

MARÍA DEL CARMEN



Una barca de jábega centenaria

Sección: [Dossier](#)

Número de revista: [#17](#)

VERANO 2026

TEXT: Pablo Portillo Stempel. Abogado e investigador local. Colaborador en revistas y portales digitales, tiene en su haber diversas publicaciones sobre historia y cultura marítima local.

FOTO: Fondo MMB

Convertida en una cápsula del tiempo, la *María del Carmen* figura como pieza de excepción en el Museo Marítimo de Barcelona. Por sus singulares rasgos morfológicos se la considera un resto viviente de la herencia fenicia en el Mediterráneo.



La barca de jábega *María del Carmen*, símbolo de toda una cultura marítima a su alrededor, se expone en el Museo Marítimo de Barcelona. Foto: Fondo MMB.

Contexto histórico y origen

Inscrita el 25 de febrero de 1926 bajo el folio 1869 de la lista 3ª en la Capitanía Marítima de Málaga, esta embarcación es modelo de referencia de la barca clásica del primer tercio del siglo XX. Sus líneas airosas y elegantes, unidas a una morfología de formas curvas, responden fielmente al canon estético de la época; una silueta que observa con rigor todos los requisitos tradicionales de la chávega antigua.

Durante el ocaso de la pesca artesanal, embarcaciones como *María del Carmen* se vieron obligadas a disputar su espacio marítimo en clara desventaja con el arrastre industrial incipiente. Además de lidiar con los últimos bueyes, fueron testigos de la irrupción de los grandes vapores, constituidos en las entonces potentes sociedades pesqueras. La saturación del mercado mediante la sobreoferta de capturas dejó sin margen de maniobra la javega bajo una ley de oferta y demanda contra la que las barcas, limitadas al esfuerzo del remo, nunca pudieron acceder en plan de igualdad.

De esta barca centenaria desconocemos su constructor, pero la tradición oral apunta que su inicial playa de varada fue El Palo, barriada distante unos 5 kilómetros a levante de la capital malagueña, en la que casi

impenitentemente ha permanecido hasta mediados de los setenta.

La *María del Carmen* cuenta con 25 cuadernas, una menos de lo habitual, lo que rompe la regla no escrita de las 26 costillas para las barcas de siete remos. Esta diferencia estructural apunta a que en algún momento de su vida pesquera sufrió un alargamiento de la eslora. Dado que no existe constancia de esta modificación en Capitanía, este hecho puede atribuirse a la frecuente corrupción administrativa de aquellos años o a una posterior reforma constructiva sin actualizar su hoja de asiento, que dejó una discrepancia permanente entre la realidad y su folio registral.

Su puntal con 85 centímetros en manga máxima la convierte en una barca faenera que, junto a su eslora de 8,67 metros entre perpendiculares y 85 centímetros de puntal límite, se la puede catalogar de siete remos, cuando ya era una evidencia que la competencia de artes de pesca intensivos no auguraba ningún futuro para la supervivencia de la jábega.

Esta pieza de colección es coetánea de *Isabel*, otra chavega malagueña emblemática construida en 1925. Mientras *María del Carmen* recaló en el último tercio del siglo XX en Barcelona, *Isabel* cruzó el Atlántico para integrarse en 1934 en la colección del Mariner del Mariner Virginia). Este vínculo entre las piezas de Barcelona y Virginia certifica el reconocimiento global de la barca de javega como un exponente único del patrimonio marítimo, como joya de la arquitectura naval mediterránea.

Para los devotos de esta tradición, ambas embarcaciones trascienden su valor museístico por continuar siendo el faro y guía del *rebalaje*. Son, en esencia, el espejo en el que se mira el presente de la barca de javega para no olvidar sus raíces más profundas.

La jábega, como prototipo de una forma de vida en el sur del Mediterráneo, no navegó sola: convivió con otras embarcaciones como los sardinales y los buetes. Desgraciadamente, estas tipologías han desaparecido de nuestras playas, una pérdida irreparable para el patrimonio pesquero; así, la javega ha quedado como el último testigo de ese ecosistema marítimo ya extinguido.

