LA MARÍA DEL CARMEN



Una barca de xàvega centenària

Secció: Dossier

Número de revista: #17

ESTIU 2026

TEXT: Pablo Portillo Strempel. Advocat i investigador local. Col·laborador en revistes i portals digitals, té al seu haver diverses publicacions sobre història i cultura marítima local.

FOTO: Fons MMB

Convertida en una càpsula del temps, la *María del Carmen* figura com a peça d'excepció al Museu Marítim de Barcelona. Pels singulars trets morfològics es considera una resta vivent de l'herència fenícia a la Mediterrània.



La barca de xàvega *María del Carmen*, símbol de tota una cultura marítima al seu voltant, s'exposa al Museu Marítim de Barcelona. Foto: Fons MMB.

Context històric i origen

Inscrita el 25 de febrer de 1926 sota el foli 1869 de la llista 3a a la Capitania Marítima de Màlaga, aquesta embarcació és model de referència de la barca clàssica del primer terç del segle XX. Les seves línies airoses i elegants, unides a una morfologia de formes corbes, responen fidelment al cànon estètic de l'època; una silueta que observa amb rigor tots els requisits tradicionals de la xàvega antiga.

Durant l'ocàs de la pesca artesanal, embarcacions com la *María del Carmen* es van veure obligades a disputar el seu espai marítim en clar desavantatge amb l'arrossegament industrial incipient. A més de bregar amb els últims bous, van ser testimonis de la irrupció dels grans vapors, constituïts en les aleshores potents societats pesqueres. La saturació del mercat mitjançant la sobreoferta de captures va deixar sense marge de maniobra la xàvega sota una llei d'oferta i demanda contra la qual les barques, limitades a l'esforç del rem, mai no van poder accedir en pla d'igualtat.

D'aquesta barca centenària, desconeixem el constructor, però la tradició oral apunta que la seva platja d'avarada inicial va ser El Palo, barriada que dista uns 5 quilòmetres a llevant de la capital malaguenya, on

gairebé impenitentment ha romàs fins a mitjan anys setanta.

La *María del Carmen* compta amb 25 quadernes, una menys del que és habitual, fet que trenca la regla no escrita de les 26 costelles per a les barques de set rems. Aquesta diferència estructural apunta que en algun moment de la seva vida pesquera va patir un allargament de l'eslora. Atès que no consta aquesta modificació a Capitania, aquest fet es pot atribuir a la freqüent corrupció administrativa d'aquells anys o a una reforma constructiva posterior que no va actualitzar el full d'assentament, fet que va deixar una discrepància permanent entre la realitat i el foli registral.

El puntal de 85 centímetres en mànega màxima la converteix en una barca de pesca que, juntament amb l'eslora de 8,67 metres entre perpendiculars i 85 centímetres de puntal límit, es pot catalogar de set rems, quan ja era una evidència que la competència de les arts de pesca intensives no augurava cap futur per a la supervivència de la xàvega.

Aquesta peça de col·lecció és coetània de la *Isabel*, una altra xàvega malaguenya emblemàtica construïda el 1925. Mentre la *María del Carmen* va recalar en l'últim terç del segle XX a Barcelona, la *Isabel* va creuar l'Atlàntic per integrar-se el 1934 a la col·lecció del Mariner's Museum de Newport News (Norfolk, Virgínia). Aquest vincle entre les peces de Barcelona i Virgínia certifica el reconeixement global de la barca de xàvega com un exponent únic del patrimoni marítim, com a joia de l'arquitectura naval mediterrània.

Per als devots d'aquesta tradició, ambdues embarcacions transcendeixen el seu valor museístic per continuar sent el far i guia del *rebalaje*. Són, en essència, el mirall on es mira el present de la barca de xàvega per no oblidar les seves arrels més profundes.

La xàvega, com a prototip d'una forma de vida al sud de la Mediterrània, no va navegar sola: va conviure amb altres embarcacions com els sardinals i les bucetes. Malauradament, aquestes tipologies han desaparegut de les nostres platges, una pèrdua irreparable per al patrimoni pesquer; així, la xàvega ha quedat com l'últim testimoni d'aquell ecosistema marítim ja extingit.

