

Cuadernos del Rebalaje

Nº 40 / Octubre-diciembre de 2017 | DL: MA 702-2016 | Edita ABJ

Barcos en el puerto de Málaga (1901-1916)

Testimonio fotográfico de Vicente Tolosa

Comentarios

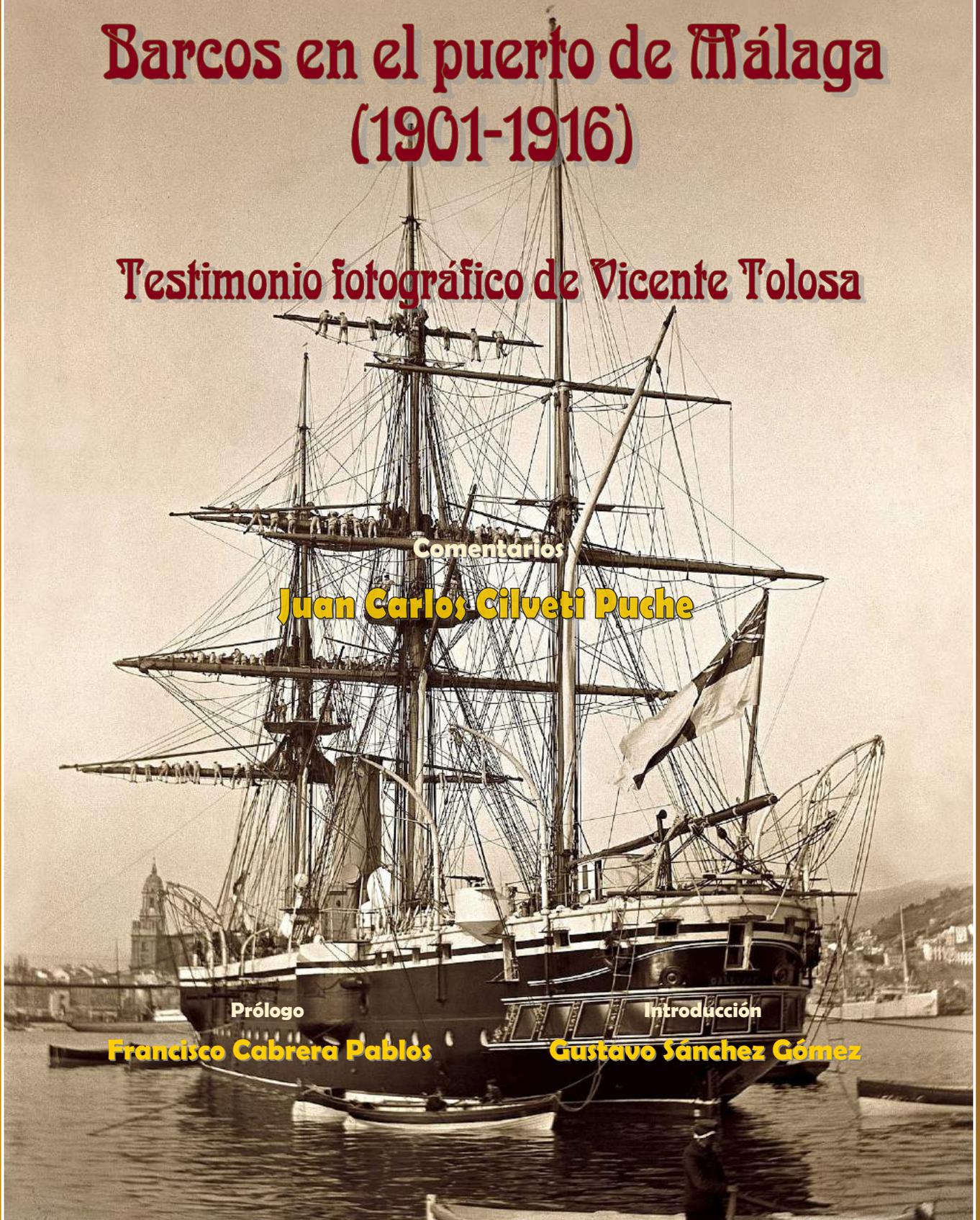
Juan Carlos Cilveti Puche

Prólogo

Francisco Cabrera Pablos

Introducción

Gustavo Sánchez Gómez



Cuadernos del Rebalaje®

DL: MA 702-2016 | ISSN (ed. impresa): 2530-6286 / (ed. digital): 2174-9868

Publicación monográfica de periodicidad trimestral editada desde 2010 por la asociación cultural Amigos de la Barca de Jábega.

Dirección

Eulogia Gutiérrez Corral

Consejo de redacción

M^a Jesús Campos García
Antonio Clavero Barranquero
J. Felipe Foj Candel
Miguel A. Moreta Lara
Pablo Portillo Stempel

Consejo asesor

Manuel Benítez Azuaga, Francisco Chica Hermoso, Juan Carlos Cilveti Puche, Eva Cote Montes, Mariano Díaz Guzmán, Víctor M. Heredia Flores, Miguel López Castro, Francisco Morales Lomas, Javier Noriega Hernández, Pepe Ponce, Alejandro Salafranca Vázquez

Coordinación artística

M^a Jesús Campos

Edición y coordinación general

J. Felipe Foj Candel

Cuadernos del Rebalaje se difunde preferentemente en formato electrónico por internet. Tiene como objetivo divulgar conocimientos relacionados con el mar Mediterráneo y su vinculación con la costa malagueña y andaluza, sus gentes, embarcaciones, tradiciones y costumbres desde el punto de vista antropológico, histórico, geográfico, científico-técnico, artístico o de creación literaria.

La revista no comparte necesariamente las opiniones expuestas en los trabajos publicados. Los autores de estos y de las imágenes originales se reservan los derechos protegidos por la ley, autorizándose su uso y difusión siempre que se cite procedencia y autoría. Se imprime en ARS Impresores (Málaga).

Más información, acceso libre a todos los números y normas de estilo de publicación en www.facebook.com/cuadernosr y en www.amigosjabega.org. ✉ cuadernosr@gmail.com.

Amigos de la Barca de Jábega está inscrita en el Reg. de Asociaciones de Andalucía con el nº 9210 de la Sección 1. (Resolución de 29/07/2010) y en el Reg. Municipal de Málaga de Asociaciones y Entidades con el nº 2372. (Resolución de 27/09/2010). Domicilio social en el IES "El Palo". Camino Viejo de Vélez, s/nº. 29018-MÁLAGA.

Presidente de Honor: Fernando Dols García

Presidente: Antonio Clavero Barranquero, Vicepresidente: Miguel López Castro, Secretario: J. Felipe Foj Candel, Tesorero: Mariano Díaz Guzmán. Vocales: Pablo Portillo Stempel (Documentación), Eulogia Gutiérrez Corral (Literatura) y M^a Luisa Balbín Luque (Actividades sociales). ✉ infojabega@gmail.com.

Barcos en el puerto de Málaga (1901-1916)

Testimonio fotográfico de Vicente Tolosa

Comentarios

Juan Carlos Cilveti Puche

Prólogo

Francisco Cabrera Pablos

Introducción

Gustavo Sánchez Gómez

Buque escuela de la marina real inglesa *Calliope* (1903)



Cuadernos del **R**ebalaje nº 40

COMPañIA TRASATLántICA
ANTES A. LOPEZ Y COMPañIA

FLOTA DE LA COMPANIA

Reina María Cristina	Cataluña
Alfonso XIII	Ciudad de Santander
Alfonso XII	Ciudad de Cádiz
Buenos Aires	España
Isla de Luzón	Reina Mercedes
Isla de Mindanao	Vera-Cruz
Isla de Panay	S. Ignacio de Loyola
Antonio Lopez	



FLOTA DE LA COMPANIA

Santo Domingo	Panamá
San Agustín	Comillas
San Francisco	Méjico
Habana	Coruña
Ciudad Condal	Baldomero Iglesias
Vizcaya	Guipúzcoa
Mendez Nuñez	
P. de Sastrategui	

VAPORES CORREOS DE LA AMÉRICA DEL SUR

EL VAPOR

ALFONSO XIII

saldrá de Barcelona el 27 de Octubre con dirección á

MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES

CON ESCALAS EN

MÁLAGA, CÁDIZ Y SANTA CRUZ DE TENERIFE

Y EVENTUALES EN

Tarragona, Valencia y San Vicente de Cabo Verde

ADMITIENDO CARGA Y PASAJEROS

Consignatarios: **RIPOL Y C^o.** Plaza de Palacio

Los equipajes deben entregarse previamente el día antes de cada salida en el local destinado por la compañía. Hay a bordo, medicinas, capelán, profesor de idiomas y cocinero. El alojamiento y trato son convenientes. Se dispone instalaciones especiales para quien las necesite.

REBAJAS A FAMILIAS

REBAJAS POR PASAJES DE IDA Y VUELTA

NOTA.—Esta agencia puede facilitar directamente á los cargadores los medios de asegurar las mercancías y efectos transportados por los vapores de esta compañía, hasta verificar la entrega de dichas mercancías y efectos en los puntos de consignación. Estos vapores hacen también el servicio y fidejatos en los siguientes puertos y días:

Salida de MARSELLA	25 Octubre	Marius Laugier.
Id. de MÁLAGA	29 Octubre	Luis Duarte
Id. de CÁDIZ	1 Noviembre	Delegación de la Compañía Trasatlántica.

Las fechas de salida de Barcelona y Cádiz son invariables; en las demás escalas, la Compañía Trasatlántica se reserva el derecho de anticipar la salida según las necesidades del servicio.

© Biblioteca Nacional de España

Cartel de la Compañía Trasatlántica Española donde se anuncia la ruta americana del vapor *Alfonso XIII*. Desde el año 1883 y hasta las primeras décadas del siglo XX, Málaga fue uno de los puertos de escala fija para los buques de esta compañía en diversas líneas regulares. Biblioteca Nacional. Archivo del autor.

Notas editoriales

1. Esta edición reproduce los colores, proporciones y pies de foto originales de las imágenes amablemente cedidas por D. Gustavo Sánchez, a quien agradecemos las facilidades recibidas.
2. En los comentarios de las fotografías los términos navales se señalan en cursiva. Los más específicos se acompañan de un asterisco que remite al glosario final.



Sumario

- Prólogo
- Introducción
- Fotografías comentadas
 1. Puntos de vista portuarios de Vicente Tolosa
 2. Un catálogo internacional de barcos de guerra
 3. La transición de la vela al vapor
- Glosario
- Fuentes bibliográficas

«Helena», saldrá el 8 para Amsterdam y Rotterdam.
«Emir», saldrá el 10 para Melilla y Marsella con escalas.
«Les Andes», saldrá el 28 para Marsella.

Estado del mar en el día de ayer: Picado.

En el vapor «Cabo San Vicente» llegaron ayer 3 pasajeros y en el «Sevilla» 12. Total 15 pasajeros.

Importación

Mercaderías entradas

Vapor «Cabo Tortosa», de Marsella, 3 bultos quincalla á Sixto Gimenez, 2 de id. á Lara Garjo, 17 de vidriería á Robles y Alterachs, 100 de envases á orden, 120 de cañamones á id., 10 de cloruro de cal á José M. García, 600 de cemento á José Carrascosa, 100 de id. á Julio Gaux, 13 de ferretería á José del Castillo, 5 de id. á Guerrero y C.^a, 10 de id. á José Guerrero, 4 de id. á orden, 41 de id. á Arribere y Pascual, 7 de id. á Antonio Luque, 21 de id. á Julio Goux, 4 de id. á Blas López, 3 de botellas vacías á orden, 2 de ferretería á Antonio Luque, 100 de alpiste á orden.—De Ceste, 1.500 de abono á Cesar Santonja.

