LA MARÍA DEL CARMEN

Una barca de jábega centenaria

Sección: Dossier
Número de revista: #17

VERANO 2026

TEXT: Pablo Portillo Strempel. 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 3.ª 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 jábega antigua.

Durante el ocaso de la pesca artesanal, embarcaciones como la María del Carmen se vieron obligadas a disputar su espacio marítimo en clara desventaja con el incipiente arrastre industrial. Además de lidiar con los últimos bous 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 a la jábega bajo una ley de oferta y demanda contra la que las barcas, limitadas al esfuerzo del remo, nunca pudieron acceder en plano 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 la Isabel, otra emblemática jábega malagueña construida en 1925. Mientras la *María del Carmen* recaló en el último tercio del siglo XX en Barcelona, la *Isabel* cruzó el Atlántico para integrarse en 1934 en la colección del Mariner's Museum de Newport News (Norfolk, Virginia). Este vínculo entre las piezas de Barcelona y Virginia certifica el reconocimiento global de la barca de jábega 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 para seguir siendo el faro y guía del rebalaje. Son, en esencia, el espejo donde se mira el presente de la barca de jábega para no olvidar sus raíces más profundas.

La jábega como prototipo de una forma de vida en el sur Mediterráneo no navegó sola, cohabitó con otras embarcaciones como sardinales y bucetas. Lamentablemente, estas tipologías han desaparecido de nuestras playas y como pérdida irreparable para el patrimonio pesquero; así, se ha dejado a la jábega como el último testigo de aquel ecosistema marítimo ya extinguido.

Características técnicas

Su singular proa de violín, coronada por el caperol y atravesada por el espolón, luce en su extremo una desafiante bicha —cabeza de serpiente— que actúa como tótem protector frente a los mitológicos peligros de la mar. En el tajamar, acoplado a la roda, se apoya el botalón o pico; este espacio ha servido históricamente como lienzo para representar iconografía religiosa o escenas costumbristas, aunque hoy ha evolucionado hacia la imagen corporativa de los clubes 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 este ornamento. A través del intercambio entre civilizaciones, este elemento habría evolucionado hasta integrarse en las primitivas naves mercantes y colonizadoras que trajeron su milenaria cultura al Mediterráneo hasta convertirse en la seña de identidad de nuestras barcas.

Esta singular disposición de los ojos, fuente de inspiración iconográfica y objetivo predilecto de fotógrafos, constituye uno de los grandes rasgos diferenciales de la jábega. Junto a ellos, la espaílla —remo de gobierno— situado en la banda de proba (estribor según Xavier Pastor Quijada) junto a su llamativa policromía 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. Carece históricamente de palo y vela. Una singularidad rémica que define sus bandas es la de babor o corulla (siguiendo a X. Pastor), también conocida por la banda de cuatro y la de estribor o la banda de tres. Desde la popa el *mandaor* gobierna de pie manejando la *espaílla* 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 jabegotes provocaron un cambio en la construcción. Carpinteros y calafates comenzaron 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. En las regatas se suma un participante adicional —el noveno—, conocido cariñosamente como metebríos. Ubicado estratégicamente de pie entre el *mandaor* y los remeros, actúa como un cómitre deportivo, jaleando y marcando con sus gritos el ritmo de la palada.

Las carenas longitudinales o quillas laterales dobles son las piezas que más sufren el desgaste del quehacer diario. Al soportar todo el peso de la barca, exigen un mantenimiento riguroso por parte de los carpinteros. El contacto entre carenas y parales —gruesos maderos cuadrados antaño ensebados y hoy aceitados para facilitar el deslizamiento— es uno de los aspectos más llamativos de la maniobra. Este sistema permite botar y varar la embarcación mediante el empuje manual, lo que evita que se clave en la arena. Es un método ancestral que, tras siglos de uso, permanece inalterado y no ha sido sustituido por otro tipo de tecnología.

En el castillo de proa sobresalen las maniquetas dobles por cada banda, las cuales actúan a modo de cornamusa. Su función primordial es para hacer firme la beta del hierro en el momento en que se ordena hacer fondo.

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 a diario, tras el sorteo de los turnos, acudía a su bol de pesca para calar el arte en lances diurnos o nocturnos salvo causas de mal tiempo, periodos de veda u otros motivos.

Las postas se encontraban cerca de la zona de varada y, aunque no se consideraba un coto cerrado para la pesca, barcas de jábega extrañas procedentes de playas lejanas y al reclamo de abundancia de capturas se desplazaban buscando suerte en aguas lejanas, lo que conllevaba roces, tensiones y problemas con las barcas nativas. El reglamento de pesca por el cual se han de regir los patrones de las barcas de jábega en la provincia de Málaga y que recogió Benigno Rodríguez Santamaría en su *Diccionario de artes de pesca* (1923) es un ejemplo de las serias controversias y disputas existentes en las maniobras y navegación con estas embarcaciones.

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

modalidades de cercanía escasamente vigiladas a la par que prohibidas en determinados momentos como fueron 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, averías y evitando en la medida de lo posible la necesidad de tener que acudir al sotorráez o redero era otra de las preocupaciones habituales en los lances.

Arrimados, porrinos de tierra y toda una suerte de curiosos se aproximaban a la maniobra buscando alguna recompensa con el objetivo de aprovechar la morralla sobrante.

Por último, la subasta, el control de los mohatreros y el ajuste de cuentas constituían una añadida gestión administrativa que el patrón debía supervisar personalmente antes del reparto.

Arte de pesca

El profesor y filólogo Ramón Crespo Ruano mantiene que, para algunos etimólogos, como el barcelonés Joan Corominas, el término *jábega* como red surge del árabe *šábaka*, de la raíz *šábak* (enredar, entrelazar). Sin embargo, Manuel Alvar mantiene que una misma palabra *jábega / šábaka* diacrónicamente, con el tiempo, adquirió dos acepciones, primero red y luego 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 a los de nuestras Costas del Océano y Mediterráneo desde el Golfo de Rosas 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, es la persona que, pregonando la excelencia de su mercancía fresca, vendía pescado mediante sendos cenachos colgados de los brazos en jarras y siempre de manera ambulante. Su tipismo ha sido motivo de inspiración de pintores, escultores y poetas.

La abundancia de captura de boquerón y sardina sentó las bases de la identidad culinaria del rebalaje. Hoy por hoy, esa tradición pervive en los espetos y moragas que definen el paisaje de nuestros merenderos a pie de playa.

La *Ntra. Dª. 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 boles

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

Las barcas de jábegas tienen la costumbre desde tiempo inmemorial de echar a suertes los turnos para pescar en los boles existentes en la comprensión 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 temporada estival. Organizadas por los clubes de la bahía bajo el formato de liga puntuable por categorías y al socaire de una disciplina con arraigo popular, ha tenido una favorable aceptación en los distintos 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.