplio que sirve para definir todo lo relacionado con la orilla del mar y quienes con ella viven.
- **Reón**, pieza de madera dura, horizontal, que recorre la tabla borda, desde la proa hasta el último banco, endentada con los escalamotes, donde se clavan los escálamos.
- **Refuerzo de pico**, también champaza de pico, en el lateral del espolón situado a proa.
- **Roda**, es una pieza de madera situada en el extremo de proa de la quilla prolongándola, y que se alza en posición más vertical.
- **Tablilla**, tabla transversal, de banda a banda en el castillo de proa montada en posición vertical por la cara de proa de la primera maniqueta.
- **Tacón de patear**, tabla horizontal situada en el eje central o crujía del castillo de proa donde se percute con el puño de remo para dar avisos de cualquier tipo o llamadas a jabegotes en general.
- **Tajamar**, cartabón que une el espolón o pico con la roda y le sirve de soporte.
- **Tojino**, taco firme en la parte media de la roda por proba, usado a modo de escalón para embarcar.
- **Tragante**, pieza de madera en la aleta de popa, saliente hacia fuera por proba, con escálamos donde apoya la espaílla para gobernar la barca.







## Bibliografía sobre la barca de jábega

- **El Boquerón y la Sardina de Málaga (1950)**. Luis Bellón Uriarte. Análisis de la pesca y de las embarcaciones de la época. Reeditado por la Consejería de Agricultura y Pesca (Junta de Andalucía) en 2003. Completo en [www.amigosjabega.org](http://www.amigosjabega.org) (Publicaciones -Libros).
- **Jábega de Málaga (1978)**. Xavier Pastor Quijada. Plano de la barca de jábega. Colección Planos La Carraca.
- **La Jábega (2002)**. Pedro Portillo Franquelo, Pablo Portillo Strempel y Fernando Dols García. Interesante catálogo de exposición fotográfica. Editado por la Fundación Unicaja.
- **Memoria histórica de la barca de jábega y sus regatas en el puerto de Málaga (2006)**. J. L. García Cobos y Pablo Portillo Strempel. Con capítulos dedicados a la pesca y a antiguos jabegotes. Editado por la Fundación Deportiva del Ayuntamiento de Málaga y la Obra Social Unicaja.
- **La Carpintería de Ribera y la Barca de Jábega en la Provincia Marítima de Málaga (2012)**. Pablo Portillo Strempel. Editado por Fundación CEM, Amigos de la Barca de Jábega y C.D. Rebalaje. Exhaustivo trabajo que incluye la relación de carpinteros de ribera y el inventario de nombres de barcas desde finales del siglo XIX.
- De acceso directo a través de [www.amigosjabega.org](http://www.amigosjabega.org) (Publicaciones).
- En **Cuadernos del Rebalaje** (CR). Editados por ABJ:
  - **La barca de jábega BIC. Informe del Ateneo de Málaga (2010)**. Pablo Portillo Strempel y J. Felipe Foj Candel (col.). Informe aprobado por ese ateneo en su solicitud de B.I.C. CR nº 1.
  - **Pedro Moyano González. El último carpintero de ribera de Marbella (2011)**. Los recuerdos de uno de los últimos constructores de barcas tradicionales. Entrevistado por Pablo Portillo Strempel. CR nº 11.
  - **La pesca en las postales antiguas de Málaga (2012)**. J. Felipe Foj Candel. Numerosas imágenes comentadas de barcas, jabegotes y cenacheros. CR nº 13.
  - **Dibujo e interpretación de los planos de una barca de jábega (2012)**. Pedro Portillo Franquelo. Aproximación al diseño, representación y terminología. CR nº 18.
  - **Letras flamencas por jabegote (2013)**. José Espejo Delgado. En capítulos previos a las letras del cante, el autor desgana sus vivencias juveniles en el entorno social de los jabegotes. CR nº 21.

En **Documentos** (D) Editados por ABJ:

- **La barca de jábega en la Revista Jábega (2011)**. Recopilación de artículos aparecidos en los 100 primeros números de la prestigiosa revista de la Diputación Provincial de Málaga. D nº 2.
- **Antigua regulación de la pesca en Málaga (2012)**. Selección de normas y análisis de Pablo Portillo Stempel. D nº 4.
- **Jábegas y Cárabos (2012)**. Reproducción del artículo de Juan J. Jáuregui Gil-Delgado (Archivo de Prehistoria Levantina.1953) en el que compara las dos embarcaciones tradicionales de ambos lados del Estrecho de Gibraltar. D nº 5.
- **Reglamento para la pesca de la "jábega" en aguas de Conil de la Frontera (2013)**. Prologado por José Díaz Pascual, reproduce el interesantísimo original publicado en Cádiz por Tipografía La Unión en 1920. D nº 7.





*Cuadernos del **Rebalaje***  
es una publicación periódica  
editada por la asociación cultural  
**Amigos de la Barca de Jábega**

Autorizado su uso y difusión, citando procedencia y autoría

Se accede a todos los números de la colección desde la sección "Publicaciones" de [www.amigosjabega.org](http://www.amigosjabega.org)

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 se encuentra en el IES "El Palo". Camino Viejo de Vélez, s/nº. 29018-MÁLAGA

Más información en [info@amigosjabega.org](mailto:info@amigosjabega.org)

Diseño y maquetación F. F.

