

# Cuadernos del Rebalaje

Número Extraordinario / Año 2021 | DL: MA 702-2016 | Edita ABJ

X Aniversario de la Asociación de Amigos de la Barca de Jábega

## *Memorias: Fernando Dols y la Rosario y Ana*



*“Yo soy nacido en la Malagueta y criado en el rebalaje  
Los dientes me han salido debajo de un golpe de mar”*

El País, 31 de julio de 2002

**Pablo Portillo Strempele**

**Prólogo  
Antonio Clavero Barranquero**

# Cuadernos del Rebalaje ®

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

Publicación monográfica sin ánimo de lucro, de periodicidad trimestral editada desde 2010 por la asociación cultural **A**migos de la **B**arca de **J**ábega.

## **Dirección**

Eulogia Gutiérrez Corral

## **Consejo de redacción**

M<sup>ª</sup> Luisa Balbín Luque

María Jesús Campos

Antonio Clavero Barranquero

Mariano Díaz Guzmán

Juan A. Gimbel Espejo

Eulogia Gutiérrez Corral

Miguel A. Moreta-Lara

Pablo Portillo Stempel

## **Coordinación general**

Antonio Clavero Barranquero, Juan A. Gimbel Espejo, Miguel A. Moreta-Lara

## **Diseño y maquetación**

Estefanía González Hijano

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 <http://www.amigosjabega.org/cuadernos-del-rebalaje/>

✉ [cuadernosdelrebalaje@gmail.com](mailto:cuadernosdelrebalaje@gmail.com)

**A**migos de la **B**arca de **J**ábega 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: Juan A. Gimbel Espejo, Tesorero: Mariano Díaz Guzmán. Vocales: Pablo Portillo Stempel (Documentación), Eulogia Gutiérrez Corral (Publicaciones) y M<sup>ª</sup> Luisa Balbín Luque (Actividades sociales y Comunicación).

✉ [abjcontacto@gmail.com](mailto:abjcontacto@gmail.com)

# *Memorias: Fernando Dols y la Rosario y Ana*



**Pablo Portillo Strempe**

**Prólogo: Antonio Clavero Barranquero**



Cuadernos del Rebalaje Número Extraordinario



*“Yo soy nacido en la Malagueta y criado en el rebalaje  
Los dientes me han salido debajo de un golpe de mar”*

El País, 31 de julio de 2002

Las fotografías incluidas en este Cuaderno han sido cedidas por Fernando Dols, incluyendo algunas procedentes del CTI de la Universidad de Málaga tras la firma de un convenio entre la Universidad y la asociación de Amigos de la Barca de Jábega.

## SUMARIO

- Prólogo
- La relación de Fernando con la barca en imágenes
- *The boat of jábega Rosario y Ana. A case of study.*  
Irene Muñoz González. Master Thesis. Master  
in Maritime Archaeology, Syddanks Universitet.  
Dinamarca (31-5-2018)
- Origen y familia
- Su barrio: *el de los dos cortes en la chaqueta*
- Se hace pescador
- Servicio militar
- Regresa a la pesca
- Deja el mar
- Nerja
- La Rosario y Ana
- Carta de la baraja
- La vida marítima de la Rosario y Ana
- Las regatas de hoy día
- El barco de Chanquete
- COBARJA. Su primer presidente.
- Libro de Fotografías de la Jábega. Obra Social de  
UNICAJA. 2002
- Elena León Gaitán
- Dimensiones y otros pormenores de la Rosario y  
Ana según Irene González Muñoz
- Un prohombre de la barca actual
- ¿En el Museo de la Aduana de Málaga?

## Prólogo

Cuando estaba próximo el décimo aniversario de la creación de la Asociación de Amigos de la Barca de Jábega, la junta directiva y el consejo de redacción de *Cuadernos del Rebalaje* acordaron la edición de un número extraordinario de la revista, conmemorativo de la efemérides mencionada.

Tras este acuerdo tan solo quedaba concretar tema y autor del trabajo, lo que no planteó dificultad ni discusión alguna, al contar entre nosotros con Pablo Portillo Strempel, prestigioso jurista, a la par que socio fundador de la asociación y reputado experto en todo lo relacionado con la barca de Jábega.

En lo referente al tema, la propuesta de Pablo fue inmediatamente aceptada. El protagonista iba a ser Fernando Dols García y su barca, la Rosario y Ana, referentes en el rebalaje malagueño, en la carpintería de ribera y en los ámbitos asociativos relacionados con el mundo de la barca, habiendo llegado a ser objeto de estudio en un trabajo de fin de máster, defendido por Irene Muñoz González en el *Máster in Maritim Archeology* en la *Syddanks Universitet* de Dinamarca.

Sirvan estas memorias, magistralmente redactadas por Pablo Portillo, como homenaje a Fernando Dols García, nuestro presidente de honor que, como él mismo refiere, “*soy nacido en la Malagueta y criado en el rebalaje. Los dientes me han salido debajo de un golpe de mar*”.

Fernando, gracias por tu vida.

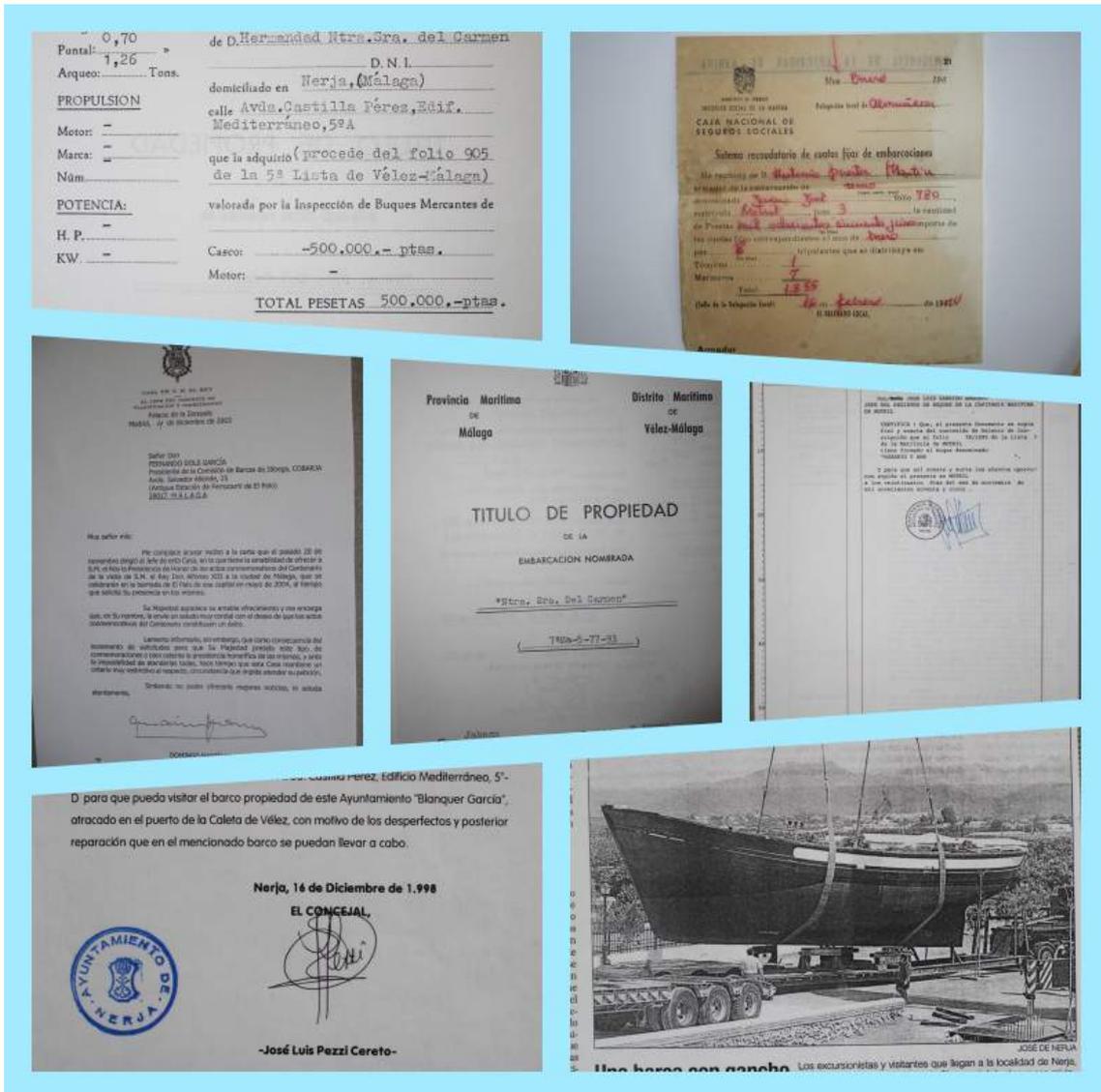
Que seas muy feliz.

