

Cuadernos del Rebalaje

Número 24 / Málaga. Enero-marzo de 2014 / ISSN: 2174-9868

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



MEMORIAS DE UN JABEGOTE

Manuel Rojas López

Ilustraciones de J. Mª Córdoba

Cuadernos del Rebalaje

es una publicación periódica editada por la asociación cultural
Amigos de la Barca de Jábega

Se autoriza su uso y difusión citando procedencia y autoría

Dirección

Miguel A. Moreta Lara

Consejo editorial

M^a Jesús Campos García

Francisco Chica Hermoso

J. Felipe Foj Candel

Eulogia Gutiérrez Corral

Francisco Morales Lomas

Miguel A. Moreta Lara

Pablo Portillo Strempe

**Coordinación,
diseño y maquetación**
J. Felipe Foj Candel

En www.facebook.com/cuadernosr y en www.amigosjabega.org se pueden
consultar las normas de estilo de publicación



LA GUITARRA (2013). Tinta china y acrílico, 99 x 69 cm

MEMORIAS DE UN JABEGOTE

Manuel Rojas López

Ilustraciones de J. Mª Córdoba



Cuadernos del Rebalaje, nº 24

Cuadernos del Rebalaje. Número 24
Málaga. Enero-marzo de 2014

Edita: Amigos de la Barca de Jábega ©

ISSN: 2174-9868

PRÓLOGO

Eva Cote Montes

Antropóloga

La asociación Amigos de la Barca de Jábega me ha brindado la oportunidad de escribir unas líneas a modo de presentación de este número de sus *Cuadernos del Rebalaje*, privilegio que agradezco porque me atañe muy de cerca tanto en lo profesional como en lo personal.

A nivel profesional estoy encantada de tener cabida en una publicación cuyos objetivos son aunar y difundir conocimientos y saberes en torno al mar Mediterráneo -el “mare nostrum” que decían los romanos- y por lo tanto sobre nuestras propias gentes, nuestras tradiciones y nuestras costumbres, todo lo cual forma parte de mi propio ámbito de interés y de trabajo como antropóloga.

Pero por si esto fuera poco, el contenido de este *Cuaderno* es una narración en primera persona sobre las vivencias y aprendizajes de Manuel Rojas López, un niño que creció entre la mar y el rebalaje y se hizo hombre con alma de jabegote. Es entonces cuando el “encargo” se convierte en un regalo para mí, como a buen seguro la lectura del *Cuaderno* lo será para todos aquellos que anhelamos conocer y acercarnos al rebalaje y a sus gentes, pues Manuel a través de sus recuerdos nos ofrece la posibilidad de hacerlo de primera mano, de su mano.

En general estamos habituados a pensar en la cultura como concepto de manera tan magnificada, que nos cuesta reconocer que las personas sencillas puedan ser parte y portadoras de ella. Olvidándonos de que aquello que vincula al hombre de manera más íntima con su grupo de pertenencia, con sus raíces, son precisamente la tradición oral y la memoria colectiva. Y que son esos valores transmitidos de manera intergeneracional, anclados en un recuerdo y una memoria compartidos, los que nos sirven como referentes de nuestro actual modo de vida, los que nos llevan a adoptar unas maneras concretas de ser y de estar en el mundo y, por tanto, los que nos hacen ser parte de una determinada cultura y no de otra. Y es justo hacia esa memoria colectiva, hacia esos recuerdos compartidos, que vinculan el pasado y el presente, hacia donde nos acerca Manuel en su relato.

Un relato que aborda en apenas 20 páginas gran parte de lo que supone el objeto de estudio de la antropología, el patrimonio inmaterial o intangible, es decir, el conjunto de “usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas –junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes-, que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconocen como parte integrante de su patrimonio cultural”, como define la *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial* de la UNESCO (París, 2003). Este patrimonio es un legado vivo, en continua re-creación, que se transmite de generación en generación y cobra vida, tanto a través de las personas, como de sus prácticas y formas de expresión.

Llorenç Prats (2005) lo explica muy bien cuando dice que “el patrimonio es un recurso permanente al pasado para interpretar el presente y construir el futuro”. Bajo esta concepción el patrimonio se convierte en fuente de memoria y de autorreconocimiento, ya sea dentro del ámbito de los bienes culturales tangibles y materiales: construcciones, monumentos, instrumentos, herramientas, etc., como en el de aquellos intangibles o inmateriales: saberes tradicionales, usos y costumbres propios, jerga local... Pero además dicha memoria se localiza en un espacio y tiempo concretos, en un particular contexto natural y humano, por lo que resulta imprescindible para su puesta en valor el conocimiento de la intrahistoria de sus protagonistas.

Podríamos así sentar las bases de nuestra identidad en torno a la memoria compartida, siempre que no perdamos de vista el hecho de que el conjunto de conocimientos que cada generación entrega a la siguiente -esa herencia patrimonial- debe ser renovada en el presente, pues sólo cobra sentido cuando la generación contemporánea la revive y se la apropia. De lo contrario todo quedaría en un conjunto de anacronismos, costumbres obsoletas y anticuados testimonios.

Y en este sentido la historia de vida de Manuel nos ayuda al conocimiento y a la comprensión de los marcadores identitarios de los jabegotes, de los marengos, de las gentes de la mar de Málaga, al tiempo que nos hace conscientes de la importancia de rescatar la historia del olvido, del valor de lo que cada uno guarda en su memoria. Pues a través del acceso a todo ese conjunto de recuerdos y experiencias comunes llegamos al conocimiento de las bases de nuestra diversidad cultural, y sólo a partir de ahí podemos presentar batalla al uniformismo cultural y la homogeneización a la que nos orienta el mundo globalizado.

Manuel Rojas es una institución viva, como ya nos advierte Pablo Portillo en su prólogo: “es habitual ver corrillos a su alrededor cuando habla sobre las barcas. Manuel, como buen maestro, consigue callar a extraños, apagar radios y cerrar periódicos”. Sus recuerdos le han ocupado toda una existencia y él ha querido bucear en su memoria, para traerlos al presente y que pasen a formar parte de la memoria colectiva de su *pueblo*. En palabras de la etnógrafa B. Kirshenblatt-Gimblett (2004), “las personas vienen y se van, pero la cultura perdura en la medida que una generación la transmite a la siguiente”.

INTRODUCCIÓN

Pablo Portillo Strempel

Abogado
Vocal de Documentación de ABJ

Una noche de verano y por casualidad mi amigo Manolo Albarracín Rodríguez me comentó: “Tengo un artículo sobre barcas de jábega que te gustará”. Llegado el mismo en manuscrito no tuve por menos que releer aquellos folios en varias ocasiones. Pronto me asaltó la idea de conocer quién era el autor de aquel fantástico trabajo y del que desconocía prácticamente todo. Con suerte y al calor de una de esas añejas instituciones que lamentablemente hoy día están en retroceso -verdaderos centros de información en los barrios-, en la barbería *Miguel* de La Cala del Moral, pude finalmente charlar con este singular personaje caleño.

Pero ¿quién es Manuel Rojas López? *Manolo*, como es conocido, viene al mundo a finales de 1930 en La Cala del Moral. A los 9 años, por razones de necesidad, tiene que arrimarse al rebalaje y a las barcas, llegando a pasar mucho frío y hambre. Pronto se convierte en *gardón* en la mítica *Llorona* de los hermanos Montes, barca señera en La Cala. Ese inicial contacto con esos anónimos personajes del rebalaje -jabegotes- le acompañará durante toda su vida. A los 12 o 13 años, y por unos años, se embarca como uno más a razón de 15 céntimos el jornal, hasta que finalmente entra en el colegio de ciegos. Con 18 años comienza con la venta de cupones en la calle.

Fue al Instituto de Enseñanza Media de Málaga ya que, además de ser un buen estudiante, asimila todo lo que se le comunica, dada su excepcional capacidad memorística que aún, a su avanzada edad, sigue conservando. Obtenida una beca de la ONCE -fue el primer invidente en Málaga en lograr una ayuda por estudios-, consigue ampliar sus conocimientos matriculándose en Magisterio, llegando incluso a desplazarse a Alicante, único centro existente en España para cursar Educación Especial. Posteriormente ingresa en la ONCE, desarrollando una prolífica labor, teniendo distintas responsabilidades en la citada organización que van desde compromisario a pertenecer al Consejo Nacional, lo que obligó a desplazarse semanalmente a Madrid, pasando por vocal del Consejo de Previsión Social, Jefe de Ventas, responsable de Tesorería, hasta retirarse en Málaga al frente del Departamento de Servicios Sociales. En 1963 acude a Madrid para conmemorar el XXV aniversario de la creación de la ONCE. Como persona comprometida con su organización, acude al Congreso de los Diputados, donde es recibido junto a una comisión de invidentes, llamando

la atención de sus señorías sobre los problemas reales que tenían los vendedores, haciendo una especial apelación a la necesaria dignificación de la profesión ante el acoso y presión por parte de la *Rápida*. Por aquellas declaraciones fue amenazado en varias ocasiones. Su teléfono fue intervenido por la Policía. Aquella reivindicación sirvió para que años después, 1984, la ONCE reformase al alza el formato de premios entonces establecidos, consiguiendo revolucionar todo el sistema, dando un serio golpe a la *Rápida*.

Un cáncer hace que en 1995, coincidiendo casi con la edad de jubilación, dejase su ajetreada vida laboral, entregándole sus compañeros de departamento en señal de reconocimiento por su dedicación pasada y a sabiendas de su pasión por el mar una embarcación de plata como recuerdo. Su aparente problema de visión nunca ha sido inconveniente para la práctica de la pesca deportiva en la bahía, actividad que adora.

Este gran trabajo fue realizado por propia iniciativa de Manuel, dado el directo conocimiento que posee sobre la barca. La firme labor de transcripción de su esposa María Caracuel Hernández es de agradecer, ya que con paciencia y cuidado recogió estas notas para los apasionados de las barcas de jábega. El trabajo propuesto, además, es un excelente diccionario de la jábega (prácticamente cita de memoria todo el vocabulario del rebalaje), ciertamente meritorio si pensamos que hace 65 años que Manuel no se embarca. Es de subrayar la rigurosa descripción efectuada de cómo se emplea el arte de jábega. Una pormenorizada visión como la llevada a cabo por el autor (y visto lo escrito hace ya más de medio siglo por L. Bellón en *El boquerón y la sardina de Málaga*), no hemos podido encontrarla durante estos años. Nada semejante, en cuanto a precisión y detalle.

Pero la calidad del artículo propuesto por *Manuel* va mucho más allá cuando el autor no olvida tocar aspectos hasta ahora inéditos. No descuida precisar elementos tan vinculados y obvios en la barca como el *paral*, al que le dedica una página. No olvida tratar de cómo y dónde se teñían las artes de jábega. No omite pormenores sobre cómo aquellos rudos hombres nombraban a la Virgen del Carmen en actos reflejos diarios tan cotidianos que iban desde, por ejemplo, botar la barca hasta calar el arte. No excluye la jerga habitual del rebalaje, órdenes, dichos y frases hechas que entre jabegotes se cruzaban en su quehacer diario, así como todo aquel código no escrito de señales diurnas y nocturnas. No deja de lado lo referente a la venta del pescado *-los ventureros-*. Refleja aspectos que están tan vinculados a la barca como la figura del *amocaé*, la suerte, las estrellas del firmamento, el mar, las mareas, boles de pesca o hasta herramientas de trabajo diarias como la *tralla*. El interés del trabajo se recoge muy detalladamente cuando Manolo explica la pesca nocturna con la utilización de los *jachos* encendidos.

