

**N**ací en el año 1939 en el seno de una familia de pescadores y buzos. El primer recuerdo que tengo de la

Mar es a los 6 años, en 1945, en casa de mis abuelos Francisco y Francisca, en la playa de San Andrés en Málaga, donde guardaban los enseres de pesca. Allí encontré unas boyas de cristal, flotadores antiguos de las redes de arrastre, con una de ellas parcialmente llena de agua, lo que me llamó la atención. Este fue el primer objeto que guardé, sin saber que me iniciaba en el coleccionismo naval.

Mi abuelo Francisco López Olivares, era armador de un pesquero llamado San Francisco. Toda mi familia, desde generaciones, estaba íntimamente ligada al mar y a la pesca. El patrón del barco era mi padre Miguel López Jiménez, y lo fue hasta su fallecimiento. Murió por amistad, al visitar a un buen amigo enfermo de tifus que le contagió. Mi madre se llamaba María del Carmen Mateo León y tuvo que hacerse cargo de 4 hijos; el mayor, Paco con 7 años, Carmen con 5, Marco con sólo 40 días, y yo con 2 años.

Desde los 7 años siempre que podía me escapaba del colegio y me escondía entre las redes, cajas de pescado o los tanques de gasoil del *San Francisco*. Salía de mi escondrijo cuando sentía los ruidos y los movimientos característicos del barco fuera del puerto, o porque necesitaba salir por pura hambre o sed, ya que llevaba horas escondido, sabiendo que me esperaba una tunda de mis mayores. A veces me descubrían antes de abandonar el puerto, y a rastras me devolvían a casa o al colegio. En alguna ocasión tuve que subirme al palo huyendo, y desde arriba arrojarles piedras que llevaba en los bolsillos para que no pudieran trepar, trincarme y hacerme volver a tierra. Si conseguía partir fuera del puerto, en el mar era feliz disfrutando de lo que era mi pasión y sueño.



El "San Francisco"