Un fuerte abrazo

**Antonio Clavero Barranquero**

Presidente de la Asociación de Amigos de la Barca de Jábega

## La relación de Fernando con la barca en imágenes



## ***The boat of jábega. Rosario y Ana, a case of study. Irene Muñoz González. Master Thesis. Master in Maritime Archaeology, Syddanks Universitet. Dinamarca (31-5-2018)***

La Rosario y Ana ha tenido la suerte de ser la primera barca de jábega objeto de un trabajo fin de máster (TFM) íntegramente en inglés. Realizado por la madrileña Irene Muñoz en el año 2018, obtuvo la máxima calificación por la Universidad de Syddanks de Dinamarca.

Irene y Fernando se conocen durante 2017 en astilleros Nereo, cuando la investigadora pasa varias semanas en Málaga dedicada a estudiar científicamente los orígenes e historia de la barca de jábega malagueña. Fue en Malta cuando la joven universitaria observó como en aquella isla mediterránea los *luzzus* (embarcaciones tradicionales pesqueras) también lucían el ojo a proa. Tirando de memoria la arqueóloga recordó que en el litoral español, concretamente en Málaga, antiguas embarcaciones pesqueras también adoptaban los ojos en igual posición a las embarcaciones insulares maltesas.

Asombrosamente la persona que más ha escrito sobre la Rosario y Ana nunca embarcado en ella. Según sostiene Fernando “es una asignatura pendiente”.

De la estrecha relación con la entonces doctoranda ambos se granjearon una sólida amistad con la Rosario y Ana como testigo. El TFM toma como muestra la barca de Nerja que a modo de musa consigue ofrecer

unas interesantísimas conclusiones. La investigadora para datar el origen del ojo de la barca de jábega (*oculi*) ahonda en las antiquísimas civilizaciones sumeria, egipcia, fenicia, griega y romana. Profundiza con detalle en las distintas deidades o piezas arqueológicas de época para encontrar respuestas sobre los restos de una milenaria civilización marítima representada por las actuales barcas de jábega. Expertos de renombre internacional salpican la bibliografía empleada por la doctoranda, sin olvidar al investigador local Pedro Castañeda Navarro que, en el número 25 de la revista *Cuadernos del Rebalaje*, publica su magnífico trabajo “El origen mitológico del ojo de las barcas de jábega malagueñas”.

También llama su atención respecto de los elementos zoomorfos incrustados en la barca y sus analogías con distintos animales. Barcos, jarrones, pinturas, placas con representaciones de dioses y demonios no escapan en su contexto histórico en el estudio de la Rosario y Ana.

Un interesante artículo publicado por el periodista Alfonso Vázquez en *La Opinión de Málaga* de 12 de octubre 2018, dio publicidad a esta insólita investigación científica internacional.

## Origen y familia

Fernando Dols García, primero de tres hermanos, nace en Málaga el 4 de julio de 1933<sup>1</sup> en la calle Vélez Málaga de La Malagueta<sup>2</sup> y se bautiza en la iglesia de El Sagrario el 11 de agosto de 1933.

Su padre, Ramón Dols Remolina, fue patrón de cabotaje de pesqueros, natural de Málaga y nacido el 26 de noviembre de 1904 en la calle Muelle viejo número 5 (actual Paseo de la Farola) y su madre, Rosario García Mayor, era natural de Almería y nacida el 17 de junio de 1905<sup>3</sup>. Ramón y M<sup>a</sup> del Rosario se casan el 16 de enero de 1932.

El abuelo paterno, Fernando Dols Curto, natural de Tortosa (Tarragona), también trabajó como patrón de cabotaje a vela de pesqueros y su abuela, Ana Remolina Hernández era natural de Águilas.

Por línea materna, su abuelo José García también fue patrón de cabotaje.

Fernando Dols Curto fue movilizado y enviado a Cuba, licenciándose tras desembarcar del buque Sánchez Barcaíztegui.

Su abuelo cumplió el servicio militar en la Armada a bordo de distintos buques como las fragatas Lealtad (13 de marzo de 1889); Victoria (16 de julio 1889); Gerona (2 de noviembre de 1889); el vapor correo Antonio López (30 de noviembre de 1889), con el que viaja a Cuba, pasando

finalmente por el ya citado crucero Sánchez Barcaíztegui<sup>4</sup> y licenciándose finalmente el 8 de agosto de 1892.

Fernando Dols Curto, desde Tortosa y por razones que se desconocen llega a Málaga y se dedica a lo que siempre supo hacer, pescar.

En 1927, en la costa murciana la goleta Unión naufragó, muriendo todos sus tripulantes. Su patrón, Antonio Hernández García, tío bisabuelo de Fernando, “luchó heroicamente tratando de salvar su barco” (*La Opinión de Málaga* de 20 de enero de 2013).

El padre de Fernando, Ramón Dols Remolina, aunque no cumplió el servicio militar, siempre se dedicó profesionalmente a las faenas pesqueras. Don Ramón adquiere en Melilla un *llaut* bajo el nombre de Bartolomeca. Poca suerte tuvo aquella embarcación construida en Mazarrón ya que una vez amarrado en el puerto de Málaga se le cambió por el de Fernando y Ana. Con esta embarcación su padre se ganaba la vida pescando a la marrajera, hasta que un mal día le fue sustraída en el puerto de Algeciras y nunca pudo recuperarla.

Tras el robo, su padre siguió de patrón en otras embarcaciones como el San Pedro; la Chalupera; el Lata, Nuestra Señora del Gran Poder y el Santa Florentina.

