



El sardinal malagueño.

Una aproximación

Pablo Portillo Strempe

Obra inscrita en el Regtro. Territorial de la Propiedad Intelectual de Andalucía
Exp. MA-1037-10



El SARDINAL MALAGUEÑO.

Una aproximación

El sardinal como embarcación y como arte de pesca ha sido otro de los grandes símbolos olvidados de nuestra casi evaporada cultura marítima malagueña. Si la barca de jábega, con dificultades, ha conseguido salir a flote en nuestras playas, no podemos decir lo mismo de esta hermosa embarcación.



Sardinal Ntra. Sra. Virgen del Carmen, conocido por El Capacho. Botado tras su reconstrucción en Astilleros Nereo el 15 de mayo de 2010. En la imagen, sin timón. Foto F.F.

Conocido por su airosa vela latina, la pronunciada caída del mástil a proa y larga antena, junto a una proa recta (en ángulo de 90°), donde no suele estar presente el ojo, el sardinal ha sido estrechamente immortalizado por numerosos marinistas en multitud de cuadros y lienzos que han adornado el espacio cultural pictórico de Málaga en los últimos dos siglos. Su presencia en las playas suponía algo pintoresco, típico dirían algunos. A mediados de los años 40 del pasado siglo se contaban por docenas y alegraban la bahía con su blanca nota en el horizonte.

Detrás de ello no se ha hecho nada más que repudiarlo hasta perderse del rebalaje. Una embarcación como ésta, injustamente relegada, no se merecía semejante final.

Con estas líneas nos proponemos efectuar un pequeño acercamiento hacia esta desconocida embarcación, cuyo ocaso y desaparición ha navegado casi en paralelo con la jábega. Muchos de los adjetivos que se puedan atribuir como pertenecientes a la barca son perfectamente adaptables al sardinal y viceversa. Ambas compartieron temporales, boles y pesqueras. Nunca rivalizaron. Unas propulsadas a vela y otras a remos, cohabitaron y ganaron el justo sustento en nuestro mar. Muy al final, algunas adoptaron el motor como medio de propulsión y solas las dejamos morir.

Poco o prácticamente nada se ha escrito sobre ellas, a excepción del excelente trabajo de *Luís Bellón* en su ya expresado "*El Boquerón y la Sardina de Málaga*" (*Consejo Superior de Investigación Científicas. Instituto de Estudios Malagueños. 1950*). Sin duda el mejor tratado sobre el sardinal y la sardina (*Sardina pilchardus*, de la familia de los Clupéidos), la especie de mayor importancia pesquera en España.

El sardinal como embarcación y como arte de pesca es un caladero virgen por investigar. Podemos afirmar que se desconoce prácticamente todo sobre ella, ya sea desde el aparejo (*plano y superficie vélica, pasando por la escasa cabullería de la que disponía y terminando por las maniobras a bordo con las difíciles trasluchadas, consecuencia de la prolongada antena -"navegar a la mala" decían algunos cuando la percha quedaba a barlovento del mástil y la vela rozaba el palo-*); el casco de la embarcación (*eslora, manga, puntal, tonelaje, número de cuadernas ...*); concluyendo con las líneas de aguas (*arrufo*); y su navegación (*escora*). El grado de inclinación del mástil, así como la medida del palo y la antena es un puro enigma. Igualmente singular era el calado del timón colgado a popa, que guardaba un cuidado paralelismo con la grácil curvatura del codaste, dando una impronta muy particular a nuestros sardinales.

Una ausencia casi generalizada del característico ojo de la jábega en la amura del sardinal nos hace pensar, a falta de orígenes precisos, que el sardinal pudiera ser una evolución de otras embarcaciones de mayores proporciones que surcaron nuestras aguas y que, al igual que la barca, quedaron ancladas en este trozo costero hasta su pérdida.

El modelo seguido con su típica proa vertical y en especial el *gorrete* que se asemeja bastante al *llaut* mallorquín, junto a otras embarcaciones similares del levante español, nos hacen considerar esa variación mencionada. La existencia de *corredores* en las bandas pudiera hacer presuponer que estamos en presencia de una embarcación mucho más moderna que la barca, ya que el citado *corredor* sirve para facilitar el trabajo a bordo. El sardinal no estaba pensado inicialmente para ser movido a remo, no obstante se serviría de este medio de propulsión en las maniobras.



