

# Cuadernos del Rebalaje

Nº 43 / Julio – septiembre de 2018 | DL: MA 702-2016 | Edita ABJ

## La María del Carmen

Estudio y evolución de la  
barca de jábega

Edición ampliada

Pablo Portillo Strempele

Prólogo

Enric García Domingo

Obra artística

Antonio Yeza

2018   
AÑO EUROPEO  
DEL PATRIMONIO  
CULTURAL  
#EuropeForCulture

SUPLEMENTO  
III PREMIOS ALBORÁN  
DE POESÍA Y MICRORRELATO

# Cuadernos del Rebalaje®

DL: MA 702-2016 | ISSN (ed. impresa): 2530-6286 / (ed. digital): 2174-9868

Publicación monográfica sin ánimo de lucro, de periodicidad trimestral editada desde 2010 por la asociación cultural Amigos de la Barca de Jábega.

## **Dirección**

Eulogia Gutiérrez Corral

## **Consejo de redacción**

Antonio Clavero Barranquero

J. Felipe Foj Candel

Juan A. Gimbel Espejo

Eulogia Gutiérrez Corral

Miguel A. Moreta Lara

Pablo Portillo Strempe

## **Consejo asesor**

Manuel Benítez Azuaga, Juan Carlos Cilveti Puche, Eva Cote Montes, Mariano Díaz Guzmán, Víctor M. Heredia Flores, Miguel López Castro, Francisco Morales Lomas, Pepe Ponce, Alejandro Salafranca Vázquez

## **Coordinación general**

Antonio Clavero Barranquero, Juan A. Gimbel Espejo, Miguel A. Moreta Lara

## **Edición, diseño y maquetación**

J. Felipe Foj Candel

Cuadernos del Rebalaje se difunde preferentemente en formato electrónico por internet. Tiene como objetivo divulgar conocimientos relacionados con el mar Mediterráneo y su vinculación con la costa malagueña y andaluza, sus gentes, embarcaciones, tradiciones y costumbres desde el punto de vista antropológico, histórico, geográfico, científico-técnico, artístico o de creación literaria.

La revista no comparte necesariamente las opiniones expuestas en los trabajos publicados. Los autores de estos y de las imágenes originales se reservan los derechos protegidos por la ley, autorizándose su uso y difusión siempre que se cite procedencia y autoría. Se imprime en ARS Impresores (Málaga).

Más información, acceso libre a todos los números y normas de estilo de publicación en [www.facebook.com/cuadernosr](http://www.facebook.com/cuadernosr) y en [www.amigosjabega.org](http://www.amigosjabega.org). ✉ [cuadernosr@gmail.com](mailto:cuadernosr@gmail.com).

Amigos de la Barca de Jábega está inscrita en el Reg. de Asociaciones de Andalucía con el nº 9210 de la Sección 1. (Resolución de 29/07/2010) y en el Reg. Municipal de Málaga de Asociaciones y Entidades con el nº 2372. (Resolución de 27/09/2010). Domicilio social en el IES "El Palo". Camino Viejo de Vélez, s/nº. 29018-MÁLAGA.

Presidente de Honor: Fernando Dols García

Presidente: Antonio Clavero Barranquero, Vicepresidente: Miguel López Castro, Secretario: Juan A. Gimbel Espejo, Tesorero: Mariano Díaz Guzmán. Vocales: Pablo Portillo Strempe (Documentación), Eulogia Gutiérrez Corral (Literatura), J. Felipe Foj Candel (Publicaciones) y M<sup>a</sup> Luisa Balbín Luque (Actividades sociales).

✉ [infojabega@gmail.com](mailto:infojabega@gmail.com).



# **La María del Carmen**

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

**Edición ampliada**

**Pablo Portillo Stempel**

**Prólogo**

**Enric García Domingo**

**Obra artística**

**Antonio Yesa**



Cuadernos del Rebalaje nº 43



BULEVAR DE LAS IDEAS. Acero Inox. 27 x 16 x 8 m

## Preámbulo

En una versión resumida, el contenido que ofrece este *Cuaderno del Rebalaje* fue publicado en el número XXIV (2013) de la revista *Péndulo* de Ingeniería y Humanidades, que edita el Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos e Industriales de Málaga. Ese mismo año aparecería en el nº 22 de los *Cuadernos*.

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

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

**ABJ**





CAMINO NUEVO. Acero Inox. 36 x 21 x 13 cm

## Dedicatoria

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

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

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

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

Pablo Portillo Stempel



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

---

Nuestro agradecimiento a la dirección del centro por las facilidades y atenciones concedidas. Consecuencia del cierre del museo marítimo por reforma, la María del Carmen junto con distinto material fue trasladado provisionalmente al municipio de Navàs en la comarca del Bages, en las estribaciones del Pirineo catalán y a 75 km de la frontera francesa.



DOBLE MURO. Acero Inox. 27 x 19 x 18 cm





## SUMARIO

- **Prólogo**
- **La María del Carmen. Estudio y evolución de la barca de jábega**  
Origen. Eslora, altura y manga. Cuadernas. Puntal. Carenas. Evolución en la carpintería. Remeros
- **Apéndice**
- **Léxico**
- **Bibliografía comentada sobre la barca de jábega**



EL VIAJE DE SUSI. Acero Inox. 34 x 22 x 15 cm

## PRÓLOGO

### UNA JABEGA MALAGUEÑA EN EL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

La jábega *María del Carmen*, construida en 1926, es una paradoja en madera. Es una pieza extraña y exótica en las colecciones del Museu Marítim de Barcelona; y a la vez, hay pocos objetos que el museo sienta como algo tan propio y valioso.

En su momento, el museo recogía todo tipo de embarcaciones tradicionales como muestra de la diversidad de soluciones constructivas y de culturas marítimas. Así se incorporaron también una dorna y un polveiro de Galicia, un cayuco de Guinea, una jangada de Brasil, una vinta de Filipinas, etc. La jábega formaba parte, en cierto sentido, de esta política.