---

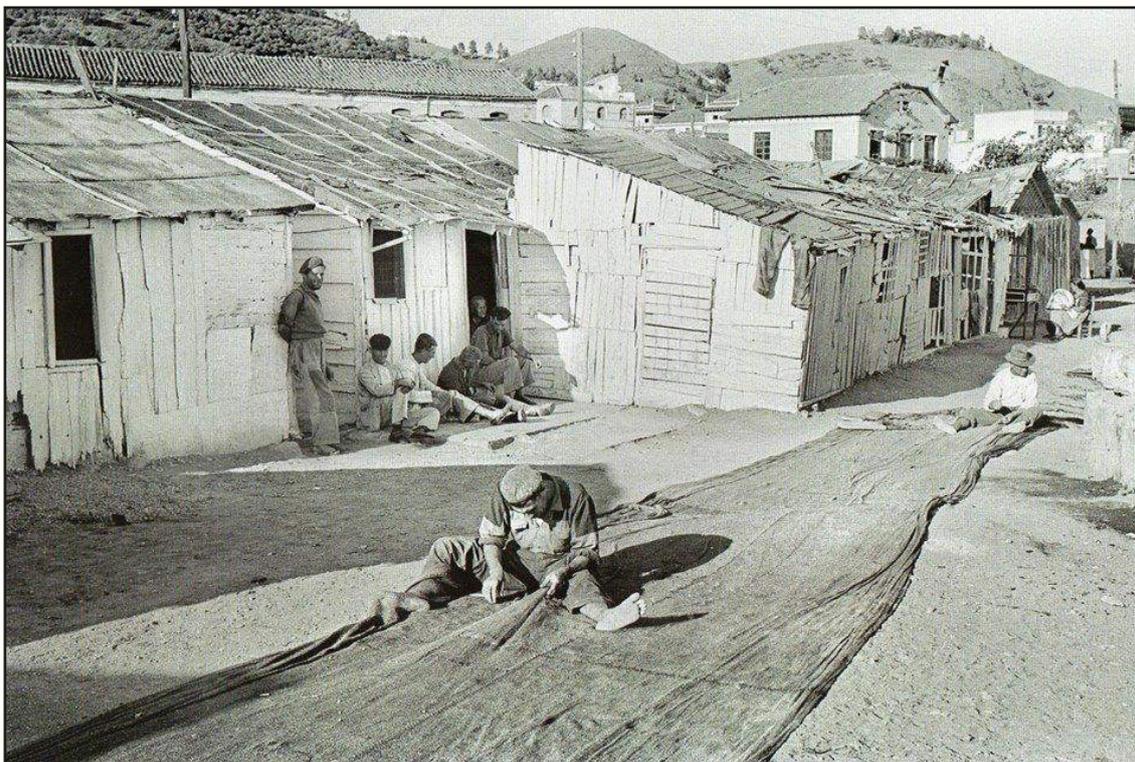
1 Aunque en el certificado de nacimiento aparece el 11 de julio de 1933.

2 En otros documentos examinados indica nacido en c/ San Nicolás nº 19.

3 Se evidencia error pues en otros documentos se observa como nacida en 1906.

---

4 Buque entregado a la Armada el 12 de julio de 1877 y destinado a Cuba es embestido por el vapor mercante Conde de Mortera en el Morro de la Habana el 18 de septiembre de 1895, hundiéndose con la pérdida de 32 hombres.



## Su barrio: *el de los dos cortes en la chaqueta*

Siempre vivió en La Malagueta hasta que contrae matrimonio. En ese ambiente del rebalaje entre tornos, rederos, tinteros y rucas, se cría con los últimos jabegotes de la playa.

Para que pueda comprenderse la situación en la que se encontraba aquella barriada anexa al puerto, el diario *El Popular* de 5 de diciembre de 1934, bajo el título “Una hora junto a los parias de la sociedad”, en un artículo lleno de sensibilidad describe cómo vivían los pobres de La Malagueta (entonces denominados obreros del mar), pidiendo agua, alumbrado y alcantarillado.

Hace la Primera Comunión sin recordar si fue en la capilla del hospital Noble u otro templo malagueño. Atendiendo a razones higiénico sanitarias de aquellos años y luciendo un importante pelado al rape,

Fernando recibió su primera eucaristía.

Acude a un colegio que estaba debajo de La Coracha, junto a la taberna del Morriño, muy cerca de la gasolinera. Su primer maestro fue don Juan, pero como Fernando hacía rabona<sup>5</sup>, era castigado con los brazos en cruz soportando libros en cada palma de la mano siendo además golpeado con una regla.

Posteriormente una vecina del barrio llamada Maruja, que vivía en lo que se conocía como casa de los catalanes, abrió otro colegio y lo poco que aprendió Fernando se lo enseñó aquella maestra.

Como niño de postguerra su aprendizaje lo obtuvo en el barrio y en la playa. Cuando podía se iba a jugar entre barcas o se

---

<sup>5</sup> Faltar a clase.

acercaba a la casa de Joselito el Hilero a darle vueltas a la rueca.

Después de su paso por la escuela se fue con su tío Joaquín Reyes<sup>6</sup>, calafate que llegó a trabajar en el varadero de Ansorena<sup>7</sup>. En los llanos de La Malagueta, junto a Ceregumil<sup>8</sup>, su tío tenía un pequeño almacén donde guardaba sus herramientas. Allí Fernando con 10 u 11 años comienza a ayudarlo en la construcción de embarcaciones. Muy cerca, en calle Topete, se encontraba otro de los célebres calafates de la época: Dominguito (Francisco Lloret Madera).

Sus recuerdos de playa quedan condensados en este suelto publicado por Alfonso

6 En nota a pie de la página 39 del libro *El Boquerón y la Sardina de Málaga*, se destaca como este carpintero de ribera o calafate fue consultado por el propio Luis Bellón.

7 Junto a la Farola del Puerto y antigua Casa de botes del Club Mediterráneo.

8 Empresa farmacéutica.

Vázquez en el ya citado diario *La Opinión de Málaga* de 20 de enero de 2013 y del que se haremos referencia en varias ocasiones.

“Cogías una lata de pintura de cinco kilos, le quitabas el culo, la doblabas y hacías unas barcas, poniéndole también una red. En la playita que había en el puerto hacíamos carreras de barcas”.

Delante de su casa, de pequeño, muy cerca vivía Concha la de la Lejía que en su propia casucha de playa atendía una pequeña tiendecita para ayudarse económicamente.

En otra casilla de madera próxima se encontraba la Elena (Elena León Gaitán, 1876-1949). Aunque por edad ya no embarcaba, era muy habitual verla recogiendo betas. Era alta, fina y vestía de negro con una especie de delantal.

De aquellos años de infancia reme-





mora a otros anónimos personajes del rebalaje de La Malagueta que alquilaban bañadores y permitían dejar la ropa en custodia.

Muy esporádicamente la pesquera entraba en la bahía y se acercaba mucho a tierra. En una apoteósica jornada de atunes, los bolicheros también tiraban de la tralla. Fue Dieguito el Guadiaro, desesperado ante la pérdida de un buen ejemplar, el que sin dudar se tiró sobre el arte y un espécimen adulto, de un fuerte coletazo, mandó conmocionado a aquel hombre de tralla a la cercana Casa de Socorro del hospital Noble.

Se le viene a la memoria cuando Francisco Fortuna (Frasquito), el amo de la Pura apodada como la Jopo, en una jornada de mal tiempo se encontraba remendando el arte cuando el propietario del merendero Antonio Martín preguntó a Frasquito por qué no iba a faenar. Pensativo el jabegote contestó que no tenía para tintar la red. La conversación llegó a oídas de Mariquita, esposa de Antonio, que dirigiéndose a su marido dijo que entregase el dinero de la caja para que Frasquito pudiera tintar la red e ir a faenar.

Otra cosa que no olvida de su paso por La Malagueta es que iba a jugar delante de La

Farola, donde vivía Agustín el farero junto a su esposa Teresa e hijos Agustín y Luis. El responsable del faro para ganarse un extra y como segunda actividad reparaba relojes. Su padre Ramón y su abuelo Fernando en más de una ocasión fueron en busca del torrero para poner a punto los relojes de la familia Dols.