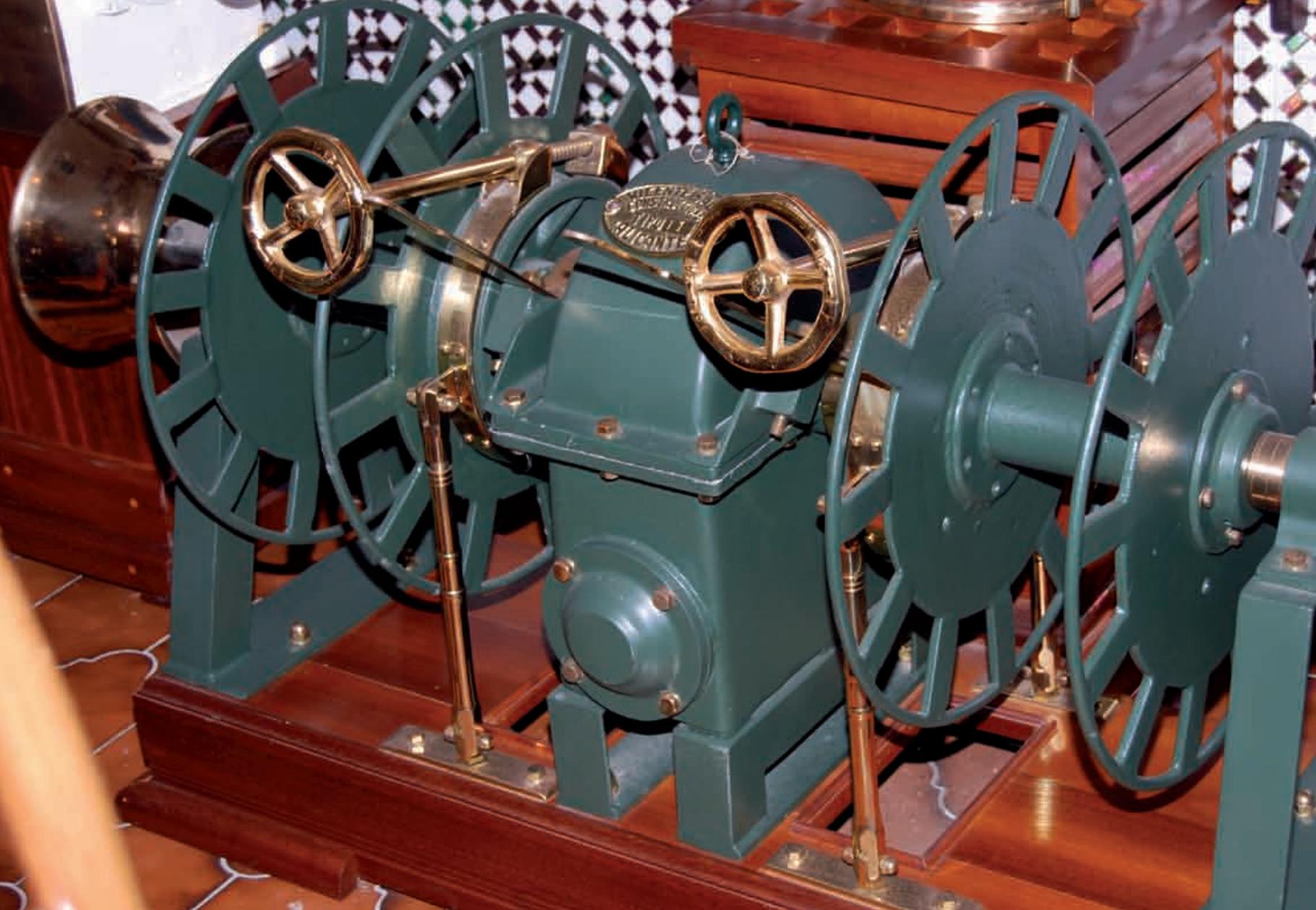
Mi madre, viendo que no podía hacer nada por evitar mis escapadas, y que el colegio podía pasar sin mí, cuando yo ya tenía 12 años le pidió a D. Francisco Toledo Mendoza, dueño de un saladero en la Lonja, un pasavante para que yo pudiera estar en el puerto sin que la policía me cogiera de la oreja. El pasavante era un permiso de trabajo, y lo hizo en una de sus tarjetas de visita, y decía: *El dador a la presente, Miguel López Mateo, presta sus servicios en la embarcación San Francisco.* Este permiso

sólo me servía en tierra, por lo que seguí siendo polizón hasta los 14 años, cuando mi madre por fin pudo hacerme la cartilla naval, y enrolarme en el *San Francisco* con todas las de la ley.

### *El San Francisco*

Fue construido enteramente de madera en el año 1930 en un astillero de Málaga como "Falucho a motor", con antena y vela latina. Su valor en la compra fue

de 4900 pesetas de la República. Sus dimensiones originales eran de eslora 8,60 metros, manga 3,40 metros y puntal 1,29 metros. Su registro bruto fue 9,43 toneladas. El motor original era un "Otto Deuz" de 20 HP, y años más tarde se reformó alargando su eslora hasta 9,30 metros, colocándole un puente y despojándole de su velamen y antena latina, y se sustituyó su motor por uno danés de un solo cilindro, semidiesel de la marca "Volund" de 25/30 HP. Así fue como lo conocí.



Maquinilla del pesquero de arrastre

El *San Francisco* era un barco que ahora llamaríamos polivalente, ya que tenía permiso para trabajar como traíña o barco de cerco, vaca o barco de arrastre, palangrero, remolcador y recuperador de pecios. Se dedicó principalmente a estas últimas citadas actividades y como ha quedado dicho al cerco.

Necesitaba como mínimo 20 hombres para salir a pescar, y en períodos de mucha pesca hasta 30 hombres que convivían y trabajaban juntos en un barco de menos de 10 metros de eslora. A veces una mañana, o una noche, y otras veces varias jornadas. Si la salida era de un día, cada hombre llevaba su costo o comida de casa, y si eran varios, entre todos los hombres siempre había un cocinero que se encargaba de preparar comida para todos.

