



Imagen 1.- El “Ciudad de Tarifa”, a su popa el falucho a vela “Nuevo Lobo”. Fotografía de la familia Blanco.

La traíña “Ciudad de Tarifa”

Manuel Quero Oliván

A mediados del siglo pasado, un sector primario marítimo combinado, compuesto por la pesquería de almadraba, las jábegas de playa y las traíñas, trajo a Tarifa un especial esplendor industrial. Dicho sector llegó a mantener activas una decena de fábricas de conservas. Parte y muestra de este legado lo tenemos en el barco que se cita a continuación.

Introducción

Dentro de la serie de barcos llamados “Tarifa” traemos hoy aquí a un entrañable pesquero muy conocido de los tarifeños, se trata del “Ciudad de Tarifa”. En lo que va publicado en *Aljaranda* es el quinto de la serie, y no es el último, pues aún quedan un par de barcos más que han llevado o llevan el nombre de Tarifa.

Aparte de lo que conocemos dado nuestra anterior profesión (en Vigilancia de Costas y Puertos), citamos y agradecemos cuanto nos informaron los señores Diego Fernández León, más conocido en Tarifa por el apodo de *Tabales*, y José León Blanco. Diego Fernández fue su patrón de pesca por los años 1962-67 y José León fue el patrón de costa entre los años 1962-70. Igualmente, agradecemos la ayuda de la Capitanía Marítima de Tarifa.

El “Ciudad de Tarifa” fue construido en la localidad malagueña de Estepona, por el maestro

carpintero-calafate Francisco González Cañada, por encargo del vecino y natural de Tarifa Antonio Peralta Blanco (su armador).

Datos y características (de construcción)

Fecha de construcción: 1950.

Inscripción: Registrado en 1950 al folio 388 de la 3ª lista (Pesca) de Tarifa (Cádiz).

Tipo: moto-pesquero con casco de madera, con aparejo de balandra en dos palos.

Eslora entre perpendiculares: 17,00 metros.

Eslora en la cubierta de arqueado: 19,00 metros.

Manga (fuera de forros): 6,20 metros.

Puntal de construcción: 2,40 metros.

Tonelaje: 68,34 TRB.

Tonelaje neto: 30,41

Motores: Dos, marca Bolinders, uno de 70 CV. y otro de 40 CV.

Velocidad máxima: 8 nudos (a media carga 5 nudos).

El 23 de octubre de 1950, ante el notario de Estepona (Málaga) Luis Montero Losada, se formalizó la entrega del barco del constructor al armador. El valor del pesquero (casco y máquinas) fue de 340.750 pesetas.

En Tarifa, en el varadero del maestro carpintero de ribera Juan Blanco Rodríguez, se le hicieron varias reformas, entre ellas, la sustitución de los dos motores Bolinders por uno marca Volund de 130

Fotografía de la familia Blanco



Imagen 2.- El “Ciudad de Tarifa” en construcción (año 1950). Tras de él el faro de Estepona (Málaga).

CV; convertir la cocina en alojamiento y pasarla ésta a popa; se realizó su cinta en 60 centímetros, así como la cubierta y obra viva que se le pusieron nuevas. Todo lo anterior hizo algo más grande el barco, pasando a tener 17,30 metros de eslora (eslora entre perpendiculares) y en la cubierta de arqueado 20,25 metros, siendo el tonelaje de arqueado 79,91 toneladas. En resumen, su tonelaje neto pasó de 30,41 a 42,46 toneladas.

En el año 1958 se le cambió el nombre de “Ciudad de Tarifa” por el de “Pesquero Ciudad de Tarifa”. El cambio tan sólo fue en papeles, pues aunque al principio se le pintó lo de pesquero en las amuras (en pequeño), en realidad no perduró, y menos aún el que llevaba en el puente que ni se tocó.

En el año 1966 se autorizó el cambio de base de Tarifa a Barbate, donde tuvo otros cambios de motor (uno marca June Munkatell de 150 CV y posteriormente un Normo de 310 CV) y varias reparaciones en su carena, todo lo cual hizo tanto en Barbate como en Tarifa.