Como anécdota relacionada con la Farola, un día Fernando preguntó a su abuelo donde se encontraba su madre, a lo que este le contestó que en el faro. Aquella respuesta consiguió equivocar al joven Fernando que distraído y confundido por la pronunciación se puso a caminar dirección a El Palo en busca de su madre. La desconocida e impropia expresión de faro por la barriada de El Palo logró despistar a nuestro protagonista. Ante el normal nerviosismo por la ausencia en casa del pequeño Fernando y ante las explicaciones ofrecidas por el abuelo, hizo que ante el gesto adusto de don Ramón (padre) y al pretender regañar al desorientado Fernando, el propio abuelo exclamase “por el camino de ida ya volverá”.

Los baños de la Estrella y de Apolo eran otro de los puntos de referencia del barrio y a los que nunca se podía acceder, “salvo que fueses acompañado por algún trabajador o persona con influencia”. Cuando echaron el cierre, por algún tiempo uno de ellos intentó su continuidad ubicándose en los bajos de un edificio de calle Maestranza, cerca del garaje inglés y la cochera del tranvía, pero ya no era lo mismo.

El Balneario del Carmen, donde jugaba el Malacitano, o incluso el propio hotel Miramar, eran zonas prohibidas para los niños de la playa, aunque Fernando admite que en los tiempos actuales sin problemas se puede acceder a estos establecimientos.

En el Club Mediterráneo por medio de un vecino y amigo la entrada, aunque en contadas ocasiones, sí era posible. De jubilado ha sido cuando realmente ha conocido el edificio y sus dependencias. Según narra en Málaga era *vox populi* que la playa de poniente, la que se encuentra junto a la Batería de San Nicolás<sup>9</sup> y pegado al morro se la conocía como el “lavachocho chico” y la situada a levante, junto al pequeño varadero, el “lavachocho grande”.

Sin embargo, el merendero *Antonio Martín* era todo lo contrario. A aquel espacio abierto y cubierto por un cañizo todos los que vivían en la playa accedían sin ninguna limitación. La cocina estaba abierta a cualquier persona. Como anécdota rememora como frente a aquel chambao de playa había una corraleta con cerdos. Jugando al fútbol y merced a los infortunados lances del juego, en ocasiones la pelota caía dentro del cercado. El natural ímpetu deportivo por ganar el encuentro y para sobresalto de Mariquita (esposa de Antonio Martín), hacía que la cerca quedara abierta escapándose los animales. Según Fernando los gritos de aquella mujer corriendo tras sus gorrinos por el rebalaje es algo que no se olvida.

Aquellos encuentros de fútbol en los llanos de La Malagueta formaron parte indisoluble de su infancia:

“Los partidos de fútbol en un llano del barrio, donde estaba el Garaje Inglés, venían equipos de la calle Arenal, la calle del Puerto, los Campos Elíseos y nosotros éramos la playa”  
(*La Opinión de Málaga*).

<sup>9</sup> Construida en 1780 para la defensa del puerto muy cerca de la Farola. Desmantelada desde hace años se encuentra integrada dentro del recinto del Club Mediterráneo.

Al puerto se entraba andando por el doble túnel de la actual calle Vélez Málaga. Por uno de ellos pasaba el ferrocarril y por otro de carácter peatonal un carabinero desde su garita y algo aburrido controlaba el paso.

Por aquellos años la Comandancia disponía de una embarcación ligera de cuatro remos que se utilizaba para perseguir a los bolicheros que faenaban dentro del puerto. Cuando los furtivos y a fuerza de remo conseguían escapar atravesando la bocana, algunos vecinos de La Malagueta desde la playa mediante señas ayudaban a aquellos ilegales a varar el bote y poner a salvo el arte.

Con el edificio de la Comandancia de Marina empezó a familiarizarse cuando embarcó. Allí obtuvo su cartilla naval y también conoció a muchas personas, aunque especialmente recuerda a Juan Horrillo, funcionario comprometido en resolver problemas de documentación a marineros y pescadores, aligerando trabas burocráticas en el despacho de buques.

Las instalaciones del acuario en el bajo del Oceanográfico eran objeto de distracción para la chavalería. En pequeños depósitos algunas tortugas del mar de Alborán daban vueltas y más vueltas en su aburrido cautiverio. Multitud de artes de pesca colgados del techo, así como maquetas de distintas embarcaciones pesqueras decoraban las paredes de ese gran edificio. Lamenta la pérdida de todas aquellas instalaciones y de su espléndido patrimonio marítimo pesquero.

En cuanto a la capilla del Puerto, de pequeño acompañaba a misa a su abuela Ana y a su madrina Antonia. Una vez llega la hora de embarcar (1946) es cuando se cierra al culto. Posteriormente esa inconfundible

y peculiar edificación era donde los bolicheros depositaban las artes confiscadas por la autoridad de Marina.

Fernando nunca tiró de la tralla, por lo que tampoco tuvo cadena y corcho donde azocar la beta de arrastre, aunque admite que siempre que pudo se arrimó al copo y ayudó en el trajín del rebalaje.

De pequeño, en La Malagueta, para entretenerse y pasar las horas tuvo un pequeño boliche de playa. En aquellos años de carestía todo era imaginación y en el cercano Parque de Málaga, cuando una palmera u otro árbol se talaba, un grupo de niños empujando rodaban el tronco hasta hacerlo llegar a las cercanías del almacén de su tío Joaquín. Con mucho trabajo e ilusión y provistos de una azuela conseguían ahuecar el madero y a modo de embarcación monóxila, la empleaban como bote para calar el boliche de playa. En aquella primitiva y precaria barca infantil y por turnos tan solo podían embarcar dos niños: uno bogando y otro calando. Todo el trabajo era manual. Con semblante sonriente Fernando admite que “era lo que había”.

Además del citado boliche de playa también tuvo un diminuto arte de baca llegando a prestar las puertas (para abrir el arte) a Joselito el Hilero y ayudarle en momentos de dificultad.

De su pasado en los llanos de La Malagueta recuerda algunas familias que practicaban la técnica del secado de pescado.

Con nostalgia y pasados más de sesenta años, este prohombre de la barca evoca con añoranza como fue su vida en aquel entrañable barrio en el que hoy no conoce ni calles, ni vecindad y donde aquellos humildes tinteros, sotorraeces, cenacheros, hileros y calafates trabajaban para ganarse la vida.



Fachada capilla del Puerto

## Se hace pescador

Aunque su padre le tenía dicho que “la mar era lo último” por la dureza de la vida a bordo, poco antes de cumplir catorce años, gracias a un mando de la Comandancia y sin tener edad suficiente obtiene la cartilla naval. De esta manera Fernando pudo embarcar y faenar en la costa de Marruecos.

El 14 de octubre de 1946, con apenas trece años se enrola a las órdenes de su padre, patrón del San Pedro. Siguiendo la hoja de embarque enferma el 11 de agosto de 1949 quedándose en tierra porque según comenta “en aquel tiempo comía mucho y algo me sentó mal”.

Como el San Pedro era una embarcación de arrastre pescaba en la bahía, pero con frecuencia arribaban a Ceuta. Hacían la ruta de los peñones, navegando desde

el Estrecho hacia levante frente a Vélez de la Gomera, Alhucemas, Melilla llegando incluso hasta Chafarinas, para cruzar el charco y de regreso buscar la Farola de Málaga. Siempre que cruzaban el Estrecho, el hielo y el gasoil se hacían en el puerto de Ceuta. Para faenar en la bahía repostaban en el transversal donde un surtidor de la Campsa dispensaba el combustible por toneladas. La nieve se obtenía de la fábrica de Pescadería. En la ciudad norte africana también se adquiría el costo (tabaco, azúcar, conservas, café y alcohol). La pesca se vendía en función de la zona de arrastre, bien en Algeciras o en la Lonja de Málaga. Aunque desde el año 1983 se prohibió el empleo de los polvos bóricos para la conservación de la gamba, su uso durante aquellos años era un hecho muy habitual. De memoria podría nombrar a todos la tripulación del San Pedro, incluido el motorista y el cocinero.

