

HOMENAJE A JULIÁN ALMOGUERA (*)

Sr. Alcalde, Sra. Vicerrectora, concejales, queridos socios, invitados, amigos,..., buenas noches y bien venidos.

Comenzaremos con el acto de homenaje a nuestro querido Julián Almoquera, no sin antes transmitir el saludo a los presentes y el abrazo a Julián de nuestro presidente de honor, Fernando Dols, que por imprevistos familiares de última hora, no puede acompañarnos muy a su pesar.

Todos sois conocedores y admiradores de una embarcación única en el mundo, por su historia, por su estructura, por su forma, por sus detalles... la “barca de jábega”.

En el litoral andaluz y español hay muchos tipos de barcas que utilizaban el arte de la jábega, pero las de Málaga han sido y son únicas. Y justificadamente presumimos de ello.

Si la barca de jábega malagueña contemporánea tuviera una **denominación de origen**, sus características serían: de madera, estilizada en su forma, vistosa en sus colores y, sobre todo, segura y muy navegable... Si añadimos que son construidas con el cariño que sólo se tiene a los hijos, nos encontramos con los atributos que poseen las barcas que han salido de las manos de D. Julián Almoquera, Julián para todos.

Julián nació en Pedregalejo en 1921. A los 11 años de edad comienza a trabajar con su padre Pepe Almoquera Olmedo en la llamada carpintería “de lo blanco” (puertas, ventanas y similares). A partir de los 15 años, de forma autodidacta, realiza sus primeros trabajos de carpintería de ribera, materializados en mosquitos y otras embarcaciones menores para su alquiler en el merendero “Julián”, regentado su padre en la playa de “Las Acacias”.

En 1940 ingresa como voluntario en la Marina, siendo destinado al Buque Escuela Juan Sebastián de Elcano, en el que se licencia después de 47 meses de servicio.

En 1944, de vuelta a Málaga, les son concedidos por la Comandancia de Marina en la playa de Las Acacias 200 metros para dedicarlos a la carpintería de ribera. Allí construye todo tipo de embarcaciones, la mayoría “bucetas”, algunos veleros y varias “motoras”. Durante estos años, el ingeniero D. Teodoro Rudolphi le inicia en el diseño de embarcaciones bajo planos.

A principio de 1950 emigra a la Argentina, a Rosario ciudad ribereña del río Paraná, donde consigue éxitos con los veleros que diseña y construye para recreo y regatas. Allí se casa por poderes con Victoria Sánchez, que desde entonces le brinda todo su cariño y apoyo.

De vuelta en España, desde 1966 construyó chalanas a remo y en la década de los setenta trabajó siete años como maestro en los Astilleros Nereo.

En agosto del 84 bota su primera barca de jábega (realizada conjuntamente con su hermano Antonio), con el nombre de *María Juliana* (actual *Virgen del Carmen*); en el 91 la segunda *María Juliana* –actual *San Andrés*– (con la colaboración de su hermano Salvador); en el 98 construye la actual *María Juliana*, considerada su barca más conseguida; en el 99 la *Almoquera*, que se inicia en la escuela taller “La Jábega”, de la que él era el maestro, en el antiguo Centro Cívico. En esta ocasión tuvo como ayudante a su hijo Pepe y como alumno aventajado a José Pedro Martín, aunque la barca la finalizaría su hermano Antonio.

Por último, dejó en quilla el esqueleto completo de la *Traya*, que sería concluida en el 2003 por el que fuera su alumno José Pedro Martín, con la colaboración del fallecido Rafael Sánchez Rubio. Y puedo presumir de remar actualmente en esta magnífica embarcación.

Sólo daré algunos **apuntes técnicos** de su valiosísima aportación a la construcción de barcas de jábega, caracterizada por trabajar con plantillas, por el rigor en la elección de maderas (nacionales y de importación de baja densidad y gran dureza), por la precisión en la medida de las piezas; y por la utilización de herramientas manuales.

Consciente de que las barcas de jábega ya no se destinan a faenar, este maestro carpintero de ribera realiza importantes aportaciones al mundo de la barca, entre las que sin ser exhaustivo, cito:

1. Bajar su peso.
2. Dejar el puntal por debajo de los 75 cm.
3. Reducir las dimensiones de las *escuadrillas* y los *planes* de las cuadernas.
4. Mejorar de forma sobresaliente las líneas de aguas.
5. Prescindir del calafateado en la tablazón, gracias a un riguroso trabajo uniforme en el forro.
6. Aplicar la técnica de la madera moldeada en la construcción de algunas piezas: cuadernas, rodas y codastes, defendiendo para el acabado la lija de mano.
7. Es contrario a la quilla plana. Ha demostrado que con brusca o curvatura de quilla de entre 15 y 17 cm. se mejoran en maniobrabilidad y ciaboga.
8. Hace especialmente anchos los bancos de trabajo en comparación a los estrechos apoyos de las antiguas barcas.
9. Defensor de la tradición, sigue conservando la estética y el uso de guiones cuadrados en el remo, a diferencia de los redondos usados en el resto de embarcaciones de España. Además introduce plomo en tales guiones para mejorar el rendimiento de la remada.
10. Es el primero que emplea el escámo de acero inoxidable para coger el remo en la regala. Igual hace con el borondo a popa. Posteriormente lo adoptarán todas las barcas.
11. Con él se recuperan adornos como el lazo o cabo decorativo que une el tajamar con la roda de proa. Así como la guirnalda ornamental pintada en la borda, a semejanza de la que se empleaban en los años 30 del pasado siglo.

Por todo ello, consideramos a Julián Almoguera como el mayor amigo de la barca de jábega. En reconocimiento a su labor como carpintero de ribera y, en especial por su dedicación a la construcción y promoción de la barca de jábega, representando a todos los socios, la Junta directiva de esta asociación lo nombra Socio de Honor y le otorga la Insignia de Oro.

Muchas gracias, Julián.

En Pedregalejo (Málaga), a 1 de octubre de 2011

(*) Palabras de Felipe Foj, presidente de ABJ, para glosar la vida y obra de Julián Almoguera en el acto de entrega de la insignia de oro y del diploma de Socio de Honor.