**El pesquero “Ciudad de Tarifa”
se terminó de construir en el
año 1950**

Apenas daremos muchos detalles en cuanto a la modalidad de pesca y forma de darla, por lo que nos centraremos mayormente en la parte humana. Todo comenzaba cuando la persona elegida para ello, yendo de puerta en puerta, llamaba uno por uno a todos los pescadores; tal cargo tenía el curioso nombre de “el llamaor”, que por aquel entonces, recaía en la persona de Rafael, de apodo “Franco”, persona que quedaba en tierra y que, además, era un excelente redero. Pues bien, ya todos reunidos, en este caso en el bar de Villalta (inmediato a la churrería que hay junto al mercado), a cuenta del barco, tomaban café y copa, marchando posteriormente para el puerto. Hay que tener en cuenta que su dotación media podía ser entre 30 y 45 personas, por lo que la labor de llamar uno a uno no era tan simple.

Las pesquerías del barco tanto se hacían en aguas españolas como en las marroquíes. Por nom-

Fotografía de la familia Blanco



Imagen 3.- El pesquero ya listo para hacerse a la mar.

brar alguna citaremos una bastante cercana, se trata de la conocida Isla del Perejil, la cual, a cada banda tenía dos pesqueros o caladeros muy ricos en sardina, a los cuales se les denominaba el del Cobacho a uno, y al otro el de “La aguá”. En tal isla, al haber mucho fondo tan solo en su misma orilla, permitía poder fondear el barco por proa y dar un cabo por popa con total seguridad cual si de estar pegados al muelle se tratara. Como anécdota del lugar citaremos algo que nos han contado muchos patrones y marineros, era el que, cuando bajaban a la isla había menú extra, pues se solían recoger algunos huevos de pavana (gaviotas) que anidaban abundantísimamente en la isla.

También se pescaba mucho en los caladeros del sur, en aguas del ahora ocupado Sahara español,¹ bajando hasta el Aaiún, Villacisneros, etc., aunque también se pescaba (con licencia) en la costa marroquí, desde cabo Juby (junto a Tarfaya) al cabo Dráa en la desembocadura del Oued Dráa. Toda la costa del Sahara español como la marroquí era abundante en pesca. Estas pesquerías o mareas llegaban a durar un mes, siendo su principal objetivo la pesca de la sardina, la cual se vendía en su mayoría en el puerto de Algeciras. En estas mareas se trabajaba sin el bote de la luz, el cual se utilizaba en la zona de Tarifa en los periodos llamados de oscuro, o sea, en los periodos donde no brillaba la luna.

Ayuda tarifeña en el terremoto de Agadir

A media noche del 29 de febrero de 1960, mientras la gente dormía, la tierra tembló por espacio de 15 interminables segundos. El epicentro del seísmo, de 6,7 grados de magnitud, se encontraba a tan solo 5 millas de la populosa ciudad marroquí de Agadir. Toda la medina de la ciudad quedó destruida, mu-

Las pesquerías del barco se hacían en aguas españolas y marroquíes

riendo sepultados bajo los escombros más de 12.000 personas (la ciudad tenía 40.000 habitantes). El sector pesquero tarifeño, siempre solidario, no podía pasar por alto la ayuda humanitaria que la población de Agadir necesitaba. Así pues, repleto de alimen-



Fotografía del archivo particular de Sebastián Trujillo

Imagen 4.- Bote lucero o de la luz.

tos, medicamentos, ropa y otras ayudas partió para allá el pesquero “Ciudad de Tarifa”, siendo su ayuda una de las primeras en llegar a la ciudad.