Puede llamar la atención al experimentado lector que en algunas palabras empleadas el autor les confiera un significado distinto al que tradicionalmente se le ha dispensado en la literatura local del rebalaje y que teníamos por habitual. Estimando que una de las características que ha diferenciado al lenguaje de nuestros jabegotes sea que el mismo no sea estático o rígido, puede observarse ahora cómo una palabra conocida por todos tenga (en virtud del lugar o playa de la provincia de Málaga en el que nos encontremos) un significado distinto.

Hay que destacar que de la transcripción efectuada del manuscrito a *word* hemos querido mantener el estilo original de las palabras y frases dictadas por *Manuel* y recogidas por María, su mujer. Puede causar extrañeza leer en repetidas ocasiones la palabra *tralla* como elemento de la red de jábega y no como herramienta de tiro que se azoca a la *beta* de arrastre.

El profundo conocimiento que atesora *Manuel* junto a una excepcional formación y educación, hace que quien haya tenido la oportunidad de oírle admita que es imposible aburrirse con él y, como hemos podido observar, es habitual ver corrillos a su alrededor cuando habla sobre las barcas. Manuel, como buen maestro, consigue callar a extraños, apagar radios y cerrar periódicos, ya que otra cosa sería una falta de respeto. A su privilegiada edad, con el gracejo con el que continuamente salpica sus exposiciones -más bien diríamos lecciones-, recordó a aquellos últimos calafates de Rincón como Cristóbal Lupión, que era soltero, Enrique Serrano que, además de ser un excelente carpintero, curiosamente y contraria a la tradición del rebalaje fue un gran patrón de sardinales. Comentó igualmente cómo en aquellos años difíciles de posguerra convivieron en paz y sin problemas dos gremios aparentemente rivales y antagónicos como el de los jabegotes y los sardinaleros. No obstante, destaca cómo caleños (*moros*) y rinconeros (*robapanes* o *vuelcacarros*) se desafiaban a pedradas en los túneles del Cantal hasta que intervenían carabineros o guardias civiles. Siempre lo cercano ha sido motivo de desafío y competencia y, a medida que la distancia se impone, por una ignorada razón se modifica aquel comportamiento de enfrentamiento o rivalidad.

La excelencia de Manuel supera lo normal y llega a traspasar la historia cuando incluso la anterior corporación municipal de Rincón de la Victoria, año 2008, tuvo a bien concederle su nombre y apellidos a una calle de su querida Cala del Moral.



Información obtenida en la entrevista mantenida con Manuel Rojas López en el local de Miguel *el Barbero* de La Cala del Moral el sábado 20 de agosto de 2011.

> • <

Yo empecé a trabajar en la mar cuando aun no tenía diez años y era *gardón*. Viví muchas experiencias, aunque la mayoría de ellas se las debo a los viejos jabegotes a los que constantemente preguntaba y ellos de buena gana me respondían. Al mismo tiempo, de vez en cuando, a La Cala del Moral venía un calafate llamado Cristóbal y con él estaba muchos ratos preguntándole cómo se construían las barcas de jábegas y cómo se denominaban las piezas que las integraban. Desde que empezaba a construirlas hasta que las terminaba y es cuanto aprendí de unos y otros que reflejo en este escrito. Cuando me vine a vivir a Málaga capital, me dedicaba, siempre que podía, a ir a una taberna que estaba en La Malagueta, donde se reunían patrones de pesca de bajura y de altura, patrones de pailebotes o faluchos. Eran estas, embarcaciones de transporte de mercancías. Tanto a unos como a otros les preguntaba por las cosas de la mar. Fui varias veces con ellos a sus embarcaciones. Allí me explicaron y enseñaron los instrumentos, como las maniobras de entrada y salida del puerto. Aquí expreso lo que aprendí de ellos, ya que mi pasión siempre ha sido y será el mar, por el que hubiera dado mi vida, aunque no ha podido ser por mi defecto visual.

Origen

Frágil y propulsada a remo, este tipo de barca fue introducida por los fenicios en todo el Mediterráneo español y, en especial, en las costas andaluzas, sobre todo malagueñas. Si al principio tenían una función comercial, luego pasarían a utilizarse para la pesca de arrastre desde las playas.

Estas embarcaciones eran construidas en atarazanas o pequeños astilleros que se instalaron en las playas por artesanos conocidos como carpinteros de ribera o *calafates*. En cada astillero de playa solo trabajaba una persona, a veces con un aprendiz, transmitiéndose así los conocimientos y conservándose la tradición. Las instalaciones no eran más que una frágil caseta donde guardaban las herramientas y un tinglado para resguardarse de los elementos.

Estructura y partes de una barca de jábega

A una pieza alargada que va de proa a popa, de un grosor de unos 8 cm por 10 cm de altura, tanto en la proa como en la popa, se le une otra pieza llamada *pie de roa*.



EL BAR DE LOS ALEGRES (2012). Óleo, 160 x130 cm

Al *pie de roa* se les unen las *aras* a esta y en el interior de la embarcación, tanto en proa como en popa, una pieza muy fuerte llamada *el dormío*.

Al *embón* o quilla se le implantaban las *costillas* y una vez puestas todas las *costillas* y para darle más sujeción a estas, se le añade de proa a popa una madera fuerte y bien atornillada llamada *palamora* al final de las *costillas* en la parte superior.

De proa a popa se coloca una pieza fuerte llamada *tabla llave*.

El revestimiento de los costados empieza desde la quilla o el *embón* hasta llegar a la *tabla llave*.

Estas maderas se arquean a base de fuego y agua para conseguir la forma de la nave.

La tabla que va junto a la quilla o *embón* se llama *bocá* y va de proa a popa y sobre esta se sigue entablado la embarcación de proa a popa hasta llegar a la *tabla llave* que es el final.

Primero se entabla un costado y después del otro.

Paralelo a la *quilla* y *embón* separada a unos 25 cm de este, se pone la *escarena* que va desde el *pie de roa* de proa al *pie de roa* de popa.

Esta pieza está formada por dos tablas gruesas y resistentes unidas en el centro de la embarcación, muy ajustadas, que van reforzadas por fuera y es una pieza muy fuerte de un metro aproximadamente de larga y de la misma anchura que las *escarenas*. Esta pieza se llama *mazo de escarena* y lleva una en cada costado.

Sobre la *tabla llave* van las *tapas de regala*s desde la *roa* de popa hasta la primera bancada de popa: la de la banda de proa es maciza, la de la *banda de corulla* es más fina.

Por el interior de la barca desde la *roa* de proa a la de popa llevan varias piezas, siempre de tablas fuertes,

para darle consistencia a las *costillas*. Estas piezas van unidas a la *tabla llave* por la parte superior y a las *costillas* por la parte inferior y van por las dos bandas de proa a popa.

El hueco que queda entre estas piezas y las *costillas* hasta llegar a la *tabla llave* se llaman *aforros*.

Sobre la *tabla llave* van otras piezas desde la *tapa de regala* hasta la *roa* de proa llamada *escalamotoá* que es donde se introducen los *escálamos*, que son unas especies de tornillos gruesos de 15 o 20 cm de largo que es donde se arman los remos.

En la popa lleva un taco de madera formando un brazo hacia el exterior en el que se introduce un *escálamo*, donde arma el patrón un remo especial llamado la *espaílla* que no es más que un remo más largo que los normales con una pala igualmente más ancha que las corrientes. En el guión lleva superpuestas dos tiras anchas y fuertes de madera, desde la empuñadura al cuello o garganta del remo.

En la proa, de banda a banda, lleva unas piezas arqueadas que se llaman *yatas*, las cuales se cubren con maderas consistentes para tapar parte de la que es la proa. El hueco que queda se llama *forote de proa*.

Encima de la proa y a 20 cm de la *roa* lleva una tabla que va de banda a banda, separando la *roa* de la proa, donde queda un hueco no muy grande llamado la *silleta de proa*.

Un poquito más atrás de esta pieza lleva cuatro piezas perpendiculares y fuertes, dos en cada banda, que se llaman *maniquetas* y sirven para sujetar el ancla o *hierro*. Cuando se fondea la jábega se utilizan para atar la beta del *hierro*.

A la popa lleva otra silleta llamada *silleta de popa* y el hueco que queda debajo se llama *muchín*.

En el exterior junto a la *tabla llave* y a la *escalamotá* va una pieza de proa a popa, estrecha -de solo unos centímetros de ancha-, llamada *cinta* que está por las bandas.

En el interior, de banda a banda, van los bancos apoyados en las cabezas de las *costillas*, los *aforros* y la *tabla llave*. Estas piezas son fuertes y rectangulares, donde se sientan los remeros. La distancia entre un banco y otro se llaman *bancadas*. El número de bancadas depende de la eslora que tenga la embarcación.

La *roa* de proa es un poco más corta que la de popa y más alta que las *maniquetas*. En el final de la parte superior lleva un adorno que parece un sombrero. La parte superior de la *roa* de popa está redondeada hacia atrás.

En la proa va el *espolón* que está formado por una pieza que en su parte superior es recta y descende unos centímetros hacia abajo y hacia atrás, un poco redondeada. Desciende arqueada hasta terminar en la *roa* de proa.

En la parte superior va otra pieza alargada y redondeada sobresaliendo hacia delante de la pieza anterior.

En la punta lleva la forma de una boca y una nariz. De la parte que se apoya en la *roa* salen unas piezas con una pequeña curva terminadas en recto que se llaman *pestañas*, una a cada banda. La función de estas piezas es darle más consistencia al *espolón*.

La mayoría de las piezas van cogidas unas a otras con clavos especiales, fuertes y galvanizados, menos las *escarenas*, *escarenotes* y los *pies de roa*.

La *roa* va cogida a la *contrarroa* o *dormío* con unos pernos.

En la *roa* de popa y un poco más arriba del *pie de roa*, lleva un tornillo largo de unos 30 cm, que en un extremo lleva un redondel de hierro

que se llama el *borondo*. Este tornillo es un perno y atraviesa la *roa* al *dormío* donde se le ponen unas tuercas y se remacha.

Los *escalamotes*, la *roa*, *contrarroa*, *escarena* y *escarenote* van sujetas con pernos, al igual que la *palamora*.

Una vez terminada la barca se la calafatea. Esta acción consiste en tapar con masilla las cabezas de los clavos y con estopa cubrir todas las grietas que han quedado entre tabla y tabla. Esto se hace antes de pintarla.

La *borda* es la parte superior de la embarcación, o sea, desde la *cinta* al final de la *escalamotá*.

El *bitoque* es un orificio redondo que va en el fondo de la embarcación, de poco más de 1 cm de diámetro. Se utiliza para quitar el agua que haya podido entrar durante la navegación. Esta operación se realiza cuando la embarcación está fuera del agua y se tapa con un tapón de corcho que se envuelve previamente con una tela.

La *chumacera* consiste en un trozo de madera de unos 25 cm de largo, y de ancho aproximadamente el mismo que el de la *escalamotá*. Se rebaja de los extremos superiores, donde se clava a la *borda*. En el centro se pone un *escámo* que se llama *remo de proa*.

Esta *chumacera* va instalada en la banda de proa.

En la banda *corulla* y en la *roa* de proa lleva un taco plano por arriba de unos 5 o 6 cm de ancho y el taco se va rebajando para sujetarlo bien.

Esta pieza va a la altura de la línea de flotación y su utilización es para que al desembarcar los remeros les sirva de apoyo para el pie y saltar a tierra.

La *palamora* es un palo más del doble que los remos, la parte superior es fina y la inferior más gruesa.