Vapor «Manuel Espalitu», de Marsella, 4 bultos cartonajes á Jorge Küstner, 1 de tejidos á Prados Hermanos, 1 de ferretería á José de la Huerta, 100 de maíz á orden, 4 de vidrios á J. Ratmont y C.^a, 5 de quincalla á José Guerrero, 250 de cemento á orden, 200 de cal á id., 200 de cemento á id.

Vapor «James Haynes», 10 bultos pipería á A. Pries y C.^a, 7 de efectivo á Rein y C.^a, 9 de envases á Jimenez y Lamothe.

Vapor «Colón», de Londres, 5 bultos café á orden, 7 de pimienta á id., 6 de clavillo y canela á id.

Cabotaje

Mercaderías entradas

Pallebot «C. Salas», de Moguer, 90 bultos vinos á Flores.

Vapor «Nuevo Valencia», de Sevilla, 250 de jabón á Vives Hermano, 1 de efectos á orden.

Vapor «Cabo Tortosa», de Barcelona, 35

de cemento á P. Rico, 500 de cemento á orden, 427 de vidrio y otros á id.—De Cartagena, 142 de guano á Francisco Cabeza, 30 de almendra y otros á M. Cobalea.—De Almería, 5 de almendra á L. García.

Vapor «Manuel Espalitu», de Barcelona, 15 de azúcar á Jimenez Perez, 50 de id. á Simón Castel, 13 de id. á H. de F. García, 12 de id. á Francisco Solís, 10 de id. á José Creixell, 10 de id. á S. F. Herrera, 20 de café á Peña y C.^a, 26 de tejidos á Félix Saenz, 14 de id. á F. Masó, 4 de id. á Estevez y Sánchez, 58 de id. á Robles y Alterach, 9 de id. á Pedro Rico, 1 de id. á Leon Herrero, 28 de id. á Pedro Rico, 2 de hierro á Industria, 5 de ferretería á Arribere y Pascual, 14 de vidrio á A. Torres, 1 de tejidos á R. Casas, 15 de id. á Gómez Hermano.—De Valencia, 110 sacos arroz á Francisco Solís, 202 de id. á orden, 16 de almidón á José Gimenez, 84 bultos papel á Robles y Alterach, 101 de id. á José Creixell, 3 de id. á Clemente y Cabo, 4 de id. á Antseto Corcellas, 1 de barro á Quirico López.

Vapor «Francoli», de Barcelona, 5 sacos azúcar á Julio del Pozo, 2 bultos vino á orden, 28 de tejidos y otros á G. Iglesia, 189 de harina á orden, 21 de id. á Antonio Bermudez, 94 de id. á N. Piñero, 56 de id. á orden, 125 de hierro á id., 100 de papatas á id., 31 de vidrio y otros á G. Iglesia, 54 de remaches á orden, 10 de carburo á S. F. Herrera, 15 de aceite á orden, 2 de tejidos á V. M. Domínguez, 40 de carburo á Pedro Rico, 115 de tejidos y otros á Julio del Pozo.—De Almería, 48 de almidón y otros á Antonio Cabello, 30 de hortaliza á id.

Vapor «Cabo San Vicente», de Bilbao, 81 bultos vidrio á G. Iglesia, 18 de hojalata á Manuel Moreno, 4 de sartones á D. Izurrategui, 19 de id. á J. Perez, 36 de tubos hierro á Rafael Escobar, 105 de harina á Enrique Gimenez.—De Villagarcía, 4 de pipería á A. Torres Hermano, 50 de habichuelas á orden.—De Vigo, 16 de pipería á Pacheco Hermano.

Peticiones de socorros

Se encuentran en la indigencia y carecen de toda clase de recursos:

Teresa Valero Mateo, anciana, ciega y manca, calle de la Trinidad, 66.

Reseña de mercancías llegadas al puerto de Málaga a bordo de diversos vapores publicada por el diario El Popular el domingo 7 de febrero de 1904. Durante los primeros años del siglo XX, la prensa malagueña reflejó diariamente las entradas y salidas de barcos, así como las mercancías que se gestionaban en los muelles. Archivo del autor.

Prólogo

Francisco Cabrera Pablos

En esta apresurada época en la que nos ha tocado vivir, las comunicaciones transoceánicas resultan rápidas, seguras y eficaces gracias a la aviación, que constituye un elemento insustituible en las relaciones comerciales y personales establecidas entre los diversos pueblos del mundo. Sin embargo, no debemos olvidar que durante siglos, el barco fue el único medio que existía para unir a tierras y continentes, a hombres y culturas, a economías y proyectos, a ilusiones y esperanzas.

En los albores del siglo XX –como nos cuenta Gérard Plouffre en su magnífica obra *La edad de oro del viaje en barco*–, Gran Bretaña, Alemania y Francia poseían un inmenso imperio colonial solo controlable mediante la navegación. También España estaba presente en los océanos, aunque ya en este tiempo de forma más modesta, gracias a la Compañía Trasatlántica Española que se ocupaba básicamente de los territorios hispanoamericanos.

Y es evidente que donde hay barcos hay puertos. Un mundo este sin duda apasionante de salidas hacia mares lejanos y arribadas desde los confines de la Tierra. Un mundo de naves, muelles, grúas, estaciones marítimas, consignatarios, armadores y trajines continuos de mercaderías, pasajeros y tripulantes.

Quizás por ello, el trabajo que hoy se presenta constituye un interesante testimonio de este universo apasionado y apasionante que se genera en las ciudades portuarias. Y se presenta gracias a un fotógrafo que fue excepcional. Porque es preciso resaltar el valor histórico de la fotografía de Vicente Tolosa Elorduy el cual, entre 1900 y 1918, realizó un recorrido minucioso por la Málaga que le tocó vivir dejando un testimonio gráfico extraordinario. Testimonio rescatado por Gustavo Sánchez Gómez, su mejor biógrafo. Una obra minuciosa la de Tolosa que demuestra su sobrado conocimiento de la técnica, convirtiéndolo en un testigo privilegiado de aquella ciudad, ya hoy ausente, de los comienzos del pasado siglo.

Y quien mejor que Juan Carlos Cilveti para explicarnos a través de *Cuadernos del Rebalaje* los avatares de una de las épocas más gloriosas de la navegación por nuestras aguas azules. Porque Cilveti es un personaje singular, que desde la Medicina como profesión se impregna a diario de olor a mar y a salitre en los muelles malagueños. Juan Carlos Cilveti es médico, habiendo cursado brillantemente sus

estudios en la Universidad de Málaga y ejerciendo como tal desde que acabó la carrera. Además, es un enamorado de estos temas marinos, pasión heredada de su padre –mi querido y recordado amigo Ángel–, ilustre colega de la Academia Malagueña de Ciencias. Su padre, que tan generosamente me pidió que le prologase una obra excepcional sobre la historia del Real Colegio Náutico de San Telmo de Málaga, supo inculcar en Juan Carlos el mismo cariño que él tenía por nuestro Puerto y cuanto con él se relaciona.

Quizás por estas raíces filogenéticas, Juan Carlos es miembro de la World Ship Society, una asociación de origen británico dedicada a la investigación histórica de barcos, en cuya revista *Marine News* ha publicado diversos artículos. En el año 2001 gestionó la fundación de la Sucursal Española de esa misma sociedad, ejerciendo el cargo de presidente hasta 2010. Sus colaboraciones en publicaciones especializadas y en la prensa local son continuas.

El Dr. Cilveti estructura esta investigación en tres apartados. El primero refleja los puntos de vista del autor de las fotografías; es el segundo una magnífica recopilación de los buques de guerra que atracaron en nuestros muelles durante el período objeto de este análisis y, en el tercero, realiza un atinado recorrido por una época clave en la navegación, como lo fue la transición de la vela al vapor de la que el Puerto de Málaga, como tantos otros, fue testigo singular. Un glosario de términos marinos, continuamente necesario, y fuentes bibliográficas culminan su trabajo.

Málaga siempre ha estado seducida por la mar. Los malagueños desde que nacen impregnan sus retinas de puerto, de barcos y de trajines portuarios. La asociación *Amigos de la Barca de Jábega* no hace más que seguir esa tradición ancestral de esta tierra. Una tradición que pasa de padres a hijos -y Juan Carlos es un buen ejemplo de ello-, sirviendo de cauce a inquietudes marineras y recogiendo en estas hospitalarias páginas un sentir por tantos compartido.

Hoy damos un paso más. Gracias al trabajo minucioso del Dr. Cilveti podemos recorrer de forma amena –no exenta de rigor– el tráfico portuario malagueño a través de los buques más importantes de su tiempo que, de esa forma, quedan recogidos para la historia. Una historia rescatada en una revista como *Cuadernos del Rebalaje* que día a día se ha convertido, gracias al esfuerzo de sus gestores, en una publicación de consulta imprescindible para los que amamos a esta ciudad de nuestros días marinos y hemos hecho del Puerto de Málaga, desde hace tanto, el objetivo primordial de nuestras investigaciones.



Introducción

Gustavo Sánchez Gómez

Según nos consta, el año próximo se cumplirán 100 años de la última fotografía realizada por Vicente Tolosa y hasta hace apenas dos eran totalmente desconocidos, tanto él como su obra fotográfica de aficionado, ya que el archivo ha estado siempre guardado en la familia.

Como conservador y propietario de sus fondos fotográficos, así como de otros de sus enseres heredados, hace algún tiempo decidí enmendar esta situación mediante la ordenación, digitalización y restauración de su archivo, así como de darlo a conocer para que el mayor número de personas puedan disfrutar de ellas. Tanto aficionados a la fotografía antigua, como a la historia de Málaga.

Uno de los primeros pasos fue hacer un sitio web (http://fvt.gustavosanchez.es/FTV/Fotos_del_tio_Vicente.html) en el que poder visualizar la colección (de más de 1800 piezas) y explorar dentro de ella con cierta comodidad.

Gracias a la *Asociación Cultural Amigos de la Barca de Jábega (ABJ)*, que mostró inicialmente su interés en dedicarle uno de sus números de *Cuadernos del Rebalaje* (nº 28, enero-marzo de 2015), dedicado a las fotografías con escenas de pesca, se me presentó la primera oportunidad. Como en dicho número ya apareció una breve semblanza de Vicente Tolosa Elorduy y del archivo, a él me remito para no ser reiterativo.

A partir de entonces se han sucedido: una presentación y una exposición en el Ateneo de Málaga en junio de 2015, diversas colaboraciones con el periódico *Málaga Hoy* para una sección llamada *Málaga Ayer y Hoy*, algunas fotos cedidas para el número XXVI de la revista *Péndulo* del Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales, participación en una exposición de la Universidad de Sevilla, así como un libro actualmente en preparación y que publicará la editorial *Arguval* a finales de año.

Como consecuencia, Vicente Tolosa ya no es un desconocido para los malagueños, hasta tal punto, que no hace mucho en la red vi (con orgullo) un comentario sobre una de las fotos suyas en la que el autor del comentario decía "Eso es un Tolosa". Como se suele decir en la atribución de un cuadro a su pintor. Y es que muchas de sus fotografías son auténticos cuadros.

Por tanto es para mí una gran alegría volver a colaborar con *ABJ* en este número para mostrar otra parte del archivo, esta vez dedicado a las fotos de los barcos que hizo Vicente Tolosa, temática de la que también fue muy aficionado.

Como cité antes, en el archivo conservado, la última foto fechada es de 1918. Así vemos por el contenido de este número que estuvo fotografiando barcos que pasaban por el puerto de Málaga durante todo el período que abarca el título. No sabemos por qué dejó de fotografiar a partir de esa fecha, dado que vivió doce años más. En cualquier caso, el legado que nos dejó de imágenes de Málaga, la sociedad de la época, diversos acontecimientos de esos años, etc., son de una gran belleza y de un interés histórico innegable.