Disposición de la cubierta. Foto F.F.

En comparación con la jábega su policromía es más austera.

Como hemos manifestado anteriormente sardinal y jábega fueron dos gremios diferentes, respetados y aceptados. Que sepamos, *La Elena* tuvo distintas barcas pero no se le conoció sardinal en propiedad. Igualmente ocurrió con *Matías Rodríguez (El Fino)*, o incluso con *Barranquero* en Fuengirola o con otros prohombres de la jábega. Sin embargo y a la inversa, sabemos que *Fernández (padre de Carloni, anterior alcalde de Rincón de la Victoria)* fue un excelente patrón de sardinal, muy recordado en aquella playa a bordo de *La Reina Mora*, Fernández nunca tuvo barca.

Con el sardinal se mantuvo el concepto o idea de distancia y orientación en la mar, al fijarse por los sardinaleros las “*quedadas*” mediante las conocidas marcas por triangulación con puntos fijos de la costa.

De igual manera con el arte a bordo y con el escaso espacio interior la maniobra de calar se ha olvidado. Su exigua dotación en correlación a la barca tenía su cometido o tarea de la que nada se sabe.



Sardinal expuesto en el paseo marítimo de Chilches, 2003. Foto P. Portillo.

Así las cosas y del examen de la antigua Lista 3^a de pesca en los distintos distritos de la provincia marítima de Málaga, el más abundante en inscripciones de sardinales, incluso superando a las barcas de jábega fue Fuengirola. Las razones de aquella importante flota debemos apuntarla quizás a la buena pesquera existente en la zona para este tipo de embarcación, que a diario faenaban desde

Torremolinos a Marbella, incluso navegando a otros distritos o zonas.

Benigno Rodríguez Santamaría en su enciclopédico diccionario publicado en 1923 (*“Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones”*) definía al sardinal como arte de pesca que se usa en casi todas las provincias marítimas de España y también en el norte de África y consiste en varias piezas de red unidas por sus lados verticales por medio de *matafiones*. El sardinal se usa entintado y lleva corchos en la parte superior y plomos en la inferior. Éste arte fue el modo de vivir de muchas familias de nuestras costas ya que resultaba relativamente económico.

Dice Luís Bellón, en la obra ya referida *“El boquerón y la sardina de Málaga”*, que el sardinal es un arte de deriva. De forma rectangular y constituido por diversas piezas, a su vez de distintas dimensiones, siendo considerado inofensivo para las crías o larvas de sardinas.

El Director del entonces Laboratorio Oceanográfico de Málaga nos ofrecía la información sobre los sardinales recordando que según datos oficiales de 1946, en la provincia, existían 212 sardinales. Éstos faenaban durante todo el año, especialmente en verano.



El sardinal “Amelia” en la playa de Torre del Mar (2003). Obsérvese el remate de la roda de proa o gorrete. Foto P. Portillo



Sardinal con motor a la entrada del puerto pesquero de Marbella (Febrero 2004). La antena iba apoyada a popa. Foto. P. Portillo.

En general tienen entre 6 y 8 metros de eslora: Provistos de vela latina, siempre llevan remos y algunos (en 1950) disponen de motor auxiliar. Tienen quilla normal y disponen de dos carenotes más cortos que los de las jábegas para facilitar las varadas y quedar adrizadas sobre los paraleles. La pronunciada brusca de bao de unos 15 cm, da una sensación en cubierta de abombamiento o acentuada curvatura que no tienen otras embarcaciones tradicionales. Poseen corredores anchos a los lados, que dejan en medio un hueco, escotilla o caja central, que se puede tapar con sus cuarteles, para cubrir la red o proteger la parte de bodega, a proa, donde duerme o descansa la tripulación. Aislado a popa, queda otro hueco o escotilla, llamado *buchín*, donde se mete hasta medio cuerpo el patrón, provisto también de un cuartel pequeño. Llevan tres bancos para los remeros y en la regala siete toletes para otros tantos remos, cuatro por babor y tres por estribor, sirviendo el