Característiques tècniques

La singular proa de violí, coronada pel caperó i travessada per l'esperó, llueix a l'extrem una desafiant esfinx —un cap de serp— que actua com a tòtem protector davant els mitològics perills de la mar. Al tallamar, acoblat a la roda, es recolza el botaló; aquest espai ha servit històricament com a llenç per representar iconografia religiosa o escenes costumistes, tot i que avui ha evolucionat cap a la imatge corporativa dels clubs de regates.

Sobresurten, per damunt de tot, els ulls situats a les amures, sota l'esperó de proa. Considerats un símbol sagrat de la vida, les investigacions més recents suggereixen un origen mesopotàmic per a aquest ornament. A través de l'intercanvi entre civilitzacions, aquest element hauria evolucionat fins a integrar-se en les primitives naus mercants i colonitzadores que van portar la seva mil·lenària cultura a la Mediterrània, fins a convertir-se en el tret d'identitat de les nostres barques.

Aquesta disposició singular dels ulls, font d'inspiració iconogràfica i objectiu predilecte dels fotògrafs, constitueix un dels grans trets diferencials de la xàvega. Al costat seu, l'espadella —rem de govern— situada a la banda de *proba* (estribord segons Xavier Pastor Quijada), juntament amb una policromia cridanera, romanen com a elements vertebradors que mantenen intacta l'essència d'aquesta embarcació.

Concebuda per a la pesca artesanal, la xàvega és una embarcació de platja autopropulsada per tracció manual que utilitza sempre un nombre senar de rems: set, nou, onze o tretze. Històricament no té pal ni

vela. Una singularitat rèmica que defineix les seves bandes és la de babord o *corulla* (seguint X. Pastor), també coneguda com la *banda de cuatro* i la d'estribord o la *banda de tres*. Des de la popa, el *mandaor* governa dret manejant l'espadella i, evocant l'estil venecià, dirigeix el rumb. A bord és el vuitè membre.

Amb el pas del temps, l'escassetat de captures i la dificultat creixent per reclutar *jabegotes* van provocar un canvi en la construcció. Fusters i calafats van començar a escurçar les eslores; així es va evolucionar des de les grans embarcacions de tretze rems fins a les actuals de set, més manejables i adaptades a la nova realitat.

Aquesta configuració varia en passar de la pesca a la competició. A les regates s'hi suma un participant addicional —el novè—, conegut afectuosament com a *metebríos*. Situat estratègicament dret entre el *mandaor* i els remers, actua com un còmit esportiu, que anima i marca amb els seus crits el ritme de la palada.

Les carenes longitudinals o quilles laterals dobles són les peces que més pateixen el desgast de la feina diària. En suportar tot el pes de la barca, exigeixen un manteniment rigorós per part dels fusters. El contacte entre carenes i parats —grossos fustams quadrats antany enseuats i avui greixats per facilitar el lliscament— és un dels aspectes que més criden l'atenció de la maniobra. Aquest sistema permet avarar l'embarcació mitjançant l'empenta manual, fet que evita que s'enfonsi a la sorra. És un mètode ancestral que, després de segles d'ús, roman inalterat i no ha estat substituït per cap altra mena de tecnologia.

Al castell de proa sobresurten les maneguetes dobles a cada banda, que actuen a manera de cornamusa. La seva funció primordial és fer ferma la beta del ferro en el moment en què s'ordena fer fons.



Composició d'ulls de barques de xàvega. 2017. Autor: Pablo Portillo Sempel.

Navegació i maniobres

La raó última de la barca de xàvega era la pesca i, cada dia, després del sorteig dels torns, anava al seu bol de pesca per calar l'art en llances diürnes o nocturnes, llevat de causes de mal temps, períodes de veda o altres motius.