Cada hombre tenía su puesto, y a cada puesto le correspondía un nombramiento con su sueldo correspondiente. Si el barco volvía a puerto sin pescado, nadie cobraba. Si el barco llegaba con pescado, se producía la venta en la lonja. Del importe resultante de la venta se descontaban los gastos del barco; del restante, el 50% era para el armador, y del resto *el listero* hacía las cuentas desglosando *por partes* los



Corredera



lanzaba una piedra sobre el banco de peces, para abrirlo y conocer la dimensión del mismo. El Patrón de Pesca podía indicar entonces al Patrón de Papeles el inicio de la maniobra para comenzar el lance.

Dos Areteros:

*a parte y cuartón*

sueldos de cada hombre, que estaba estipulado de la siguiente forma:

Cada hombre ganaba una parte completa, pero también, dependiendo de su cargo, ganaba partes técnicas.

Las partes técnicas se pagaban con medias (mitad de una parte) y cuartones (mitad de una media).

### En proa:

El Patrón de Pesca: *a dos partes*. Se encargaba de otear el mar buscando los bancos de peces. Cuando los localizaba, avisaba al Patrón de Papeles, que llevaba el timón y título, dirigiéndolo al banco.

Ayudante del patrón de Pesca: *a parte y cuartón*. Hacía las funciones del Patrón de Pesca cuando éste descansaba.

El Pedrero: *a parte y cuartón*. A la orden del Patrón de Pesca,

cada uno. Al comenzar el lance, preparaban las aretas o argollas por donde se deslizaba el cabo de la red, evitando las cocas y líos. Al cobrarse la red con el pescado, recogían las aretas dejándolas listas para otro lance, y uniéndose con los demás hombres a la recogida del copo.

Dos Plomeros: *a parte y cuartón* cada uno. Preparaban los plomos de la red, y al cobrar la red, uno tiraba del plomo y el otro lo estibaba.

### En puente:

Patrón de “Papeles”: *a dos partes*. Con titulación náutica (con “papeles”), al timón, gobernaba y situaba el barco por conocimiento, instinto y buen hacer marinero, a menudo sin instrumentos náuticos. Responsable del barco, sus tripulantes y la documentación.

Ayudante del Patrón o Timonel: *a parte y cuartón*. Ayudaba al Patrón de Papeles y transmitía las órdenes a los motoristas.

Dos Bodegueros: *a parte y cuartón* cada uno. Arranchaban el pescado en cajas de 30 Kg y las ordenaban en la bodega. El número de bodegueros variaba en función a la eslora del barco.

Listero: *a parte y cuartón*. Encargado de hacer el reparto del dinero, justificando la parte de cada hombre y las partes técnicas correspondientes. Trabajaba en labores generales del barco.