Al dueño del San Pedro le conocían por el tío del garrote porque siempre utilizaba un bastón. Cada vez que el arrastrero tocaba puerto acudía presto para interesarse por las capturas.

En 1950 se enrola en el Santa Florentina, traíña construida en El Bulto (barriada de Málaga).

En 1951, también con su padre como patrón, pasa por la cubierta de otra traíña, la Nuestra Señora del Gran Poder, embarcación construida en Alicante.

Durante este periodo de tiempo a bordo de distintas embarcaciones nunca presencié regatas, ya que siempre se encontraba faenando con su padre en el Gran Poder o en alguna otra traíña.

En su expediente profesional queda que durante todos los años faenando en el mar de Alborán “nunca tuvo accidente que lamentar”.



Traíña El Gran Poder, Folio AL 2-1576

## Servicio militar

En 1953 se incorpora a filas efectuando el servicio militar en la Marina. Realiza el curso de Instrucción en San Fernando (Cádiz) y destinado a El Ferrol (La Coruña) embarca en el crucero Méndez Núñez<sup>10</sup> con base en Marín (Pontevedra). Con el empleo de Marinero distinguido mecánico conoce los puertos de Barcelona, Mahón, Mallorca, Vigo, Bilbao y otros fondeaderos.

Nunca olvidará como de fogonero en unas maniobras cercanas a El Ferrol y dado que el Méndez Núñez fue objeto de distintas remodelaciones (básicamente cambio de algunas calderas de carbón a gasoil), en una tubería mal soldada se produjo un escape de vapor y cuatro marineros fallecieron. Al inicio de las maniobras Fernando pidió como

voluntario cambiarse a la zona de calderas, lugar donde posteriormente ocurrió el fatal accidente, pero la superioridad le denegó el cambio de puesto. Con suerte salvó la vida. Como reconoce “la Virgen del Carmen estuvo de mi lado”. No olvida el funeral y como marinero le correspondió portar sobre su hombro el féretro de uno de sus compañeros.

Habiendo cumplido su deber y observando buena conducta se licencia del Méndez Núñez en el que prestó servicio durante quince meses (el 15 de diciembre de 1953 hasta el 17 de marzo de 1955), para volver a embarcar junto a su padre en El Gran Poder hasta que años después decide poner nuevo rumbo a su vida.

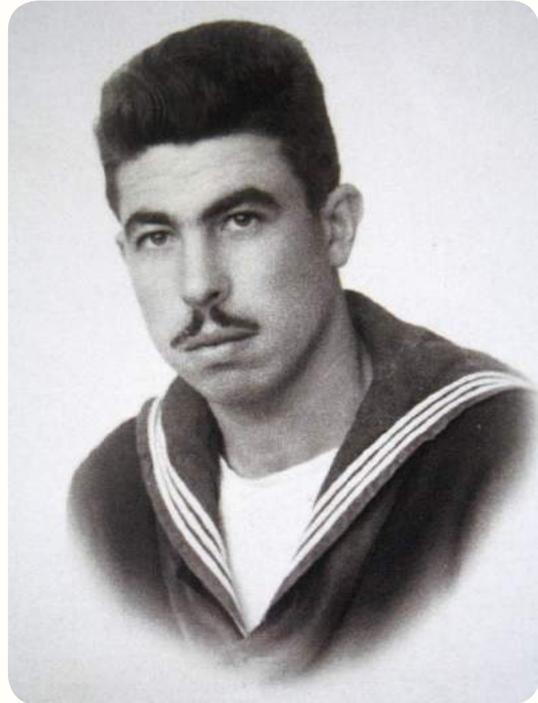
De su paso por la Armada le queda a modo de recuerdo el bigote que durante toda la vida le ha imprimido carácter y que tras muchos años sigue luciendo y por el que es reconocido en el mundo de la barca.

---

10 Crucero ligero y construido en 1915 en El Ferrol, causa baja en la Armada en 1963.



En el centro de la imagen y provisto de pala cumple el servicio militar como fogonero en las calderas del crucero Méndez Núñez



Uniformado de marinero

## Regresa a la pesca

Por aquellos años (1953) la monotonía en La Malagueta se rompe en el barrio con el rodaje de la película *Fuego sobre África* ambientada en Tánger y que fue todo un acontecimiento. En el lateral del hotel Miramar con el correspondiente decorado imitando un zoco árabe y con el tren de suburbano atravesando el mercadillo, se simuló la costa norte africana. Cuando desembarcaba de la jornada de pesca acudía a la zona para observar la filmación. Aún sigue conservando recortes de prensa con los actores protagonista: Maureen O'hara y Macdonald Carey. Acostumbrado a cruzar el Estrecho, Fernando no llega a comprender las razones por las que el equipo de rodaje no se aventuró a pisar el continente africano.

Finalmente desembarca el 7 de enero de 1958, después de más de once años de navegación y se desliga para siempre de la pesca.

De su vida de pescador no olvida como en la mar dejó a varios de sus amigos.

No recuerda el año, pero muy cerca de las navidades y con ganas de celebrar las fiestas, con mal tiempo venía cruzando de Melilla a casa. El Chelía<sup>11</sup>, una traíña amiga con tripulación de Málaga, quedaba por la popa del Gran Poder a unas cuantas horas de distancia. El levante cargó y “nunca más se supo de su tripulación”.

Muy bien se acuerda de otros pesqueros que tampoco regresaron a puerto como el Wenceslao. Aquella traíña fue embestida por un mercante que “se lo llevó por delante”, perdiendo al tripulante del bote lucero.

Preguntado por algún momento de peligro en su anterior vida pesquera, sin pensarlo destaca como una muy dura travesía con mal tiempo de Ceuta a Málaga y a bordo del Gran Poder, reconoce que “con suerte escapamos de entre aquellas montañas de olas”.

---

11 Nuestra Señora del Carmen, Folio 443 de Melilla.



## Deja el mar

Cartilla de navegación

Coincidiendo con el comienzo de la desaparición de la entonces potente flota pesquera malagueña, Fernando prueba colocando adoquines en el puerto. Pronto comprende que era un trabajo al que no estaba acostumbrado y afirma “duré poco”.

Simultanea el paro, aunque seguía viviendo en casa de sus padres en calle Vélez Málaga.

Al tener familia en Barcelona “allí fui a probar”, instalándose en casa de una tía en la avenida Gaudí de la ciudad Condal. En julio de 1958 comienza a trabajar tintando telas para la firma *Mercader y Casas*<sup>12</sup>. En esta empresa permanece desde 1958 a 1963.

Posteriormente solicita una excedencia

<sup>12</sup> Fundada en 1900. Tintes y aprestos de Rayón y Fibras Sintéticas. Estampados de Madejas. Blanqueo, tintas y aprestos de hilados en madeja y bobinas. Encolados de rayón «linoz».

porque su cuñado, que entonces trabajaba en Alemania, le envía un formulario para instalarse en aquel país. Afirma que en la revisión médica “me echan para atrás por un inesperado resfriado” que no le permite estar en plenas facultades y obtener el apto en el examen médico.

Pide permiso y llega a Málaga para casarse el 18 de agosto de 1960 con su entonces novia, Francisca Jiménez Gutiérrez, en la iglesia del Carmen para regresar inmediatamente a su actividad en Cataluña.