Les postes es trobaven a prop de la zona de varada i, encara que no es considerava un vedat tancat per a la pesca, barques de xàvega forasteres procedents de platges llunyanes, atretes per l'abundància de captures, es desplaçaven a buscar sort en aigües allunyades, cosa que comportava friccions, tensions i problemes amb les barques natives. El reglament de pesca pel qual s'han de regir els patrons de les barques de xàvega a la província de Màlaga, i que va recollir Benigno Rodríguez Santamaría al seu *Diccionario de artes de pesca* (1923), és un exemple de les greus controvèrsies i disputes existents en les maniobres i la navegació amb aquestes embarcacions.

Les dimensions de les malles i, en especial, del capirot, de vegades molt selectiu, va ser un altre dels conflictes habituals al sector, especialment en períodes de veda, a més de la coexistència amb altres

modalitats de proximitat escassament vigilades i alhora prohibides en determinats moments, com van ser el bolig i la *birorta*.

El *mandaor*, a més de les funcions encomanades com la de posar ordre i vetllar per la barca, avarar, combatre el rompent quan hi ha temporal, calar i, en definitiva, patronejar guiant-se amb l'alineació de les marques a terra per evitar els *agarraeros* o pedres submarines, dirigia la barca en tots els seus aspectes. La xàvega feinejava en aigües mitjanes, al voltant de 40 metres de fondària i a menys de mitja milla de la costa, en allò que s'anomenava terra de restinga.

La recuperació de l'art dirigint la maniobra, tenint cura de trencaments i avaries i evitant en la mesura del possible la necessitat d'haver de recórrer al *sotorráez* o xarxaiare era una altra de les preocupacions habituals als incidents.

Acostats, *porrinos de tierra* i tota mena de curiosos s'acostaven a la maniobra buscant alguna recompensa amb l'objectiu d'aprofitar la morralla sobrant.

Finalment, la subhasta, el control dels mohatrers i l'ajust de comptes constituïen una gestió administrativa afegida que el patró havia de supervisar personalment abans de fer el repartiment.

Art de pesca

El professor i filòleg Ramón Crespo Ruano sosté que, per a alguns etimòlegs, com el barceloní Joan Coromines, el terme *jábega* com a xarxa sorgeix de l'àrab *šábaka*, de l'arrel *šábak* (enredar, entrellaçar). Tanmateix, Manuel Alvar sosté que una mateixa paraula *jábega / šábaka* diacrònicament, amb el temps, va adquirir dues accepcions: primer xarxa i després nau.

El també barceloní Sáñez Reguart ja a finals del XVIII deixava constància que la *xábega* com a art de pesca era «la més comuna i profitosa per als de les nostres costes de l'Oceà i la Mediterrània, des del golf de Roses fins a la desembocadura del riu Guadiana».

La xàvega sempre s'ha considerat un art pobre. Funcionava sota el sistema de repartir a una part, on l'elevat nombre d'homes de tralla contrastava amb els exigus rendiments i els escassos beneficis per repartir.

La pesca d'arrossegament o tir, mitjançant una tècnica mil·lenària, es feia directament des de la vora, en aigües someres, fons plans i sense roques. L'art està format per dues bandes o pernades laterals que acaben en una bossa troncocònica on quedava allotjat el producte de la pesca, especialment sardina i seitó. Col·locats l'art i els ormejos dins la barca, es mirava la marea per conèixer el corrent. Un cop deixada la punta de la beta a terra, es remava en direcció perpendicular a la línia de costa, allunyant-se del *rebalaje*, i es calava l'art. Un cop s'havia format un semicercle, tornaven a la línia de sortida mentre deixaven anar a terra el *cabo arribaero* de l'altra banda. Els *jabegotes*, més aquells que quedaven a terra mitjançant la tralla (corda agafada a l'espatlla en bandolera) i assocats a la beta d'arrossegament, procedien a *halar* l'art, deixant al subconscient col·lectiu aquelles inigualables empremtes d'aquells homes inclinats cap endavant per la duresa de l'esforç i sempre d'esquena al mar, fins que el capirot o fons del cop tocava terra, tot iniciant les licitacions dels compradors.