Autorretrato y sello identificativo de
D. Vicente Tolosa Elorduy
(1858 - 1929)



Fotografías comentadas

1. Puntos de vista portuarios de Vicente Tolosa

Empleando la expresión "puntos de vista", un coloquial muy habitual a principios del siglo XX y que hoy haría referencia a los parámetros técnicos y artísticos que componen una fotografía, en este primer apartado se muestran imágenes tomadas entre los años 1901 y 1910.

Sin pretender hacerlo, Vicente Tolosa, que no era un retratista especializado en barcos, refleja detalles que ilustran a la perfección cómo eran y cómo operaban en puerto los buques que surcaban la mar en la primera década del siglo XX.





Málaga: 1903. (negativo en vidrio)

1.1. En una vista general de lo que en 1903 se denominaba *dársena** de La Aduana, se aprecia gran variedad de tipos de buques. Vapores, veleros con diversos aparejos y embarcaciones menores, dibujan una estampa portuaria donde además de la carga que aparece en el muelle del Marqués de Guadiaro, destacan las distintas formas de atraque y *fondeo** de los barcos.

1.2. *Fragata** atracada de punta* en el muelle del Marqués de Guadiaro. Este amarre tan cercano a tierra indica que ha finalizado su descarga o que está a la espera de recibir mercancía. En 1903, aún se podían ver grandes buques de tres mástiles como este. En el puerto fue muy famosa la fragata *Pepita*; un velero de características muy similares que tras una intensa vida de mar fue convertido en depósito flotante de carbón, finalizando su biografía en Barcelona en 1924.



1903. (copia en papel)



Málaga. Bergantín de tres palos descargando madera en el muelle de Guadiaro. 1905.

1.3. Amarrada de punta en el muelle del Marqués de Guadiaro, en el costado de estribor de este *bergantín goleta** de tres mástiles se aprecia una lancha que servía como tope para las barcasas que, *abarloadas** a ésta, recibían las mercancías desde el buque. Por lo general, estos botes eran propiedad de pequeños armadores que los alquilaban para este u otros tipos de trabajos.



Málaga. 1903. (negativo en vidrio)

1.4. Varios detalles de esta imagen que muy bien podría haber titulado el autor como *secando velas*, explican a la perfección una maniobra marítima con siglos de antigüedad. Atracado de costado y algo separado del muelle, este pequeño bergantín goleta de dos mástiles muestra desplegado parte de su velamen para que el *trapo** se seque. Las tres personas que aparecen en la foto, por su uniformidad, muy bien podrían ser tripulantes del barco.

1.5. Ligeramente escorado hacia el muelle, este vapor realiza con una pluma operaciones de carga y descarga en su bodega de proa. Varios carros junto a la mercancía ensacada contrastan con algunos paseantes portuarios en una foto donde destaca la gran rueda de timón de este barco.



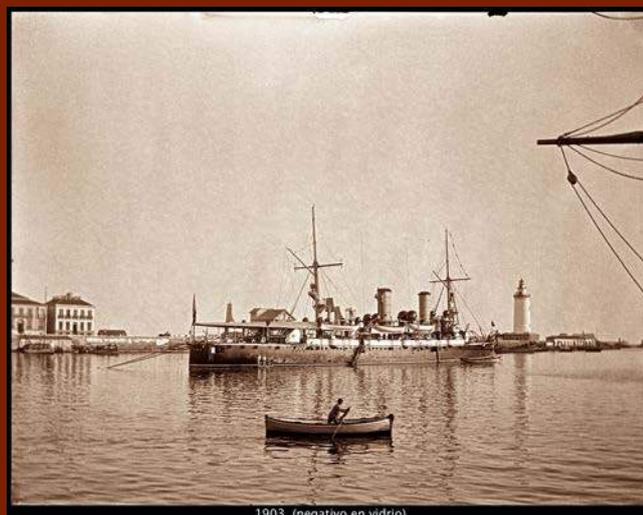
Málaga: 1901. (copia en papel)



Málaga: Cargando pasas. 1903. (negativo en vidrio)

1.6. La exportación de pasas a lejanos países requería el uso de buques de gran porte como el que aparece en esta foto. Las personas reflejadas en la imagen, tanto a bordo del barco como sobre un carro, son los denominados *cargadores* y *descargadores*; unos términos muy malagueños que hoy día harían referencia a lo que son los trabajadores de la estiba.

1.7. Los fondeos interiores fueron durante siglos una práctica muy habitual en cualquier puerto del mundo. *Aproados** los barcos generalmente hacia la bocana; un hecho que implicaba una compleja maniobra de entrada y una fácil salida, este buque de guerra muestra a la perfección los cabos de los anclotes de popa que junto a las anclas de proa proporcionaban un fondeo seguro y estable.



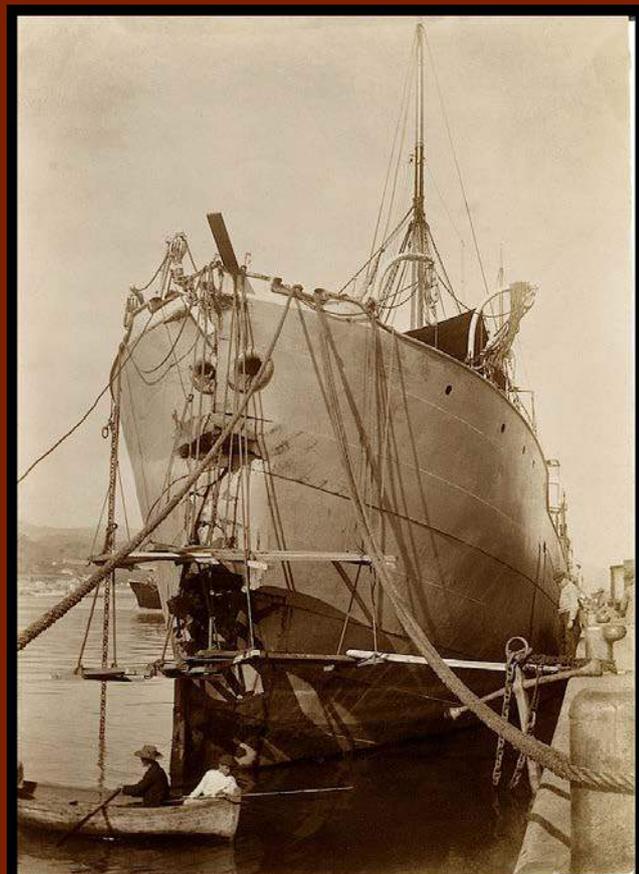
1903. (negativo en vidrio)



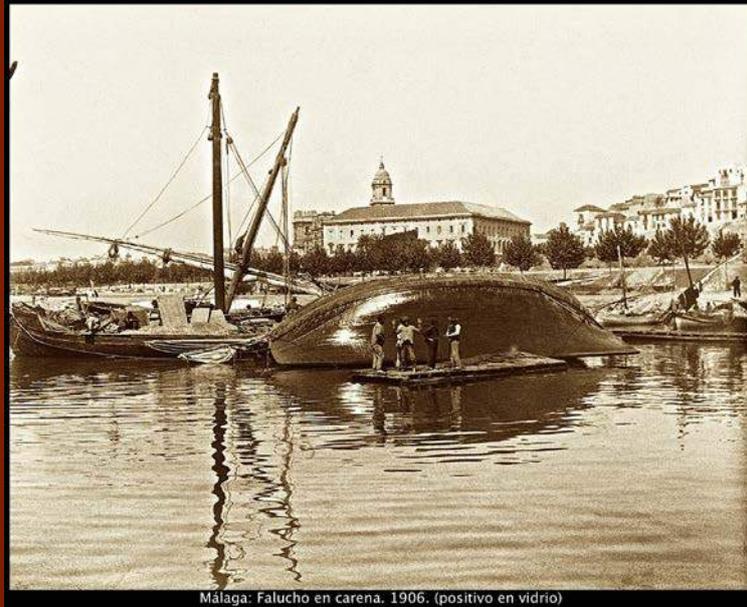
Málaga: Fonadero de remolcadores. Vista del puerto, hacia la Alcazaba. 11-3-1906

1.8. Sin acertar en la denominación (en el puerto de Málaga no hubo remolcadores como tales hasta la segunda mitad de la década de 1950), Tolosa retrata un grupo de pequeños vapores que hoy día denominaríamos multipropósito. Dedicados sobre todo a pequeñas rutas de *cabotaje**, se solían usar además para gestionar las mercancías de buques fondeados y en ocasiones para empujar en precarias condiciones a vapores o veleros que atracaban de costado al muelle.

1.9. Unos nada ortodoxos andamiajes colgantes y un bote eran más que suficientes para acometer cualquier tipo de reparación a flote. Con el ancla de estribor fondeado y el de babor apeado sobre el muelle, Tolosa captó a este buque con un significativo agujero en su proa. Y si bien en estos años existía en el puerto de Málaga una zona especialmente asignada para las reparaciones ubicada en la esquina Este del muelle de La Aduana, la envergadura de unos trabajos como los que debió requerir este barco hacían necesario un amarre de costado. Avería causada, con toda seguridad, tras sufrir un impacto contra el muelle maniobrando para atracar.

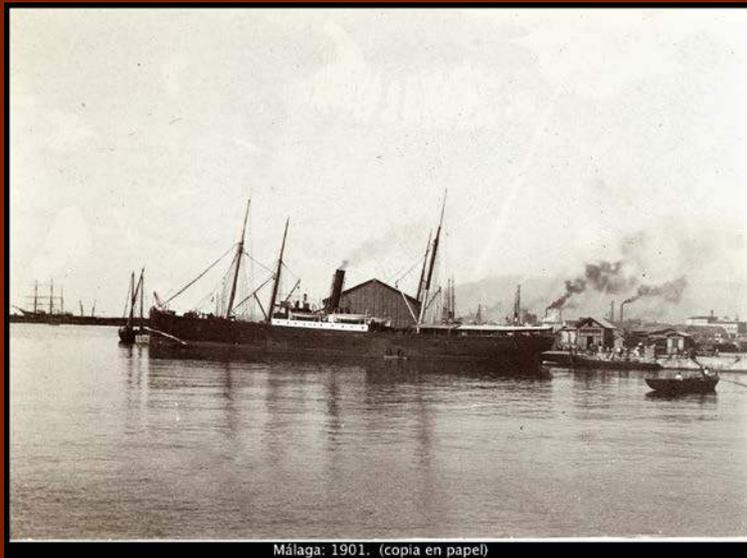


1903. (copia en papel)



Málaga: Falucho en carena. 1906. (positivo en vidrio)

1.10. La esquina Este del muelle de La Aduana fue durante muchos años una zona de reparación para embarcaciones menores. Sobre plataformas flotantes, trabajadores especializados realizaban arreglos y labores de mantenimiento en barcos de madera. El *falucho** retratado, como la mayoría de los que por entonces operaban en aguas malacitanas, seguramente combinaría de forma estacional la pesca con navegaciones de cabotaje menor.



Málaga: 1901. (copia en papel)

1.11. Ya a principios del siglo XX en el muelle de Cánovas atracaban los buques que navegaban en líneas regulares. Tenía amarre fijo el vapor que enlazaba Málaga con Melilla (en 1901 el *Ciudad de Mahón* de La Marítima Compañía Mahonesa de Vapores) y también otros barcos que llegaban de forma periódica usaban esta ubicación. Perteneciente a la naviera sevillana Ybarra y Cía., el buque fotografiado por Tolosa podría ser el *Cabo San Sebastián* o *Cabo San Vicente*, vapores que en 1901 escalaban en Málaga en una ruta por el Mediterráneo.