Girocompás



El *San Francisco* cobrando el arte de pesca

## En popa:

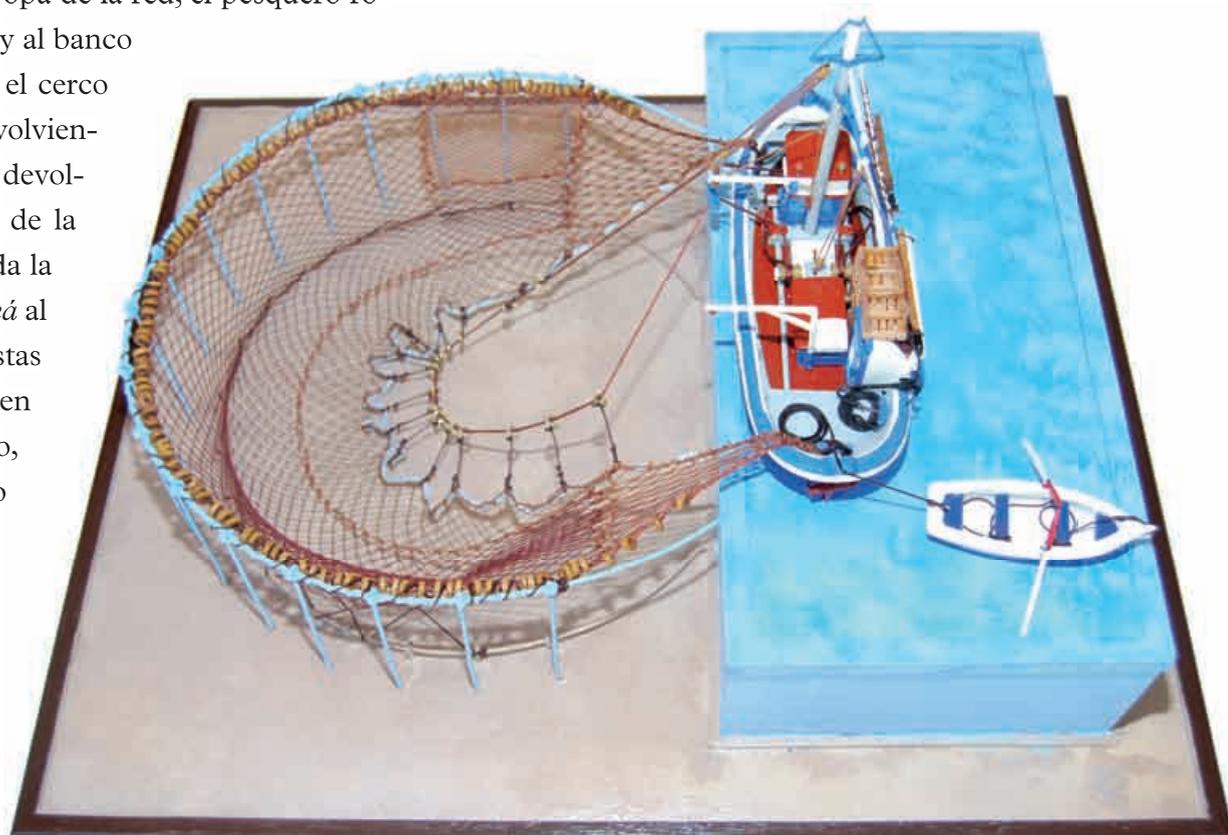
Dos Corcheros: *a parte y cuartón* cada uno. Ordenaban y disponían los corchos de la red, uno tiraba del corcho y el otro lo estibaba.

Primer Motorista: *a dos partes*. Responsable del funcionamiento óptimo del motor. Recibía las órdenes del Patrón de Papeles en navegación y del Patrón de Pesca en la pesca.

Segundo Motorista: *a parte y media*. Ayudante del Primer Motorista.

## Bote Cabecero o chinchorro:

Dos Cabeceristas: *a parte y cuartón* cada uno. El bote cabecero se queda con el cabecero de popa de la red, el pesquero rodea al bote de la luz y al banco de peces, formando el cerco y cerrando el arte, volviendo al bote cabecero devolviendo éste la popa de la red. Una vez recogida la red se amarra la *copeá* al bote, y los cabeceristas con zalabares recogen el pescado del copo, cobrándolo el barco a bordo.



Maqueta del *San Francisco* faenando "al cerco"



## Bote de la Luz:

Primer Lucero: *a dos partes*. Recibe las órdenes del Patrón de Pesca para situar el Bote de la Luz donde se encuentra el banco de peces. Dirige el bote y mantiene las lámparas de gasolina en funcionamiento.

Ayudante Lucero: *a parte y media*. Ayuda al Primer Lucero en todas las labores del bote.

## Grumetes:

Los niños: *a media parte o a 3 cuarterones*. Aprendices sin nombramiento, ayudaban en cualquier labor en el barco. En el futuro tendrían una especialidad con su parte correspondiente.

## En tierra

Sotarraje: *a media parte*. Roderero en tierra, se dedicaba a la reparación y mantenimiento de las redes.