Características técnicas

La singular proa de violín, coronada por el caperón y atravesada por el acicate, luce en el extremo una desafiante esfinge —una cabeza de serpiente— que actúa como tótem protector frente a los mitológicos peligros del mar. Al tajamar, acoplado a la rueda, se apoya el botalón; este espacio ha servido históricamente como lienzo para representar iconografía religiosa o escenas costumbristas, aunque hoy ha evolucionado hacia la imagen corporativa de los clubs de regatas.

Sobresalen, por encima de todo, los ojos situados en las amuras, bajo el espolón de proa. Considerados un símbolo sagrado de la vida, las investigaciones más recientes sugieren un origen mesopotámico para ese adorno. A través del intercambio entre civilizaciones, este elemento habría evolucionado hasta integrarse en las primitivas naves mercantes y colonizadoras que llevaron su milenaria cultura al Mediterráneo, hasta convertirse en el rasgo de identidad de nuestras barcas.

Esta disposición singular de los ojos, fuente de inspiración iconográfica y objetivo predilecto de los fotógrafos, constituye uno de los grandes rasgos diferenciales de la javega. A su lado, la espadella —rem de gobierno— situada en la banda de *prueba* (estribor según Xavier Pastor Quijada), junto con una policromía llamativa, permanecen como elementos vertebradores que mantienen intacta la esencia de esta embarcación.

Concebida para la pesca artesanal, la jábega es una embarcación de playa autopropulsada por tracción

manual que utiliza siempre un número impar de remos: siete, nueve, once o trece. Históricamente no tiene palo ni vela. Una singularidad rémica que define sus bandas es la de babor o *corulla* (siguiendo X. Pastor), también conocida como la *banda de cuatro* y la de estribor o la *banda de tres*. Desde la popa, el *mandaor* gobierna de pie manejando la espadella y, evocando el estilo veneciano, dirige el rumbo. A bordo es el octavo miembro.

Con el paso del tiempo, la escasez de capturas y la creciente dificultad para reclutar *jabegotas* provocaron un cambio en la construcción. Carpinteros y calafados empezaron a acortar las esloras; así se evolucionó desde las grandes embarcaciones de trece remos hasta las actuales de siete, más manejables y adaptadas a la nueva realidad.

Esta configuración varía al pasar de la pesca a la competición. A las regatas se suma un participante adicional —el noveno—, conocido cariñosamente como *metebríos*. Situado estratégicamente de pie entre el *mandaor* y los remeros, actúa como un comito deportivo, que anima y marca con sus gritos el ritmo de la palada.

Las crestas longitudinales o quillas laterales dobles son las piezas que más sufren el desgaste del trabajo diario. Al soportar todo el peso de la barca, exigen un mantenimiento riguroso por parte de los carpinteros. El contacto entre crestas y parados —gordos madereros cuadrados antaño enseñados y hoy engrasados para facilitar el deslizamiento— es uno de los aspectos que más llaman la atención de la maniobra. Este sistema permite avarar la embarcación mediante el empuje manual, lo que evita que se hunda en la arena. Es un método ancestral que, después de siglos de uso, permanece inalterado y no ha sido sustituido por ningún otro tipo de tecnología.

En el castillo de proa sobresalen las manguitas dobles a cada lado, que actúan a modo de cornamusa. Su función primordial es firme la beta del hierro en el momento en que se ordena hacer fondos.



Composición de ojos de barcas de jábega. 2017. Autor: Pablo Portillo Sempel.

Navegación y maniobras

La razón última de la barca de jábega era la pesca y, cada día, tras el sorteo de los turnos, iba a su cuenco de pesca para calar el arte en lanzas diurnas o nocturnas, salvo causas de mal tiempo, períodos de veda u otros motivos.