1.12. La vista de un barco atracado en el puerto con la Catedral y la Aduana al fondo es una de las imágenes más fotografiadas en la historia marítima de Málaga.

Esta instantánea muestra el amarre en el muelle de Guadiaro del buque *Torre del Oro*. Con

74,3 m de eslora, construido en el Reino Unido en 1887 e integrado en la flota de la Compañía Sevillana de Navegación a Vapor, cumplimentaba una línea regular entre Sevilla y Marsella. Transportando carga general procedente de Algeciras, llegó a Málaga el 5 de noviembre de 1904, saliendo para Almería dos días después.



Málaga: Vista del muelle de Guadiaro, Catedral y Aduana, desde el mar. 6-11-1904



Málaga: Vista del puerto. 1910. (copia en papel)

1.13. El antepuerto, en especial en su vertiente Oeste, era el lugar asignado para los barcos que requerían una prolongada estancia en Málaga.

Al resguardo de la mar, se efectuaban en este fondeadero pequeñas reparaciones y diversas labores de mante-

nimiento; además de ser la zona de espera antes de entrar en las dársenas interiores. Con el ancla de babor *apeada o a la pendura**, Tolosa captó en esta instantánea el inicio de una maniobra de fondeo.





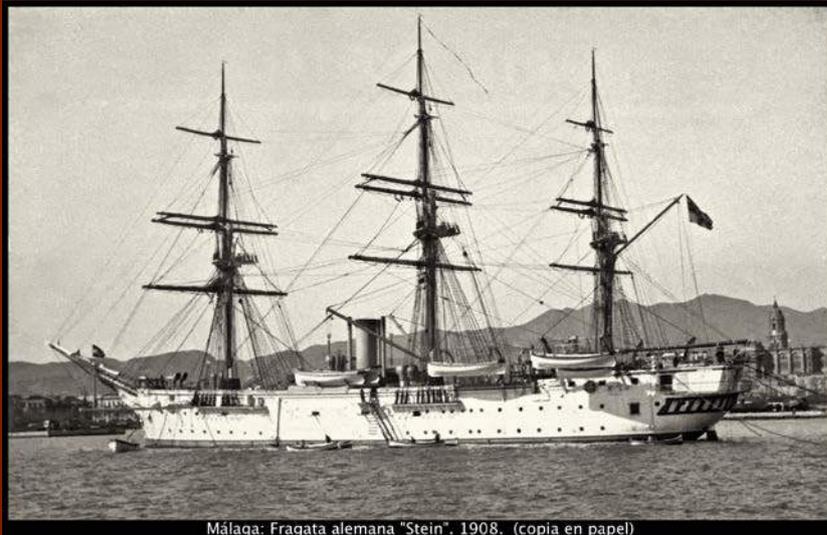
El vapor *Espagne*, anunciado en este cartel de La Compagnie Générale Transatlántique fue el buque de esta naviera que más frecuentó las aguas malacitanas a principios del siglo XX; unos años en los que con escalas en Málaga cubrió rutas regulares con puertos de América y del Norte de África. Archivo del Autor.

2. Un catálogo internacional de barcos de guerra

La buena climatología y una posición geográfica que muy bien podría calificarse como de enclave estratégico, fueron las dos principales causas por las que muchos buques de guerra de diferentes nacionalidades llegaron a Málaga en los primeros años del siglo XX.

Realizando las denominadas escalas de descanso, unas paradas que servían, además de esparcimiento de las tripulaciones, para realizar diferentes tareas de mantenimiento. Un muy significativo número de barcos militares posicionados en el Mediterráneo se dejaron ver por las aguas malagueñas. Este hecho, no pasó desapercibido para la cámara de Vicente Tolosa.





Málaga: Fragata alemana "Stein". 1908. (copia en papel)

2.1. Se trata de la corbeta* *Stein*, que no fragata. Fue la sexta y última unidad de la Clase Bismarck; un grupo de corbetas mixtas de la marina imperial alemana que compaginó misiones navales con viajes de adiestramiento para cadetes.

Llegada a Málaga el 17 de febrero de

1908, esta gemela de la tristemente conocida *Gneisenau*¹, tras fondear en la vertiente Este del antepuerto permaneció en aguas malacitanas durante ocho días. En esta larga escala en la que la corbeta fue fotografiada por Tolosa, además de esparcimiento en tierra y ejercicios (el día 18 se realizó una *maniobra de jarcia**), la oficialidad del *Stein* el día de su llegada visitó a las autoridades malagueñas que en la jornada siguiente fueron invitadas a una recepción a bordo.

(1) Ver CR nº 3 "Ciento diez años del hundimiento de la Gneisenau" (N. del E.).

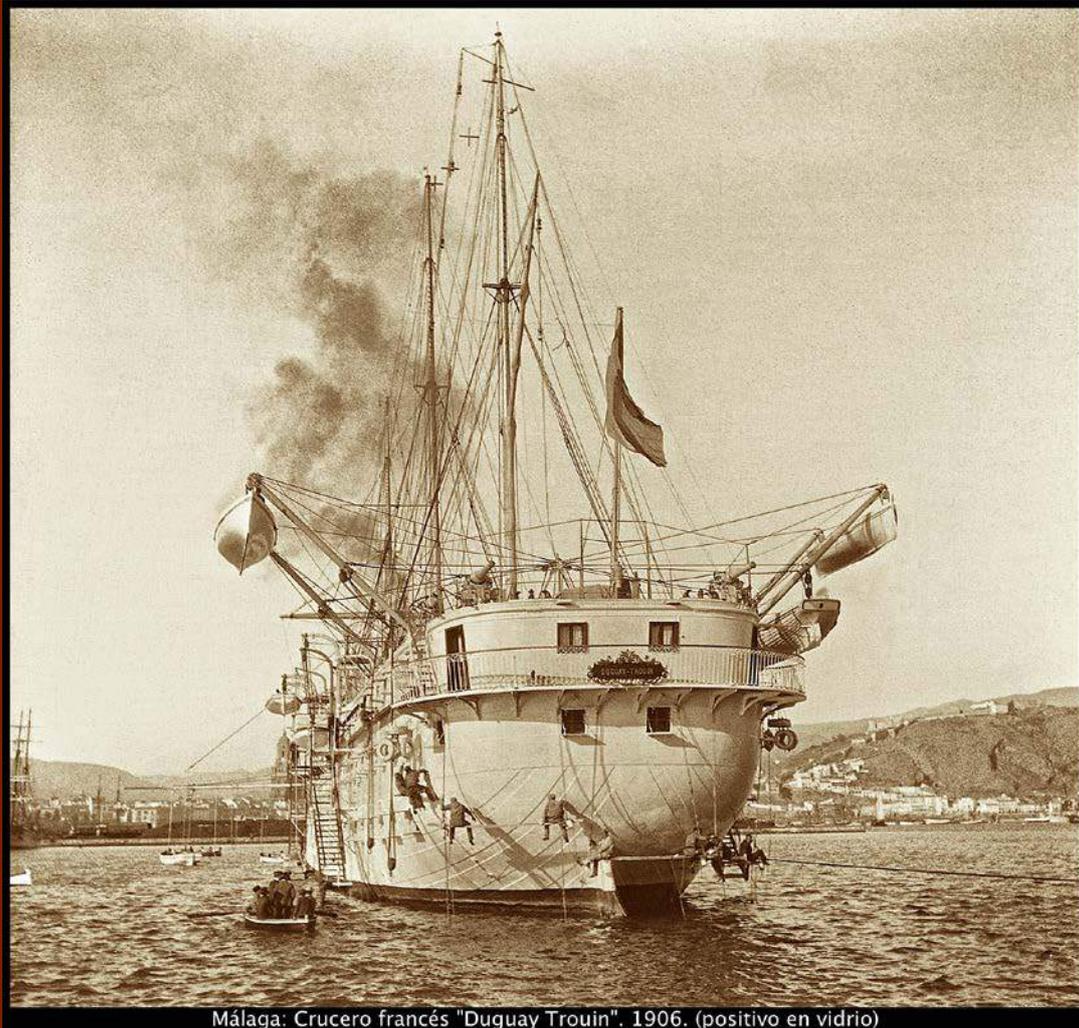
2.2. Existe una vieja anécdota portuaria que cuenta la llegada a Málaga, en los primeros años del siglo XX, de un buque de guerra ruso que embarcó un selecto cargamento de pasas para el Zar.

Fotografiado entre los días 7 y 10 de diciembre de 1908, la cámara de Vicente Tolosa captó, fondeado en la dársena de Pescadería, al cañonero de la marina imperial rusa *Korietz*. Este buque, que venía acompañado por el *Gilyak*, otro



Málaga: Crucero ruso. 1908. (positivo en vidrio)

cañonero de similares características, cumplimentó una escala de cuatro días; unas jornadas más que suficientes para forjar una anécdota que se ha mantenido con el paso de los años.



Málaga: Crucero francés "Duguay Trouin". 1906. (positivo en vidrio)

2.3. Entre los días 20 y 25 de enero de 1906 visitó el puerto de Málaga el buque escuela de la marina de guerra francesa *Duguay Trouin*. Aparejado de *goleta** tras sufrir diversas reformas, este barco construido entre los años 1876 y 1879 realizó su escala de descanso malacitana fondeando en la zona Oeste del antepuerto.

Reflejando una febril actividad en tareas de mantenimiento, Tolosa captó detalles tales como el *botolón rastrero** destinado al amarre de los botes o las denominadas coloquialmente como lámparas, unos curiosos sistemas de sujeción que, usados fundamentalmente en los buques militares, se empleaban para colgar juntos varios aros salvavidas.



Málaga: Torpedero inglés "Foyle". 1906 ? (copia en papel)

2.4. El 2 de enero de 1906, el periódico malagueño *El Popular* anunciaba la llegada de los torpederos* ingleses *Cherwell*, *Myrmidon*, *Kangaroo* y *Foyle*. Con la particularidad de que estos buques eran destructores* y no torpederos como anunciaba el diario, durante los dos días de escala antes de seguir viaje a Gibraltar, Tolosa fotografió fondeado en la dársena de La Aduana al *Foyle* que curiosamente no estaba abarloado a sus compañeros de flotilla.



Málaga: Acorazado inglés "Duke of Edinburgh". 1906. (positivo en vidrio)

2.5. El 3 de noviembre de 1906, llegó al puerto el segundo escuadrón de cruceros* de la marina real inglesa. Los acorazados* *Drake*, *Duke of Edinburgh*, *Black Prince* y los cruceros *Berwick* y *Cumberland*, fueron testigos de un encuentro entre los reyes de España y el príncipe Luis Alejandro de Battenberg que venía al mando de esta flotilla. Fondeado en la bahía, Tolosa captó la imagen del acorazado *Duke of Edinburgh*, un buque de 154 metros de eslora y 13.965 toneladas de desplazamiento entregado a la marina real inglesa en enero de 1906.



Málaga: Pelayo y Carlos V. 1906. (copia en papel)

2.6. El crucero acorazado *Carlos V*, el acorazado *Pelayo* y los cruceros *Princesa de Asturias*, *Extremadura* y *Río de La Plata* fueron los buques patrios que acudieron a Málaga con motivo del encuentro de los reyes de España y el príncipe Luis Alejandro de Battenberg. Fondeados en la zona Este del antepuerto, Tolosa captó la curiosa imagen de un sardinal frente a ambos.