El “Ciudad de Tarifa” empleaba el arte denominado traíña, un tipo de red de cerco con jareta, muy común en toda la zona que va desde Algeciras a Sancti Petri. De tamaño normal, consistente en una red rectangular compuesta por 5 cuarteladas (paños de red) de unos 100 metros cada una y unas 45 brazas de calado o peralto; o lo que es igual, unos 500 metros de longitud por unos 85 metros de profundidad. La red se subía a bordo y quedaba tan solo un reducido embolsamiento al costado del barco donde se agolpaba toda la pesca, la cual, ayudándose con el utensilio denominado salabre era subida a bordo. A esta labor de subir el pescado a bordo se le denomina copejar o copejear. La labor más desagradable de todas las habidas en el barco era la de estibar la pesca dentro de la bancá o bodega de estiba del pescado. Allí, entre la neblina que da el frío y el enorme esfuerzo manejando cajas de pescado y dando paladas de hielo podían pasar muchísimas horas, por lo cual no era de extrañar los frecuentes resfriados y

¹ Territorio ocupado ilegalmente por Marruecos desde el año 1979. Las Naciones Unidas no reconocen esta anexión; por lo cual, se da la paradoja de reconocer y defender España la soberanía de otros países y territorios en base a resoluciones de la ONU, y hacer dejación absurda de sus legales y propios intereses, también amparados por resoluciones de la ONU.

las rozaduras en manos, cara, etc. con el manejo de las cajas. Según nos dijeron, hubo quien estuvo 24 horas sin salir de la bancá trabajando duramente.

Este pesquero llevaba dos botes auxiliares, uno era el llamado bote cabecero y el otro era el denominado bote de la luz o lucero, ambos propulsados a remo y, aunque pequeños, eran muy robustos de construcción ya que estaban sometidos a innumerables golpes. En la imagen 4 aparece uno de estos botes (del pesquero “Nuevo Lobo”), a los remos aparece Antonio Araujo Llorca (apodado *Marrurro*) y, detrás de él, Antonio Sánchez (apodado *Ortinga*). En el interior del bote aparecen algo así como dos bidones, era el llamado petromax, un artilugio encargado de suministrar gasolina a presión (o petróleo) a los cuatro fanales que aparecen en la imagen, si bien, en el caso del “Ciudad de Tarifa”, su bote de luz llevaba seis.

Las capturas llegaban a ser muy importantes, entre las 1.400 ó 1.500 cajas de sardinas (cajas de de unos 40 kilos cada una), si bien, se llegaron a hacer capturas de 1.400 cajas estibadas en la bancada más otras 700 en cubierta.

En la imagen 5 puede verse el puente del pesquero, delante de él se encuentran de izquierda

a derecha las siguientes personas: Pedro Ledesma Serrano (oficinista de la empresa), Antonio Peralta Díaz (apodado *Noñi*, ayudante), Miguel Peralta Blanco (apodado *Caballa*, patrón del barco) y Juan Luís Peralta Díaz (gerente principal).

El “Ciudad de Tarifa” empleaba el arte de traña, un tipo de red de cerco con jareta

Tintado de las redes

Los paños de red que se utilizaban entonces estaban confeccionados con hilo de algodón, el cual había que proteger para que no se pudiese. Para ello se hacía con cierta frecuencia el llamado tintado o entintado. Dicha operación consistía en sumergirlo en una preparación de productos químicos que tenían la finalidad de conservar la red. Por regla general se usaba un líquido ya preparado de extractos curtientes siendo su concentración más usual la del 4 % que equivalía a la que se obtiene con corteza de pino al 12 % después de una prolongada ebullición. Dichos extractos podían ser de diversa procedencia, por lo general de cortezas de pino u otra especie arbórea rica en taninos, ya que estos son buenos contra la putrefacción, pero tienen el inconveniente de ser bastante solubles al agua, por lo que había que darlos con cierta frecuencia según mayor o menor uso del arte.