más popel, e impar, para que bogue el patrón, si es necesario, en cuyo caso lo hace desde el *buchín*, gobernando con la caña del timón entre las piernas. El palo inclinado hacia delante, sostiene a la percha o verga formada por dos piezas; el *car*, por la parte de proa, y la antena, por la de popa. En esta va atravesada una tabla, la luneta, con unos soportes, los *cameteros*, para la horquilla o *cameta* donde se apoya la verga arriada, o para la caña del timón cuando éste no se usa; detrás de la luneta queda un pequeño espacio triangular, la *raba*, típico y especial de esta clase de embarcaciones. La roda es alta, elegante, coronada por su *gorrete*; hacia la flotación lleva un cáncamo o *borondo* para enganchar el cabo y varar la barquilla en los pocos casos en que se hacen de proa, pues lo normal es verificarlo de popa pasando una gaza por la contraroda de popa y el codaste; este último es también curvo y lleva el *macho* y la *hembra* para colocar el timón.

Bellón diferencia en los sardinales dos tipos de embarcaciones: el barco y la barquilla. Ambos son iguales en cuanto a eslora, obra viva, *raba*, y parte de popa, distribución interior y arboladura, pero difieren profundamente en su borda u obra muerta por la presencia de *falcas* o *falquines*. Estas *falcas* o *falquines* no viene a ser más que la diferencia de acabado en la borda del sardinal. Otra diferencia entre el barco y la barquilla es la terminación de la proa. El barco la caída del la *falca* es más abrupta, casi recta a proa y en la barquilla la regala traza una línea más suave curva, con continuidad.

Por lo general son más pesados, costosos y fuertes que las barquillas, por lo que aguantas mejor la marejada pero, como consecuencia de las necesarias reparaciones, estos barcos se irían transformando en aquellas.

El pintado de los sardinales es igual que en las jábegas. Las hay con dibujos vivos, figuras de mujeres y figuras geométrica. Insiste *Bellón* que el ojo no es tan obligado como en la jábega. La tripulación está formada por el patrón y entre 4 y 6 hombres más.



Sardinal con la vela plegada

La flota de sardinales, laúdes, faluchos, palangreros, bacas, marrajeros, eran presa fácil en los temporales. La lejanía con la línea de playa y su fragilidad hacían lo demás. Las desgracias en pérdidas de vidas humanas con los sardinales no dejaban indiferentes a la población marítima local. *La Unión Mercantil* del domingo 2 de febrero de 1896, pág. 1 destacaba el naufragio sufrido cerca de Vélez Málaga, en el lugar de Cantarriján, por el sardinal de Vélez “*Dos Hermanos*” conocido por “*Minerva*” con su patrón Sebastián Pastor.

El Popular de martes 7 de diciembre de 1915, pág. 2, nos narra la tormenta que se desencadenó el domingo 5 a tres millas, cuando regresando del temporal el patrón del sardinal “*San Vicente*”, Francisco Mallo Pérez, oyendo gritos de auxilio al entrar a puerto y desafiando el peligro, ordenó amarrar velas y echar mano de los remos para ir en busca en busca de aquellos compañeros cuyas vidas estaban en peligro. Tras cuarenta y cinco minutos encontraron una embarcación similar al “*San Vicente*”, denominada “*La Gailarete*” que apareció volcada, y su patrón Pedro Soler y cinco tripulantes subidos a la quilla. Rescatados los naufragos, finalmente “*La Gailarete*” fue hallada el lunes frente a la playa de Pedregalejo.

La Unión Mercantil de viernes 26 de de enero de 1923, pág. 4, anunciaba un accidente marítimo en la bocana del Puerto de Málaga. Naufraga el sardinal de Rincón de la Victoria “*Santa Ana*”, propiedad del conocido por el “*El mellizo*” y tripulada por el patrón *Manuel Gaitán Bandera* conocido también por el “*hijo del Palomo*”, más dos marinos y un grumete. Este sardinal faenaba en El Palo. Durante el día y al anochecer regresaban a puerto, vendiendo la pesca en Pescadería Nueva, donde solían acudir todos los días a vender. De regreso les sorprendió una tormenta y perdieron el gobierno de la frágil embarcación, que empujada por el viento fue a chocar contra las piedras de la escollera. El sardinal quedó montado de proa sobre una piedra unos momentos, circunstancia que aprovecharon los tripulantes para abandonar la embarcación gateando por las piedras. El patrón no pudo hacerlo. Un golpe de mar envolvió por completo al sardinal.