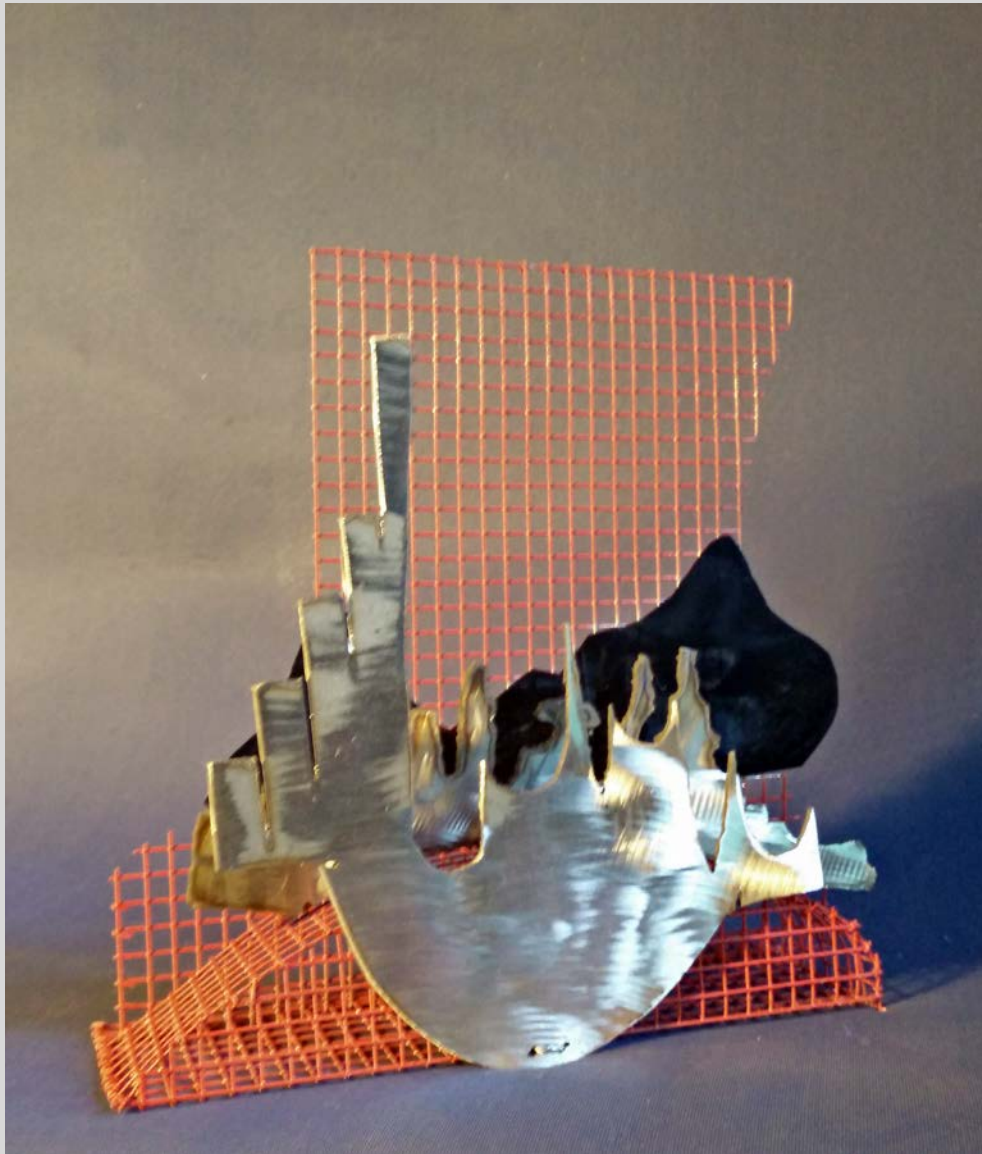
Con los años y cambios de dirección (y de rumbo en la museografía) estas embarcaciones continuaron en el museo, pero en cierto modo desvinculadas de un discurso. Eran más curiosidades que otra cosa, aunque los técnicos del museo le sacaban mucho partido al hacer visitas comentadas o actividades pedagógicas. La jábega seguía siendo la estrella y, en el fondo, todos la consideran parte de nuestro patrimonio, y no algo lejano.

En realidad, la jábega nos ayuda a recordar una parte importante de nuestro pasado pesquero, representado por los artes de playa. En Catalunya una embarcación similar, el caro d'art, era el centro de esta pesquería de pobres, de subsistencia al límite. En nuestras colecciones tenemos un ejemplar, el Papet, que mantiene un aire de familia con la malagueña, como es lógico.

Desde que llegó a Barcelona la *María del Carmen* ha formado siempre parte de la exposición permanente del museo. Es decir, que el visitante siempre la ha visto, en un lugar o en otro, ya que forma parte indisoluble del mismo. Ahora mismo parecería difícil imaginar el museo sin sus colores y sus claveles. Aquí se la cuida, se la quiere y se la valora; se la considera un tesoro y se la muestra con orgullo. Debe ser para los malagueños motivo de alegría que miles de visitantes, en gran parte turistas extranjeros, la conozcan, la fotografíen y la recuerden.

Dejando a un lado consideraciones históricas, patrimoniales o etnológicas que todos compartiremos y por tanto no es necesario recordar, la *María del Carmen* es parte de la familia, como una prima lejana que vino a vivir con nosotros y nunca marchó, porque si marcha la familia estaría incompleta y triste. Por lo tanto, larga vida a la jábega *María del Carmen*.

**Enric García Domingo**



GEOGRAFÍA URBANA 4. Acero Inox. 17 x 21 x 8 cm



## La María del Carmen

### Estudio y evolución de la barca de jábega. Edición ampliada

Pocos malagueños saben que en el Museo de las Reales Atarazanas de Barcelona, junto al puerto de la Ciudad Condal, se encuentra expuesta en lugar preferente la María del Carmen, pieza museística de alto valor y custodiada en uno de los edificios góticos civiles más importantes del Mediterráneo.

**L**a María del Carmen es una de las embarcaciones de remo en banco fijo más admirada y a su vez más querida por visitantes y empleados de la exposición<sup>1</sup>.

Esta barca de jábega malagueña, inevitablemente llama la atención. La alegría del Sur queda plasmada con la profusión de intensos colores que la convierte en única, lo que añadido a su guirnalda de claveles rojos -18 a cada banda- junto con el ojo abierto a

proa, hace que su presencia no pase inadvertida.

La impronta que la barca malacitana deja con su espléndida policromía y su elegancia de líneas rectas y curvas es un yacimiento o banco de información único, pues además de haber sido la decana de las barcas de jábega por antigüedad<sup>2</sup> sin sufrir variación alguna en más de medio siglo, podemos afirmar que su estado de conservación y cuidado es alto dado el tiempo transcurrido.

<sup>1</sup> En la imagen, vista de la María del Carmen por la amura de estribor en el museo de las Atarazanas de Barcelona. Foto Felipe Foj (2016).

<sup>2</sup> Hasta el reciente descubrimiento de la Isabel. Ver CR nº 42 (2018), "La barca americana. La Isabel."



## Origen



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

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

Varias son las versiones obtenidas. Al parecer un grupo de filántropos catalanes, admiradores de la cultura marítima, conocedores del alto valor y significado de la barca de jábega se desplazaron sobre el año 1974 a la Costa del Sol. Moribunda la actividad pesquera para la que se concibió, la María del Carmen fue adquirida a

bajo precio y por carretera viajó a aquellas tierras para integrarse en la colección fija de las Atarazanas, hecho coincidente con la tradición oral recogida en las playas de El Palo y Pedregalejo. Por otro lado, la María del Carmen se situó en un espacio privilegiado y como reclamo corporativo en el Salón Náutico de Barcelona, edición 1975. Una vez concluido el certamen náutico deportivo, fue donada por la organización al museo donde permanece hasta día de hoy sobre tres pañales. Desde el 10 de abril de aquel año se integra como parte invariable de la muestra bajo el número de inventario 14.014.



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

La confusión aumenta observando la tabla borda de la María del Carmen. Esta exhibe en ambas amuras la matrícula -MA Flo 1869 Lista 3- (comprendido dentro del Tomo 21 de la Lista 3<sup>a</sup>), registro que, aunque en principio pudiera arrojar cierta luz, tras el examen de la inscripción en la Capitanía Marítima de Málaga, hace crecer las dudas sobre la historia marítima de esta embarcación.

Tallado en la tablilla de proa, junto a las maniquetas aparece cubierto con pintura el número 1952, cifra que nada aporta en orden a averiguar algún detalle de interés.

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

Rodríguez Gutiérrez. Tras posteriores anotaciones de venta (1930, 1931, 1946, 1957 y 1960) obtenemos un ulterior registro en el mes de mayo de 1960 con último amo o armador, Pedro Gallardo López, domiciliado en El Palo<sup>3</sup>.

Sabido es que las barcas de jábega malagueñas mantienen al margen de su nombre oficial un apodo. Así fue como las jábegas pasaron a la historia faenando en los distintos boles de pesca. En este aspecto la tradición oral se mantiene aún en nuestras playas. Ni siquiera hay unanimidad tomando la costumbre como fuente del conocimiento.



Hoja de Asiento de la María del Carmen. Flo. 1869, páginas 1 y 2. Foto P. Portillo

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

No obstante, admitimos que la línea consultada mayoritariamente sostiene que se trataría de la Cocinera, aunque bien entendido que con este sobrenombre hubo varias, incluso la Cocinera Chica.