El uso de la traña en Tarifa fue muy importante hasta hace treinta años

Por regla general, cada tintero (llegó a haber seis o siete en Tarifa) constaba de varias partes: una gran caldera y junto a ella y seguido, un par de piletas donde iba escurriendo el líquido sobrante, de esta forma se ahorraba tinte. El arte ya entintado se podía llevar a secar a varios sitios, entre ellos estaba el llamado “llano de los Pepes”, si bien, el “Ciudad de Tarifa” las llevaba a secar en las inmediaciones de la Torre de la Peña, con el disgusto según nos contaron, de algún que otro huertano de las cercanías, el cual, coincidiendo con el secado de las redes, casualmente, veía algo mermada su cosecha de sandías. Cosas propias de la picaresca juvenil que siempre han pasado.



Fotografía de la familia Blanco

Imagen 5.- Ante el puente del “Ciudad de Tarifa”.

Fotografía del archivo de Manuel Quero Oliván

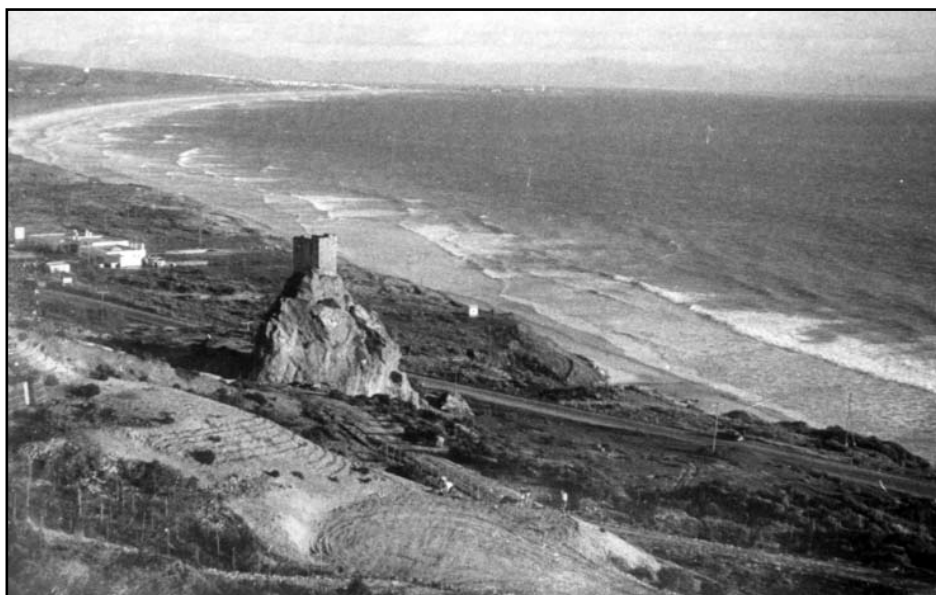


Imagen 6.- La Torre de la Peña en los años 60.

El uso de la traíña en Tarifa fue muy importante hasta hace tan solo treinta años, pues hay que tener en cuenta que sus capturas se llevaban a alguna de las doce empresas conserveras que llegó a haber y otras de Algeciras. Entre las más famosas traíñas (a motor) podemos citar las siguientes: “Dolupa”, “Diego Piñero”, “Nuestra Virgen de la Luz”, “Guzmán el Bueno”, “Moscardó”, “Marisol”, “El Rape”, “Francisco Salvatierra Ortiz”, “Juan Luís”, “Sagrados corazones”, “El Cordobés”, “María Inmaculada”, etc.

En el año 1969 el “Pesquero Ciudad de Tarifa” se fue definitivamente para Barbate, pasando a ser su armador María de los Ángeles Herrera Guerrero, vendido por la cantidad de 1.892.000 pesetas.

**La traíña fue muy importante
en Tarifa hasta hace
unos treinta años**

Con nueva base y armador, en 1970, le fue autorizado el cambio de matrícula y nombre, pasando a ocupar el folio 1.400 de la 3ª Lista de la Matrícula de Barbate, con el nombre “Manuel y María” ■

Fuentes consultadas

Entrevista directa con los citados patrones y consulta al Registro de Buques de la Capitanía Marítima de Tarifa (copia de asiento de inscripción de la embarcación).

Fotografía de la familia Blanco



Imagen 7.- El varadero de Juan Blanco Rodríguez en los años 60.