La Unión Mercantil de 28 de enero de 1928, pág. 5, titulaba la noticia bajo el llamativo titular “*Efectos del vendabal*” donde varias embarcaciones estaban en peligro y otras desaparecidas. Un sardinal de la matrícula de Vélez-Málaga, tripulado por cuatro hombres y su propietario, Antonio Escaño, volcó por el viento a varias millas de Málaga, quedándose aquellos en situación difícilísima. Cuando los infelices creían morir de frío, fueron recogidos por otro pesquero propiedad de Manuel Ortiz (hijo), también de Málaga.

U otra noticia igualmente dramática, como la recogida en *El Popular* de miércoles 31 de mayo de 1916, pág. 2, que titulada bajo “*La tormenta de ayer*” nos recordaba que se encontraban en la barrida de El Palo varado el sardinal, propiedad de un individuo conocido por José “*El Tartajoso*” sabemos que dicha barca durante la noche anterior había estado dedicada a las faenas de la pesca y sobre las diez de la mañana se encontraban dos tripulantes atareados en la confección del almuerzo, cuando se vieron sorprendidos por una chispa eléctrica que cayó en la embarcación, con lo que cundió el pánico. Muchos acudieron en auxilio de sus compañeros. Ambos sufrieron importantes quemaduras siendo trasladados al Hospital Civil.



Desplazamiento a vela latina

Pero los sardinales también rivalizaron con la barca de jábega dejando su legado deportivo en aquellas bellísimas estampas de sus blancas velas latinas desplegadas en la bahía. Igualmente participaron en el Puerto de Málaga en competiciones a remo en aquellas grandes jornadas de regata, que no eran exclusivas de las barcas de jábega.

El Popular de martes 18 de agosto de 1908 y en primera página nos da el aviso de regatas de sardinales y palangreros en el Puerto con palos y antenas con las veas aferradas, sobre la distancia de 1.000 metros y una virada, con ocho hombres y timonel.

La Unión Ilustrada de jueves 25 de agosto de 1927 nos recuerda también la presencia de los sardinales en fiestas marítimas en Málaga, ganando el “*Joven María*” que consiguió en su categoría el primer premio en aquella regata.

La Unión Mercantil de 25 de agosto de 1932, pág. 12, nos ilustra de los Festejos de Agosto y la fiesta del jabegote celebrada el día 24 en las playas del Palo, con las habituales regatas de jábegas y sardinales. En la modalidad de sardinal quedaron empatados “*Bienvenida*” y “*San Francisco*”, llegando en tercer lugar el “*Antonia Mendoza*”.

Por las fiestas de invierno de la ciudad, *Sur* de domingo 25 de enero de 1948, pág. 3, nos recordaba del aviso de regatas de sardinales destacando la información que los llamados de una sola quilla (*o los que no tiene balance para varar*) harán la salida cinco minutos después de los restantes, estableciéndose un premio con independencia de los generales de 200 pesetas para el ganador absoluto de cada serie o tipo.



A la izquierda, sardinales en Marbella). A la derecha, otros en la playa de la Carihuela. Al fondo el promontorio del Castillo de Santa Clara.

Sur del martes 27 de enero de 1948, en la pág. 3 avisaba en los siguientes términos: “*Las regatas de sardinales, un claro éxito de público*”, siendo que el reparto de premios se hizo en el Club Náutico. La regata de sardinales, por la tarde, reunió casi una treintena de estas embarcaciones resultando una prueba sumamente vistosa y animada. La clasificación en los sardinales fue la siguiente: 1º).- *Manolito* con 2.000 pesetas; 2º).- *Francisco* con 1.000 pesetas; 3º).- *Cuatro Hermanos* con 500 pesetas; 4º).- *Mari* con 500; 5º).- *Arriba España* con 400; 6º).- *San Miguel* con 300; 7º).- *Alcaraz* con 250; 8º).- *Remedios* con 200; 9º).- *Victoria*, 130 y 10º).- *San Miguel* con 100.