Guarda: *a una parte*. Cuidado y guarda del barco cuando estaba atracado en el muelle.

Barbero en tierra: *a media parte*. Los tripulantes tenían derecho a pasar por barbería. En

Málaga era conocida la barbería de “Antonia la barbera de la muñeca”, en El Perchel.

Baja a la Taberna. Sin parte, se le pagaba cuando había pesca. Los tripulantes tenían derecho a consumir una ‘Limeta’, una botella de medio litro de vino blanco, a cuenta del barco. De esto se encargaba el listero.

El *San Francisco*, como pesquero de cerco, principalmente se dedicaba a la captura del boquerón y la sardina, volviendo a puerto diariamente. En ocasiones se realizaban campañas de varios días o semanas en otros puertos. Todos los días del año eran laborables, incluyendo domingos y festivos. Solo se quedaba amarrado en puerto en días de temporal de levante y las noches de luna llena, que por la luz tan intensa, el pescado no se veía o no se agrupaba, siendo el mejor momento de pesca a la hora *Prima*, en el crepúsculo vespertino, y al *Alba* o crepúsculo matutino, que es cuando el pez sube buscando la luz.

El bote de la luz generaba la agrupación de los bancos de peces, y los luceros distinguían el



Bitácora

tipo y la cantidad de peces por el burbujeo o *bullas* característico de cada especie, siendo la del boquerón unos chorritos finos y uniformes que explotaban al llegar a la superficie, mientras que la sardina se caracterizaba por ser unas bullas gruesas y uniformes que se dispersaban antes de llegar a la superficie; si no eran uniformes, se trataba de jurel.

En los años 50 existía una gran abundancia de pesca, y apareció una empresa de fuera que compraba exclusivamente las escamas del boquerón y la sardina, para dar brillo al recubrimiento de las perlas que fabricaba. Había tanta pesquera y era tan grande el número de barcos que operaban en Málaga que el precio del pescado a veces caía por los suelos. Recuerdo que la empresa nos proporcionaba una red de 8 x 8 metros



Una vista general de la colección

muy ciega, que iba en el bote cabecero a lo largo de la banda, y unos cajones de madera con fondo de red metálica, que iban en el barco.

En todos los lances, colocábamos *el escamero* debajo de nuestra red, para poder de esta forma ir recogiendo las escamas que por su propio peso se iban desprendiendo. Si el lance era de boquerón estas escamas iban a su cajón y lo mismo hacíamos con la de la sardina, y de esta manera íbamos acumulando las escamas en la bodega hasta reunir las cajas completas, mientras que el pescado lo almacenaban los bodegueros en cajas de 30 Kg para su venta en la lonja.

Otras veces, cuando veíamos que el copo venía revuelto de sardinas con jureles sabíamos que este lance sólo serviría para escama, ya que el jurel es muy pinchoso y al rozarse con la sardina la desescamaba, por lo tanto era preferible agitar bien el copo y sacar de este lance el mayor número de escamas posible. De una tonelada de pescado se podían extraer aproximadamente 30 Kg de escamas. La escama de boquerón se pagaba a 12 pesetas el kilo por ser de más calidad y brillo, y la de la sardina a 8 pesetas.



Timón de un velero

## Actividad del puerto de Málaga en los años 40 y 50

No comparto que se diga que Málaga vive de espaldas al mar. El puerto siempre fue un lugar de encuentro y donde no- viábamos. Tuvo un trasiego muy fuerte en carga y descarga; ningún puerto del Mediterráneo recibía tantos barcos pesqueros de todas las regiones. De Alicante venían barcos de arrastre y muchos se afincaron finalmente en Málaga. Bastantes de ellos pescaban en el sur de Canarias el calamar y la jibia, y vendían en Málaga. Las traíñas de Águilas, Garrucha, Almería, Adra, Motril, venían y echaban la temporada en Málaga, y también en Barbate y Tarifa. Incluso de Melilla y Villa Sanjurjo venían a vender aquí.