Siguiendo la teoría anterior, la María del Carmen fue coetánea de otras míticas barcas del rebalaje local, todas integradas en la Lista 3ª, como la Dominguito (la Lola -Flo. 1817- e inscrita el 22 de junio de 1925, siendo su último amo Pedro Portillo Franquelo y desaparecida); la Jopo (la María Victoria -Flo. 1841-, inscrita el 30 de septiembre de 1925 y propiedad de Matías Rodríguez Mellado con plaza y busto a su nombre en la barriada de El Palo y desaparecida); la Rebusquera (la Magdalena -Flo. 1852-, inscrita el 25 de noviembre de 1925 y que actualmente tras ser remodelada varias veces se encuentra en buen estado de conservación en los bajos de la Casa de la Cultura de La Cala del Moral); la Llorona de La Cala (la Rosario -Flo. 1861- inscrita el 7 de enero de 1926 y desaparecida); la Salvaro (la María -Flo. 1900-, inscrita el 14 de mayo de 1926, barca de gran recuerdo en las playas de El Palo con Salvador Portillo Alarcón a la espalla, también desaparecida); la Jopo de La Malagueta (la Pura -Flo. 1925-, inscrita el 19 de julio de 1926 y que sirvió a Luis Bellón de modelo en su espléndido trabajo *El boquerón y la*

*sardina de Málaga*, hoy desaparecida); la Mengarra (la María Josefa -Flo. 1933-, desaparecida); la Tobalo (la Trinidad -Flo. 1947, desaparecida); la Salucerra (la Salinera -Flo. 1952-, inscrita el 26 de diciembre de 1926 y empleada posteriormente en 1939 por la Sociedad Hidroeléctrica de El Chorro para el mantenimiento de la presa e igualmente desaparecida); la Nueve Doble (la María Victoria -Flo. 2380- también desaparecida), etc.

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



## Eslora, altura y manga



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

La María del Carmen cuenta con una eslora entre perpendiculares de 8,67 metros y una eslora máxima de 9,53 con pico o espolón, medida muy en sintonía con las actuales barcas de jábega como la Rompeola<sup>4</sup> 8,73 metros o los 8,42 de la Cordela, la

<sup>4</sup>Para la descripción por comparación utilizamos la Rompeola, embarcación construida para fines deportivos, con playa base en La Araña y perteneciente al CD Rebalaje.

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

Lo que llama la atención de la barca objeto de estudio es su elevada altura desde el suelo hasta el caperol o



desde el plano de arena hasta el remate del codaste de popa. En la iconografía malagueña costumbrista estamos habituados a observar cómo aquellas barcas de antaño mantenían una sobresaliente altura que junto al elevado puntal hacía que personas y jabegotes apenas pudieran asomarse a bordo. Los 207,5 cm de la María del Carmen a popa y los 189,5 a proa, contrastan con los 181 y 153 cm respectivamente de la Rompeola. En ese sentido las barcas antiguas y modernas cumplen con una norma no escrita desde tiempos inmemoriales: la altura o longitud del codaste de popa es superior o más alta que la roda de proa, en semejanza a otras embarcaciones de origen fenicio que siglos atrás navegaron por nuestras costas.



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

Aunque consideramos a la María del Carmen por su eslora como una barca

de 7 remos<sup>5</sup>, lo cierto es que, a diferencia de las modernas, aquella permite montar hasta 9 remos mediante un banquito fijo instalado en el castillo de proa junto al tacón de patear. Esta solución, con un remar ciertamente incómodo por la posición del proel, consigue despejar la popa y obtener volumen para alojar el arte y pertrechos a bordo.

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

La evolución de la barca de jábega ha venido principalmente de la reducción o disminución de su eslora. En los años 20 del pasado siglo era frecuente observar embarcaciones de 11 m de largo, conocidas como barcas de 13 remos (especialmente renombrada fue por ejemplo la Pepa, Flo. 1537). Muchas bogaron y ganaron justo sustento en nuestros boles en interminables y acaso desesperantes jornadas de frío y calor.

La variación sufrida en las ahora populares barcas de 7 remos les ha venido no tanto por los cambios de eslora y manga, sino por la reducción del puntal, bajada de peso, abandonando el concepto de embón plano, adoptando un ligero arrufo en quilla, estrechamiento de carenas, junto con el empleo de nuevas técnicas de construcción y utilización

---

<sup>5</sup> La barca de jábega adopta este modelo o formato por remos, siempre impar, lo que la hace diferente. Cuenta con 4 remos en la banda de corulla y 3 a proa. Por timón dispone de una espálla asida al tragante, igualmente a proa.



de maderas de importación con pérdida del calafateado en la tablazón del forro, estilizado de la proa y mejora de líneas, no obstante conservar todos los atributos que la caracterizan. Creadas para faenar y perdida la escasa pesca para las que fueron concebidas, las antiguas barcas eran conocidas por el empleo del “arte pobre”, dado el escaso rendimiento y el numeroso personal destinado a su manejo.

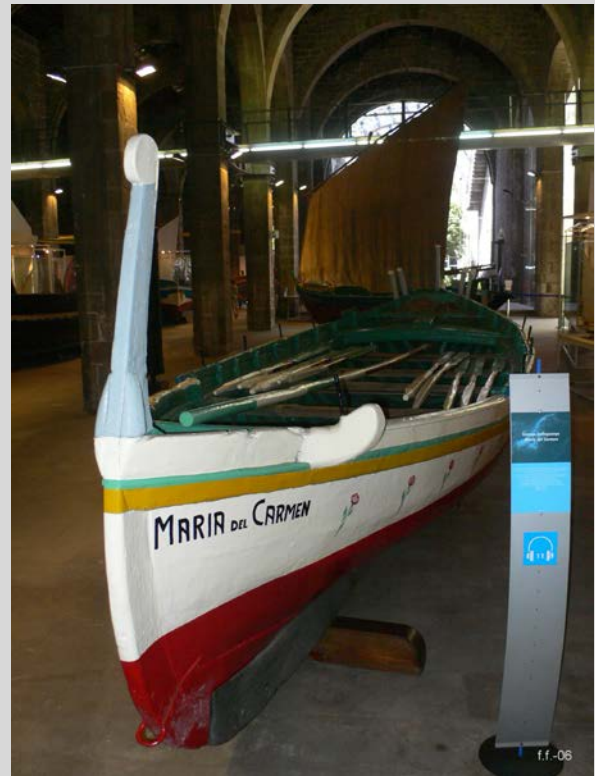
Hoy día, barcas como la Victoria, la Rebusquera, la Virgen del Carmen, la Santa Cristina, la Ntra. Sra. del Carmen de Nerja, la San Andrés, la María Juliana, la Almoguera, la Traya, la Cordela, la Araceli, la Ntra. Sra. Virgen del Carmen, la Rosario y Ana, la Rompeola y la Vendaval soportan bien el peso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

Así las cosas, las jábegas de 13 remos dejaron paso a las de 11 (barcas de 10,60 m de eslora aproximadamente) y más tarde a las de 9 (embarcaciones sobre 9,20 m), como la primitiva Victoria<sup>6</sup> de Rincón, para finalmente llegar a las actuales de 7 remos y 8,50 metros de largo. Si bien es cierto que en la lenta agonía que padeció la jábega malagueña, incluso se llegó a lo que se denominó como media jábega, que no eran más que barcas recortadas de 5 remos<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> La citada barca de 9 remos y asiento origen de 28 de abril de 1919 -Flo. 1597, distrito 4 de Málaga-, fue objeto de un importante trabajo de carpintería en las playas de El Palo a cargo del calafate Juan Antonio Díaz Rosa “Currito” en el año 1984, acortándose la eslora a los actuales 8,17 metros y adoptando el formato actual de 7 remos.