Posteriorment apareixia en escena la cèlebre figura del *cenachero* que, com a paraula extraacadèmica en castellà, és la persona que, pregonant l'excel·lència de la seva mercaderia fresca, venia peix amb sengles cabassos (*cenachos* en castellà) penjats dels braços fent nanses i sempre de manera ambulant. El seu tipisme ha estat motiu d'inspiració de pintors, escultors i poetes.

L'abundància de captures de seitó i de sardina va assentar les bases de la identitat culinària del *rebalaje*. Ara

com ara, aquesta tradició perviu als *espetos* i *moragas* que defineixen el paisatge dels nostres xiringuitos a peu de platja.



La *Ntra. Sra. Virgen del Carmen* a la platja d'El Palo. Foto: Pablo Portillo.

Ordre d'11 d'abril de 1872 que atribueix a Màlaga el sorteig de bols

Compilación Legislativa de la Armada, tom 7è, publicada el 1915

Les barques de xàvega tenen el costum, des de temps immemorial, de fer a la sort els torns per pescar als bols existents dins l'abast d'aquesta província.

Art. 1r. A la posta del sol, avaren les barques que durant el dia han pescat en un mateix bol; i el patró que va ser l'últim a avarar i a treure la xarxa de l'aigua posa, al costat de l'embarcació que patroneja, un morrón *que consisteix a lligar a l'espiga d'un rem o palanca una jaqueta o tros de lona, dreçant la palanca o el rem abans esmentats; un cop els altres patrons veuen aquest* morrón, *per obligació s'acosten a l'embarcació que té el senyal distintiu, i el patró, proveït d'una baralla de cartes, ben remenada, i cadascun dels altres patrons tria una carta, igual que el que ha posat la sort, i a mesura que van sortint les tries, pren número el patró que la va triar, i és el torn que li correspon per pescar l'endemà.*

Art. 2n. El patró que no arriba a fer a la sort en el moment de dur a terme aquesta operació queda l'últim.



La *Traya*, preparada per sortir a la mar. Foto: Pablo Portillo.

Evolució i valor patrimonial

Prohibida la pesca de xàvega per a la qual va ser concebuda a finals del segle XX i com a aparador d'un passat marítim, s'ha evolucionat cap al món de les regates a la temporada estival. Organitzades pels clubs de la badia sota el format de lliga puntuable per categories i a recer d'una disciplina amb arrelament popular, ha tingut una acceptació favorable en els diferents municipis de la badia.

Han calgut algunes dècades per aconseguir unificar criteris de pesatges i dimensions perquè les barques de nova generació puguin competir en igualtat de condicions.

Un altre dels avenços més significatius ha vingut de la mà de l'entrada en escena de la dona. El que va començar com una exclusió històrica ha donat pas a una integració gradual —primer a través del que es coneix com el rem social—, que finalment ha culminat amb la seva consolidació en la competició. D'aquesta manera, es produeix un tomb en el món del *rebalaje* en aconseguir remoure obstacles i estereotips socials i culturals.

Sorprenentment, aquesta magna embarcació, que es postula a perpetuar-se en l'imaginari col·lectiu local com la nova icona marítima, actualment no té cap mena de protecció legal, cultural o institucional més enllà del reclam o de l'empremta turística de sol i platja que se li vol donar, així se n'obvia el profund llegat marítim. S'anhela una possible consideració com a bé d'interès cultural (BIC) i, en definitiva, un grau més alt de conscienciació col·lectiva.

Cal la protecció oficial d'aquest patrimoni singular per garantir-ne el coneixement i la posada en valor, amb una atenció i una divulgació que són essencials per enriquir el patrimoni cultural mediterrani. Aquesta historiografia marítima, íntimament lligada amb una part del mar d'Alborán, constitueix un testimoni històric que des de fa dècades es custodia amb zel a les Reials Drassanes de Barcelona.