A esto se le pone una pieza metálica que se llama *requetón* de unos 40 cm de larga, casi la mitad hueca, donde se



EL BAR DE LOS TRISTES (2012). Oleo, 160 x 130 cm

introduce la parte de la *palanca*. La parte inferior es como de 20 cm y va disminuyendo hasta terminar en punta.

Remos

Los remos son alargados. Los jabegotes les llamaban *remos de 15 palmos* y se dividen en 5 partes: *empuñadura*, *guión*, *cuello* (los jabegotes le llaman *luchaero*), *caña* (que va desde el *cuello* a las *palas* y es redondeada) y, por último, la *pala*, que es plana y ancha.

En todas las jábegas el número de remos es impar: las hay de 5, 7, 9 y 11. Al final del siglo XIX había algunas de 13.

En La Cala del Moral solo había una, llamada *La Aguja* y los dueños eran de la familia Caparrós.

La llamada *banda de corulla* por los jabegotes es la conocida en la marina por *banda de estribor* y en ella lleva un remo menos que en la llamada *banda de proa* por la marina *banda de babor*.

Los parales

Las barcas de jábega utilizan 4, de unos 140 cm de largo. Son de madera gruesa, de 25 por 15 cm de espesor.

Los extremos de estas piezas se llaman *cabeza de paral*. Desde una cabeza a la otra se rebaja el centro y esto se hace para evitar que la *escarena* tropiecen y la embarcación vuelque.

Para que resbale la barca por los *parales* se unta sebo a los mismos.

En la *cabeza del paral* por la parte de abajo lleva una muesca grande, donde se ata una cuerda de 2 metros para poder arrastrarlos.

Las cuerdas que van atadas a la cabeza del paral se llaman *cabo de parales*.

Situación actual de las barcas de jábega

Las jábegas destinadas a la pesca empezaron a desaparecer a principios de la década de los 50 debido a la escasez de pesca. Los jóvenes se buscaron otro medio para ganarse la vida, embarcando muchos en pesca de altura y otros buscando un puesto de trabajo en tierra. Finalmente, a principios de la década de los 70, esta forma de pesca fue prohibida por la Comandancia Militar de Marina, quedando las embarcaciones en las playas prácticamente abandonadas y poco a poco estas iban desapareciendo.

A principios de los años 80 del pasado siglo se construyeron jábegas de 7 remos, muy frágiles, de bajo puntal y menos manga que sus antecesoras, las cuales fueron dedicadas a las regatas, para que no se perdiese la tradición.

Estas jábegas no podían utilizarse para pesca debido a su frágil construcción y la poca capacidad para llevar las redes y las *betas*.

Estas barcas solo se utilizaron en verano, en algunos puntos de la costa donde se celebraban ferias y finalmente terminaron en la regata que se celebra en el puerto de Málaga dando con ello por terminada la temporada.

Las jábegas se retiran de las playas y se guardan en naves para que no se deterioren.

Las playas que más barcas de jábega han tenido dedicadas a la pesca han sido El Palo, La Cala, El Rincón, San Andrés y, en minoría, en todas las demás playas desde Estepona a Nerja.



LA SINFONÍA DEL MAR (1) (2012). Óleo, 160 x 90 cm

Las redes

Las redes que se utilizan para pescar tenían la siguiente forma: 2 brazos alargadas de unos 190 metros cada uno llamados *bandas* y el *copo*.

Las bandas según el tamaño de las mallas ordenadas de mayor a menor se dividían en 6 partes: los *claros*, los *rigales*, *arcanela*, *contraarcanela*, *cazaretos* y *batieros* que es la parte que iba unida al copo.

El copo según el tamaño de la malla estaba dividido en 5 partes: *caja (7)*, *caja (6)*, *corona*, *coronilla* y *capirote* que es la malla más pequeña.

Cómo se armaban las redes

Las redes llevaban por el fondo 3 o 4 mallas juntas para reforzarlas. Estas mallas se unían a la *tralla baja* recosida con un hilo llamado *de armar*.

La distancia que había del hilo de armar a la *tralla* se llamaba *guesla*. La distancia entre *guesla* y *guesla* le llamaban *casilla*.

En el centro de cada *casilla* llevaban un elemento de barro cocido en forma de chumbo pero más grueso, hueco, comunicando una punta con otra, por donde se cogía *tralla* con un trozo de cuerda de cáñamo llamado *arizana*. Estos *bollos* servían de peso y eran los que arrastraban por el fondo.

En la *tralla de arriba*, más menuda, iban armadas igual que la *tralla de abajo* y con el mismo material.

Distanciados unos 4 metros unos de otros iban los corchos o *pandas*. Estas *pandas* tenían 20 cm de largo por 15 de ancho. En uno de sus extremos tenían dos orificios por donde se ataban con *arizana* a la *tralla alta* e iban desde los *claros* hasta los *batieros*, todos iguales y tenían dos

corchos de 50 cm de altos por 35 de largo. Dos en cada banda, llamados *puntales*, donde igualmente iban cogidos a la *tralla alta*, al igual que las *pandas*.

En el centro de la boca del copo llevaba un corcho de unos 80 cm de largo y 45 de ancho, llamado *maesa* donde iban cogidos a la *tralla alta* al igual que los *puntales*.

La punta exterior de los *claros* se pasaban con hilo de armar y se hacía un tronco de unos 15 cm de largo. A esto le llamaban el *macho de calón*.

Desde el *macho de calón* hacia delante y cogidos también a las *trallas* salía un trozo de *beta* de unos 3 metros que se cogía uno a la *tralla de abajo* y el otro a la *tralla de arriba*. En el centro se ponía un palo redondo de unos 50 cm de largo y con unas hendiduras hechas en cada extremo para que con hilo de armar se sujetasen a este seno de cuerdas llamado *cabrestera*.

En la *tralla de arriba* y en el *calón* llevaba un trozo de cuerda delgada de unos 30 cm en el que se introducían a través de un orificio varios trozos de corcho. En esta cuerda se le hacía un nudo en la punta para que no se salieran los corchos y servía además de orientación para que al meter la red dentro de la barca no llevara vueltas la *banda*.

Las *trallas* con que se armaban la red se llaman *calamentillos*.

El seno que formaban las *cabestreras* es donde se ataban las *betas* para poder tirar de las redes.

La unión de los *batieros* con la boca del copo los jabegotes le llamaban las *cabezas* y la distancia que hay entre una banda y otra le llamaban *golas* y *golas de abajo*, que es lugar donde están los *bollos* y las *golas de arriba* donde a su vez se sitúa la *maesa*. Los *claros* y *rigales* eran de hilo de

cañamo y desde ahí hasta el *capirote* era de algodón.

El tintado de la red

Una vez la red armada, antes de pescar con ella, la alquitranaban, para ello los jabegotes utilizaban unas calderas de poco más de un metro de altura por unos 75 cm de diámetro.

La caldera, vacía, la ponían sobre dos caballetes de piedras y cuando estaba nivelada procedían a cargarla con alquitrán vegetal, tinte marrón muy oscuro y, en menor cantidad, terrones de mineral de cobre llamado *caparrosa*.

Una vez cargada la caldera se terminaba de llenar con agua dulce y con una gran acumulación de leña, a la cual poco a poco se le iba prendiendo fuego, hasta que el alquitrán y el tinte formaban un solo cuerpo.

La candela se encendía a final de la tarde y se apagaba en las primeras horas del día siguiente, por lo que había que mantener el fuego más de 12 horas, encargándose de esta tarea una persona. Cuando la mezcla empezaba a hervir se le daba vueltas con la pala de un remo y comprobando que la mezcla estaba en su punto apagaban el fuego y enfriaban todo en unas vasijas redondas llamadas *tinas* de unos 50 cm de alta por 1 metro de diámetro. Se procedía a volcar parte del tinte y se iba introduciendo la red por las bandas poco a poco. Cuando había una cantidad de red en la *tina* se empujaba con un remo y también con la pala se levantaban porciones de red que se dejaban escurrir sobre la *tina*, para que tomara el tinte por parejo. Una vez escurrida se ponía todo sobre la playa hasta terminar con las dos bandas.

Lo primero que se metía en la *tina* eran las bocas del copo y para ello se empleaban los mismos procedimientos que con las bandas hasta terminar con el *capirote*.

Cuando el copo estaba alquitranado se tendía a lo largo y ancho de la playa y las bandas se tendían a compases de 10 o 12 metros de largo cada uno.

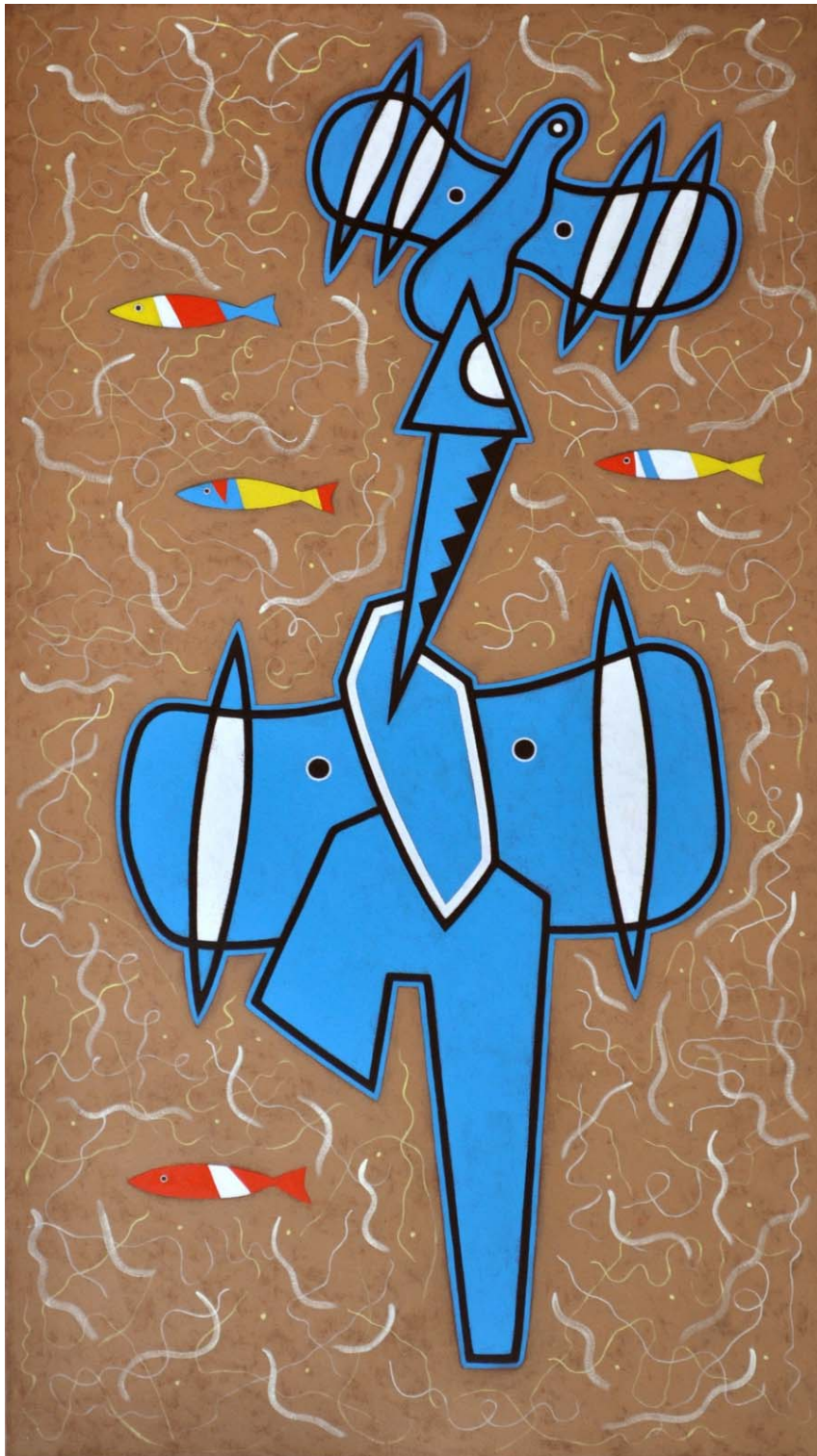
Al comprobar que estaba la red seca la tendían a todo lo largo de la arena para observar si estaba lista para la pesca. Para ello se enterraban los *calones* y le ponían peso encima en el *capirote*. Los hombres agarraban y tiraban muy fuerte para estirar el arte y unos especialistas llamados *sotorraes* iban mirando las *trallas* y las bandas para comprobar si la red estaba pareja. Si en algún sitio estaba más tensa le daban un corte llamado *sangría* y procedían con hilo ya tintado a corregir este defecto.