En Sur de 26 de agosto de 1960 se da aviso de regatas de sardinales a celebrar esta vez en Marbella.

La hemeroteca local nos ha dejado un valioso documento del año 1934 -*El Popular* de martes 9 de mayo de 1933, pág. 11- y referido a la barriada del Palo, cuando se informa de la suspensión de los festejos locales (2º aniversario de la República), siendo que la Junta organizadora decide repartir los donativos entre los pescadores y viudas de éstos y que se encontraban necesitados. El listado de sardinales en aquel momento en El Palo era el siguiente:

- “*Noy del Sucre*”
- “*Isabel*”
- “*Isabel*”
- “*San Francisco*”
- “*María*”
- “*María del Carmen*”
- “*María del Carmen*”
- “*Antonia*”
- “*Antonia*”
- “*San Antonio*”
- “*San Antonio*”
- “*San Antonio*”
- “*San Miguel*”
- “*San Miguel*”
- “*San Pedro*”
- “*San Pedro*”
- “*San Juan*”
- “*González Tablas*”
- “*Proletario*”
- “*San Gabriel*”
- “*Zeta*”
- “*Victoria*”
- “*Victoria*”
- “*María de los Ángeles*”
- “*María Josefá*”
- “*Virgen de África*”
- “*Margarita*”
- “*Remedio*”
- “*San Rafael*”
- “*Marqués de Linares*”
- “*Bienvenida*”
- “*Tierra y Libertad*”



Antigua imagen de sardinales en la playa de El Palo

En esta propuesta de aproximación al sardinal existe su pequeño legado escrito, que adherido al tiempo deja bien sentado la importancia que estas embarcaciones tuvieron en la franja costera malagueña. La **Real Orden Comunicada de 15 de junio de 1929** (*M^o Fom., G. 24*) **Reglamento para el arte “Sardinal” en Fuengirola** (Málaga) dice:

Art. 1º. El barco sardinal que saliera a la mar para calar, deberá fondearse en el sitio que haya elegido para ello, sin tener derecho a molestar para nada al que estuviera fondeado.

La distancia que deberá guardar será la llamada “*compás*”, o sea 350 metros.

Art. 2º. El barco sardinal que saliera a la mar, y hubiera más barcos fondeados, cada uno en su *compás* o distancia reglamentaria y quisiera calar por delante de ellos, o sea por tierra, podrá hacerlo; pero sin que por ningún concepto pueda aproximarse más de la distancia expresada de 350 metros.

Art. 3º. El barco sardinal que estuviera a su debido tiempo fondeado en su sitio para calar y lo verifique cuando le correspondiera, viniera otro barco y calara por delante, o sea por la parte de tierra, a menor distancia de los 350 metros, para que el perjudicado pueda tener derecho a la indemnización correspondiente, meterá su arte a bordo y se vendrá a tierra, dando cuenta de lo ocurrido a la Ayudantía de Marina o al personal subalterno de la misma, y, una vez comprobado, tendrá derecho al importe del pescado cogido por el barco que le causara el perjuicio, o que le entregue el pescado cogido, y si el barco denunciado metiera su arte a bordo después de haber causado el perjuicio y no

pescara, le indemnizará con el importe igual al valor que haya tenido el pescado cogido por el barco sardinal mas cerca de sotavento del perjudicado.

Art. 4º. Cuando estuvieran los barcos todos en sus compás, o sea esperando la hora de calar, esperarán que callen lo que estuvieran por sotavento de marea, calando todos en la misma forma, o sea a favor de marea. Cuando el viento fuese mayor que la marea y de acuerdo todos sus patrones o la mayoría podrán calar en contra de marea, esperando también cada uno que cale el que tenga a sotavento; el infractor de este artículo indemnizará al que resultara perjudicado al importe del pescado que cogiera o a la entrega del pescado cogido, y si el barco infractor metiera el arte a bordo después de haber causado el perjuicio indemnizará al perjudicado con el valor del pescado cogido por el barco más cerca de sotavento del perjudicado.