<sup>7</sup> Valga como ejemplo La Sta. Isabel perteneciente al distrito 2 de Marbella (Flo. 179), posterior Ntra. Sra. Virgen del Carmen, que



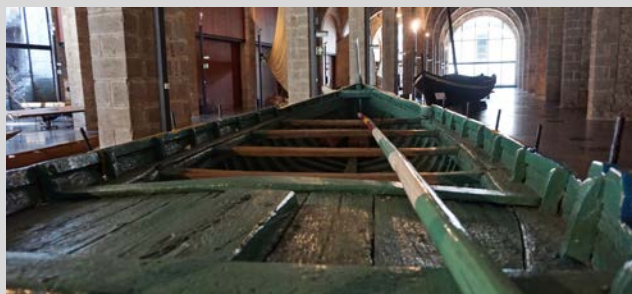
Perspectiva de la María del Carmen desde la aleta de proa (estribor). Entre los remos, la palanca, elemento auxiliar en desuso. Foto F. Foj

La dificultad existente en completar una panda de jabegotes para faenar iría en aumento. Primero fue la aparición de los bous en el último tercio del XIX, para años después y con la llegada del vapor y abierta la espita de la pesca en los nuevos caladeros norteafricanos, menguar sin compasión el arte de jábega. Con esta situación nuestros carpinteros de ribera procedían a retocar y recortar esloras para sacar del apuro a los últimos mandaores de barcas que faenaron en el rebalaje. Suprimir tres cuadernas centrales en medianía, no venía a ser más que descontar un

---

recortada a 5 remos y varada en la playa del Ancón de la localidad marbellí, posteriormente con cargo al carpintero Juan Francisco Sánchez Alcaraz es alargada a 7 remos en el año 1986 en otro notable trabajo de recuperación.

metro de eslora y restar dos jabegotes a bordo. Tan sencillo como eso. Una barca de 11 remos (10,60 a 10,40 m) cuenta con la misma manga máxima que una barca de 9 remos (9,20 metros) y una de 9 igual manga que otra de 7 remos.



Vista del interior desde el castillo de proa. El tacón de patear y la palanca en primer término. Foto F. Foj

## Cuadernas



Detalle de las cuadernas 18 a 21 (popa-proa entre el final de la palamora y el castillo de proa) con sus planes y estemelaras y con el bitoque a la banda de proa (estribor) cercano a la quilla. Foto P. Portillo

La María del Carmen, a diferencia de las barcas de jábega existentes en la costa malacitana, monta 25 cuadernas o costillas (6 bajo el castillo de proa, 2 dobles o maestras en manga máxima y 17 normales), una menos

que la mayoría de las actuales y construida con el plan y las dos estemelaras<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Las excepciones vienen con la Victoria que tiene 22 cuadernas y la Santa Cristina que cuenta con 27.

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



las costillas 5, 6, 8, 9, 11, 14, 16 y 18, mientras que las barcas de hoy, como la Rompeola, su palamora no es más que una tabla no gruesa de 580 cm fija entre las cuadernas nº 4 hasta la 22 (dentro del castillo de proa).

A la izquierda, vista de las cuadernas de popa con cemento al fondo. Arriba, la “cuaderna doble” en medianía, muy frecuente en las barcas de la época. Abajo, importante espacio reservado a popa destinado a alojar el arte de jábega. Fotos P. Portillo

En medianía la María del Carmen tiene una cuaderna doble<sup>9</sup>, detalle muy habitual en la carpintería de ribera de la época y que puede dar a entender que hubiese sido acortada en su eslora en otro momento. Estas piezas curvas para dar rigidez al casco vienen abrochadas mediante un tablón largo o palamora. En la embarcación de referencia aquel tablón recio de 392 cm va fijo entre las cuadernas 5 y 18 y atornilladas a



<sup>9</sup> Actualmente tan solo la Rosario y Ana adopta la cuaderna doble en medianía.



## Puntal



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

La variante más significativa viene precisamente por la reducción del puntal. Las antiguas barcas faeneras necesitaban altura a bordo para poder albergar en su interior su pesada arte de pesca, arreos, levas, betas y enseres. Aquel peso extraordinario hundía necesariamente a la embarcación. La María del Carmen impresiona con sus 85 cm en manga máxima que le proporciona gran sensación de volumen interior. Las mediciones de puntal efectuadas del primer banco de popa al cuarto apoyo

de proa, oscilan entre los 86,5, 84, 85,5, 88 y 91 cm respectivamente, que en paralelismo con la barca de la Araña arroja en manga máxima 70 cm de puntal. A resultas de ello la nueva, y en comparación, mantiene las siguientes cifras en bancos 71, 67,5, 67,5 y 67 cm. La línea imaginaria trazada en crujía y medianía entre la contrarroda de proa y la arbitana de popa proporciona un puntal de 113 cm para la María del Carmen por 93 de la Rompeola.

# Premios Alborán de Poesía y Microrrelato

Organiza:  
Asociación Cultural  
Amigos de la Barca de Jábega  
Málaga



## Obras ganadoras y finalistas

Ilustraciones  
M<sup>a</sup>. Jesús Campos



Suplemento del  
Cuadernos del Rebalaje nº 43



Los III Premios de Alborán de poesía y microrrelato han contado con una participación de 162 obras, de las que 94 son microrrelatos, lo que constituye el 58,02% del total, y 68 poemas, un 41,98% de dicho total.

En cuanto a la procedencia de los trabajos, el 50,62%, lo que se traduce en 82, son españoles, y 66 extranjeros, con 14 que no refieren su origen.

Haciendo una desagregación por comunidades autónomas, Andalucía es la de mayor participación, con 23 obras, seguida de Castilla-León, Madrid, Cataluña, Galicia y Valencia, cada una con un número de obras superior a cinco, suponiendo un subtotal de 42 trabajos. El resto proceden de Asturias, País Vasco, Aragón, Murcia, Castilla-La Mancha, Extremadura y Baleares, con menos de cinco obras cada una, conformando un subtotal de 17.

Los 23 trabajos andaluces, si se distribuyen por provincias, corresponden 10 a Málaga, 6 a Sevilla, 4 a Granada y uno a Almería, Cádiz y Jaén.

En lo que hace referencia a la procedencia de los participantes foráneos, cabe comentar que pertenecen a los continentes americano y africano, si bien de este último hay un solo trabajo, presentado desde Mozambique. En cuanto a la representación americana, uno del norte, Puerto Rico, y el resto del sur, distribuyéndose éstos en 21 argentinos, 18 mexicanos, 8 venezolanos, 5 chilenos, 3 de Colombia, Ecuador y Guatemala, cerrando esta relación Cuba, Perú y Uruguay, que presentan un trabajo cada uno.

El Consejo de redacción





## Ganadores y finalistas 2017-18

### • Poesía

- ~ **Ganador:** Adrián Maceda Fernández *Piedad*
- ~ **Finalistas:** Pedro Jesús Plaza González *Una isla sumergida*  
Ezequiel Soriano Gómez *Infraembarcaciones*  
A. de los Santos García *Alborán*  
Rosario Fernández Ginés *Cinzel de las aguas*

### • Microrrelato

- ~ **Ganador:** Pedro Jesús Plaza González *Viento cruzado*
- ~ **Finalistas:** Francisco Sánchez Egea *Un lugar donde descansar*  
Francisco Ramos Agudo *Últimas palabras*  
Jorge Enrique Burneo Celi *Paz mágica*  
Adrián Almalé Frago *Leyendas de amor*





## POESÍA

### • Ganador

#### Piedad

Salir del mar igual que la alborada,  
con una leve calidez encima  
y un coro de aves con las voces blancas.

Los pies, con su cendal de sal marina,  
boquean al principio, bullen, saltan,  
tantean su aleteo, ya caminan.

Se dan de bruces al tocar la playa,  
cotejan otras huellas parecidas,  
se pierden igualmente; también se atascan.

Después, el cuerpo entero, en otros climas,  
las mismas incidencias fatigadas  
con otros cuerpos; pero aún termina  
entrando al mar igual que la alborada.