Para mirar el copo levantaban la boca por la *tralla de arriba* y si había algún defecto lo corregían dándole un corte llamado *media luna*.

Se alquitranaba el arte para darle fortaleza y consistencia a los hilos con los que se habían construido.

La maniobra de calar el arte

Los jabegotes eran gente ruda, analfabeta, y muy creyentes, pues la mayoría de sus acciones las hacían en nombre de Dios y de la Virgen del Carmen. Por ejemplo, cuando iban a botar la barca, el *mandaor* o patrón decía: “Vaya la barca pá bajo por Dios y la Virgen del Carmen”. Y cuando iban echando las redes al agua o calando con ellas decían: “Ahí va el copo”. La misma jaculatoria era cuando terminaban de calar o al poner la proa hacia tierra y decían:



LA SINFONÍA DEL MAR (2) (2012). Óleo, 160 x 90 cm

“Ahí se las dejamos a Dios y a la Santísima Virgen del Carmen”.

El patrón o *mandaor* iba animando a los remeros con palabras muy utilizadas por ellos como por ejemplo:

-Ahí va la barca.

-Ateza por remo.

-Arriba, ayegá.

-Al rebalaje.

Cuando calculaba el *mandaor* una distancia que por el impulso de la embarcación iba a tocar a tierra decía en voz suficientemente alta para que lo oyeran todos: “Ave María” y entonces los remeros metían los remos dentro.

El primero en desembarcar era el *proé* que aguantaba de un trozo de cuerda llamada *cabo* atada al *espolón*, hasta que desembarcaban todos. Entonces se embarcaba él y utilizaba la *palanca*, la cual apoyándola en el fondo -arena- hacía que se moviera la embarcación y poniéndola proa hacia la mar a una distancia prudente de la orilla, volvía con la *palanca* a traerla hacia tierra hasta que la popa tocara el fondo. Entonces metía la *palanca* a bordo, tensaba el hierro y le daba vueltas a las *maniquetas* hasta tensarla y *jalaba* la cuerda. A esto se le denominaba el *cabo hierro*.

Después se dirigía a la popa, cogía la punta de una *beta* a la que llamaban *chicote*, sacaba de la embarcación una cantidad prudente de *beta*, echaba un seno a la *roa* y tiraba del *chicote* hacia la playa y la ataba a cualquier punto que encontrara, siempre que fuera fijo y si no había ninguno hacía un hoyo profundo metía unos cuantos metros de *beta* dentro se echaban piedras y lo tapaba. A esta maniobra se llamaba *cabo de popa*. Después empujaba la barca hacia dentro y a esta operación se denominaba *subir la barca*.

En la jábega los hombres formaban dos grupos: los *embarcaos*, que eran la mayoría, y los *porrinos de tierra*, que eran los que se quedaban en la playa.

En el grupo de embarcados iba el *mandaor* que es el que dirigía toda la faena y se situaba en la popa con la *espaílla*. Llevaba lo que ellos denominaban la *observá* de la embarcación o lo que es igual, corregir las desviaciones y llevar el rumbo.

Cuando la barca estaba a la mitad de distancia de donde iban a calar el arte le decía a los que iban bogando: “Levantad los remos” y cuando la embarcación se paraba le decía al *proé*: “Echa hierro al agua”. Cuando el hierro llegaba al fondo decía a los remeros: “Ciar pá tras”.

Mientras la embarcación iba para atrás, el *proé* iba soltando *beta* y tensándola de vez en cuando. Una vez el *hierro* se hacía firme le decía al *mandaor*: “Ya está el hierro agarrao”; entonces mandaba que metieran los remos mientras el *proé* ataba el *hierro* a las *maniquetas*. Entonces el *mandaor* tiraba del cabo que iba saliendo de la popa y una vez la *beta* se ponía muy tensa la embarcación se quedaba fija y él dejaba de tirar.

De la *beta* que había sacado pegado a la popa y por la *banda de proba* dejaba caer al agua un seno de 8 o 10 metros de *beta*. A eso se le llamaba *catar la marea*.

Si la *beta* lanzada al agua se quedaba a plomo era buena marea. Si se separaba muy poca cosa de la barca le llamaban *la leva el tiro*. Si se separaba un poco más era *cerrando la leva a poquito a poco*. Si seguía separándose más, *cerrando la leva bien*. Si seguía separándose aun más, *abriendo la leva poquito a poco*. Si se separaba más, *abriendo la leva bien*. Si seguía separándose aun más, *agua poniente*



LA SINFONÍA DEL MAR (3) (2012). Óleo, 160 x 90 cm

bastante. Si se tendía la *beta* encima del agua era *marea fresca*. Al contrario, si la *beta* se metía por debajo de la popa de igual forma que anteriormente hemos indicado era *marea levante*.

Con la *marea fresca* no se podía calar la red. El *mandaor* tomaba entonces dos determinaciones, *mandar levar el hierro, desamarrar un nudo*, al decirle al *proé* que levantara un remo para indicarle a los de tierra que tiraran de la *beta*. A esta maniobra le llamaban *desamarrar*. Y la otra, traerse la *beta* para la proa con los hombres embarcados, ponían la proa hacia la orilla y tiraban de la *beta* y la iban cogiendo en la bancada. A esto le llamaban *cogerse o echar el cabo a la proa*.

Cuando llegaban a tierra varaban la barca.

Si se *enmarraba* de noche se comunicaban con los de tierra de la siguiente forma: encendían un *jacho* y el *proé* con la punta del remo -la parte de la empuñadura-daba golpes sobre el taco que iba encima del castillo de proa durante unos minutos. A esto le llamaban los jabegotes *patear* y ya sabía el personal de tierra lo que había ocurrido: tiraban, sacaban las *betas* y varaban la barca.

Si la marea era buena se iban derechos mar adentro para calar. Si esto ocurría de noche encendían un *jacho* para que los de tierra supieran que iban calando y sacaban muy pocas *betas*, como máximo dos. Si la marea era de poniente, según la intensidad de esta, el *mandaor* orientaba su rumbo y entonces calaban el arte de la siguiente forma. Siempre que eran mareas de poniente la *panda* la calaban orientando la embarcación, mar adentro y al echar el copo orientaban la embarcación paralela a la costa y también había que sacar muy poca *beta*.

Para calar de noche encendían el *jacho*. Con mareas de poniente, a veces, no tenían que tirar de nada y encendían dos *jachos*. A esto le llamaban *buenabá* y si calaban de día la *buenabá* la mandaba el *proé* poniéndose de pie sobre la proa con los brazos en cruz y con una chaqueta en cada mano.

Si las mareas eran de levante, navegaban en contra de ella y al echar el copo la *ribaero* la calaba para tierra y para poniente. Al ser marea de levante, por la forma que se calaba la red, tenían que sacar más *betas*.

Si había bastante marea al encender el *jacho* para calar, el *proé* pateaba, que significaba que sacaran más *betas*.

Cuando la barca estaba a unos 100 metros de la orilla, siendo de noche, con voz muy fuerte preguntaba a los de la panda: “¿Qué habéis jalado?”, que significaba cuántas *betas* habéis sacado. Si eran más de la cuenta le decía que tiraran muy poco y si eran menos les decía que tiraran más.

Las *betas* que echaban desde tierra hasta calar y de calar hasta arriba, le llamaban el *calamento*.

Las *levas* eran unas boyas que ataban a las *betas*, en lo que llamaban *compases* de 6 *betas*, separados unas de otras. La *leva* que echaban antes de calar la llamaban la *calonera* e iba distancia a una *beta* del *calón*. La primera *beta* que echaban la llamaban la *leva tierra*, la siguiente la segunda *tierra*, a la tercera la *primera fuera* y si echaban 4 *levas* la última era la *calonera*.

Estas *levas* eran del siguiente material: la primera *de tierra* era de varios corchos con un orificio en medio, por donde pasaba un trozo de cuerda. En la punta se hacía un nudo gordo, en la otra punta de metro y medio de largo aproximadamente era

el que se llamaba el *cabo de leva* y era por donde se amarraba a la *beta*.

Las *levas* restantes, las primitivas eran de pellejo de cabra bien cosido e iban embragadas por cuerda de esparto muy gruesas. Se les daba una mano de alquitrán por fuera, bien cosidas y se inflaban con un canuto. Se cerraba la boca muy bien y allí se ponía el *cabo de leva*. Otras fueron de barriles de madera de unos 35 cm de un diámetro. El otro era el doble y el *cabo de leva* se ataba a una argolla que estaba en el centro de la base más estable.

También se utilizaban otras metálicas que se llamaban *carburo*. Se embragaban con cuerdas finas y a una de las partes se ataba el *cabo de leva*.

Las *levas* se utilizaban primero para que las *betas* no arrastraran por el fondo y fueran más duraderas. Segundo, para que viéndolas de día supieran si la red venía o no pareja.

Si una banda venía más adelantada que otra, el *mandaor* le decía: “Tirar poco” y mandaba un hombre más a la banda que tenía atrasada.

Para observar si la marea había cambiado se seguía la misma, a esto le llamaban *marear las levav* y para ello hacían un montón de tierra en el rebalaje, encima clavaban una piedra alargada de punta (esto lo hacía el *mandaor*) y pegado a la banda se inclinaba un poco para perfilar la *calonera* con la piedra que había clavado.

Una vez la *leva* perfilada, con el pie hacía una raya en la playa, después se iba a la otra *banda* y hacía lo mismo, volvía a la banda anterior y en la raya que había hecho, volvía a inclinarse y si la *leva* se había desviado hacia la izquierda hacía otra raya junto a la primera. Ello significa que la *leva* había cerrado un pie. Igual hacía con la otra banda. Si la *leva* seguía perfilada no hacía nada y así

sucesivamente venía realizando esta acción hasta que le faltaba a la red 5 o 6 *betas* para llegar a la orilla.

Por cada variación que notaba en una *leva* hacía una raya. Unas significaban abrir y otras cerrar según para el lado que se desviaban.

De noche las *levas* se utilizaban para ver si la red venía pareja. Cada vez que llegaba una, en cualquiera de las bandas daban una voz fuerte para que lo oyeran en la otra banda diciendo la *leva*. A esto le llamaban *cantar las levav*. Si sacaban unas antes que otras el *mandaor* hacía lo que anteriormente hemos dicho.