El matrimonio tiene tres hijos: Ramón nacido en Barcelona (1962) y fallecido; Francisco (1967) y Rosario Ana (1970) ambos de Málaga.

Finalizada la emigración y de regreso a Málaga en un primer momento el joven matrimonio se instala en casa de sus padres, pero pronto encuentran piso de alquiler en el barrio del Perchel, en calle Cuartelejo.

Con el inicio del turismo y con el

vuelco de la mano de obra de sectores tradicionales hacia la construcción, en 1963 como oficial segundo pintor entra a trabajar en la Compañía Kellogg Española, conocido en Málaga como el Amoniaco, terminando la relación laboral en octubre de 1964.

Por amistad con otro vecino de La Malagueta conoce a Antonio Godines (Electricidad; Maquinaria y Elevadores), persona muy relacionada con el sector y que en poco tiempo (1964-1965) con la categoría de aprendiz entra a formar parte de la plantilla de la empresa Embarba (instalación, mantenimiento de ascensores) hasta su jubilación.

Con el *boom* de la obra en la Costa del Sol hubo gran demanda en el montaje de ascensores. De aquellos tiempos bien recuerda como en Torremolinos y con el gran auge inmobiliario, los desplazamientos eran continuos a aquella entonces barriada malagueña.

Por motivos laborales en el año 1971 se instala con su familia en Nerja, en el mismo inmueble en el que actualmente reside

## Nerja

Aunque lejos de su barrio de nacimiento, acude al puerto de Málaga el sábado 3 de septiembre de 1983 a presenciar la primera gran regata de barcas que fue televisada en directo por TVE junto con el sorteo de la Lotería Nacional en la zona del Real Club Mediterráneo. Después de muchos años retirado del mundillo marítimo pesquero, aquel acontecimiento fue su primer reencuentro con aquel ambiente que vivió de joven.

Establecido en la parte más oriental de la Axarquía malagueña observa que en la

playa de Calahonda cada 16 de julio a bordo de un sardinal se embarcaba la imagen de la Virgen del Carmen. Entre el presidente de la Hermandad y el propio Fernando comienzan una labor de recaudación para proporcionar a la localidad una barca de jábega digna de procesionar a la estrella de los mares.

Manos a la obra por dignificar la situación hace que la quilla se coloque a inicios de 1987 en la carpintería existente en el Camino de Frigiliana (Nerja), propiedad de Miguel el Moreno, siendo el carpintero constructor José Calvente.

Por documento de 20 de julio de 1987, el ayuntamiento de Nerja y a petición de José Villasclaras Aguilera, Hermano Mayor accidental de la Hermandad de Nuestra Señora del Carmen, y en relación a la construcción de una barca de jábega para la patrona, contribuye con la suma de 100 000 pesetas.

Para el bautizo en agosto de 1987 se empleó una batea rodada que atravesando las calles de Nerja fue amenizado con una banda musical desarrollándose todo el evento bajo un ambiente festivo.

La citada barca luce el nombre de Ntra. Sra. del Carmen (Lista 7ª. MA-5-77-93) que procede del Folio 905; 5ª Lista de Vélez Málaga contando con las siguientes dimensiones: eslora: 7,80 m; manga: 2,23 m; puntal: 0,70 m y arqueo: 1,26 toneladas.

Por la regata de El Corte Inglés de aquel año piden que la nueva barca de Nerja acuda a Málaga a participar, pero los cofrades de la Hermandad mantienen que “la barca no tiene que ir a ningún lado” y quedó varada en la playa de Calahonda formando parte del paisaje marítimo local. Que se tenga constancia aquella embarcación nunca llegó a regatear en el muelle.

## La Rosario y Ana

Como Fernando seguía trabajando en la empresa de ascensores, en uno de sus habituales desplazamientos a Almuñécar fija su atención en una barca muy modificada y se interesa vivamente por aquella embarcación.

Por algún tiempo la pierde de vista, pero la vuelve a localizar en La Herradura. Pronto entra en contacto con Rafalillo de La Cala<sup>13</sup>, quien en un primer momento sostenía que había sido propietario de esa barca, pero finalmente no quiso desplazarse a la localidad granadina para identificarla.

En tratos y conversaciones con la propiedad la adquiere el 29 de noviembre de 1987 a Antonio Puerta Martín de La Herradura. Por mar y a remolque con la chalana de su amigo Celestino Haro recalca en la playa de Calahonda (Nerja).

---

13 Rafael Rodríguez, antiguo mandaor de la Cala del Moral y de la Magdalena -Rebusquera.

Destacar que Antonio Puerta adquiere la embarcación de Antonio Ortuño conocido por el Rayao de Almuñécar, en su momento bajo el nombre de Joven José, no obstante cambiarse posteriormente por el de María Victoria.

Una vez entregada la documentación por el anterior propietario se comprueba que la embarcación rezaba bajo el nombre de Joven José, aunque en Capitanía Marítima el titular registral del Joven José era Miguel Sánchez Martín con domicilio en La Caleta de Vélez.

Aunque no hay seguridad, parece que el posible origen de esta embarcación corresponda al año 1942 ya que Miguel Sánchez vendió su embarcación, pero no se llegó a inscribir el cambio de propietario en la Comandancia de Marina. Tras esa venta al parecer se sucedieron nuevos cambios de titularidad sin inscripción registral.

Por investigación efectuada por el propio Fernando (entre los años 1960 y



Barca arrumbá en la playa de La Herradura, aproximadamente año 1987

1965), cuando la embarcación se llamaba María Victoria tuvo un patrón al que apodaban el Campsa, por trabajar en la planta que la empresa petrolera mantenía en la ciudad. Posteriormente los datos obtenidos le llevan a Rosilla de El Palo que la adquiere para venderla al Rayao de Almuñécar y fechas después llegar a manos de Antonio Puerta para finalmente ser comprada por Fernando en el año 1987.

Una vez subsanado el problema de sucesión del tracto, mediante documento de 5 de agosto de 1991 se inscribe a nombre del nuevo propietario, pasando del entonces Folio 780 de la Lista 3ª de Motril al nuevo Folio 78/1995, de la Lista 7ª de la provincia marítima de Motril, todo ello bajo el Expediente 95-364-01574.

Por asiento de 22 de noviembre de 1995 y autorizado por el Capitán Marítimo, el Joven José pasa a denominarse Rosario y Ana en recuerdo de la abuela, madre e hija de Fernando.



Libreta de ventas correspondiente a la barca Joven José

Ni que decir que las iniciales dimensiones del entonces Joven José no coinciden con la actual Rosario y Ana.

Una vez en Nerja, muy deteriorada la barca, se inicia el trabajo de recuperación a cargo del propio Fernando. Comienza quitado el piccerío y obteniendo plantillas de planes y estemelaras para dar forma curva a las cuadernas. Para que la barca no se deshiciera de forma alternativa va eliminando las cuadernas y dejando las antiguas que son sustituidas por las nuevas piezas.

En un aserradero del polígono industrial Guadalhorce de la capital, junto a sus plantillas consigue dar forma a las nuevas maderas curvas. En el patio del taller de sierra localizó los troncos con forma que evitaron un menor desperdicio de madera. Superponiendo los modelos previamente obtenidos con la sierra de corte grueso comenzó a sacar entre 5 y 6 piezas de 5 centímetros de grosor. Posteriormente y en la carpintería de Ramón Cortés, en el puerto de Caleta, en fines de semana con las plantillas y el escantillón remataba las cuadernas.

En ocasiones y cuando el trabajo en la playa de Calahonda lo demandaba, para evitar desplazamiento al astillero de Caleta, acude a la ya conocida carpintería del Moreno en el Camino de Frigiliana, donde también se cortaron algunas piezas de la barca.