Las puestas se encontraban cerca de la zona de varada y, aunque no se consideraba un coto cerrado para la pesca, barcas de chávega forasteras procedentes de playas lejanas, atraídas por la abundancia de capturas, se desplazaban a buscar suerte en aguas alejadas, lo que comportaba fricciones, tensiones y problemas con las barcas nativas. El reglamento de pesca por el que deben regirse los patrones de las barcas de javega en la provincia de Málaga, y que recogió Benigno Rodríguez Santamaría en su *Diccionario de artes de pesca* (1923), es un ejemplo de las graves controversias y disputas existentes en las maniobras y la navegación con estas embarcaciones.

Las dimensiones de las mallas y, en especial, del capirote, a veces muy selectivo, fue otro de los conflictos habituales en el sector, especialmente en períodos de veda, además de la coexistencia con otras

modalidades de proximidad escasamente vigiladas ya la vez prohibidas en determinados momentos, como el boliche y la *birorta*.

El *mandaor*, además de las funciones encomendadas como la de poner orden y mirar por la barca, botar, combatir la rompiente con tiempo desaliñado, calar y en definitiva patronear guiándose con la alineación de las marcas en tierra para evitar los *agarraeros* o piedras submarinas, dirigía la barca en todos sus aspectos. La *jábega* faenaba en aguas medias, sobre 40 metros de profundidad y a menos de media milla de la costa, en lo que se denominaba por tierra de restinga.

La recuperación del arte dirigiendo la maniobra, cuidando de roturas y averías y evitando en lo posible la necesidad de tener que recurrir al *sotorráez* o rediara era otra de las preocupaciones habituales en los incidentes.

Aproximados, *porrinos de tierra* y todo tipo de curiosos se acercaban a la maniobra buscando alguna recompensa con el objetivo de aprovechar la morralla sobrante.

Finalmente, la subasta, el control de los mohatrers y el ajuste de cuentas constituían una gestión administrativa añadida que el patrón debía supervisar personalmente antes de realizar el reparto.

Arte de pesca

El profesor y filólogo Ramón Crespo Ruano sostiene que, para algunos etimólogos, como el barcelonés Joan Coromines, el término *jábega* como red surge del árabe *šábaka*, de la raíz *šábak* (enredar, entrelazar). Sin embargo, Manuel Alvar sostiene que una misma palabra *jábega/šábaka* diacrónicamente, con el tiempo, adquirió dos acepciones: primer red y después nave.

El también barcelonés Sáñez Reguart ya a finales del XVIII dejaba constancia de que la *xábega* como arte de pesca era «la más común y provechosa para los de nuestras costas del Océano y el Mediterráneo, desde el golfo de Roses hasta la desembocadura del río Guadiana».

La *jábega* se ha considerado siempre un arte pobre. Funcionaba bajo el sistema de reparto a la parte, donde el elevado número de hombres de tralla contrastaba con los exiguos rendimientos y escasos beneficios a repartir.

La pesca de arrastre o tiro mediante una técnica milenaria se realizaba directamente desde la orilla, en aguas someras, fondos planos y desprovistos de rocas. El arte está formado por dos bandas o pernadas laterales que terminan en una bolsa troncocónica donde quedaba alojado el producto de la pesca, en especial sardina y boquerón. Colocado el arte y arreos dentro de la barca, se cataba marea para conocer la corriente. Dejado el chicote o punta de la beta en tierra se remaba en dirección perpendicular a la línea de costa, alejándose del *rebalaje* y se calaba el arte. Formado un semicírculo, volvían a la línea de salida soltando en tierra el *cabo arribaero* de la otra banda. Los *jabegotes* más lo que quedaban en tierra mediante la tralla (correón cogido al hombro en bandolera) y azocados a la beta de arrastre procedían a *halar* del arte dejando en el subconsciente colectivo esas inigualables improntas de aquellos hombres inclinados hacia delante por la dureza del esfuerzo y siempre de espaldas al mar, hasta que el capirote o fondo del copo tocaba tierra comenzado las pujas de los compradores.