**Adrián Maceda Fernández**





## ● Finalistas

### Una isla sumergida

Bajo las olas, ángel, como un puma,  
se abalanza tu boca fiera o tierna  
sobre mí, y va palpando azul tu pierna  
mi mano; cuerpo a cuerpo suma y suma

al infinito ansiado. Blanca espuma  
tu pelo envuelve, ay, mar que nos gobierna  
y comprende, Alborán. Tormenta interna  
el amor si se pierde entre la bruma

de la desilusión cuando me ahoga  
el vacío que dejas y que llena  
mis pulmones ardientes y la sogá

de la vida se ciñe, aprieta el cuello.  
Así yo abrazo alegre tu cadena:  
nacer, morir en esta agua, ¡qué bello!

**Pedro Jesús Plaza González**

### Alborán

Tengo un sueño de mar, mirando el cielo  
tengo un sueño de mar... un velero

tengo ganas de amar,  
venero...

del cielo

del mar

¡ah veleidad!

tengo un sueño de mar  
...ventar

ventar

volarte el pelo

tengo ganas de amar  
...de despertar

**Alejandro de los Santos García**

## Infraembarcaciones

**D**os pateras con 75 inmigrantes localizadas en el mar de Alborán (04/01/2018)

Llegan tigres del tamaño del odio.  
A lo lejos aún son un destello  
de carne amedrentada. Dos carcasas  
que portan un deseo tembloroso  
de oscura miel, de acristalada selva.

Dos erratas de hierro que aproximan,  
cruzando la garganta más salvaje,  
una verdad que saja por el centro  
el doméstico imperio al que se acercan.

Dos ocelos minúsculos que atisban  
el paso del volcán y son sus córneas  
rostros de sangre azul y trámite salino.

Setenta y cinco tigres mayores que su jaula.

**Ezequiel Soriano Gómez**

## Cinzel de las aguas

**P**ueblo de mar,  
Escondido invierno  
pesqueros de madrugada  
el alta mar los moldea  
con el cinzel de las aguas.  
Pueblo de mar, luminoso estío  
grutas forjadas de salitre y plata.  
La mirada de sus gentes  
Es la verdadera Málaga  
Pueblo de mar, olvidado recuerdo  
calas de roca  
y de esmeralda  
olas de espuma  
y piel salada.

**Rosario Fernández Ginés**

## MICRORRELATOS

### • Ganador

#### Viento cruzado

**V**olabas. Como antes. Como ahora. Como siempre. Yo ni siquiera era capaz de imaginar en esos momentos que el propio cielo pudiera posibilitar tu muerte. Tal vez a los ángeles solo se les permita volar con sus alas, no sobre dragones de acero de plumas inertes, a pesar de que su antepasado fuera el aviador más pequeño y célebre.

Volabas. Llevabas contigo todo mi cariño, mi esperanza y la mejor parte de mi corazón. Entonces te lanzaron una flecha, y alguien decidió llamarla «viento cruzado», como si el aire fuese una desatinada sogá que se cerniera sobre tu cuello de pétalos y de puentes.

Volabas. Y únicamente había un océano bajo tus piernas, ángel de ascendencias marinas, pero no lo formaba la humedad acostumbrada, la nuestra. Me buscaste triste y desesperada. Hiciste llegar hasta mí tus primeras últimas palabras, y arrebataste mi aliento de vida, aquel que te esperaba. Que te espera.

Ven, Marina; regresa del mar. Soy Pedro; te doy la tierra.

**Pedro Jesús Plaza González**



## ● Finalistas

### Un lugar donde descansar

Llegaron con el último naufragio. Las raras ocasiones en las que el insomnio se rendía, un ser incorpóreo e invisible le arrastraba a las profundidades del océano. Allí lo atenazaba hasta que el propio terror le hacía despertar entre gritos, trayendo consigo nuevos días y semanas en vela. A veces, el ser se materializaba en un kraken, en un leviatán, en una ballena blanca y enorme, pero el final siempre era el mismo: el más absoluto silencio antes de los espasmos musculares que le devolvían al mundo terrenal.

Amaba y odiaba al mar con la misma intensidad, pues le había dado todo y arrebatado demasiado. Por eso, no era capaz de abandonarlo y, desde aquella aciaga noche, caminaba por las arenas de todo el mundo buscando un lugar al que no llegará el monstruo.

En este momento, unos pescadores almerienses zarandean al pobre anciano que lleva horas postrado inconsciente frente al mar de Alborán, sin otro fin que el de comprobar si sigue con vida. – Dejadme dormir -dice, -sueño que estoy navegando.

**Francisco Sánchez Egea**

### Últimas palabras

Un hilillo de voz se deslizaba por entre los labios del otrora adusto lobo de mar, que parecía recordar las más azules olas que jamás había surcado y surcaría. “Al-bo-rán”, creí entender mientras me ajustaba el alzacuellos. Aquella fatídica tormenta había, años ha, sepultado su velero y dado con sus huesos en la aséptica cama que ahora escoltaban su mujer, hijos y dos viejos camaradas carchuneros, pero el recuerdo del levante le seguía siendo grato. “Alborán”, escuchamos esta vez con claridad, absortos, cuantos habitábamos tan fría habitación. Entonces comprendí lo absurdo de mi presencia allí, pues el terco marino había vuelto a virar a contracorriente al pronunciar esas últimas palabras: aquellas que ponían fin a una larga travesía de siete años en coma que, contra todo pronóstico, llegaba a buen puerto.

**Francisco Ramos Agudo**



## Paz mágica

**E**s difícil creer en la magia en estos tiempos abuelo, las cosas ya no son como antes, no insistas más, dijo Joaquín. Ven conmigo y compruébalo, pidió el abuelo.

Llegaron a la costa, rentaron una pequeña embarcación y empezaron a navegar. Joaquín desesperaba, el abuelo encontraba la calma. Dos generaciones totalmente distintas enfrentándose. Las palabras no eran el fuerte de ninguno; habían aprendido a comunicarse en silencio.

A lo lejos quedaban las playas de Málaga, la brisa andaluza jugaba con el pelo de ambos mientras pequeñas embarcaciones pesqueras pasaban por su lado.

En el ambiente había calma, paz. Existía alguna especie de complicidad entre el universo y ese lugar. Joaquín se relajó. Habían transcurrido muchas horas, el atardecer empezaba a anunciarse y era hora de regresar.

Una vez en puerto, el abuelo se percató que Joaquín se detuvo a observar el atardecer. Quería hablar con su abuelo, explicarle lo que sentía, sin embargo, le costaba expresar lo que sentía en aquel momento. El abuelo entendía sus pensamientos, no necesitaba una explicación para algo que él ya conocía.

Joaquín descubrió la magia en el Alborán, pero es difícil describirlo. Sólo quien lo vive lo entenderá.

**Jorge Enrique Burneo Celi**

## Leyendas de amor

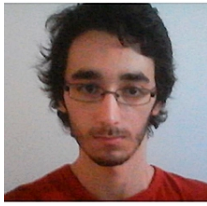
**C**uenta una antiquísima leyenda que el mundo se conformaba por cinco granos de arena. Cada uno, brillante pero solitario, contenía un mar de agua lleno de vida y música. Y una noche, mientras el universo contemplaba expectante el renacer de la Tierra, comenzó a escuchar una mística canción que hizo que dos de esos granitos se enamoraran. La dulce melodía transformó a los cinco en inmensos continentes y les permitió elegir el lugar donde mejor escucharan su terso susurro.

Sin embargo, los enamorados decidieron dejar sólo una fina línea para poderse ver cada día y cada noche. Les maravillaba cómo el reflejo del sol en el agua les unía de una forma mágica.

A día de hoy, el mar de Alborán sigue manteniendo vivo su amor.

**Adrián Almalé Frago**

## AUTORES/A DE LAS POESÍAS



**Adrián Maceda Fernández.** Nacido el 13 de noviembre de 1997 en Escairón, O Saviñao (Lugo). Estudia un doble grado de Relaciones Internacionales y Periodismo en la Universidad Rey Juan Carlos (Madrid). Entre los reconocimientos que ha obtenido, como ensayista destaca el tercer premio en el I Certamen Internacional para Jóvenes Escritores sobre el Quijote (2017). Como poeta, quedó finalista en el III Concurso de poesía "Poetas nocturnos".