Por la amistad surgida entre el nuevo aprendiz y el maestro carpintero Ramón Cortes, este último se desplaza a Nerja para supervisar el trabajo de reconstrucción, ayudando en determinadas tareas como la colocación de la cinta de la barca.

Finalmente, calafeteada y enmasillado el forro, se procede al pintado en blanco como color base de fondo. Los remos y espaílla se encargan al carpintero de Pedregalejo, Julián



La Rosario y Ana izada con grúa en la playa de La Cala del Moral

Almoguera Cañete.

La nueva barca ya remodelada luce en ambas aletas de popa y con la firma del pintor malagueño Pepe Guevara (1930-2017)<sup>14</sup> la representación de sendas mujeres desnudas, una nadando boca arriba y otra boca abajo. Durante bastantes años Guevara acudió disciplinado a retocar su insólita obra artística, hasta que la edad y la imposibilidad de poder desplazarse ocasionó que esos detalles pictóricos desapareciesen del costado de la barca. El ojo a proa de la Rosario y Ana es del mismo autor.

Como curiosidad Fernando conserva una maqueta de su barca con idéntica pintura (mujer desnuda nadando) que también lleva la firma del propio Guevara.

---

<sup>14</sup> Fue el último superviviente del grupo de artistas malagueños que en 1957 visitó a Picasso en su exilio francés y corresponsable de fundar en el mítico establecimiento *El Pimpi* de Málaga, junto con otros amigos pintores, la Peña Montmartre de marcado carácter pictórico. También fue académico de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo de Málaga desde el 28 de junio de 2012.

Desde 2017 el neozelandés Phil Slihgat repinta el ojo de la barca, el camaleón, cenefa, guirnalda de flores y el escudo del apellido Dols.

Posteriormente al trabajo de Guevara, la Rosario y Ana ha lucido en ambas aletas un marengo con la Farola de fondo y al otro lado una sirena con la Alcazaba; todo ello a cargo del artista de El Palo conocido por el Legionario. Las imágenes que decoraron durante algún tiempo a la Rosario y Ana fue una reproducción que Luis Bellón publicó como lámina III en su renombrado libro *El Boquerón y la Sardina de Málaga*. Según Fernando aquellas ilustraciones fueron tomadas de la barca la Trinidad de la Malagueta cuyo propietario fue el Tobalo.

Como no podía ser de otra manera, la madrina de la barca fue su suegra Dolores Gutiérrez Guerrero. La Rosario y Ana fue bautizada un 25 de junio de 1989 en la misma playa de Calahonda de Nerja, situada a levante del Balcón de Europa. El cura



A la izquierda Julián Almoguera, a la derecha F. Dols



Pepe Guevara terminando su obra en la popa de La Rosario y Ana

párroco de la iglesia de El Salvador de Nerja, don Eufasio, fue el responsable de bendecir la nueva embarcación.

Como anécdota, no olvida que la madrina pese al empeño y esfuerzo empleado no consiguió romper la botella de cava en el borondo sino tras varios intentos, hecho que dio confianza al propio Fernando respecto del trabajo de restauración realizado. Igualmente la cordela empleada para varar la barca, bien se soltó o rompió, provocando que el personal que tiraba fuesen todos a caer sobre la arena de playa, hecho muy comentado en el rebalaje.

Con todo lo anterior, mediando fiesta y alegría, en el primer contacto con el mar, a la popa embarcó como mandaor el Baúles, veterano patrón de jábega de la localidad.

Con la obligación contraída con la Rosario y Ana, nuestro protagonista se distancia de la Hermandad del Carmen, aunque nunca llegará a perder la relación que le llevó con los años incluso a recibir un cariñoso homenaje de la Hermandad.

Tras el bautizo y fiesta, la Rosario y Ana inicia su vida deportiva debutando en la regata de El Muelle (1989) con el mismo Fernando como mandaor y un grupo de jóvenes e inexpertos remeros se consigue armar una tripulación de fortuna.

A presenciar la prueba acudió el carpintero Ramón Cortés que antes de tomar la salida comentó “si la barca no anda la vamos a estirazar”. Después de la competición en lugar de regresar a Nerja, la Rosario y Ana recalca durante algunos meses en el astillero de Caleta para someterse a otro gran trabajo de aumento de eslora a cargo del joven calafate Miguel Cortés, hijo de Ramón, que con colaboración una vez más de Fernando, ambos terminarían meses

después.

El 25 de enero de 1990 inicia la faena cortándose literalmente en dos partes la barca, para añadirse otras cuatro cuadernas: la maestra doble, como antiguamente, junto a otra a cada lado. Ese detalle de barca antigua sobresaliendo la primera apaladura (de abajo a arriba) es lo que diferencia la Rosario y Ana de las barcas actuales. El trabajo concluye a finales de junio de 1990 cuando Pepe Guevara acude a retocar su obra artística.

Durante esta compleja operación de cambio de eslora y mientras la barca permanecía en el astillero de la Caleta, en paralelo y junto Miguel Cortés, carpintero y propietario atendieron el encargo de la Hermandad del Carmen de Caleta, ejecutando una maqueta con una eslora superior a 2,5 metros que no es más que una reproducción de la actual Rosario y Ana, sobre la que se entroniza a la imagen de la Virgen y en procesión sale cada 16 de julio.

## Carta de la baraja

La sota de oro es el naipe que ha estado empleando durante su vida de regatas, aunque posteriormente tras la botadura de la Torreña (mayo 2017) esta nueva embarcación la adopta como suya. Fernando afirma que nunca tuvo opción en la elección de la carta, sino que se la impusieron.

Hay que remontarse al día del bautizo de la barca cuando en la playa de Calahonda el Baúles se instala a la popa de la Rosario y Ana y preguntado al veterano patrón sobre la carta que había empleado durante su vida profesional, afirmó que la sota de oros. Desde ese momento la Rosario y Ana adoptó esa identidad.

## La vida marítima de la Rosario y Ana



Remontando el Guadalquivir con Fernando como pachapanda

Estando prohibida la pesca para las barcas de jábega, sorprendentemente esta embarcación ha tenido una intensa vida marítima.

Acude a la Expo de 1992 a disputar la primera regata de barcas en agua dulce junto a un grupo de embarcaciones malagueñas. Patrocinado por el ayuntamiento de Rincón de la Victoria y a modo de teloneros de la regata Sevilla-Betis-Oxford-Caimbridge, el sábado 26 de septiembre cuatro barcas de jábega del mediterráneo acudieron y compitieron en aquel novedoso escenario fluvial.

La regata se celebró en horario de tarde intercalada entre la prueba de 2 x Infantil femenino y una exhibición en moto acuática de la mascota Curro.

El sorteo de calles para este cuarteto de jábegas dispuso que la calle 1 fuese para la Rosario y Ana; calle 2 Rebusquera; 3 Virgen del Carmen y calle la 4 para la Victoria.

| 19.10 H. REGATA DE JÁBEGAS |   |
|----------------------------|---|
| CALLE 1:                   | ROSARIO (Dols-Barranco-Fernández-Dominguez-Montes-ANA Casas-Requena-Escaño-Calero-Rodriguez)                            |
| CALLE 2:                   | REBUSQUERA (Castillo-Dominguez-Galacho-Caballero-Albarracin-Albarracin-Albarracin-Ruiz-Rodriguez-Montes)                |
| CALLE 3:                   | VIRGEN DEL CARMEN (Rodriguez-Rodriguez-Rodriguez-Rodriguez-Rodriguez-Rodriguez-Rodriguez-Rodriguez-Jimenez-López-Rubio) |
| CALLE 4:                   | VICTORIA (Ruiz-Sanchez-Ruiz-Serrano-Castillo-Ruiz-Dominguez-Ruiz-Ruiz-de la Torre)                                      |

Sorteo de calles en la regata de barcas de jábega Expo 1992

En ese intento de salir del olvido y divulgar la desconocida cultura marítima del rebalaje malagueño, se inicia a una serie de salidas fuera de la provincia y con importante resultado propagandístico.