Málaga: "Pelayo" y "Carlos V.". 1906. (copia en papel)

2.7. El acorazado *Pelayo* alojó a los reyes de España durante su visita malagueña de noviembre de 1906. Fotografiado de popa junto al *Carlos V* en la mañana del sábado día 3, en ambos barcos se puede apreciar como la marinería trabaja en las escalas reales antes de iniciar el engalanado y *empavesado** de los buques; tareas que culminaron cuando a bordo del *Pelayo* se izó el estandarte de Alfonso XIII.



Málaga: Crucero "Princesa de Asturias". 1906. (positivo en vidrio)

2.8. Posicionados junto al muelle transversal del Oeste (ya por entonces se llamaba de Romero Robledo), los cruceros *Princesa de Asturias* y *Río de La Plata* también participaron en el evento real de noviembre de 1906. Pocas horas después de su llegada el día 3, Vicente Tolosa inmortalizó como en el *Princesa de Asturias* mientras se cubría la toldilla, un marinero limpiaba colgado de la popa las letras del nombre del buque.

2.9. La similitud entre las banderas navales de Noruega y Suecia llevó a Tolosa a confundir la nacionalidad del *buque escuela**

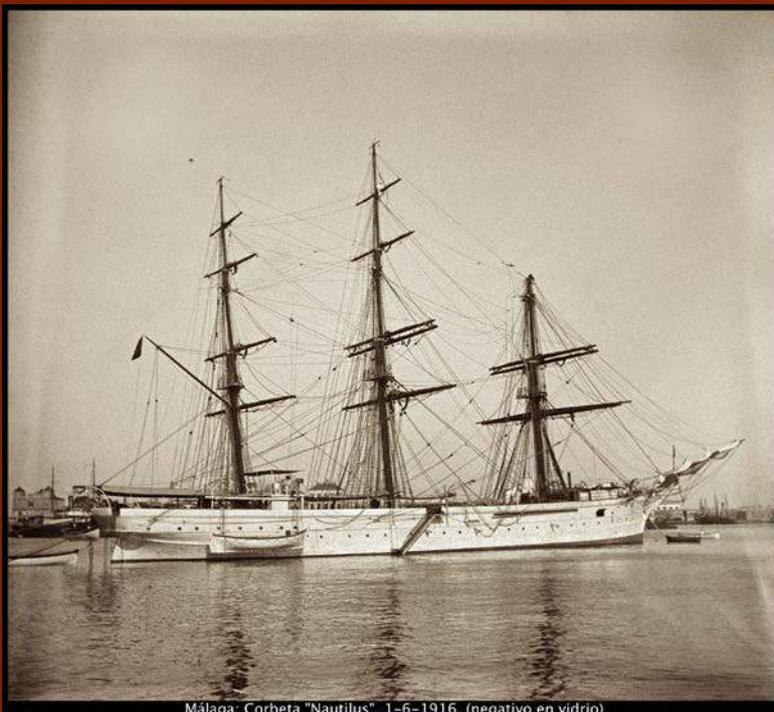
Saga, que realizó una escala de descanso en aguas malagueñas la última semana de mayo de 1906.

Fondeada en la zona Este del antepuerto, esta *corbeta mixta** de la marina real sue-

ca festejó el enlace regio entre Alfonso XIII y Victoria Eugenia de Battenberg. A las 12 de la mañana del 31 de mayo, día de la boda, el *Saga* disparó con sus cañones 21 salvas de ordenanza en honor a los contrayentes.



Málaga: Corbeta noruega "Saga". 1906. (positivo en vidrio)



Málaga: Corbeta "Nautilus". 1-6-1916. (negativo en vidrio)

2.10. Mostrando su vistoso aparejo de corbeta, cuatro días después de su llegada, Vicente Tolosa fotografió al buque escuela de la Armada española *Nautilus* atracado de punta en el muelle de Heredia. Con una lancha auxiliar en el agua a popa y el bote de estribor listo para ser botado, como curiosidad apreciamos en el *masterillo** del mayor un marinero realizando unos trabajos en la *verga** del *juanete alto**.



Málaga: Bergantín italiano "Palinuro". (buque escuela). 1903. (negativo en vidrio)

2.11. Entre los días 28 de noviembre y 2 de diciembre de 1903, el bergantín de dos mástiles *Palinuro* efectuó una escala de descanso en el puerto de Málaga. Procedente de Almería y con destino a Gibraltar, este buque de *aprendices de marinos* (una denominación que por aquellos años era frecuente para los buques escuelas), llegaba a aguas malacitanas con 102 tripulantes mandados por el teniente de navío Sommi Picenardi. Retratado por Tolosa en su fondeo, el *Palinuro* muestra un engalanado vertical de banderas; una forma de adorno naval muy habitual en la marina de guerra italiana



Málaga: Crucero Cataluña entrando en el puerto. 1-1-1911. (negativo en vidrio)

2.12. Engalanado con su guirnalda de banderas, Tolosa fotografió el 1 de enero de 1911 la entrada en el puerto de Málaga del crucero acorazado *Cataluña*.

Perteneciente a la clase Cardenal Cisneros, este buque fue el segundo de una serie de tres gemelos construidos entre 1902 y 1908. Con 550 marinos a bordo, el *Cataluña* de 106 metros de eslora, montaba un

total de 20 cañones de diferentes calibres, 10 ametralladoras y dos piezas menores.

2.13. Una subscripción popular de españoles residentes en Argentina y Uruguay posibilitó la construcción entre los años 1896 y 1898 del crucero *Río de La Plata*. Aquel buque apodado por los trabajadores de los astilleros franceses Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée como “bonbonnière” (la bombonera), estuvo muy



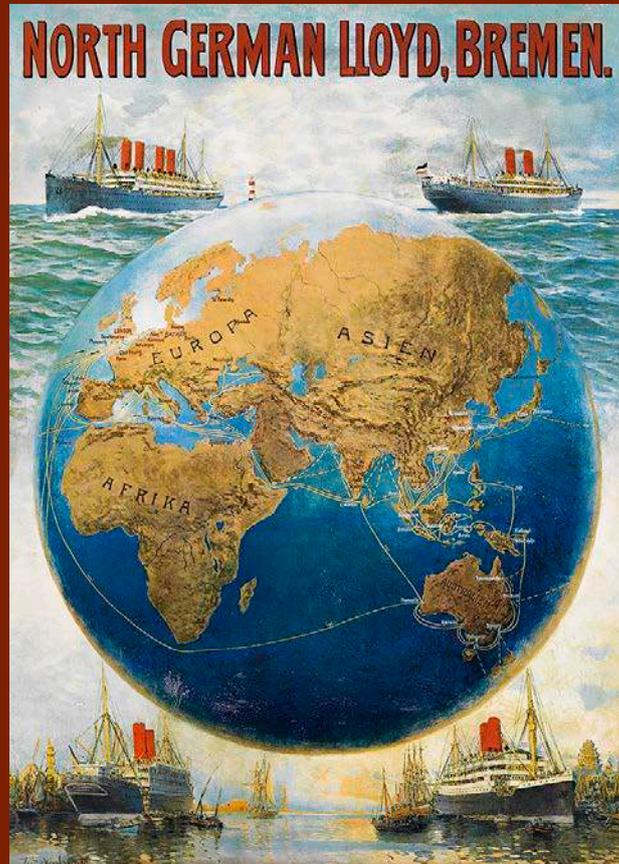
Málaga: Crucero “Río de la Plata”. 1903. (negativo en vidrio)

vinculado al puerto de Málaga durante gran parte de su vida activa. Fotografiado en varias ocasiones por Tolosa, en 1903 lo retrató en un fondeo en la zona Oeste del antepuerto.



2.14. El viernes 13 de febrero de 1903, a las 17:30 horas, entró en el puerto de Málaga el buque escuela de la marina real inglesa *Calliope*. Efectuando un viaje de instrucción con guardiamarinas y cadetes, esta corbeta mixta de tres mástiles clasificada como crucero de tercera clase, realizó una larga escala de descanso en nuestras aguas. Cumplimentadas las visitas protocolarias de rigor, que incluyeron una fiesta a bordo en la tarde noche del sábado día 22, este barco salía con destino a Cartagena a las diez de la mañana del jueves 26 de febrero. Con la curiosidad de que Tolosa se equivocó al escribir el nombre del buque, su cámara además de reflejar la elegante popa del *Calliope*, captó una *maniobra de jarcia*; un ejercicio que, en aquellos años, era reglamentario en todas las escalas de descanso.





Norddeutscher Lloyd, también conocida como North German Lloyd, fue la naviera alemana más importante de la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del XX. Fundada en 1857 en Bremen, realizaba líneas regulares por todo el mundo compitiendo con las compañías inglesas. En su apuesta por los viajes turísticos trajo a Málaga a algunos de sus buques en los comienzos del siglo XX. Este cartel muestra las rutas que la naviera alemana cubría en 1900. Archivo del autor.

3. La transición de la vela al vapor

Cuando Vicente Tolosa comenzó a fotografiar barcos, la propulsión a vapor ya se había hecho dueña de los mares. Esta realidad que en 1901 aún reflejaba en los registros de buques españoles una leve supremacía a favor de los veleros, en 1914, cuatro años antes de que Tolosa dejara de retratar barcos, había cambiado sustancialmente. En aquella fecha, los vapores que navegaban con pabellón patrio ya triplicaban a los barcos que, propulsados por el viento, lucían la misma bandera.

Inmortalizando este cambio, Vicente Tolosa, en su amplio catálogo de fotos de barcos, reflejó a la perfección la transición de la vela al vapor. Una lenta y continuada transformación que en el puerto de Málaga se prolongó durante muchas décadas. Esta larga travesía finalizaba a mediados de la década de 1970 con los motoveleros propiedad de la Casa Joaquín Pérez Muñoz.





Málaga: Yacht inglés "Catania", 1909. (positivo en vidrio)

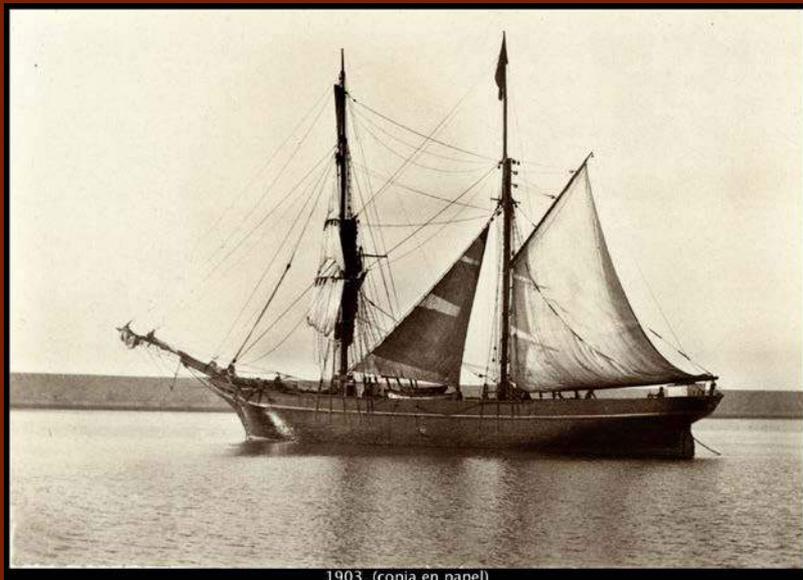
3.1. Propiedad de Cromartie Sutherland-Leveson-Gower, cuarto duque de Sutherland, el *Catania* fue construido entre 1894 y 1895 en las astilleros galeses Meadowside por D&W Henderson & Co. Con 61 metros de eslora, este yate fue usado durante 19 años como buque de recreo por la realeza y la aristocracia inglesa. Tras contabilizar varios viajes trasatlánticos a América, durante gran parte de su vida activa el *Catania* centró sus navegaciones

por las islas británicas y el Mediterráneo. Aunque por aquellos años a estos barcos se les denominaba *recreos*, Vicente Tolosa lo llamó *yacht* al fotografiarlo fondeado en el antepuerto en 1909.