**Pedro Jesús Plaza González.** Primer premio en la modalidad de microrrelatos (ver abajo).

**Ezequiel Soriano Gómez.** Albacete (1995). Estudió Antropología Social y Cultural en la Universidad de Granada. Ha ganado algunos premios de poesía y ha publicado *El deshelo en Cicely* (UNO Editorial) junto a su padre Frutos Soriano. Actualmente se dedica a definir activamente los contornos de una Asociación Cultural/Editorial/Productora llamada *Doente*.

**Alejandro de los Santos García.** Amecameca, México (1994). Ha publicado en las revistas: *Cinco Centros*, *Luz Cultural*, *Ping Pong*, *Círculo de Poesía* y *Periodo de poesía* de la UNAM (Selección de poetas del Valle de México, dentro del manifiesto *Poesía de la Inmersión*). Tiene escritos varios poemarios inéditos.

**Rosario Fernández Ginés.** Valencia (1991). Licenciada en Derecho, Graduada en Psicología y Máster de profesorado de educación secundaria por la UV. Ganadora de varios certámenes de poesía en 2017, como el Premio XXVII de la Noble Villa de Portugalete y con algunos relatos seleccionados para publicaciones colectivas.

## AUTORES DE LOS MICRORRELATOS

**Pedro Jesús Plaza González.** Alhaurín el Grande, Málaga (1996). Posee un gran currículum literario, con numerosos premios en certámenes de ámbito escolar y otros de mayor alcance, como: Primer premio en el II Concurso de Relatos *Contra la Violencia de Género Ver, Oír y Hablar*, Alhaurín de la Torre (2010); Finalista en el VII Premio Nacional de Relato Corto para Jóvenes Escritores *Pedro Jiménez Montoya*, Granada (2013); Segundo premio en el Concurso Relato Corto 2013 (Málaga); Primer premio en el III Certamen de Microrrelatos Navideños de Filosofía y Letras de la Universidad de Málaga (2016); Primer premio en el I Certamen de Poesía sobre Cine de la UMA (2017)... Ha traducido varios poemarios del original italiano.



**Francisco Sánchez Egea.** Lorca (Murcia). Licenciado en Periodismo por la UCM. Ganador de *Un dedo de espuma, dos de frente* (2009), finalista del II concurso *La nave fue y volvió* (Argentina), del VIII Certamen de relatos breves de Renfe y del IV concurso sobre Prevención del Sida. En otros varios ha recibido menciones especiales y ha publicado relatos en alguna antología.

**Francisco Ramos Agudo.** Zafra, Badajoz (1990). Licenciado en Filología Hispánica por la USAL, trabaja como profesor de Lengua Castellana y Literatura de ESO y Bachillerato en Asturias. Ha sido finalista del III concurso *La primavera la sangre altera* (2016) y ganador del XI concurso *Cientocincuenta* de Graus, Huesca (2017).

**Jorge Enrique Burneo Celi.** Loja, Ecuador. Se graduó 2017 en la Universidad Técnica Particular de Loja. Abogado de profesión, se encuentra en el libre ejercicio de la profesión desde mayo del 2017. En 2015 fue acreedor de una beca PIMA para un intercambio estudiantil en la Universidad de Sevilla en el periodo de septiembre de 2015 a enero de 2016.

**Adrián Almalé Frago.** Zaragoza. Licenciado en Magisterio de Ed. Física. Entrenador, socorrista, buceador de rescate, camarero y opositor a Bombero. Finalista en el V Concurso Intergeneracional de Ensayo y Relato Breve de la Fundación Unir en 2017, con la publicación del relato al año siguiente.





## Cuadernos del Rebalaje®

DL: MA 702-2016 | ISSN (ed. impresa): 2530-6286 / (ed. digital): 2174-9868

Publicación monográfica de periodicidad trimestral editada desde 2010 por la asociación cultural

**Amigos de la Barca de Jábega**

*[www.amigosjabega.org](http://www.amigosjabega.org)*



La María del Carmen bajo los arcos de las Atarazanas Reales. A la izquierda, la réplica de la Galera Real de D. Juan de Austria. Foto F. Foj





Puntal interior del castillo de proa con la contraroda al frente. Foto P. Portillo



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

## Carenas



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

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

densidad y escaso grado de humedad. La María del Carmen como barca de trabajo llama la atención por el tamaño y estética de sus apoyos paralelos.

Acopladas al forro y sin forma alguna por el carácter recto del fondo, las carenas están construidas con tres tablones unidos de color negro y sujetas por tres tablitas en vertical por banda, conocidas como champazas de carenas o pastecas (entre las cuadernas 2 y 3, 8 y 9, 16 y 17). La María del Carmen tiene un ancho de carena de 52 cm de proa a corulla en manga máxima y una altura de 16 cm

por 6 de grosor. Difiere aquella con la reducción operada en las actuales que llegan hasta los 47 cm de ancho, por 13,6 de alto y 4 de grueso de la Rompeola, todo ello mediante maderas encoladas a varias piezas longitudinales que se adaptan en paralelo al arrufo del fondo de la embarcación.

En la actualidad las champazas de carenas tienen una finalidad meramente decorativa. La barca antigua tiene restos de cuñas en la parte de popa de las carenas.



La María del Carmen cuenta con tres pronunciadas champazas de carenas. Foto P. Portillo



Detalle de la unión de carenas al codaste de popa. Foto P. Portillo





## Evolución en la carpintería



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

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

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



La embarcación presenta un gran volumen interior bajo los bancos. Foto P. Portillo



Detalle de la fijación del borondo en el codaste de popa. Foto P. Portillo



## Remeros



El banco de trabajo cuenta con escasos centímetros de anchura. Foto P. Portillo

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

Si la barca veterana monta cinco escálamos por corulla a diferencia de la más moderna que solo cuenta con cuatro (ello obedece a que la primera

mantiene en el castillo de proa un escálamo con suplemento o taco de madera para que trabaje un remero que le permite armar hasta 9 remos, no así la otra) en la María del Carmen los espacios entre escálamos van de popa a proa de 100, 95, 90 y 90 a proa.

En la Rompeola por su parte esa diferencia aumenta de los 117, 114,5 a los 112 cm, lo que viene a ahondar en esa norma no escrita impuesta de hombres pequeños a proa y grandes a popa.

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

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



Los apoyos sentados son de 17,5 cm. Foto P. Portillo



Remos dispuestos sobre los bancos

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



Apoyo elevado del escálaro de corulla en el castillo de proa de la María del Carmen donde podía montarse un noveno remo. Foto P. Portillo

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

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

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

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



**Málaga, septiembre de 2013**

**Revisado y ampliado en junio de 2018**



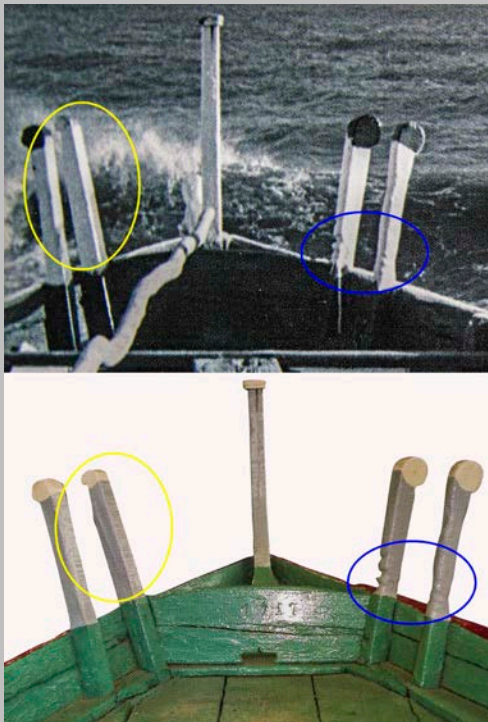
LA CIUDAD Y LA OLA. 50 x 24 x 18 cm. Técnica mixta. 50 x 24 x 18 cm