Para saber la marea de noche el *mandaor* buscaba una piedra blanca que ponía en el rebalaje frente a la *beta* y le decía al *gardón* que era quien enmallaba la cuerda que cogiera las *betas* encima de otra para la orilla. Eso lo hacían igual en la otra banda. De vez en cuando el *mandaor* se acercaba a una banda y a otra en el rebalaje. Si la *beta* estaba todavía encima de la piedra es que no había marea y se desviaba un poco hacia un lado u otro en las dos bandas. Podía ser marea de poniente o levante. Y si era mucha marea cambiaban las bandas de lugar para que la red viniera a popa.

Cuando sacaban la *leva* más próxima a la *calonera* (o sea la segunda) el *mandaor* le ordenaba a los *gardones* que cantaran los nudos. Así es que empezaban en el nudo de 5 *betas* hasta el de 2 y decían en voz alta *el nudo de 5 betas arriba* y así sucesivamente. Hasta llegar al de 2, esto era para ver si la red venía pareja.

Los *gardones* eran niños, cuyo trabajo consistía en coger la cuerda y lo hacían de la siguiente forma: las *betas* las cogían por compases y en forma circular. El primer círculo que ponían sobre la playa le llamaban *baglia* y en



EL HOMBRE DE BOLONIA (2012). Acuarela, lápiz y carbón, 69 x 99 cm

la red le llamaban lo mismo. Iban poniendo unas sobre otras ordenadamente. Al llegar un nudo era una *beta* y pasaba un paso adelante o hacia atrás según le ordenara el *mandaor* al coger la *beta* siguiente. Ellos tenían la obligación de repetir con voz fuerte lo que les ordenaba el *mandaor* y esto lo hacían para que supieran que se habían enterado de las órdenes.

Si el *mandaor* decía: “Pá entro”, ellos tenían que contestar lo mismo. *Pá entro* quería decir que una banda se fuera acercando a la otra. Cuando el *mandaor* consideraba que las bandas se habían acercado lo suficiente les decía: “Coge” y ellos tenían que responder lo mismo. Esto era para que no pararan.

Para separar una banda de otra se decía: “Tira pá fuera”.

Cuando de noche faltaban 8 o 10 metros para llegar a la orilla, el segundo *mandaor* se metía en el agua con los pantalones remangados y que les llegaba por encima de los tobillos. Esto se hacía para levantar las redes y que a los jabegotes les costara menos esfuerzo ir tirando de la *traya* hacia arriba.

Al coger el *calón* decían: “Calón en nombre de Dios” y procedían a contar las pandas de cinco en cinco.

La primera decían: “Cinco en nombre de Dios y cinco diez”. Así seguían hasta contar cuarenta y decían: “Cuarenta se acabó la cuenta”. Esto se hacía para controlar si la red venía pareja. El resto ya no lo contaban porque se fijaban para ver si la red venía pareja en la estela luminosa también llamada *alda*, *puntales* y *maesa*.

Cuando llegaba el *calón* al *gardón* tenía cuidado que no se diera la vuelta y lo ponían un poco más bajo de la *beta* y a continuación cogían la red poniendo las *baglias* unas encima

de otras de forma circular y a este montón de red le llamaban *muleta* y le iban poniendo una encima de otra hasta la orilla.

Cuando el *mandaor* quería que se arrimaran las bandas decía: “Muleta pá entro levante” (o poniente). Si ya estaba llegando la boca del copo a tierra los *gardones* dejaban de coger la red.

Tanto el *mandaor* como el segundo *mandaor* que eran los que se ponían a levantar decían: “Quien corre aquí abajo” y el primero que llegaba cogía la cabeza y tiraba para arriba y los demás tiraban del copo a mano.

Desde que empezaban a tirar hasta que sacaban el copo era un lance y le llamaban *enjuagar*. Cuando iban a *enjuagar* lejos de donde la barca estaba subida, el *mandaor* antes de empezar a sacar las redes le decía al *proé* que fuera por la barca y con la *palanca* se la llevara a donde iban a *enjuagar*. Cuando *enjuagaban* lo primero era varar la barca. Se traían la *cordela* hacia la barca, enganchaban el *garabato* al *borondo*, le acercaban un *paral* y se ponía un hombre por cada banda de la barca pisando cada uno la cabeza del *paral* para que no lo moviera del agua y entonces el *mandaor* a voz en grito decía: “Jala”. Enseguida según iban sacando del mar la barca le ponían más *paraes*. Al decir *jala* los hombres tiraban de la *cordela*. Si tenían que dejar de tirar el *mandaor* decía: “Buena va”, desenganchando el *garabato* y dejando la *cordela* junto a la popa.

A continuación se dirigían a coger las *muletas* de red de la banda de poniente. Empezaban por la más cerca del copo y a continuación cogían las que le seguía y las amontonaban unas sobre otras. Cuando llegaban a la última, desamarraban el *calón*, cerraban la última *muleta* en el montón de red y

el *calón* con mucho cuidado, no se fuera a dar la vuelta, y lo metían dentro de la barca.

Con la banda de levante hacían lo mismo pero al revés. Lo primero que se traían era el *calón*, lo ponían en la playa y sobre él iban amontonando todas las *muletas* de la banda de levante.

Después se ponían a virar el copo. Para ello traían la cabeza de cada *banda* un poco hacia la orilla. Igualmente hacían con la *tralla de arriba*, la *maesa* y los *puntales*.

Los hombres se ponían detrás del *capirote* y cogían cada uno un puñado de malla y la iban dejando caer sobre sí. Al llegar a la *tralla* y los corchos, también los dejaban caer en el mismo lado, entonces empezaban a tirar nuevamente pero por dentro de la red que habían tirado antes.

Al llegar el *capirote* se dedicaban a sacar el pescado del copo. Si habían cogido mucho se metían dos hombres en medio del copo con una canasta cada uno y la iban llenando y se la pasaban al primer hombre que estaba fuera y este se la pasaba al otro, que a su vez la vaciaba en unas cajas de madera que ponían en la playa, unas detrás de otras.

Cuando terminaban de sacar el pescado, tiraban del *capirote* hacia el mar y allí lo lavaban para quitarle las escamas. Luego tiraban del *capirote* hacia arriba e iban juntándolo y pasaban el copo entre las cuerdas que formaban unas montañas. Las bocas del copo se quedaban entre los montones de las dos bandas, tiraban del copo para poniente y los estiraban en la arena.

Si era de noche para realizar estas faenas encendían un *jacho*.

A continuación metían la red dentro de la barca y para meterla eran necesarios cuatro hombres: el *alargador*, el *calaor*, el *popé* y el

pachapanda. El *alargaor* se dedicaba a largar levantando un poco la red del montón. El *calaor* tiraba de ella e iba ordenando en pequeños compases, desde una banda a la otra. El *popé* al mismo tiempo iba tirando de la *tralla* de abajo, donde estaban los *bollos* e iba cogiendo de una banda a otra en pequeña *baglias* ordenadamente. El *pachapanda* tiraba de la *tralla alta* y cuidaba de que las *pandas* no se metieran entre las mallas y se le iba alargando al *calaor* que la iba a su vez metiendo de forma ordenada, así hasta llegar a las bocas del copo. Cuando llegaban a las *golas* también las metían dentro y a continuación con la otra banda. Una vez hecho esto se dirigían al copo, lo estiraban y procuraban que no llevara vuelta y, juntándolo en pequeños compases, lo depositaban en la *tapa regala* de la *banda corulla*, terminando en el *capirote*.

Al mismo tiempo otros trabajadores se dedicaban a acarrear las *betas* empezando por la primera *beta* de la banda de *arribaero* y terminando en la *beta* del *calón* de la misma banda.

Las *betas* de la banda empezaban a acarrearlas por la *beta del calón* y terminaban con la primera de la misma banda.

De día para acarrear las *betas* no había que alumbrar, por lo que solo era necesario al *cargar* y el que iba a *cargarse*. El que iba a *cargarse* se inclinaba hacia el lado izquierdo, levantado el brazo derecho, por donde iba metiendo las *betas*, las cuales se las echaba sobre el hombro derecho y parte de la espalda. Desatada la *beta* de las demás, con la mano derecha cogía *baglia* que le habían cargado. Dejaban un cabo como de un metro de largo, se lo cruzaban por encima de las *betas* cargadas y cogían el cabo muy tenso con la mano izquierda. Esto era para

evitar que las *betas* se les pudieran caer.

Al llegar a la barca por la banda de *proba* descargaban las *betas* y le daban el *chicote* a otro hombre que estaba embarcado y este lo ataba a otro *chicote*. Desde abajo, el que había traído las *betas* se las iba alargando de una en una poniéndolas sobre la borda. El embarcado las cogía y las metía en la bancada ordenadamente. Al que cogía y ordenaba las *betas* le decían el *corullé*.

Terminadas de meter las *betas*, se embarcaban las *levas*, cuatro de ellas se colgaban atadas con los cabos en la parte superior de la *roa de popa* y el resto se ponían encima de la red.

Con esto se terminaba lo que llamaban *hacer la faena*. De este modo la barca quedaba lista para ir a calar la red a esto le llamaban *botar e ir a la mar*.

Para ir a la mar los jabegotes empujaban la barca por la popa y los costados y la barca se deslizaba por los *paraes*. Cuando la barca estaba llegando al agua le llamaban *el bayaero*.

Con una *beta* le ataban cada banda a un escámo y a un *paral* lo llamaban *la retania*.

Cuando se embarcaban los remeros, dos hombres con un *paral* cada uno y por la *banda de corulla* embarcaban. El que metía el último *paral vante* lo hacía cuando la barca iba a tocar agua.

Cuando el *mandaor* decía: “Safa retanía”, soltaban las *betas* de los *escámos* y los que quedaban en tierra empujaban la popa de la barca, que salía lanzada mar adentro o, como ellos decían, *pá fuera*.

Podía ocurrir que el *paral vante* no lo tomara bien, entonces la barca quedaba encallada por la proa. A esto le llamaban *amorrar*.

Cuando el mar estaba en calma el problema era mucho menor: entonces desembarcaban los jabegotes y, junto con los de tierra, empujaban a la barca. Cuando ya podía navegarse, volvían a subir. Cuando había marejada de levante o poniente, el *proé* se ponía de pie en lo alto de la proa con la *palanca* en posición horizontal sujeta con las dos manos. Si la marejada era de poniente el *requetón* lo orientaban para la *banda proba* y si era de levante *pá la banda corulla*.

Si tomaba los *paraes* bien no había ningún problema. Si no tomaba bien el *paral* era bastante complicado. El *proé* tenía que hacer fuerza con la *palanca* para la banda de fuera, al objeto de que la barca no se diera del través (que casi siempre se daba). Le entraban olas por la proa y ellos llamaban *pasar la barca por ojo*.

Cuando la barca estaba del través, sacaban los enseres a tierra y se embarcaban dos o tres jabegotes con cubos para achicar y con mucho trabajo podían vararla. Entonces alistaban la red y volvían a la faena.

Si había marejada se acercaba a tierra de popa. Si era marejada de poniente ataban una *beta* a la *banda corulla* y si era de levante la ataban a la *banda proba* e iban bogando *pá tras* y el primero que saltaba a tierra era el *mandaor* que se llevaba el *chicote* para la banda de fuera y tiraba fuertemente de la *beta* para que la barca no se diera al través. A esto le llamaban *echar un probín*. Mientras tiraban de la *beta*, el *proé* ayudaba con la *palanca* y se iba hacia fuera quedándose en la barca hasta que tuviera que *enjuagar*.