En el puerto no se cabía; todas las empresas e industrias funcionaban a pleno rendimiento. Los astilleros de la playa de San Andrés que recuerdo son el de Sebastián, Pepe Álvarez, Manuel Basquiña y Juan Crosa. No paraban de construir barcos y la aserradora de Fernández Hita no daba a basto. Había también muchas pequeñas industrias de mecánica, fraguas y electricidad en el Bulto, el Perchel y la Malagueta. Recuerdo que para cualquier reparación, o para conseguir alguna pieza, teníamos que guardar cola incluso de varios días.

También estaba el tintero de Antonio Ripol Ortiz. Los tinteros, eran establecimientos que se dedicaban al tintado de las redes, que eran principalmente de algodón; también se tintaba el esparto, cáñamo y abacán.

El motivo de tinter las redes era para evitar que se pudrieran. La labor del cuidado de las redes era casi más laborioso que la misma pesca. El proceso era el siguiente: el tinte se producía con corteza de pino carrasco hervido en unos calderos de leña y añadiéndole alquitrán vegetal. Tras enfriarse este caldo las redes eran transportadas en camionetas o carros y se tendían a lo largo y ancho de lo que hoy es el paseo marítimo Pablo Ruíz Picasso, desde el actual restaurante Antonio Martín, como merendero, hasta el Morlaco. Finalmente, para suavizarlas, se enjuagaban en el agua pasando desde el muelle al barco, dejándolas listas para trabajar.

El tinte de alquitrán vegetal no era definitivo y había que repetir este proceso a menudo, por lo que se aprovechaba la

Redes puestas a secar en la playa de la Carihuela hacia 1926. Archivo Municipal de Málaga



luna llena, en la que no se salía a faenar, para poder tintarlas de nuevo, pudiendo los rederos realizar las reparaciones oportunas de rotura y desgaste.

Los pesqueros casi a diario realizaban la tarea de enjuague de la red, del barco al muelle, dejándolas secar en tierra y cargándolas de nuevo para volver a salir a pescar. El arte del *San Francisco* media 300 m de largo por 50 m de ancho.

En aquellos tiempos un barco con motor de 25 HP, con eslora de menos de 10 m, y con 30 hombres a bordo, todo era manual. Hoy en día un pesquero tiene mínimo 15 m de eslora y motores desde 600 HP, y con tan solo 8 hombres realiza todo el trabajo. Todo el sistema del tinte desapareció con la llegada del nylon, que es un material de gran resistencia y sin mantenimiento. Ello significó el fin de los tinteros de redes. Solo queda en Málaga el restaurante *El Tintero*, cuyo nombre viene de su actividad original en el Palo.

El *San Francisco* servía también como recuperador de pecios. Cualquier cosa sumergida, pieza, motor, ancla, aparejo, embarcación que estuviera hundida y no fuera demasiado pesada, con el apoyo de buzos y utilizando un sistema de flotadores, el *San Francisco* era indicado para recuperarlos. Pero para el trabajo pesado en el puerto se utilizaban las *pontonas*, que eran grúas flotantes que podían trasladar bloques para la construcción de muelles, diques, escolleras, y recuperar del fondo grandes pesos y barcos.