## Apéndice

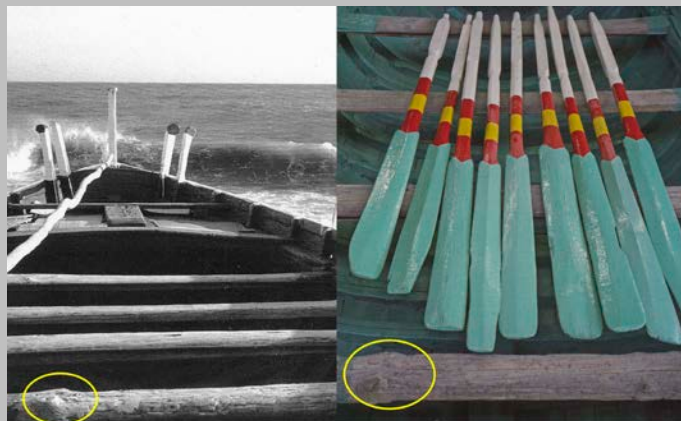
### COMPARATIVA DE LAS BARCAS MARÍA JOSEFA Y MARÍA DEL CARMEN

Se trata de un análisis de los cuarteles de proa propuesto por el fotógrafo malagueño José Cano Rosa entre las instantáneas en blanco y negro del año 1966 en las playa de El Palo de la María Josefa -Fol. 1933-, y las fotografías a color de la María del Carmen -Fol. 1869-.



Puede observarse a la izquierda que las maniquetas tienen los mismos daños de uso de colocación del hierro en la amura de estribor y que, además, la primera maniqueta de la amura de babor mantiene un corte recto hacia abajo muy característico.

En el banco de trabajo de popa, hacia la parte de babor, se aprecian dos nudos de la propia madera y el mismo desgaste en general.





Los 8,48 m de eslora de la M<sup>a</sup> Josefa (F. 1933), según asiento de inscripción de 15-9-1926 (Capitanía Marítima de Málaga) y los 8,67 m entre perpendiculares de la M<sup>a</sup> del Carmen según se publica en el n<sup>o</sup> XXIV de *Péndulo*, en relación con los 6,75 metros que quedan reflejados en la hoja de asiento (F. 1869), lejos de arrojar luz respecto de la identidad de ambas barcas y como ya hemos expuesto hace que la confusión se mantenga, dejando abierta la puerta a distintas hipótesis.

Ni que decir tiene que el mundo de la barca ha estado sometido a todo tipo de picaresca. Bajo el seudónimo de Magallanes se podía leer en diario *Sur* de Málaga (11-3-1956, pág. 7):

*Eran muchas las familias que vivían del arte de jábega y por no crear un problema se decretó que sólo podrían tolerarse las que se hubieran construido a partir de determinado año. Pero como quien hizo la ley hizo la trampa según el dicho popular, los jabegotes salieron al paso poniendo a cada nueva jábega que se construía una fecha en la tablilla de proa anterior a los años que hiciera falta, para estar dentro de la ley; y así hemos visto embarcaciones flamantes, de madera nueva, cuya fecha de construcción se remontaba casi al siglo.*



La María Josefa -MA L3 F-1933- en la playa de El Palo

Foto cedida por Michel Rennes

---

La foto en blanco y negro de la página anterior fue tomada por Michel Rennes a finales de los años 60 y se titula “Los días de fuerte temporal, la María Josefa descansa” (pág. 162 del libro *Huellas Malagueñas*, Michel Rennes; D.L. MA-1088-2009). Las de color fueron obtenidas por Pablo Portillo Strempel en Barcelona el 17 de septiembre de 2012, (Revista de Ingeniería y Humanidades *Péndulo* n<sup>o</sup> XXIV; 2013; pág. 65). Las reproducciones han sido expresamente autorizadas.



MÓDULOS EN TIEMPO LÍQUIDO. Acero Inox. y agua. 9 x 4 m

## LÉXICO

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

desaguar al mar los restos de agua de baldeos o de golpes de mar.

- **Mandaor**, patrón de barca que gobierna con la espálla.
- **Maniquetas**, prolongación de unos 50 cm, aproximadamente, de los dos primeros escalamotes de cada banda situados a proa o en castillo de proa.
- **Palamora**, tabla de gran tamaño que cubre y refuerza abrochando por el interior a modo de sobrequilla la quilla o embón, plan y estemelaras, sujetando el conjunto con pernos largos.
- **Palanca**, vara larga que se utilizaba desde la embarcación como ayuda para reconocer el fondo o para cualquier otro uso.
- **Paral**, madero rectangular en medio del cual existe una hendidura que, ensebada, facilita el deslizamiento de la barca en maniobras de botadura y varada.
- **Pasagua**, en la parte baja de las cuadernas, pequeño orificio que sirve para que el agua embarcada se comunique por todo el fondo de manera uniforme.
- **Plan**, pieza curva de madera que junto a las estemelaras, forman la cuaderna.
- **Proba**, según Ignacio Gavira y Javier Pastor Quijada, estribor, derecha mirando a proa. Correspondería a la banda de tres remos.
- **Proel**, jabegote que rema sentado en el castillo de proa.
- **Rebalaje**, término amplio que sirve para definir todo lo relacionado con la orilla del mar y quienes con ella viven.
- **Refuerzo de pico**, también champaza de pico, en el lateral del espolón situado a proa.
- **Reón**, pieza de madera dura, horizontal, que recorre la tabla borda, desde la proa hasta el último banco, endentada con los escalamotes, donde se clavan los escálamos.
- **Roda**, es una pieza de madera situada en el extremo de proa de la quilla, prolongándola, y que se alza en posición más vertical.
- **Tablilla**, tabla transversal, de banda a banda en el castillo de proa, montada en posición vertical por la cara de proa de la primera maniqueta. En ella se recogen fecha o carpinteros constructores.
- **Tacón de patear**, tabla horizontal situada en el eje central o crujía del castillo de proa, donde se percute con el puño de remo para dar avisos de cualquier tipo o llamadas a jabegotes en general.
- **Tajamar**, cartabón que une el espolón o pico con la roda y le sirve de soporte.
- **Tojino**, taco firme en la parte media de la roda por proba, usado a modo de escalón para embarcar.
- **Tragante**, pieza de madera en la aleta de popa, saliente hacia fuera por proba, con escálamos donde se apoya la espálla para gobernar la barca.







## Bibliografía comentada sobre la barca de jábega

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



- **Portillo Strempel, P. (2013) "La María del Carmen. Estudio y evolución de la barca de jábega".** Estudio previo a este trabajo. *Cuadernos del Rebalaje* nº 22.
  - **Portillo Strempel, P. (2018) "La barca americana. La Isabel. Una barca de jábega malagueña en Newport News. Virginia."** Origen y avatares de la barca de jábega más antigua que se expone en un museo. *Cuadernos del Rebalaje* nº 42.
  - **Antigua regulación de la pesca en Málaga (2012).** Selección de normas y análisis de Pablo Portillo Strempel. Documento nº 4.
  - **Jábegas y Cárabos (2012).** Reproducción del artículo de Juan J. Jáuregui Gil-Delgado (Archivo de Prehistoria Levantina.1953) en el que compara las dos embarcaciones tradicionales de ambos lados del Estrecho de Gibraltar. D nº 5.
  - **Reglamento para la pesca de la "jábega" en aguas de Conil de la Frontera (2013).** Prologado por José Díaz Pascual, reproduce el interesantísimo original publicado en Cádiz por Tipografía La Unión en 1920. D nº 7.
  - **Álbum de fotos de la Romana. Antigua barca de Fuengirola (2015).** Con sus textos originales de 1922. Introducción y comentarios de Pablo Portillo Strempel. Documento nº 10.
- En **Documentos** (D), también editados por ABJ, de acceso [www.amigosjabega.org/](http://www.amigosjabega.org/):
- **La barca de jábega en la Revista Jábega (2011).** Recopilación de artículos aparecidos en los 100 primeros números de la prestigiosa revista de la Diputación Provincial de Málaga. Documento nº 2.