Cuando *enjuagaban* la barca, para atracar, si la marejada era de poniente se ponían un poco por poniente de los *paraes*, proa a la mar y cuando la barca amorraba,



EL PEZ GRANDE SE COME AL CHICO (2012). Dibujo, 69 x 99 cm

aguantaban con la *palanca* para que no se diera al través: entonces le metían el *paral* y los *hombres* tiraban de la *cordela*. Cuando estaba media barca fuera del agua, el *proé* metía la *palanca* a bordo, saltaba a tierra y ayudaba a varar la barca.

Cuando la marejada era de levante atracaba un poco por levante y hacía la misma maniobra.

Cuando la barca iba a la mar, el *calaor* se sentaba encima de la red con un trozo de guión de un remo en la mano apoyando la punta sobre la borda junto a la *tapa de rigala*. Por este trozo de guión iba saliendo la *beta* al agua. El *calaor* iba contando los nudos y cuando iba salir el nudo donde se amarraba la *leva* le avisaba al *mandaor* para que este la amarrara y la echara al agua. Así hasta llegar a la *calonera*, entonces quitaba el trozo de guión y lo echaba dentro de la barca. Este trozo de guión se le denominaba el *contaor*.

Cuando empezaban a calar, el *calaor* se ponía de pie junto al *mandaor*. El *proé* se ponía de pie junto a la red y al mismo tiempo que el *calaor* echaba la red y las pandas al agua, el *popel* hacía lo mismo con la *tralla baja* y los *bollos*.

El *calaor* tenía que tener mucho cuidado de que las *pandas* no se metieran en la mallas de la red.

Cuando echaba las *golas* al agua el *mandaor* decía: “Echa el copo al agua”.

El *pachapanda* cogía el capirote, lo boleaba y después iba dejando caer el copo.

Cuando terminaba de calar, el *calaor* y el *popé* armaban un remo cada uno y se ponían a bogar y la *beta* al venir para tierra venía por la *tapa rigala*. El *mandaor* tenía la precaución de contar los nudos y amarrar la *leva* al nudo que le perteneciera. La red la calaban siempre a favor de la marea.

Cuando terminaban de calar y venía la barca para tierra, la red, empujada por la marea, ya venía pescando.

Al empezar a tirar podía ocurrir que la marea se hubiera quedado, entonces la red se estrechaba y pescaba menos y para subsanar esto desplazaban la banda a lo que ellos llamaban *roar los cabos*, para ponerla lo más derecha posible. Así las bandas se separaban y pescaban mejor.

Al llegar a tierra, si la marea había aumentado, volvían a *roar los cabos* para que la red volviera a popa. Si la marea seguía aumentando y se tumbaba la red, se ponía más dura, se estrechaban las bandas y al tirar contra marea les costaba más trabajo. Los jabegotes tenían una frase que decía: “La red se ha tumbao, copo vacío”, puesto que al tumbarse la red se pescaba muchísimo menos.

También ocurría muchas veces que cuando la barca arribaba y se ponían a tirar, no podían avanzar absolutamente nada. Esto ocurría hubiera o no marea. A esto se le denominaba *tiraño* y era debido a que la marea por el fondo tiraba para afuera y la red no se podía mover.

Cuando no había marea, amarraban las bandas y las cuerdas se ponían tan tensas que daba la sensación que estaba en la superficie, mientras los hombres se sentaban en la playa a esperar que cediera el *tiraño*. Cuando se veía que las cuerdas estaban menos tensas, empezaban a tirar con mucho cuidado hasta que la red se aligeraba del todo.

Si con el *tiraño* había marea iban de momento por la red, lo que le llamaban *a levantar*, pues era muy peligroso ya que, al no poder tirar, la marea tumbaba la red enseguida y la pegaba al fondo y además se exponían a que se partieran las *betas* o se rompiera la red. A esto le llamaban *caé con la red*.

Se embarcaban seis u ocho jabegotes e iban bogando hasta la *calonera*. Allí cogían la *beta* del *calón* y se iban cobrando por ella hasta llegar al *calón* y lo desamarraban y cogiendo la red empezaban a levantarla y meterla dentro de la barca, empezando por una banda y terminando por la otra. Esto era un trabajo muy duro. Cuando metían toda el arte, se venían para la playa, varaban la barca, sacaban la red, la alistaban y hacían la faena para cuando pudieran volver a la mar.

El segundo *mandaor* se quedaba siempre en tierra y solo se embarcaba cuando no estaba el *mandaor* titular. Tenía que estar pendiente de las maniobras y señales que le mandaban desde la barca, de la marea que hacía, de si tenía que *roar el cabo* para poniente o levante, para lo cual el *mandaor* le decía la *proé* que se pusiera de pie encima de la proa y si era de día esta señal se hacía con una chaqueta que cogía con la mano derecha, y si tenía que *roar el cabo* para poniente movía la chaqueta de levante para poniente y si tenía que *roar el cabo* para levante lo hacía la revés.

Cuando el segundo *mandaor* consideraba hasta donde tenía que *roar el cabo* allí empezaba a tirar. Según la marea tiraban poco o mucho.

Pesca de noche

De noche estas señales las hacían con un *jacho* encendido. Cuando pescaban en horas nocturnas y botaban las barcas, el *mandaor* le decía al segundo *mandaor* que le mandara la marea de la barca que estaba tirando. Este veía la marea que tenía y a continuación encendiendo dos *jachos* cogía uno en cada mano y se ponía con los brazos en cruz, mirando al

mar. Si la marea era de poniente movía el *jacho* de la mano derecha hacia levante y el *jacho* de la mano izquierda no lo movía. Esto quería decir que había poca marea de poniente. Si la marea era más intensa, movía el *jacho* de poniente hasta llegar a levante. El *jacho* de levante lo movía para levante, esto lo hacía las veces que creía necesario y si la marea era de levante estas mismas señales las hacía al revés.

Si había mucha marea o *marea fresca* como decían los jabegotes, movía los dos *jachos* de un lado para otro varias veces. Después apagaba un *jacho* y con el que le quedaba encendido lo movía con mucha rapidez. Esto significaba decirle a la barca que no calara, puesto que con la *marea fresca* no se podía calar.

Si había una barca tirando y la que iba para fuera encendía un *jacho* antes de calar y lo levantaba y bajaba varias veces significaba *pedir marea*. Esto se hacía para que el *mandaor* se orientara y calculara la distancia que había desde donde iba a empezar a calar para evitar echar la red encima de la que ya estaba tirando. Entonces el segundo *mandaor* cogía un niño y dos *jachos*, se pegaba a la banda que estaba tirando, encendía los dos *jachos*, ponía al niño junto al *gardón* con un *jacho* encendido y él se ponía en el rebalaje pegado a la *beta* con el otro *jacho* encendido. Cuando la barca remataba de calar y apagaba el *jacho*, apagaba él el suyo y el del niño y se iban para la banda.

Cuando de noche la barca iba a la mar, el *mandaor* le decía al segundo *mandaor*: “Ve a ver lo que coge la barca esa y me lo dices”. Entonces el segundo *mandaor* cogía un *jacho* e iba a ver lo que cogía y, cuando *enjuagaba*, se franqueaba a 80 o 100 metros de la que había *enjuagado*,



LA FAROLA (2012). Óleo y acrílico, 160 x 130 cm

para que el *jacho* que tenía que encender no lo confundieran con la señales de la otra barca.

Si no habían cogido nada, encendía el *jacho* y rápidamente lo apagaba. Si había cogido por ejemplo cinco, seis, siete u ocho arrobas encendía un *jacho* y lo echaba tres o cuatro veces para arriba y si cogía mucho más, o lo que ellos decían *una copa*, echaba el *jacho* por alto muchas veces y con mucha rapidez.

Cuando la barca *enjuagaba* de noche y cogía pescado, el *proé* *pateaba* y si cogía mucha cantidad *pateaba* mucho rato. Esto lo hacía para que acudiesen los compradores a quienes llamaban *ventureros*. Si era de día y cogían mucho pescado, el *proé* se llevaba la barca un par de *betas* fuera, ponía los remos de pie y en la punta colocaba una de las chaquetas que los hombres usaban para ponerse a bogar. A esto le llamaban poner el *morrón* y mientras estaba el *morrón* puesto el *proé* *pateaba* con mucha fuerza.

Cómo se vendía el pescado

El pescado lo vendía el patrón de la barca poniéndolo a subasta. Unas veces vendían a *copo cerrado* (o sea sin sacar el pescado del copo) y si cogían mucho el *mandaor* decía *fuera dos o tres cajas* (esas no contaban en la subasta) y este pescado se utilizaba para repartirlo entre los que habían ayudado a tirar, dejando pescado para comer o echarle una *garfá* a los niños.

La *garfá* consistía en echar pescado a los niños en los cenachos que era lo que ganaban, puesto que a los niños no le daban parte y cuando no le servían pescado, les daban una perrilla por cada duro que sacaban, ya que estos eran los que menos

ganaban. Si cogían mucho le daban más y si cogían poco le daba menos.

Empezaba la subasta diciendo: “¿Quién da dinero por esto?”, y uno de los *ventureros* ponía la puja que iba subiendo desde un real.

También pujaban de la siguiente forma. Una onza que equivale a dieciséis duros (o los duros que fueran según el patrón). Esto quiere decir que la parte del *mandaor* va a real por duro, que era lo que ganaba. Ejemplo: si eran veinte duros y decían veinte duros y el *mandaor* equivale a veintiún duros. Cuando no pujaban más decía el *mandaor*: “¿Hay quien dé más? A la una y a las dos”. Esto lo repetía dos o tres veces y terminaba diciendo: “¿No hay quien dé más? A las dos y a las tres”, y si no pujaba nadie más decía: “Fuera”. El comprador decía: “¿Cuánto vas a tomar por esto?”. *Mandaor* y comprador se ponían a discutir hasta que llegaban a un acuerdo. Nunca se abonaba al punto que había llegado la puja.

El pescado lo hacían partes y si había parte para todos los *ventureros* no había problema y las partes la sorteaban entre ellos de la siguiente forma: se volvía uno de espalda y otro iba señalando diciendo: “Esta, ¿para quién es?”, y el vuelto de espalda nombraba a uno y para ese era la parte, incluso diciendo: “Pa mí”, y así sucesivamente iban nombrando a todos. Cuando no había parte para todos los compradores se la jugaban a pares o nones. Cogía uno un puñado de *chinos* del *rebalaje* y a cualquiera de ellos le decía: “Pide”. El que pedía ya se quedaba sin pescado. El que ganaba tenía dos suertes y así iban jugando hasta que quedaran tantas partes como compradores.

Otras veces no había quien comprara. Si era mucho el pescado que tenían y a la barca no le tocaba ir a la mar, lo

embarcaban y lo llevaban a Pescadería. Allí lo desembarcan y lo depositaban en una nave que le llamaban el *salaero*. Una persona que era conocida por el *vendeor* era quien ponía el pescado en subasta y cuando la vendían le entregaba el dinero al *mandaor*. Por la utilización del local y del *vendeor* le cobraban una pequeña cantidad que le llamaban el *vendé*.

Cuando una barca tenía que seguir pescando muchas veces alquilaban un carro y lo llevaban a Pescadería. Otras veces utilizaban incluso una camioneta. Muy anteriormente, en el siglo XIX y a principio del XX llevaban el pescado en borricos o mulos. Por cada animal que iba cargado le llamaban una *carga*; si eran tres o cuatro, un trabajador de la barca era quien lo llevaba y le llamaban el *malají*, y si eran muchas *cargas* iban más trabajadores al cuidado de la reata.