El sardinal Ntra. Sra. Virgen del Carmen, patroneado por Agustín Montáñez en un lance el mismo día de su botadura. (15 de mayo de 2010). Foto F.F.

Art. 5º. El barco sardinal que calara en sitio donde estuviera ya calada una jábega y ésta le hiciese alguna avería que no sea intencionadamente, no tendrá derecho a ninguna indemnización de perjuicio, debiendo también la barca, si le es posible, avisar al sardinal.

Art. 6º. El barco sardinal que saliera a la mar después de la puesta de sol, y hasta su salida llevará siempre las luces reglamentarias e igualmente durante la faena de la pesca.

Art. 7º. Si un barco sardinal fuese a calar a algunos de los lances señalados para las jábegas y no hubiese calado ninguna, y, el sardinal calado su arte llegase una barca jábega para calar, ésta esperará que el barco termine su pesca y meta el arte dentro de la embarcación.

Art. 8º. Los barcos sardinales no calarán sus artes en los lances señalados para las jábegas a las horas que estos artes acostumbren a hacer sus caladas, pudiéndolo hacer a esas horas, pero por fuera de los artes de jábegas.

Art. 9º. El sardinal que fondeare primero será preferente en sitio, pudiendo sólo enmendarse al Norte o al Sur de la dirección que tenga tendida su red, pero nunca hacia el Levante o Poniente.

Art. 10º. Las averías en artes y embarcaciones que puedan ocasionarse por otro barco por otro barco que no haya cumplido con lo dispuesto en los anteriores artículos, será responsable a la indemnización correspondiente al abono del importe de la avería, justipreciada por Peritos nombrados por la Ayudantía de Marina, más los perjuicios que pueda ocasionarle mientras dure la reparación del arte o embarcación averiada y que no pueda ir a pescar.

Art. 11º. Las infracciones a este Reglamento serán corregidas por la autoridad local de Marina con multas de 25 pts., y en caso de reincidencia, de 50 a 125 pts.; además, la indemnización que deba abonar al perjudicado que, de no hacerlo voluntariamente, podrá el perjudicado reclamarla en los Tribunales ordinarios, para lo cual la Autoridad local de Marina le expedirá copia de su resolución.

Pablo Portillo Stempel
Vicepresidente de la ABJ

DIFUNDE
Amigos de la Barca de Jábega
www.amigosjabega.org

Bibliografía

- Benigno Rodríguez Santamaría. "Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones" (1923).
- Luís Bellón. "El boquerón y la sardina de Málaga". Consejo Superior de Investigación Científicas. Instituto de Estudios Malagueños. (1950).
- Juan A. Camiñas, Jorge Baro y Rogelio Abad. "La pesca en el Mediterráneo andaluz". Servicio de Publicaciones de la Fundación Unicaja. D.I. MA-1489/04. ISBN 84-95979-24-1.
- La Unión Mercantil. Málaga. Varios números.
- El Popular. Málaga. Varios números.
- La Unión Ilustrada. Málaga. Varios números.
- Diario Sur. Málaga. Varios números.

- Maquetación: F.F.-

ANEXO I

Reproducción del **alzado** y la **planta** del sardinal, con el detalle de sus elementos (figuras 1 y 2). Original de Luis Bellón en *El Boquerón y la Sardina de Málaga*.