#### **Agradecimientos:**

- José Cano Rosa, fotógrafo
- María Dolores Jurado Jiménez (conservadora del Museo Marítimo de Barcelona)
- Ignacio Padilla Benítez (Capitanía Marítima de Málaga)
- Michel Rennes, fotógrafo



OLAS. 50 x 24 x 18 cm. Acero Inox. 22 x 18 x 25 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 Strempel
3 / 110 AÑOS DEL HUNDIMIENTO DE LA GNEISENEAU	Ensayo histórico	Pablo Portillo Strempel
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 Strempel
7 / QUERCUS. EL ROBLE QUE QUERÍA VER EL MAR	Cuento	Mary Carmen Siles Parejo
8 / LA CHALANA	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
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 Strempel
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
25 / EL ORIGEN MITOLÓGICO DEL OJO DE LAS BARCAS DE JÁBEGA MALAGUEÑAS	Ensayo histórico	Pedro A. Castañeda Navarro
26 / ETNOGRAFÍA DE LAS FIESTAS DE LA VIRGEN DEL CARMEN DE EL PALO	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
27 / ARQUITECTURA MEDITERRÁNEA HOY: EL ENTORNO DEL MAR DE ALBORÁN	Ensayo	Carlos Hernández Pezzi
28 / BARCAS, PESCA Y PESCADORES EN LA FOTOGRAFÍA DE VICENTE TOLOSA	Memoria gráfica	Pablo Portillo Strempel
29/ FAROS DE ANDALUCÍA	Reportaje	Francisco García Martínez
30/ HOMBRES DEL REBALAJE	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes

(cont.)

## Colección Cuadernos del Rebalaje (cont.)

Núm. y título	Contenido	Autor/es
31 / GAONA Y EL MAR	Ensayo histórico	R. Maldonado y Víctor M. Heredia
32 / MÁLAGA DESDE EL MAR	Ensayo histórico	Alejandro Salafranca Vázquez
33 / EL HALLAZGO DEL SUBMARINO C3	Relato	Antonio Checa Gómez de la Cruz
34 / Extraordinario. PREMIOS ALBORÁN 2015...	Poesía y narrativa	Varios
35 / MUJERES DEL REBALAJE	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
36 / GALERAS, GALEOTES Y GENTE DE MAR	Ensayo histórico	Andrés Portillo Strempele
37 / SAMI NAÏR: LA FRONTERA DEL MEDITERRÁNEO	Entrevista	Sami Naïr
38 / LA FAROLA DE MÁLAGA. IMAGEN, HISTORIA...	Ensayo histórico	Francisco Cabrera Pablos
39 / NIÑOS DEL REBALAJE	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
40 / BARCOS EN EL PUERTO DE MÁLAGA (1901-1916)	Memoria gráfica	Juan Carlos Cilveti Puche
41 / CIENCIA, OCEANOGRAFÍA, PATRIMONIO	Reportaje histórico-cient.	Juan A. Camiñas Hernández
42 / LA BARCA AMERICANA. LA ISABEL. UNA BARCA...	Ensayo histórico	Pablo Portillo Strempele
43 / LA MARÍA DEL CARMEN. ESTUDIO... ED. AMPLIADA	Monografía	Pablo Portillo Strempele

## ÚLTIMAS PORTADAS





## Pablo Portillo Strempel



Nació en Málaga en 1963. Abogado en ejercicio, desde pequeño ha sentido una gran atracción por el mar y todo lo que le rodea, en especial por las barcas de jábega, de las que ha sido *bogaor* y *mandaor*. Junto a su padre visitó los últimos astilleros y varaderos de la ciudad y frecuentó depósitos de madera y aserraderos, lo que levantó su curiosidad por la carpintería de ribera, objeto de su libro *La carpintería de ribera y la barca de jábega en la provincia marítima de Málaga* (2012). Investigador vocacional, es autor igualmente de *La jábega* (2002) y de *Memoria histórica de la barca de jábega y sus regatas en el puerto de Málaga* (2006), y de múltiples artículos sobre embarcaciones y costumbres marineras. En esta publicación comentó las imágenes de *Barcas, Pesca y Pescadores en la fotografía de Vicente Tolosa* (2015). Igualmente publicó *La María del Carmen. Estudio y evolución de la barca de Jábega* (2013), *La barca americana. La Isabel...* (2018), y el informe que el Ateneo de Málaga incorporó a la solicitud de calificación de B.I.C. para la embarcación malagueña (2010). Colabora en webs de remo y barcas. Es cofundador y vocal de documentación de Amigos de la Barca de Jábega.

## Enric García Domingo



Doctor en Historia Contemporánea por la Universidad de Barcelona. Responsable del Área de Colecciones y Conocimiento del Museu Marítim de Barcelona y miembro activo del Grupo de Investigación “Trabajo, Instituciones y Género”, de la Universidad de Barcelona. En los últimos veinte años ha dedicado su trabajo al estudio de la Historia Marítima, especialmente para los siglos XIX-XX, en diferentes campos: la construcción naval, las empresas de navegación, la historia naval, etc. Recientemente se ha decantado hacia los estudios de historia de las relaciones laborales en el sector de la navegación. Es autor de, entre otras publicaciones: *¿España neutral? La marina mercante española y la Primera Guerra Mundial* (2005), *80 anys de construcció naval a Tarragona, 1918-1998. Astilleros de Tarragona S.A.* (2007), *Hijos de José Tayà (1915-1926)* (2007). *El Miratge de la Gran Guerra* (2007) y *El trabajo en la Marina mercante española en la transición de la vela al vapor, 1834-1914* (2017). También es autor de numerosos artículos en revistas especializadas y comunicaciones en encuentros nacionales e internacionales.

## Antonio Yesa



Escultor nacido Arcos de la Frontera (Cádiz), inicia su andadura artística a mediados de los ochenta con numerosas exposiciones de pintura, manipulación de objetos y performances. Sus primeras esculturas, realizadas en materiales reciclados, son obras de pequeño formato, fabricadas con elementos filiformes y planos, buscando el vacío y el dibujo en el aire. En 1992, con motivo de la Exposición Universal de Sevilla y a partir de un encargo de la Junta de Andalucía (“El Fin de La Apariencia”, actualmente en el Centro Andaluz de Arte Contemporáneo), se produce un cambio dimensional en su obra, provocando la interacción con el espectador. En 1995 recibe la beca Picasso para las Artes Plásticas. En esta segunda época, la ruptura de las dimensiones mínimas le lleva a concebir sus obras como monumentales. En 1997 se instala su primera obra monumental en un espacio público (“Módulos en Tiempo Líquido”, adquirida por el Ayuntamiento de Benalmádena). El de Málaga adquiere la escultura “Elíptica”, para instalarla en la ciudad. Actualmente sus esculturas públicas se encuentran en Alemania, Francia, Luxemburgo, Suecia...





Con esta reedición ampliada y publicada anteriormente en la revista de Ingenierías y Humanidades *Péndulo* nº XXIV (2013), se ofrece un interesante estudio comparado entre aquellas barcas de jábega de los años 20 del pasado siglo y las actuales conocidas como de nueva generación.

Desde que el 10 de abril de 1975 la *María del Carmen* entró a formar parte del Museo Marítimo de Barcelona bajo el número de inventario 14.014 y prohibida la pesca para la que fue concebida como embarcación, su identidad y estética siguen vivas en la provincia marítima de Málaga.

Con este ensayo se aborda la evolución sufrida en un corto espacio de tiempo en el que las actuales barcas, aunque sin modificaciones aparentes durante siglos, han experimentado cambios que merecen una reflexión.