El amocaé

Era el que se dedicaba a darle *sebo* a las *escarenas* y a los *paraes*. Recogía además las *levas* para dejarlas pegadas a la popa. Se encargaba del *sebo*. Iba a las carnicerías con una vasija, la dejaba allí y le decía al carnicero que el *sebo* de los animales se lo echara en la vasija. Cuando lo recogía se echaba un puñado de sal y lo tenía unos cuantos días al sol y se lo llevaba a la playa. Colocaba un *paral* boca abajo y en él ponía un poco de *sebo* para con un mazo de madera machacarlo muy bien. Después lo recogía y lo enterraba en sal. Iba haciendo pellas de unos 10 cm de larga y no muy gruesa para poder empuñarla. Luego lo metía todo en una vasija y lo guardaba para poder utilizarlo.

Cuando la pesquera era de noche el amo le daba una brazada de esparto y él se encargaba de hacer los *jachos*.

Una vez que la barca *enjuagaba*, los *porrinos de tierra* iban por los *paraes* y la *cordela*, y el *proé* por la barca.

En todas las barcas normalmente había cuatro niños, los dos *gardones* y uno que tiraba en cada banda que les llamaban *garferos* y también eran los que hacían los *mandaos*.

La tralla como herramienta de arrastre

Tiraban con *trallas* que hacían ellos mismos. La *tralla* constaba de cinco partes: la *tela*, la *cabrestela*, el *cabo*, el *cuero de cadena* y la *corcha*.

Las *trallas* se hacían de esparto. Se tenían unos días el esparto en agua, cuando lo sacaban lo ponían a secar y después lo majaban. Con las fibras del esparto hacían cuerdas planas y redondas. Las planas eran para la *tela* y tenían 80 cm y unos 10 cm de ancha y más estrecha por la punta. Las cuerdas planas las unían unas a otras con hilo de remendar la red. Cuando la *tela* estaba terminada, por la parte inferior se forraban con trapos viejos que cosían al esparto; esto se hacía para reservar un poco el hombro y la mano en la que apoyaban.

A la punta de la *tela* se le unía la *cabestrela* que eran unas cuerdas redondas, no muy gruesas, que se cogían a una punta de la *tela* y se volvían a coger en la otra punta. Solían tener unos 30 cm de larga y en la comba que hacía la *cabestrela* se le ponía el *cabo*.

El *cabo* era una cuerda más bien gruesa y redonda, aproximadamente de un metro de larga y en la otra punta se ponía el *cuero de cadena*.

Este se hacía con hilo de cáñamo muy fuerte, se metía por el eslabón que



EL VIAJERO (2012). Óleo y acrílico, 160 x 130 cm

unía el *cabo*, se le daba muchas vueltas hasta rellenar el eslabón y se cogía por medio del hilo al *cabo*.

La otra punta de cuero de cadena se metía por un agujero que había en el centro de la *corcha*. La *corcha* era un corcho redondo con un agujero en el centro. En el último eslabón, por la parte exterior de la *corcha*, se ponía un clavo grueso, sin cabeza y con hilo fuerte de cáñamo se pasaba muchas veces por el eslabón, dándole muchas vueltas para que el clavo quedara muy sujeto en horizontal y no se fuera de un lado para otro. Les hacían unas muescas a la *corcha* para que el clavo quedara dentro de ella. Con esto queda terminada la *tralla*.

Qué hacían para tirar

Tiraban acompasados, unos a la izquierda de la *beta* y otros a la derecha. La distancia entre unos y otros dependía de la cantidad de hombres que hubiese tirando. Si eran muchos, la distancia era pequeña y si eran pocos, era más larga. Para tirar se metían la *tela* de la *tralla* por la cabeza. Los que tiraban por la derecha se apoyaban la *tralla* en el hombro izquierdo, los dedos de la mano izquierda los ponían entre el hombro y la *tela* y la palma de la mano la apoyaba en la *tela* y con la mano derecha cogían la *beta*. Así, desde que se amarraban en la orilla hasta llegar al *gardón* y los que tiraban por la izquierda lo hacían al contrario.

Para azocarse a la *beta* y tirar lo hacían de la siguiente forma: los que tiraban por el lado derecho cogían con la mano derecha la *tralla* en la unión del *cabo* y el *cuero de cadena*, lanzaban la *corcha* sobre la *beta*, la *corcha* daba una vuelta y ellos

apretaban, daban unos pasos hacia arriba y con un tirón se agachaban un poco. A eso le llamaban *echarle a la banda* o *dar una trecha*. Con el cuerpo ligeramente encorvado y haciendo fuerza con las piernas para andar hasta llegar al *gardón* donde tiraban de la *tralla* hacia atrás para soltarse volviendo a la orilla para repetir el mismo proceso. Los que tiraban por la izquierda se amarraban con la mano izquierda. Así hasta que sacaban las *bocas del copo*, soltaban las *trallas* y terminaban de sacar el copo a mano.

Cuando iban a varar la barca cogían de nuevo las *trallas* para amarrarse a la *cordela*. Después liaban las *trallas* y las colgaban de los *escálamos* mientras hacían la faena.

Suerte

Todos los días antes de ponerse el sol se reunían en una taberna los *mandaos* para echar lo que ellos denominaban la *suerte*. Cuando la pesquera era de noche echaban dos suertes, una para *prima* que era válida para toda la noche y la otra para *albón* que servía para todo el día siguiente. Esto lo hacían con una baraja, mezclada por todos los *mandaos* y cualquiera de ellos cortaba y empezaba a echar las cartas por debajo.

Cada barca tenía una carta elegida y según iban saliendo podía ser primera, segunda, etc., hasta llegar a la última que le llamaban *postre*. Las ponían en unas estanterías por el orden que habían salido y allí las dejaban hasta el día siguiente.

> • <

Los lances

Cuando era pesquera de noche los lances eran los siguientes:

- *Prima*, que se calaba con las últimas claras del día.
- *Segundo lance*, que se calaba cuando la primera barca venía de 5 o 6 *betas*.
- *Lance de media noche*.
- *Lance antes del día* o de *cuernos*, que se *enjuagaba* cuando iba a empezar a clarear el día.
- *Albón*, que se remataba de calar empezando a clarear el día.

Cuando era pesquera de día los lances eran los siguientes:

- *Alba*, que se calaba saliendo el sol.
- *Segundo lance*, que se calaba cuando el sol ya iba alto.
- *Lance al colmo del día*, que se calaba a mediodía.
- *Lance de tarde*, cuando se calaba por la tarde.

Normas tras el sorteo

Cuando había marea buena, tanto de día como de noche podían calar varias barcas al mismo tiempo y a esto se le llamaba *ir al calón* porque empezaban donde había terminado la primera de calar, si iba para levante, o por poniente terminaba de calar donde la primera había empezado.

Cuando iban a pescar de una playa a otra, si llegaban con el sol puesto o la metían en suerte, esa era la *postre*.

Si una barca salía a la mar sin hacer uso de la *suerte* que le había tocado la que no era su turno le *capoteaba*, esto quería decir que no era su turno o que no calara. Se hacían señas moviéndola con rapidez de derecha a izquierda. Si era de noche, lo hacían

con un *jacho* encendido y tenían la obligación de no calar. Si lo hacían, se exponían a lo siguiente: que le calaran por delante, varar la barca y lo que cogiera la que no iba en su turno se lo dieran a ella. Esto se llamaba *tomarle el lance*, cogiera lo que cogiera. Estas normas eran muy respetadas por los jabegotes.

Si tenían que desplazarse un poco lejos y no había en su camino ningún acantilado le ataban una *beta* al *escálaro* más cerca de la proa. En la barca solo se quedaba una persona, siempre el más viejo, que se ponía en la *espaílla* para que la barca fuera recta y los de tierra iban tirando. A esto le llamaban *echar sirga*. Si iban para levante, la *sirga* se echaba por la *banda de proba* y si iba para poniente por la *banda de corulla*.

El rol

Todas las barcas tenían que estar documentadas ante la Comandancia de Marina: a esto documento se le conocía por el *rol*. El *rol* era un librito pequeño y con pocas hojas que se podía meter fácilmente en el bolsillo. En él se reflejaba el nombre del propietario, nombre de la barca, folio y la población a la que pertenecía. Igualmente aparecía el nombre del *mandaor* y del personal enrolado junto con la autorización de la Comandancia de que la barca estaba lista para pescar. Tenía la obligación de alistar todos los meses. Esta documentación tenía que llevarla el amo consigo, siempre que la barca estuviera pescando, pues las autoridades de la playa, el guardapesca, el contramaestre, los carabineros y, posteriormente, la guardia civil se la podían pedir en



ENTRE LA VIDA Y LA MUERTE (2013). Acuarela, tinta china y uniposca, 99 x 69 cm

cualquier momento y si no la tenían al día, no les permitían pescar.

El firmamento en la barca

Los jabegotes eran personas analfabetas pero tenían una inteligencia natural. De noche, por la posición de los luceros y estrellas de la Vía Láctea, a la que ellos llamaban el *Camino de Santiago*, sabían la hora que era o lo que le faltaba al día. De día igualmente sabían la hora por la posición del sol. Cuando iba oscureciendo, por el horizonte se veía un lucero muy grande y a aquel le llamaban el *lucero gordo*. A media noche se veían varios luceros, a los que los jabegotes llamaban el *carro*. Después se veía otra serie de estrellas que le llamaban las *cabrillas* y después de estos un lucero solo que le llamaban el *cabrero* y antes de empezar a clarear el día salía un lucero muy grande al que llamaban el *gandul*. Este salía por oriente. Cuando a los jabegotes le salía el sol en la playa, se quitaban la gorra y decían la siguiente frase: “Bendito sea Dios”.

Al ir a pescar a otra playa, si llegaban de noche, ponían la barca cerca de la orilla para llamar la atención del vigilante. Cuando llegaba este, el *mandaor* le pedía permiso para pescar y, cuando llegaba el día, saltaba el *mandaor* a tierra, buscaba al vigilante y, si no lo encontraba, iba al cuartel y pedía permiso al comandante del puesto.

El tiempo

El tiempo lo pronosticaban basándose en señales y nunca se equivocaban. Aun estando la mar en calma y con olas muy pequeñas, pero que

esparcían hacia arriba, le llamaban *jalio* y anunciaban mar de fondo. Cuando las olas sonaban mucho al llegar a al orilla los jabegotes decían *la mar da zarpazos, agua cielo vamos a tener*. Cuando el *rebalaje* estaba muy blando, anunciaba marejada, bien de poniente, de levante, magón o mar de fondo.

El levante y el magón vienen de la misma dirección. En el levante las olas son más seguidas y en el magón más espaciadas. A eso los jabegotes lo conocían por *recalmón*. Cuando el *rebalaje* se ponía duro y se veían muchos *chinos* era señal de que iba ser calma. Cuando el agua estaba muy clara, vendaval. Si estando el mar en calma el agua se enturbia rápidamente, se debía a que las mareas movían los fondos, anunciando marejada de donde fuera.