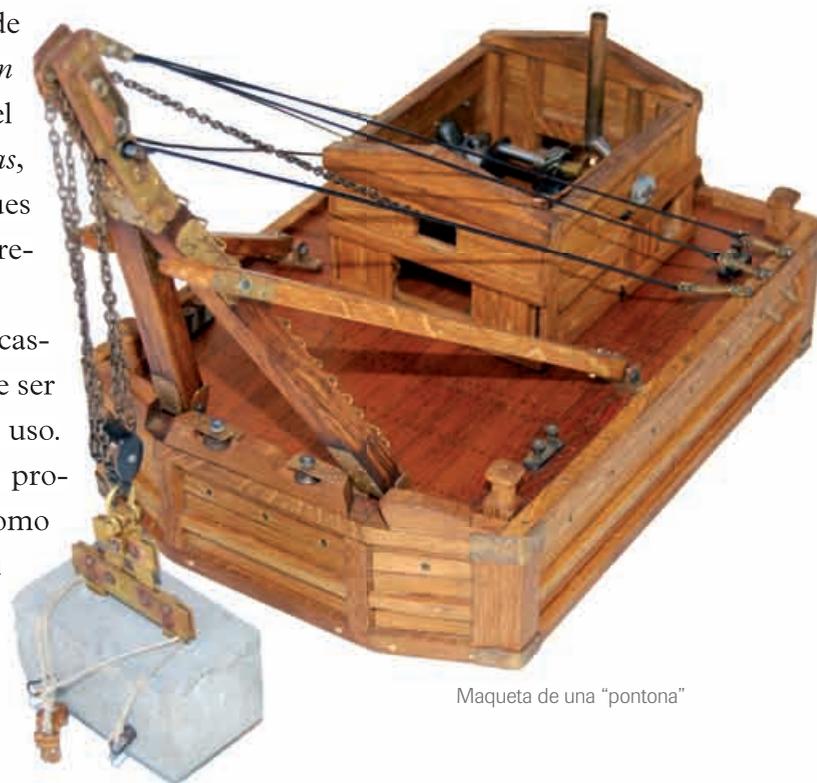
Las *pontonas* eran grúas emplazadas en antiguos cascos de veleros que con la llegada del vapor dejaron de ser útiles, pero la robustez de sus cascos permitían este uso. En el puerto de Málaga había 2 *pontonas* que eran propiedad de la Junta de Obras del Puerto, conocidas como *la chica* y *la grande*. Esta última se construyó para funcionar como *pontona* de madera y fondo plano,



Maqueta de un "tintero"



Limpiando la obra viva



Maqueta de una "pontona"



Pontona en el puerto hacia 1956



La "buceta"

rectangular y robusto, con un motor de vapor que tiraba del aparejo de la grúa. Además nos servía a los *chaveas* como plataforma para tirarnos al agua, con el enfado y reprimenda del encargado.

Para la construcción de los espigones, además de la pontona que situaba los grandes bloques de hormigón o piedra, las *barcas remolcadas de piedras* se encargaban del relleno de escollera de menor tamaño, volcándolas en el sitio indicado.

Los buzos han jugado un papel muy importante en la construcción de los muelles y espigones bajo el agua, en reparaciones de cascos de los barcos y recuperadores de pecios.

Pienso que el trabajo de buzo es junto al de minero, de los más peligrosos y claustrofóbicos que existen, y hay que servir para ello.

La seguridad del buzo no sólo depende de él mismo, sino de la persona guía que está en la superficie y amarrado a él, que recibía las *señales* y las comunicaba a los que se encargaban de mover las ruedas que accionaban el compresor de aire; solían ser una o dos personas. Esta bomba se movía haciendo girar dos ruedas de hierro fundido que llevaba adosadas a cada lado, y que hacían funcionar un compresor de pistón, llegando el aire a través de un tubo

de goma hasta el buzo. La bomba, en la mayoría de los casos, iba instalada en un bote llamado *buceta*, y se dirigían a remo al lugar de trabajo.

Mi tío Miguel Jiménez Sánchez fue maestro buzo civil, y junto a mis primos Miguel y Pedro trabajaron en la construcción de la Central Térmica de Málaga. Yo de niño estuve un tiempo ayudándole desde su *buceta*, y aprendí las *señales*.

El buzo tradicional pasaría a la historia gracias a Jacques-Yves Cousteau que inventó la escafandra autónoma con las bombonas de aire comprimido. Y la *buceta* desaparecería dando paso a las embarcaciones neumáticas a motor.