Posteriormente aparecía en escena la célebre figura del *cenachero* que, como palabra extraacadémica en castellano, es la persona que, pregonando la excelencia de su mercancía fresca, vendía pescado con sendos capazos (*cenachos* en castellano) colgados de los brazos dando asas y siempre de manera ambulante. Su tipismo ha sido motivo de inspiración de pintores, escultores y poetas.

La abundancia de capturas de boquerón y de sardina asentó las bases de la identidad culinaria del *rebalaje*. Por ahora, esta tradición pervive a los *espetos* y *moragas* que definen el paisaje de nuestros chiringuitos a pie de playa.



La Ntra. D^a. Virgen del Carmen en la playa de El Palo. Foto: Pablo Portillo.

Orden de 11 de abril de 1872 que atribuye a Málaga el sorteo de cuencos

Compilación Legislativa de la Armada, tomo 7.º, publicada en 1915

Las barcas de jábega tienen la costumbre, desde tiempo inmemorial, de hacer a la suerte los turnos para pescar en los cuencos existentes dentro del alcance de esta provincia.

Art. 1.º. A la puesta del sol, varan sus barcas que durante el día han pescado en un mismo bol; y el patrón que fue el último en varar y sacar su red del agua, al costado de la embarcación que patronea pone un morrón que consiste en amarrar a la espiga de un remo o palanca una chaqueta o pedazo de lona, poniendo en pie derecho la palanca o remo antes mencionados; visto por los demás patrones el morrón antes dicho, acuden por obligación al costado de la embarcación que tiene la señal distintiva, y su patrón, provisto de una baraja de naipes, barajada convenientemente y cada uno de los demás patrones elige una carta, como igualmente el que está echada la suerte y conforme van saliendo las elegidas, toma número el patrón que la eligió y es el turno que le corresponde para pescar al día siguiente.

Art. 2.º. El patrón que no acude a echar suerte en el momento de efectuar tal operación, queda para último.



La Traya preparada para trabajar. Foto: Pablo Portillo.

Evolución y valor patrimonial

Prohibida la pesca de jábega para la que fue concebida a finales del siglo XX y como escaparate de un pasado marítimo, se ha evolucionado hacia el mundo de las regatas en la temporada estival. Organizadas por los clubes de la bahía bajo el formato de liga puntuable por categorías y al abrigo de una disciplina con arraigo popular, ha tenido una aceptación favorable en los diferentes municipios de la bahía.

Han sido necesarias algunas décadas para conseguir unificar criterios de pesajes y dimensiones para que las

barcas de nueva generación puedan competir en plano de igualdad.

Otro de los avances más significativos ha venido de la mano de la entrada en escena de la mujer. Lo que comenzó como una exclusión histórica dio paso a una integración gradual —primero a través de lo que se conoce como el remo social—, que finalmente ha culminado con su consolidación en la competición. De esta forma se da un vuelco en el mundo del *rebalaje* al conseguir remover obstáculos y estereotipos sociales y culturales.

Sorprendentemente, esta magna embarcación, que se postula a perpetuarse en el imaginario colectivo local como el nuevo icono marítimo, en la actualidad no tiene ningún tipo de protección legal, cultural o institucional fuera del reclamo o impronta turística de sol y playa que se le quiere dar, obviándose su profundo legado marítimo. Se anhela una posible consideración como bien de interés cultural (*BIC*) y, en definitiva, un mayor grado de concienciación colectiva.

Se hace necesaria la protección oficial de este singular patrimonio para garantizar su conocimiento y puesta en valor, cuya atención y divulgación son esenciales para enriquecer el acervo cultural mediterráneo. Esta historiografía marítima, íntimamente ligada con una parte mar de Alborán, constituye un testimonio histórico que desde hace décadas se custodia con celo en las Reales Atarazanas de Barcelona.