Cuando el sol y la luna llevaban cerco también era marejada. Cuando el sol o la luna eran tapados con una pequeña nube y no en su totalidad, los jabegotes le llamaban un *ojo de pollo* y era anuncio de vendaval. Cuando había *tarot* venía vendaval. Cuando en los días claros el mar estaba en calma y se veía la costa de África, vendaval. Cuando en el cielo se verían unas nubes alargadas que le decían *palmeral*, también vendaval. Si la noche estaba muy clara y se veían los destellos del faro de Calaburras, vendaval. Cuando la noche era clara y en el horizonte se veía una estrella a la que los jabegotes llamaban la *guarrona*, era calma para mucho tiempo. Si el sol salía y se ponía rojizo anunciaba levante. Cuando sobre la sierra de Mijas se ponían unas pequeñas nubes blancas a la que llamaban *moñas*, levante seguro. Si el mar estaba rizado y se veía bien a poniente o a levante unas nubes negras y alargadas, le llamaban *un pie al levante o al poniente*, según de

donde fueran. Si de noche en el mar había mucha acumulación de fósforo a lo que los jabegotes llamaban *alda* era que iba a haber marejada fuerte de levante, magón o mar de fondo. Con el vendaval había muy poca *alda*. Si las estrellas bailaban mucho anunciaban mucho viento.

Las mareas

Las mareas presentaban muchas veces corrientes muy fuertes, desde el fondo hasta la superficie y se manifestaban en forma de corriente al igual que si de un río se tratara.

Cuando en el centro de los hileros se formaban como hoyos redondos, los jabegotes decían *hileros de olla* que traían *marea fresca y tiraño*. Entonces la marea era de levante o poniente según de donde viniera el *hilero* u otras señales y a eso se le conocía por el nombre de *remontaero*, que traían mucha menos marea y en la superficie poca corriente.

Por muy pequeña que fuera la ola, se levantaba un poco, y decían que arbolaba la mar y con las mareas ocurría igual que con los *hileros*. Otras señales de marea eran cuando en la superficie había algas muy grandes, duras de un color verdoso amarillento y cuando se veía en el mar unas manchas blancas grandes le llamaban *blancos* y decían: “Jopo y blancos, agua levante”.

¿Cómo sabían que había pescado arribao?

Cuando era de día y había marejadilla con viento y el mar muy oscuro las

señales en las que ellos se basaban eran las siguientes.

En la gran acumulación de aves marinas que se zambullían constantemente para comer pescado. Cuando estas aves eran alcatraces, el pescado que había arribado eran sardinas y cuando se zambullían los charranes eran boquerones.

Si alguna de estas aves se zambullían y cogían un pescado eran atacadas por otras aves muy agresivas y mientras no soltaban el pescado la seguían atacando y si se lo habían comido le soltaba una cagada. A estas aves le llamaban por su comportamiento y graznido *cágalos*.

Había otras aves llamadas *averrones*, que aunque se zambullían, los jabegotes no le hacían caso porque se sumergían la mayoría de las veces para comerse todas las porquerías que traían los *hileros*.

Cuando estaba el mar en calma y se veían manchas de pescado oscuras que se desplazaban rápidamente de un lado para otro eran sardinas.

Cuando se veían unas manchas coloreadas y que apenas se desplazaban eran boquerones.

De noche cuando la barca iba para fuera y debido al *alda* veían el pescado correr si lo hacían en la misma superficie y con mucha rapidez decían que eran sardinas y le llamaban *rociá*. Si veían pequeñas bandas de pescado corriendo en la superficie le llamaban *garbillo* y eran jureles.

Si se acumulaban muchos *garbillos* y formaban una masa grande y salía como unas especies de pompas a la superficie le llamaban *barbullío* y eran también jureles.

Cuando veían una mancha grande eran boquerones.



EL PEZ GRANDE SE COME AL CHICO (2012). Óleo y acrílico, 160 x 130 cm

Y cuando tanto de día como de noche no había señales algunas de pescado y el mar soltaba un olor a marisco muy intenso le llamaban *signá*. Y cuando de noche veían las manchas de pescado decían: “Está tó hecho una blanca, un salterio y un jamptó”.

Hay unos pájaros de vuelo corto y bajo que se zambullían y estaban largo tiempo debajo del agua comiendo pescado. Estas aves se llamaban *gallaretes*, *payos* o *pardelas*. Cuando se sumergían en medio de la red, los jabegotes decían que espantaban el pescado.

Las partes

De lo que ganaba la barca el dueño se llevaba la cuarta parte y lo que quedaba lo distribuían entre los jabegotes. A esto se le llamaba *ajustar* y la parte que le correspondía a cada uno le llamaban la *muza*. Todos no ganaban lo mismo. El *mandaor* era el que más ganaba a dos reales por duro; el segundo *mandaor*, el *calaor* y el *proé* a 3 gordas por duro; los *remeros* a real por duro; los *porrinos de tierra* a medio real por duro y los niños a perrilla por duro.



Texto manuscrito de María Caracuel que recoge los recuerdos de su marido Manuel Rojas.



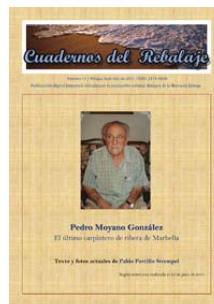
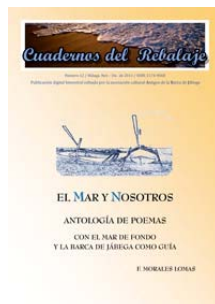
EL CIRCO DEL ARTE (2012). Óleo y acrílico, 160 x 130 cm

Colección Cuadernos del Rebalaje

Núm. y título	Contenido	Autor/es
1 / LA BARCA DE JÁBEGA. INFORME PARA EL ATENEO DE MÁLAGA	Informe	Pablo Portillo/Felipe Foj
2 / EL SARDINAL MALAGUEÑO. UNA APROXIMACIÓN	Ensayo	Pablo Portillo Strempe
3 / 110 AÑOS DEL HUNDIMIENTO DE LA GNEISENEAU	Ensayo histórico	Pablo Portillo Strempe
4 / OJOBONITO. UN CUENTO DEL REBALAJE	Cuento	Ramón Crespo Ruano
5 / JABEGOTE: EL LITORAL DEL CANTE	Conferencia	Miguel López Castro
6 / EL PEZ ARAÑA Y SU PICADURA	Ensayo científico	Andrés Portillo Strempe
7 / QUERCUS. EL ROBLE QUE QUERÍA VER EL MAR	Cuento	Mary Carmen Siles Parejo
8 / LA CHALANA	Ensayo	Pablo Portillo Strempe
9 / EL PACIENTE ALEMÁN DEL HOSPITAL NOBLE	Cuento	Leoni Benabu Morales
10 / GAVIOTAS DE MÁLAGA	Ensayo científico	Huberto García Peña
11 / PEDRO MOYANO GONZÁLEZ. EL ÚLTIMO CARPINTERO DE RIBERA DE MARBELLA	Entrevista/Memorias	Pedro Moyano/P. Portillo
12 / EL MAR Y NOSOTROS-ANTOLOGÍA DE POEMAS	Poesía	Francisco Morales Lomas
13 / LA PESCA EN LAS POSTALES ANTIGUAS DE MÁLAGA	Ensayo histórico	Felipe Foj Candel
14 / EL COJO DEL BALNEARIO	Cuento	Ramón Crespo Ruano
15 / PECES DEL LITORAL MALAGUEÑO	Ensayo científico	Huberto García Peña
16 / EMILIO PRADOS, CINCUENTA AÑOS DESPUÉS	Ensayo literario	Francisco Chica Hermoso
17 / MÁS ALLÁ DEL ESPETO	Ensayo	Manuel Maeso Granada
18 / DIBUJO E INTERPRETACIÓN DE LOS PLANOS DE UNA BARCA DE JÁBEGA	Monografía	Pedro Portillo Franquelo
19 / EN TORNO AL BOQUERÓN VICTORIANO	Ensayo	Jesús Moreno Gómez
20 / SIETE MUJERES FRENTE AL MAR	Poesía	Inés María Guzmán
21 / LETRAS FLAMENCAS POR JABEGOTE	Ensayo literario	José Espejo/Miguel López
22 / LA MARÍA DEL CARMEN. ESTUDIO Y EVOLUCIÓN DE LA BARCA DE JABEGA	Monografía	Pablo Portillo Strempe
23 / EL MUSEO ALBORANIA AULA DEL MAR DE MÁLAGA	Reportaje	Equipo <i>Aula del Mar</i>
24 / MEMORIAS DE UN JABEGOTE	Memorias	Manuel Rojas López

Acceso libre a todos los números en
www.facebook.com/cuadernosr y en www.amigosjabega.org

PORTADAS





Manuel Rojas López



Nacido en La Cala del Moral en 1930, desde los 9 años se vinculó al mundo de la pesca como gardón o ayudante de barca, para trabajar como un jabegote más desde los 13 en la *Llorona*, mítica barca de La Cala, hasta que siendo aún muy joven una progresiva invidencia lo apartaría de esta actividad. Manolo, como le llaman sus numerosos amigos, fue el primer invidente en Málaga que logró una ayuda por estudios, cursando Magisterio en Alicante, en el único centro de España que por entonces ofrecía Educación Especial. Pese a su edad mantiene frescos sus recuerdos de la mar, que se unen a unos profundos conocimientos técnicos sobre la barca de jábega. Su limitación visual no le ha impedido practicar la pesca deportiva, su gran afición. Manuel Rojas desarrolló una gran labor en la ONCE, perteneciendo a su Consejo Nacional. Fue vocal del Consejo de Previsión Social, jefe de ventas y responsable de Tesorería hasta retirarse en Málaga al frente del Departamento de Servicios Sociales.

Eva Cote Montes

Jerezana, es licenciada en Geografía e Historia con la especialidad de Antropología Cultural (Univ. Sevilla). Se orienta hacia el Patrimonio Inmaterial a través de cursos, jornadas y seminarios, que incluye su paso por la Facultad de Sociología de la Univ. de Trento (Italia). Ha llevado a cabo trabajos para la realización de documentales histórico-culturales y diversas guías sobre rituales festivos y oralidad y ha impartido distintos cursos y ponencias. Desde 2009 forma parte del equipo de antropólogos del proyecto *Atlas del Patrimonio Inmaterial de Andalucía* promovido por el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico.

Ver www.facebook.com/eva.cote.5

José M^a Córdoba



Cordobés, es licenciado por la Facultad de Bellas Artes de Sevilla en la especialidad de Grabado Calcográfico, obteniendo el Premio Fin de Carrera de esa Universidad (1976). Igualmente alcanzó el Premio Nacional Fin de Carrera de la Facultad de Bellas Artes de Madrid (1981); el Primer Premio de Dibujo de la Dirección General de Bellas Artes (Sevilla, 1974); el Premio de Murales para el aeropuerto de San Pablo, (Sevilla, 1976); y el Primer Premio de Grabado Pablo Ruiz Picasso, Ateneo y UMA (1999). Formando parte del denominado movimiento neofigurativo, ha realizado innumerables exposiciones de Pintura, Grabado, Dibujo y Escultura, individuales y colectivas, dentro y fuera de España. Ha comisariado diversas exposiciones y es autor de la Propuesta 0, en la que los ciudadanos de Fuengirola vivieron en sus calles lo que podría ser la llegada del Arte Conceptual a Málaga. Actualmente, continúa impartiendo clases de Dibujo y Pintura, y dirige el Taller de Grabado de Fuengirola.

Ver www.jmccordoba.com

Pablo Portillo Strempe

Nacido en Málaga y abogado en ejercicio, desde pequeño le ha atraído la mar y todo lo que la rodea. Investigador vocacional y especialista en la materia, es autor de varios libros y de numerosos artículos en revistas locales relacionados con la barca de jábega en los que analiza sus usos para la pesca y la competición, su construcción y su evolución, así como el vocabulario particular que la define. Su última publicación ha sido “La carpintería de ribera y la barca de jábega en la provincia marítima de Málaga”(2012). Colabora en webs específicas de remo y barcas. Promotor y directivo de la asociación Amigos de la Barca de Jábega.