Otra forma tradicional de pesca era la realizada por los marisqueros. Recuerdo a José Cortés Trujillano, al que le llamábamos el *hombre solo*. Este pescador de almejas de la bahía de Málaga era llamado así por el solitario y sufrido trabajo que



Maqueta de la "buceta"



Manejando la bomba de la "buceta"



Molinete del almejero de "hombre solo"

realizaba el sólo en su *almejero*. Esta embarcación, un bote sin motor y en el que normalmente iban dos o tres hombres, funcionaba de la siguiente manera: desde proa se lanzaba un *gavilán* que agarraba en el fondo como un ancla. Un hombre bogaba hacia atrás separándose del *gavilán*, soltando cable desde el *molinete*, y lanzaba por popa los *rastros*. Entonces comenzaba el duro esfuerzo de acercarse al *gavilán* arrastrando los *rastros*, con las piernas, como si fuera una bicicleta. La mayoría de estos pescadores terminaban con la espalda encorvada por esta dura tarea.

En los años 60 la actividad del puerto fue desmoronándose debido a mi parecer por varios factores, como por ejemplo la evolución de los pesqueros, que trajeron nuevas e importantes tecnologías, que al margen de que fueran muy buenas y necesarias, para los pescadores terminarían con varias generaciones de tradición.



Maqueta del almejero de "hombre solo"



Traje de buzo de la colección



Miguel López Mateo hacia 1956



Telégrafo de órdenes

Y por supuesto creo también que la llegada del turismo, obviamente también necesario, sirvió para que el tema inmobiliario se ocupara de comprar los locales destinados a aserradoras, astilleros y talleres, que dejaron de realizar su actividad, convirtiendo esos locales en solares en

los que luego se fueron levantando grandes edificios.

Fue el momento en que decidí salir al extranjero, y estuve navegando en pesqueros, remolcadores y en mercantes, hasta

que en Amberes conocí a mi mujer, Henriette D'hondt Hallmann. Mi matrimonio significó abandonar el mar por amor ya que mis suegros pusieron como condición que dejara la vida de marino. Ya de vuelta en Málaga, nuestra unión dio como fruto dos hijos, Paqui y Dirk y me dediqué a la decoración, abriendo un negocio de cortinas: *Decoraciones Dirk*.

Mi promesa la he cumplido hasta ahora. No volví a embarcarme y sólo he pisado una cubierta o un puente para probar los barcos de los que fui armador: dos pesqueros, el *Salto* y el *Portosol*.

Marinero en tierra, decidí restaurar y recuperar todo tipo de piezas navales que había conseguido y comprado, desde cuando tenía 6 años y guardé aquellos flotadores de cristal del almacén de mis abuelos, que aún conservo. Todos estos años mi pasión por estar en la mar la calmaba con la pasión de poner en funcionamiento en su estado original instrumentos navales casi destruidos y de todo tipo de barcos.



Maqueta de barca para colocar escollera



Taller de maquetas

Desde reconstruir una bitácora de un buque de vela, restaurar un telégrafo de máquinas como el que llevaba el *Titanic*, también construido en Liverpool pero con leyendas en castellano, restaurar y poner en funcionamiento un sistema de buzo completo, con escafandra, traje, escapulario, botas, machete y bomba de aire de dos cilindros y doble efecto, marca Siebe Gorman, modelo “b” del Almirantazgo Británico, o todos los sistemas de medición de la velocidad de un barco, desde una corredera de *barquilla* con su reloj de arena, pasando por las correderas mecánicas de hélice Walker y las eléctricas con repetidor en puente.

Podría posicionar un barco en la mar con los instrumentos utilizados a lo largo de la historia de la navegación, con un astrolabio, un octante, un quintante o un sextante.

El primer Girocompás conocido lo llevaba el buque *Emperador* cruzando el Atlántico en 1914. En Holanda encontré un girocompás de 1916, en estado de chatarra, lo restauré y probablemente esté mejor que en su primer viaje.

En estos últimos años la nostalgia de aquella época embarcado en el *San Francisco* me ha llevado a recrear en maquetas los instrumentos, aparejos y sistemas de pesca de aquellos tiempos, intentando reproducir al detalle los barcos, el trabajo que realizaban y, de alguna manera, intentar mantener y transmitir las tradiciones marineras y pesqueras de nuestra tierra.