3.2. Mostrando su muy ortodoxo aparejo de bergantín goleta, Vicente Tolosa captó en 1903 a este buque entrando en el puerto de Málaga.

Por aquellos años, infinidad de veleros, algunos de ellos con unos aparejos verdaderamente imposibles, frecuentaban las aguas malagueñas realizando rutas de cabotaje. En

estos barcos, era muy habitual encontrar la figura del capitán armador que gestionaba la navegación y las transacciones comerciales de las mercancías que se transportaban en su buque.

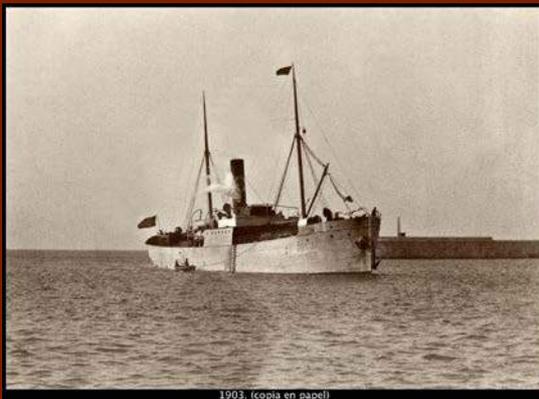


1903. (copia en papel)



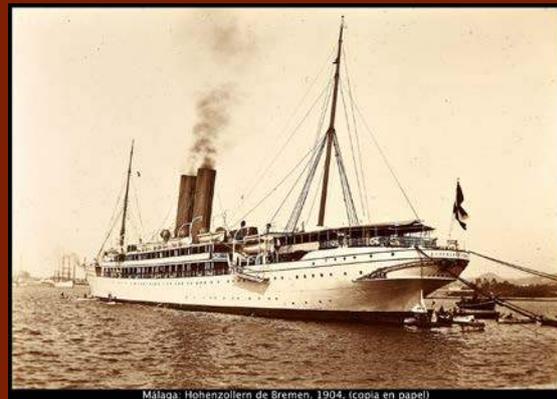
Málaga: Anibal. 1904. (negativo en vidrio)

3.3. El *Anibal* fue el último velero español que realizó navegaciones comerciales trasatlánticas. Aparejado de corbeta, este buque de 38 metros de eslora fue construido en Mallorca en 1867. Mostrando a proa un mascarón que representaba al general cartaginés Aníbal y a popa una orla que imitaba a un *calabrote** (trabajos realizados por el escultor mallorquín Enric Estradas), durante muchos años, el *Anibal* frecuentó el puerto de Málaga. Inmortalizado por Tolosa en una de sus entradas en 1904, llegaba con carga general bajo la contraseña de Ramón Gil y Vidal de Vigo, su segundo armador. Como curiosidad, habría que reseñar que en 1912 esta corbeta navegó matriculada en Málaga con el nombre *Guadalhorce*; una denominación con la que se hundió en Cuba en noviembre de 1932.



1903. (copia en papel)

3.4. Integrado en la flota de la compañía noruega Otto Thoresen Line, el vapor *Salamanca* cubrió una ruta desde Bergen a diferentes puertos del Mediterráneo. En sus escalas en Málaga, este buque de 61,3 metros de eslora solía dejar algunos productos nórdicos como aceites a granel de hígado de bacalao y de ballena para los más selectos comercios de la ciudad.



Málaga: Hohenzollern de Bremen, 1904. (copia en papel)

3.5. Entre los días 24 y 27 de abril de 1904, Tolosa retrató al trasatlántico alemán *Hohenzollern*. Procedente de Barcelona tras haber iniciado viaje en Génova, este buque de la compañía Norddeutscher Lloyd traía 113 turistas a bordo, quienes tras visitar Málaga y Granada, continuaron un largo viaje turístico que les llevó a Alejandría, Venecia y Bremerhaven.

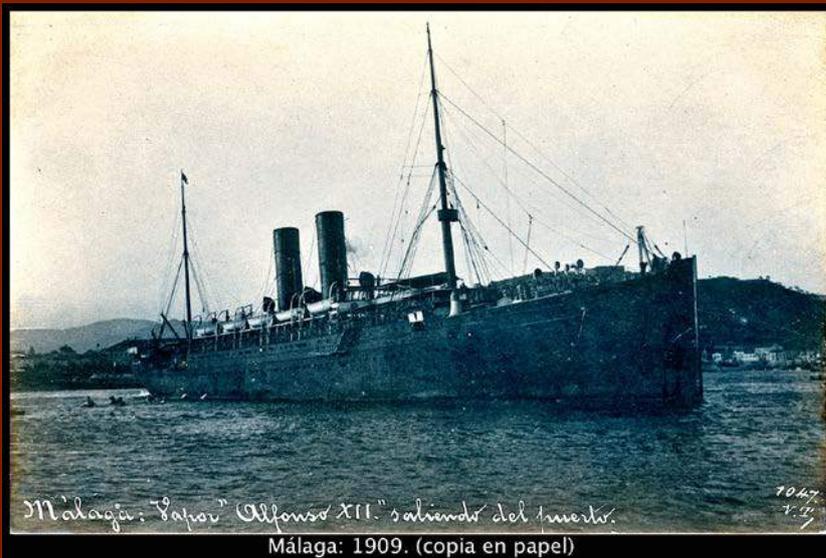
3.6. El 22 de julio de 1909, el vapor de la Compañía Trasatlántica Española *San Francisco* partía con destino a Melilla llevando a su bordo al Batallón de cazadores de Chiclana Nº 17.

Captado el momento por la cámara de Tolosa, entre julio y diciembre de 1909, meses en los que tuvo lugar la denominada Guerra de Melilla, los muelles vivieron una verdadera avalancha de embarque de tropas y desembarque de heridos.

Durante aquella salida del *San Francisco* se vivió una curiosa anécdota que reflejaron varios periódicos locales y nacionales. Cinco cazadores de Chiclana no pudieron embarcar en el vapor de la Trasatlántica. Ante tal circunstancia, a bordo de una lancha privada intentaron subir al buque en marcha. Sin éxito, aquellos soldados fueron detenidos y viajaron a Melilla varios días después.



Málaga: El vapor San Francisco saliendo del puerto llevando los cazadores de Chiclana. 1909.



Málaga: Vapor "Alfonso XII" saliendo del puerto.

Málaga: 1909. (copia en papel)

3.7. En la tarde del viernes 23 de julio de 1909, muchos malagueños acudieron a los espigones Este y Oeste del puerto para despedir al trasatlántico *Alfonso XII*.

Llevando a su bordo a los batallones de cazadores de Arapiles Nº 9 y Las Navas Nº 10, este buque de la Compañía Trasatlántica Española navegaba con destino a Melilla mientras los vapores: *León XIII*, *José Gallart*, *Isla de Luzón* y *Puerto Rico* esperaban en los muelles para embarcar más tropas. Vicente Tolosa, apostado en el morro de Poniente captó la salida del *Alfonso XII*, barco que diversas publicaciones especializadas de la época calificaron como un *palacio flotante*.

3.8. En 1907 la Compañía Trasatlántica Española recibió las medallas distintivas de la Exposición Marítima Internacional de Burdeos y de la Exposición Hispano-Francesa de Zaragoza. Ese mismo año, Vicente Tolosa fotografió al vapor *Antonio López* que mensualmente tocaba Málaga cubriendo la línea regular Nueva York-Cuba-México. Mostrando en su mástil de proa la contraseña de la Trasatlántica (bandera azul con un círculo blanco), Tolosa captó como el buque maniobraba para amarrar en el muelle de Cánovas; el mismo que usaban los barcos que navegaban a Melilla.



Málaga. 1907. (copia en papel)



Málaga. 1906. (copia en papel)

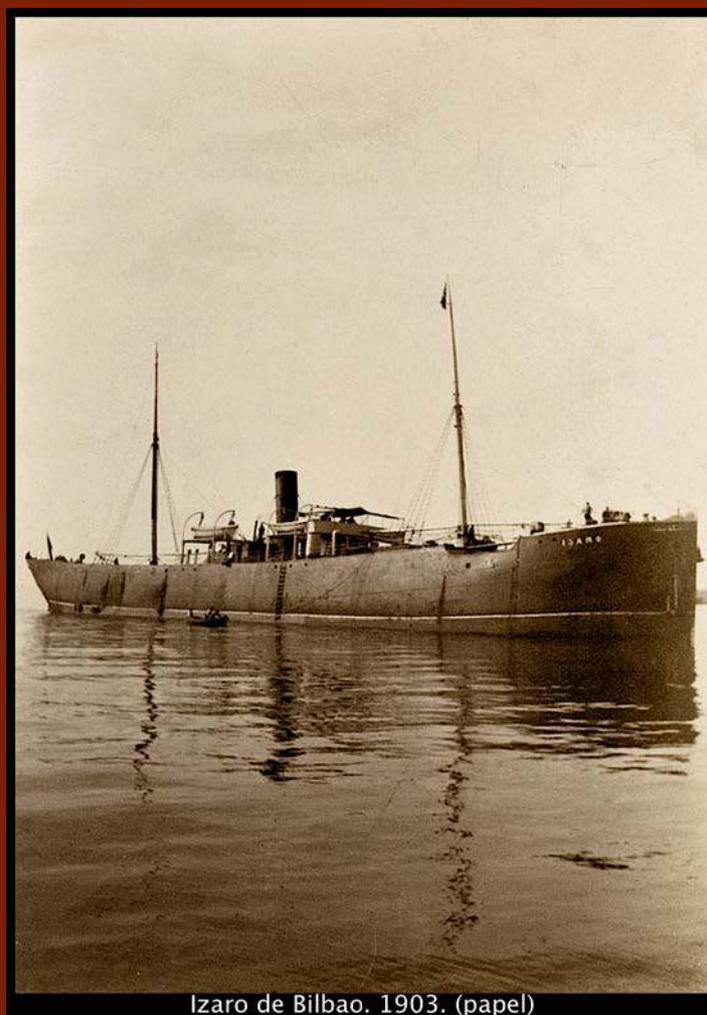
3.9. El vapor *Cabañal* fue un asiduo de las aguas malagueñas entre 1902 y 1910, años en los que navegó bajo la contraseña de la Compañía Valenciana de Navegación. Manteniendo un atraque fijo en el muelle de Cánovas, cubría una ruta comercial entre Barcelona y Cádiz; unos viajes en los que además de carga general también podía embarcar algunos pasajeros.

Entrando por la bocana y con su tripulación preparando la maniobra de atraque, Vicente Tolosa fotografió al *Cabañal* en una de sus escalas de 1906.

3.10. El 16 de julio de 1908, Tolosa fotografió al vapor *Florencio Rodríguez* ardiendo en el muelle de Heredia. Propiedad de la compañía Rodríguez y Cerra Sdad. Com., llegó el día 15 procedente de Águilas con carga general. En la madrugada del 16 se incendió la bodega de popa, siendo las primeras personas que acudieron a combatir el fuego 9 bomberos de La Industria Malagueña y 16 operarios de La Aurora. Por ello Tolosa, vinculado profesionalmente a estas empresas, pudo captar la instantánea del vapor en llamas.