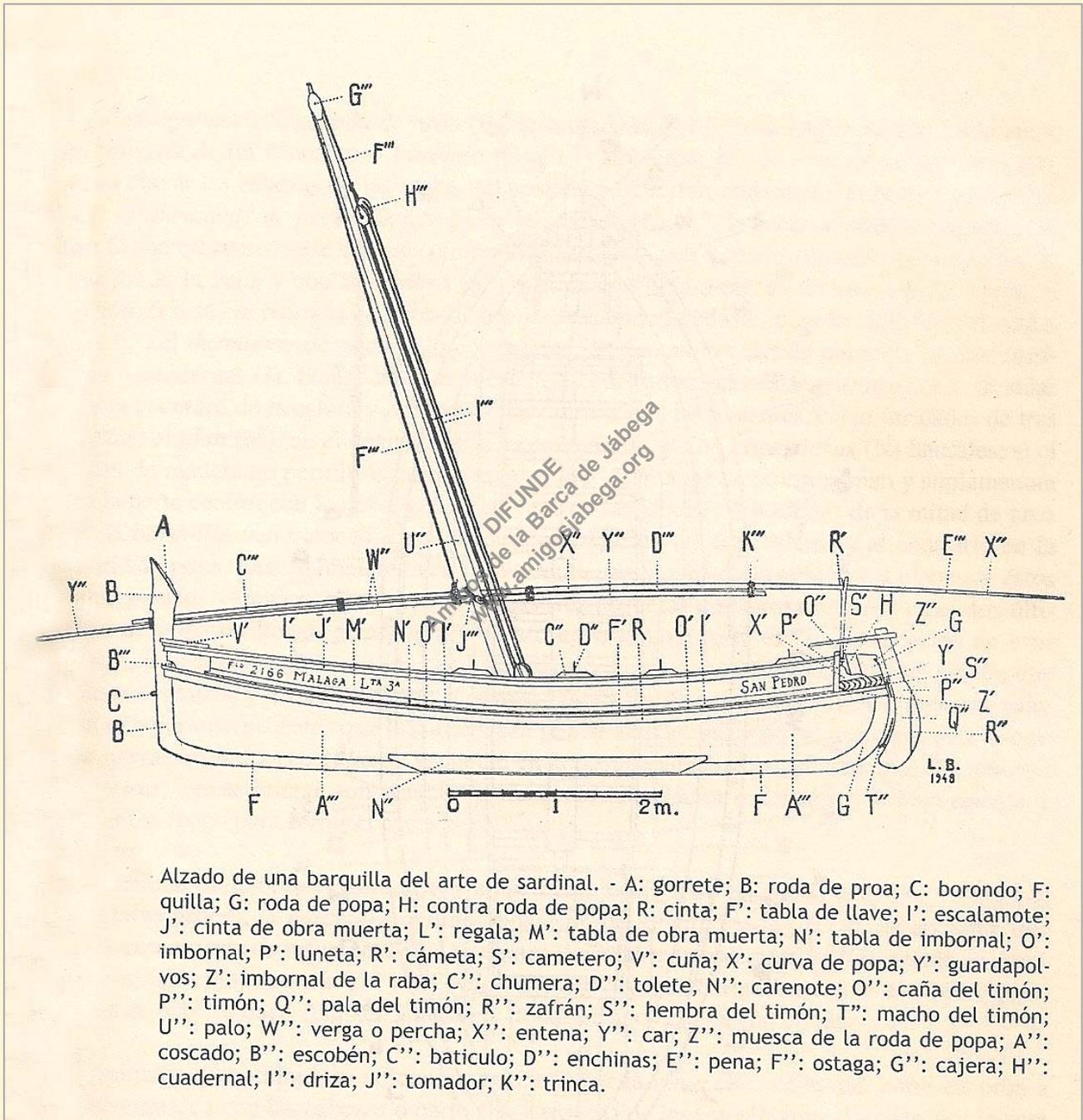


Figura 1

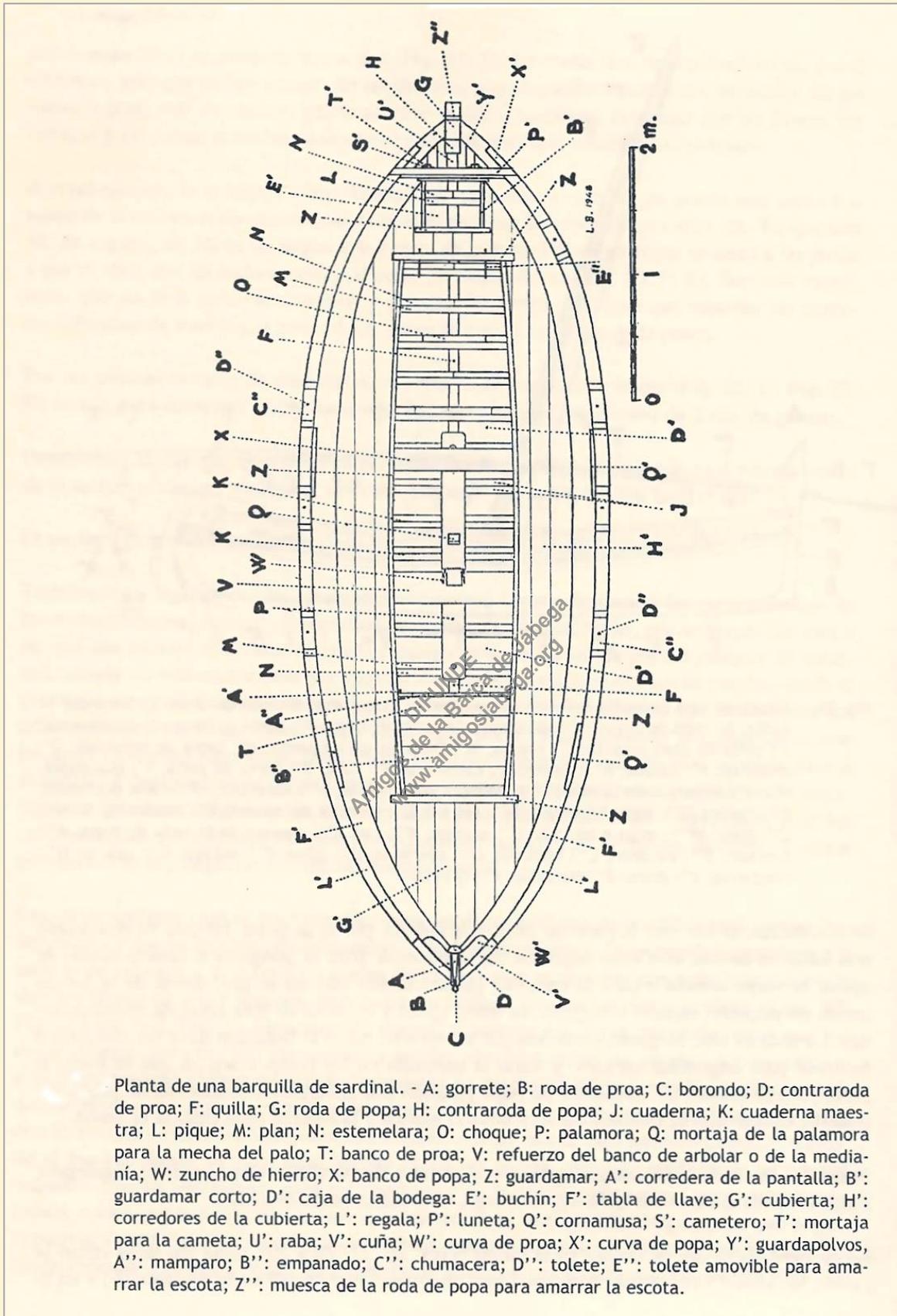


Figura 2

ANEXO II

El sardinal en las postales de época

Son numerosas las postales de principios del siglo XX en las que aparecen sardinales pues, junto a la barca de jábega, era un elemento protagonista en las playas de Málaga. Arriba y de izquierda a derecha: impresionante alineación en la Playa de la Malagueta (1910). Al lado, los vemos tras los niños que se bañan en la antigua zona de La Pescadería del puerto de Málaga. El resto de imágenes corresponden a El Palo: en el centro, trasiego en la playa. Más abajo, varios pescadores tiran del copo ante algunas de estas embarcaciones varadas en el rebalaje. Por último, tres marengos tratan de sujetar el sardinal azotado por el oleaje, mientras que otros se reparten la pesca.

(Imágenes y texto de Felipe Foj)



Se autoriza el uso y difusión de este trabajo, citando procedencia y autoría.
Inscrito en el Registro Territorial de la Propiedad Intelectual de Andalucía (30.11.2010).
Exp. MA-1037-10.



Una publicación de

Amigos de la Barca de Jábega

www.amigosjabega.org