Málaga: Vapor "Florencio Rodríguez" con fuego a bordo. 1908. (positivo en vidrio)



Izaro de Bilbao. 1903. (papel)

3.11. El vapor *Ízaro* realizó muy pocas visitas a Málaga. Dedicado fundamentalmente al transporte de carbón y mineral de hierro y con 78,9 metros de eslora, este carguero de construcción escocesa, tras formar parte de la flota de Aznar y Cía., en 1902 pasó a estar gestionado por la Compañía Vasco Cantábrica de Navegación. Llevando carbón en sus bodegas, al año siguiente nuestro fotógrafo captó al *Ízaro* en el antepuerto, con su ancla de estribor apeada, lista para ejecutar un fondeo.



Málaga: El Heliópolis, London. 1907. (copia en papel)

3.12. Tolosa fotografió entre los días 7 y 10 de marzo de 1907 al *Heliópolis*, un barco que protagonizó uno de los acontecimientos más dramáticos vividos en la historia del puerto de Málaga.

Construido en 1906, este vapor de 4.688 toneladas de registro bruto y 118,8 metros de eslora propiedad de la naviera inglesa Alliance S.S.Co., llegaba a Málaga contratado por el gobierno de EE.UU. para embarcar emigrantes destinados a colonizar las islas Hawai. Fondeado en la

dársena de La Aduana, los 2.206 pasajeros embarcados se amotinaron a causa de las malas condiciones higiénicas y la escasa comida que se les ofrecían. Movilizadas autoridades inglesas, estadounidenses y malagueñas, se establecieron finalmente unos niveles aceptables de salubridad y alimentación a bordo, lo que permitió la salida del *Heliópolis* el día 10 de marzo.

3.13. Posicionado en el morro de Poniente, en 1904 Vicente Tolosa retrató una de las entradas que el vapor *Francolí* efectuó en puerto. Realizando una ruta con pasaje y carga entre Alicante, Almería y Orán con escalas no fijas en otros puertos, este buque de Tintoré y Compañía fue muy popular en Málaga durante los primeros años del siglo XX.

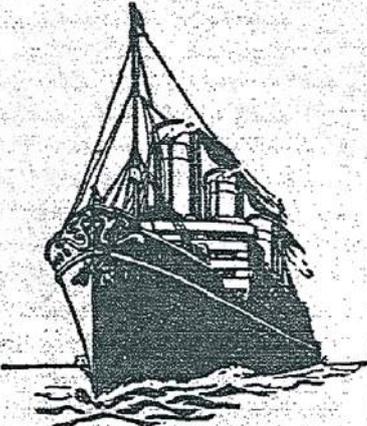
Cambiando su habitual perspectiva fotográfica en la que solía mostrar algunos puntos de referencia, Tolosa captó al *Francolí* entrando por la bocana con su ancla de babor lista para una maniobra que debía dejarlo atracado en el muelle del Marqués de Guadiaro.



Málaga: Vapor "Francolí" entrando en el puerto. 1904. (positivo en vidrio)



SALIDA DE VAPORES
DE CARGA



Para **AMBERES** directo:
Vapor «CONGA» el 25 de Noviembre.
Para **MARSELLA, NIZA, ONEGLIA**
PORTA MAURIZIO, GENOVA:
Vapor «AUSONIA» el 28 Noviembre.
Para **BAHIA, PERNAMBUCO, RIO y**
SANTOS via **CADIZ.**
Vapor «SANTOS» el 24 Noviembre.
Para **NEW-YORK y FILADELFIA:**
Vapor «MARIANA» el 22 Noviembre.
Para **ARGENTINA-PATAGONIA** via
Cadiz.
Vapor «BADENIA» el 21 Noviembre.
Para **ORAN-ARGEL-TRIESTE.**
Vapor «TISZA» el 14 Noviembre.
Para **MARSELLA-GENOVA-ITALIA:**
Vapor «ROMA» el 20 de Noviembre.
Para **CUBA LITORAL:**
Vapor «CALABRIA» el 8 Diciembre.
Para **LISBOA OPORTO Y BRASIL**
Vapor «MAURITANIA» el 30 Noviembre
Para **HAMBURGO**
Vapor «FRASCATI» el 21 Noviembre.
Para **CUBA MEXICO**
Vapor «STEIGERVALD» el 30 Noviem-
bre.
Para mas informes y billetes, dirigirse
á los Sres. Baquera, Kusche y Martin,
Muelle 71. Málaga

El diario El Popular, durante los primeros años del siglo XX, abundó mucho en la publicidad de las líneas regulares marítimas en Málaga. Esta nota del lunes 10 de junio de 1907 refleja las salidas malagueñas de tres barcos franceses curiosamente calificados como vapores correos o vapores trasatlánticos; siendo los primeros los oficialmente autorizados a llevar correspondencia. Archivo del autor.

← Anuncio publicado en el diario La Unión Mercantil el lunes 13 de noviembre de 1903, donde se reseñan fechas de salidas desde Málaga y puertos de llegada de diversos vapores de carga. Una nota final hace referencia a la casa Baquera, Kusche y Martí, agencia consignataria de estos buques. Archivo del autor.

Línea de vapores correos
Salidas fijas del puerto de Málaga.



El vapor trasatlántico francés
Provence
saldrá el 10 de Junio para Rio Janeiro, Santos Montevideo y Buenos Aires.

El vapor correo francés
Emir
saldrá el 12 de Junio para Melilla, Nemours, Orán y Marsella con trasbordo en Marsella para los puertos del Mediterráneo, Indo-China, Japón, Australia y Nueva Zelandia.

El vapor trasatlántico francés
Les Andes
saldrá el 26 de Junio para Rio Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires.

Para carga y pasaje dirigirse á su consignatario D. Pedro Gómez Chaiz, calle de Josefa Ugarte Barrientos 26, Málaga

Glosario

A la pendura: En maniobras de anclas, destrincarlos y bajarlos de su lugar para que queden pendientes de poder ser fondeados.

Abarloar: Colocar dos o más buques juntos, de modo que sus costados queden unidos.

Acorazado: Buque de guerra protegido en determinadas zonas por un grueso blindaje, con artillería de gran calibre y alcance.

Apear: En maniobras de anclas, sacarlos fuera del escobén para posicionarlos cerca de la superficie del agua.

Aproado: En maniobras de fondeo, posicionar la proa del buque hacia el viento, marea, corrientes o a algún lugar determinado.

Atracar de punta: Colocar un buque perpendicular al muelle, amarrado generalmente de popa a este y con las anclas fondeadas.

Dársena: Espacio interior de un puerto limitado por muelles en todos los lados menos en uno. De gran superficie y calado, sirven para que los barcos puedan maniobrar en entradas, salidas, atraques o desatraques.

Bergantín: Velero de dos mástiles (trinquete y mayor) aparejado con velas cuadras y una cangreja en el palo mayor. Estos buques también se denominan bergantines redondos.

Bergantín goleta: Velero de dos o más mástiles aparejado con velas cuadras y cangreja en el palo de mesana.

Botalón rastrero: Percha redonda o verga con herrajes que, posicionada exteriormente sobre la cubierta principal servía para el amarre de embarcaciones menores.

Buque escuela: Barco destinado a las enseñanzas náuticas pudiendo ser militar o civil.

Cabotaje: Navegación comercial que se realiza de puerto a puerto sin perder de vista la costa.

Calabrote: Cabo muy grueso compuesto por nueve cordones colchados de tres en tres.

Corbeta: Buque de vela inferior a la fragata. Indistintamente podían montar dos o tres mástiles manteniendo el aparejo estándar de fragata. Siempre ha existido una gran confusión a la hora de clasificar e identificar a este tipo de buque. **Corbeta mixta:** Buque que combinaba las propulsiones a vela y vapor.

Crucero: Buque de guerra menos armado y protegido de blindaje que el acorazado con mayor autonomía que este.

Destructor: Buque de guerra de menor tamaño que el acorazado y el crucero con mayor movilidad y un específico número de elementos de combate. Esta denominación, de origen español, fue adoptada a finales del siglo XIX por las principales marinas de guerra del mundo.

Empavesar: Adornar con lonas o banderas las bordas y cofas de los barcos y los asientos de popa de los botes.

Falucho: Embarcación típicamente mediterránea de la familia de los jabeques que monta un mástil inclinado hacia la proa con una percha con vela triangular.

Fondear: Dejar caer al fondo un ancla con su correspondiente cadena, cabo o cable para fijar la posición de un buque.

Fragata: Buque de vela de tres mástiles con cofas y vergas en todos los palos.

Goleta: Velero de dos o tres mástiles aparejado con velas cangrejas. Algunos montaban velas cuadras en el trinquete y el mayor.

Jarcia: Conjunto de aparejos y cabos de un buque. Está dividida en firme y móvil o de maniobra.

Juanete alto: Verga que se sitúa sobre las gavias, en la parte más alta del mástil. En función del aparejo del buque, el juanete alto puede tener otras denominaciones.

Maniobra de jarcia: Ejercicio en el que la marinería se entrenaba para manejar las velas. Estas maniobras se realizaban con el buque atracado o en fondeos interiores.

Mastelerillo: Último palo que compone la totalidad del mástil de un buque de vela. Por norma general, los mástiles de los veleros están conformados por el palo macho, el mastelero y el mastelerillo, sobre los cuales van situadas las vergas donde se montan las velas.

Torpedero: Buque de guerra de poco desplazamiento y gran velocidad que disponía de varios tubos lanzatorpedos como arma principal.

Trapo: En la terminología marítima, de forma coloquial, hace referencia a las velas.

Verga: Palo o percha que, sujeta o colgada a un mástil sirve para fijar una vela.



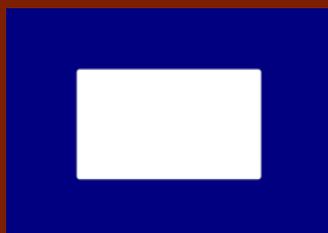
Negativo en vidrio (1903)

Fuentes bibliográficas

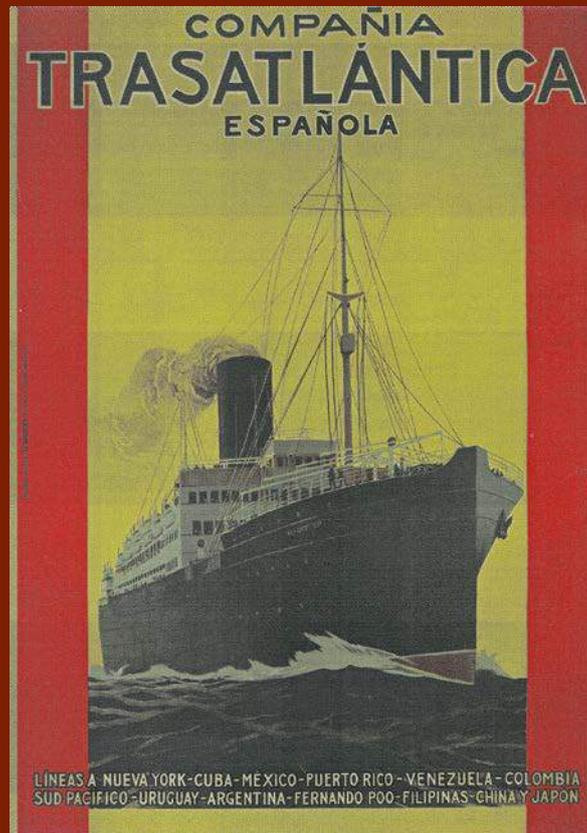
- » AGUILERA, ALFREDO Y ELÍAS, VICENTE (1980): *Buques de guerra españoles 1885-1971*. Madrid, editorial San Martín.
- » CILVETI PUCHE, JUAN CARLOS (2016): *Registro de buques entrados en el puerto de Málaga 1900-2000*. Archivo Juan Carlos Cilveti Puche. Inédito.
- » CILVETI RIPOLL, NEMESIO ÁNGEL (2004): *Compilación para un Glosario Melillense*. Inédito.
- » LLORCA BAUS, CARLOS (1990): *La Compañía Trasatlántica en las campañas de ultramar*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- » LLOYD'S REGISTER OF SHIPING. Vols. de 1900 a 1910. Londres, *Lloyd's Register*.
- » VARIOS AUTORES (1939): *Almanacco Navale 1939-XVII. Italia, Spoleto. Ministerio della Marina*.
- » VARIOS AUTORES (1968): *Enciclopedia General del Mar*. Barcelona, ediciones Garriça, S.A.
- » VARIOS AUTORES (1973): *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*. Madrid, Espasa-Calpe S.A.
- » WILLIAM H. MILLER JR (1984): *The first great ocean liners in photographs. 193 views, 1897-1927. New York, Dover Publications INC*.

Webs:

- » Archivo Municipal de Málaga, hemeroteca. <http://archivomunicipal.málaga.eu/>.
- » Fotos del tío Vicente. Málaga a principios del siglo XX. <http://fvt.gustavosanchez.es/>.
- » *MIRAMAR SHIP INDEX* (Registro mundial de buques) <http://www.miramarshipindex.nz/>.
- » Museo Unicaja de Artes y Costumbres Populares (Archivo Díaz de Escovar), hemeroteca. <http://www.museoartespopulares.com/archivo/>.



Matrícula marítima de Málaga



La Compañía Trasatlántica Española integró la bandera nacional en algunos de sus carteles publicitarios, siendo muy popular este en el que se anunciaban las diferentes rutas de la naviera y que según algunas investigaciones presenta en sentido vertical los colores de la bandera de la marina mercante española vigente entre 1785 y 1927. Igualmente, esta compañía mostró anuncios en los que la insignia patria lucía las iniciales CM. que calificaban a los buques como Correos Marítimos. Archivo del autor.

Agradecimientos

Expreso mi profunda gratitud a Francisco Cabrera Pablos, por su amabilidad de prologar a otro Gilveti; a mi hermano Ángel, por sus valiosos comentarios sobre los buques de la Armada española de finales del siglo XIX y principios del XX; y a María Teresa que, día a día, convive con mi excesivo apasionamiento por la mar y los barcos.

Colección Cuadernos del Rebalaje

Núm. y título	Contenido	Autor/es
1 / LA BARCA DE JÁBEGA. INFORME PARA EL ATENEO DE MÁLAGA	Informe	Pablo Portillo/Felipe Foj
2 / EL SARDINAL MALAGUEÑO. UNA APROXIMACIÓN	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
3 / 110 AÑOS DEL HUNDIMIENTO DE LA GNEISENEAU	Ensayo histórico	Pablo Portillo Strempel
4 / OJOBONITO. UN CUENTO DEL REBALAJE	Cuento	Ramón Crespo Ruano
5 / JABEGOTE: EL LITORAL DEL CANTE	Conferencia	Miguel López Castro
6 / EL PEZ ARAÑA Y SU PICADURA	Ensayo científico	Andrés Portillo Strempel
7 / QUERCUS. EL ROBLE QUE QUERÍA VER EL MAR	Cuento	Mary Carmen Siles Parejo
8 / LA CHALANA	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
9 / EL PACIENTE ALEMÁN DEL HOSPITAL NOBLE	Cuento	Leoni Benabu Morales
10 / GAVIOTAS DE MÁLAGA	Ensayo científico	Huberto García Peña
11 / PEDRO MOYANO GONZÁLEZ. EL ÚLTIMO CARPINTERO DE RIBERA DE MARBELLA	Entrevista/Memorias	Pedro Moyano/P. Portillo
12 / EL MAR Y NOSOTROS-ANTOLOGÍA DE POEMAS	Poesía	Francisco Morales Lomas
13 / LA PESCA EN LAS POSTALES ANTIGUAS DE MÁLAGA	Ensayo histórico	J. Felipe Foj Candel
14 / EL COJO DEL BALNEARIO	Cuento	Ramón Crespo Ruano
15 / PECES DEL LITORAL MALAGUEÑO	Ensayo científico	Huberto García Peña
16 / EMILIO PRADOS, CINCUENTA AÑOS DESPUÉS	Ensayo literario	Francisco Chica Hermoso
17 / MÁS ALLÁ DEL ESPETO	Ensayo	Manuel Maeso Granada
18 / DIBUJO E INTERPRETACIÓN DE LOS PLANOS DE UNA BARCA DE JÁBEGA	Monografía	Pedro Portillo Franquelo
19 / EN TORNO AL BOQUERÓN VICTORIANO	Ensayo	Jesús Moreno Gómez
20 / SIETE MUJERES FRENTE AL MAR	Poesía	Inés María Guzmán
21 / LETRAS FLAMENCAS POR JABEGOTE	Ensayo literario	José Espejo/Miguel López
22 / LA MARÍA DEL CARMEN. ESTUDIO Y EVOLUCIÓN DE LA BARCA DE JÁBEGA	Monografía	Pablo Portillo Strempel
23 / EL MUSEO ALBORANIA AULA DEL MAR DE MÁLAGA	Reportaje	Equipo <i>Aula del Mar</i>
24 / MEMORIAS DE UN JABEGOTE	Memorias	Manuel Rojas López
25 / EL ORIGEN MITOLÓGICO DEL OJO DE LAS BARCAS DE JÁBEGA MALAGUEÑAS	Ensayo histórico	Pedro A. Castañeda Navarro
26 / ETNOGRAFÍA DE LAS FIESTAS DE LA VIRGEN DEL CARMEN DE EL PALO	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
27 / ARQUITECTURA MEDITERRÁNEA HOY: EL ENTORNO DEL MAR DE ALBORÁN	Ensayo	Carlos Hernández Pezzi
28 / BARCAS, PESCA Y PESCADORES EN LA FOTOGRAFÍA DE VICENTE TOLOSA	Memoria gráfica	Pablo Portillo Strempel
29/ FAROS DE ANDALUCÍA	Reportaje	Francisco García Martínez
30/ HOMBRES DEL REBALAJE	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes

(cont.)

Colección Cuadernos del Rebalaje (cont.)

Núm. y título	Contenido	Autor/es
31 / GAONA Y EL MAR	Ensayo histórico	R. Maldonado y Víctor M. Heredia
32 / MÁLAGA DESDE EL MAR	Ensayo histórico	Alejandro Salafranca Vázquez
33 / EL HALLAZGO DEL SUBMARINO C3	Relato	Antonio Checa Gómez de la Cruz
34 / Extraordinario. PREMIOS ALBORÁN 2015...	Poesía y narrativa	Varios
35 / MUJERES DEL REBALAJE	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
36 / GALERAS, GALEOTES Y GENTE DE MAR	Ensayo histórico	Andrés Portillo Stempel
37 / SAMI NAÏR: LA FRONTERA DEL MEDITERRÁNEO	Entrevista	Sami Naïr
38 / LA FAROLA DE MÁLAGA. IMAGEN, HISTORIA...	Ensayo histórico	Francisco Cabrera Pablos
39 / NIÑOS DEL REBALAJE	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
40 / BARCOS EN EL PUERTO DE MÁLAGA (1901-1916)	Memoria gráfica	Juan Carlos Cilyeti Puche

ÚLTIMAS PORTADAS



Juan Carlos Cilveti Puche



Nacido en Málaga en 1964, es médico. Vinculado al mundo de la mar y los barcos desde pequeño, en 1996 inicia su labor investigadora en temas marítimos. Miembro la World Ship Society (WSS), escribe artículos técnicos e históricos sobre barcos en *Marine News*, publicación internacional de esta Sociedad. Fundador en 2001 de la Sucursal Española World Ship Society, es su presidente entre los años 2001 y 2010. Mantiene permanentes colaboraciones con la Autoridad Portuaria de Málaga desde 1997, en 2004 comienza su relación con el diario *Málaga Hoy* haciéndose cargo de la página semanal "Marítimas" donde publica noticias marítimo-portuarias además de la columna "La mar de historias" de carácter histórico. Sin dejar de colaborar en diferentes medios digitales y escritos nacionales e internacionales, se centra en la historia marítima malagueña y en 2008 forma parte del grupo de expertos participantes en la elaboración del proyecto "Museo Marítimo de Málaga". Fruto de sus más de 20 años de investigación es autor de dos publicaciones digitales y de tres libros, que están a la espera de ser editados.

<http://blogs.grupojoly.com/la-mar-de-historias/> y <http://malagamaritima.blogspot.com.es/>

Francisco Cabrera Pablos

Profesor de Historia y Filosofía, es doctor en Historia Moderna por la Universidad de Málaga con una tesis sobre nuestro puerto que obtuvo la calificación máxima y mereció el "Premio Málaga de Investigación". En 1988 recibió junto con el investigador malagueño Manuel Olmedo el "Primer Premio de Cartografía Histórica de Andalucía", concedido por sus aportaciones cartográficas al estudio de estos muelles. Autor de más de una docena libros y de numerosos artículos (sobre infraestructuras portuarias, defensas de marina, ingeniería naval, poliorcética y urbanismo), Puertos del Estado recientemente ha patrocinado su obra *Joaquín María Pery y Guzmán y aquella Málaga que fue (1800-1835)*, donde analiza la vida y la obra de este ingeniero de Marina, autor de la Farola, que vivió unos momentos históricos absolutamente irrepetibles en esta ciudad, a la que llegó en 1800. Es también académico de número de la Academia Malagueña de Ciencias, de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo y correspondiente en Málaga de la Real Academia de la Historia.



Gustavo Sánchez Gómez



Nació en Málaga en 1952. Es Doctor en Física por la Universidad de Sevilla, en donde ha sido profesor en el departamento de Electricidad y Electrónica y director técnico del Centro de Cálculo. Fue responsable técnico en el montaje y puesta en marcha del Centro Informático Científico de Andalucía (CICA) y su primer director técnico. Diseñó y puso en marcha la Red Informática Científica de Andalucía (RICA), así como su conexión a las redes internacionales a través del CERN. Formó parte del equipo de RedIRIS y del CIEMAT que en 1990 conectó a Internet los primeros 4 ordenadores de España. Registró los primeros nombres de dominios andaluces y las direcciones IP que se usan en la red académica andaluza. Como consultor en redes y comunicaciones de la empresa Satec ha intervenido en el despliegue de las redes de las operadoras de comunicación. Aficionado a la fotografía, es sobrino-biznieta de Vicente Tolosa, del que ha heredado su colección fotográfica que durante varios años ha estado digitalizando y restaurando. Posee una gran colección de fotografía antigua de origen familiar.

gustavo@gustavosanchez.es



Vicente Tolosa Elourdy, sin ser un retratista especializado en barcos, mostró gran interés por temas del mar. Asiduo paseante de los muelles, su cámara captó durante años una actividad portuaria que teniendo como protagonistas a veleros y vapores fue muy importante para la economía malagueña y su apertura al exterior.

Por su interés, Cuadernos del Rebalaje vuelve a sumergirse en el universo marítimo de este artista, en esta ocasión con una recopilación de las imágenes que tomó en el puerto de Málaga entre 1901 y 1916, comentadas con rigor y amenidad por Juan Carlos Cilveti Puche.

Dividida en tres apartados: "Puntos de vista portuarios de Vicente Tolosa", "Un catalogo internacional de barcos de guerra" y "La transición de la vela al vapor", la selección ofrece una documentada aproximación a los buques que operaban en Málaga a principios del siglo XX. Se completa con un glosario, breves reseñas periodísticas y algunos carteles de navieras de ese periodo.

Si piensas en ti,
estás pensando lo mismo que nosotros.

COMPROMISO SOLIDARIO

www.fundacionunicaja.com