Siendo consciente de la dificultad y elevado coste de los traslados para este tipo de embarcación, ello no impide que Fernando sin la Rosario y Ana acuda por vez primera junto al maestro calafate Rafael Serrano Astudillo y un pequeño grupo de personas al hermanamiento de carpinteros de ribera celebrado en Coria del Río del 6 al 10 de abril de 2005. La incomunicación del gremio de calafates y carpinteros ha sido una realidad hasta entrado el siglo XXI.

Meses después, julio de 2005, participa en el VII Encuentro de Embarcaciones Tradicionais de Galicia, Cambados (Pontevedra), siendo la Rosario y Ana la única representante de Andalucía. Desde Málaga por carretera y debidamente asegurada a un remolque de dos ejes, la barca es remolcada por un microbús que se desplaza al noroeste de la península. El carpintero malagueño Rafael Serrano, también embarcó en tan especial expedición. La *Voz de Arousa* de domingo 10 de julio de 2005 difundió la presencia de la barca nerjeña, causando gran sensación entre los participantes. Fernando sostiene con cierto orgullo de amo por lo bien terminada que estaba su barca y que, a la hora de embargar la Rosario y Ana para posarla en la mar, entre el público gallego

hubo quien afirmó con desconocimiento que “la barca era de fibra”.

Al siguiente año acude a la I Festa de la mar 28, 29 y 30 d’Abri i 1 de Maig 2006 en Cadaqués (Gerona). El traslado se efectúa también por carretera.

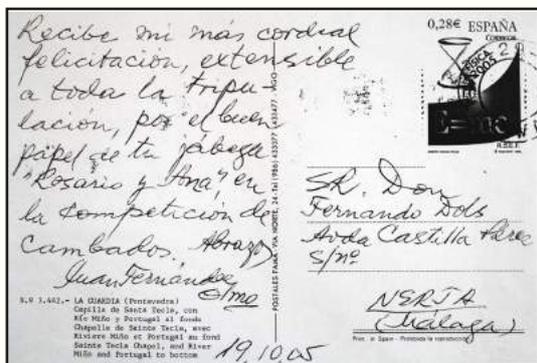
Semanas antes de aquel desplazamiento, la Rosario y Ana se encuentra en astilleros Nereo reparando su roda de proa. Tras la importante restauración del año 1989 y pasados los años la barca necesitaba un cambio al igual que el espolón de proa. Momentos antes del traslado a Gerona, Pepe Guevara una vez más y de manera disciplinada dejó su impronta artística, retocando el ojo de proa y las pinturas de popa.

Fue el 27 de abril de 2006 cuando se iza la barca junto con los remos al remolque. Un grupo de aficionados repiten con el maestro calafate Rafael Serrano. La Rosario y Ana conoce la ensenada de Cadaqués el 30 de abril.

A este encuentro internacional acudieron cerca de cien embarcaciones entre catalanas, gallegas, vascas, murcianas y algunas extranjeras como una vikinga provista de una cabeza de animal en la roda y con escudos redondos asomando por la borda.

La Rosario y Ana también participa en el I Encuentro Marengo de Andalucía, playa de Pedregalejo, los días 22, 23 y 24 de septiembre de 2006, junto con otras embarcaciones foráneas que se trasladan al sur del país.

Al año siguiente, en el VIII Encuentro de Embarcaciones Tradicionais de Galicia 2007, a celebrarse los días 5 a 8 de julio en El Ferrol, por problemas presupuestarios acude Fernando, pero sin su querida barca.



Recuerdo de la visita de La Rosario y Ana a Cambados, Pontevedra

## Las regatas de hoy día

Admite que el espectáculo deportivo de las regatas de la década de 1990 era de su agrado, participando prácticamente todas las barcas incluso lastradas. “Había mejor ambiente y mayor amor propio, más entusiasmo”. Afirma que cada temporada que pasa hay menos público, menor poder de convocatoria y no lo comprende.

En las regatas del puerto los espectadores eran multitud si pensamos que el año de arranque fue en 1983. Durante algunas temporadas desde Sevilla se desplazaron jueces de la Federación Andaluza de Remo.

Fernando Dols recuerda como en una ocasión su barca fue descalificada por un controvertido abordaje. Con el tiempo y utilizando material fotográfico obtenido de aquel percance deportivo y ante los árbitros de la Andaluza, los jueces de la Federación reconocieron que no debía descalificarse a la Rosario y Ana. Literalmente admitieron que “allí (referido a Málaga) debía haberse descalificado, pero aquí (en Sevilla) no”.

Insiste que el apoyo recibido por las instituciones es importante, aunque insuficiente.

“Se ha perdido el espíritu marinero y se deberían recuperar actividades como las fiestas de invierno en la que, entre otras actividades deportivas, la jábega adquiriría protagonismo” (*Diario Málaga*, 5 de agosto de 2004).

Con resignación reconoce que “antes participabas y había dinero, quedando un fondo que tras concluir la temporada en El Muelle se repartía a partes”. Tras la partición había un beneficio que permitía comprar remos, pintura, etc. Lamenta que “para

regatear hay que pagar”, circunstancia que no le parece bien. Con los años todo ha cambiado, ha sido una revolución. Incluso el cambio de remo en ciabogas, algo muy corriente en la época, sin explicación se ha perdido.

Las barcas ligeras no le convencen, ya que la disminución de peso no las ha mejorado. Sin disimulo destaca que “hay que respetar las barcas”.

A pesar de todo y como amo de la Rosario y Ana ha disfrutado del triunfo cuando sin paliativos obtuvo varias victorias en la prestigiosa regata del Muelle. La barca de Fernando se alzó con el primer puesto bajo las órdenes de los mandadores Salvador Ruiz (1996) y Carlos Huesa (2001 y 2002).

Su barca nunca ha estado vinculado a un club deportivo, salvo de manera temporal en la Barcaza (inscrita con el nº 1929 del Registro Municipal de Asociaciones y Entidades del Ayuntamiento de Málaga) o cuando fue cedida para regatear con otros clubes o asociaciones deportivas. Del club la Barcaza, tradicionalmente vinculada a astilleros Nereo, fue su primer presidente.

En la categoría de veteranos ha participado en muchas pruebas, hasta que la barca poco a poco ha sido arrinconada por la creciente proliferación de barcas ligeras. Sobre los bancos de trabajo de la Rosario y Ana y empuñado un remo se ha enseñado a bogar a multitud de hombres y mujeres e inculcando siempre el concepto de disciplina a bordo.

Como patrimonio anejo a la barca ha contado con un par de levas compradas en Madrid por el también carpintero de ribera Juan Francisco Sánchez Alcaraz. Para el

mantenimiento de estos pellejos utilizaba grasa de caballo y se rellenaban con vino entre tres o cuatro litros.

Aunque las barcas han girado en torno al mundo de las regatas, Fernando no ha tenido arte propio y cuando ha participado en algún lance, este se ha realizado con una red cedida.

La Rosario y Ana nunca ha embarcado en procesión a la Virgen del Carmen y como reconoce Fernando “es lo único que me ha faltado”.

## El barco de Chanquete

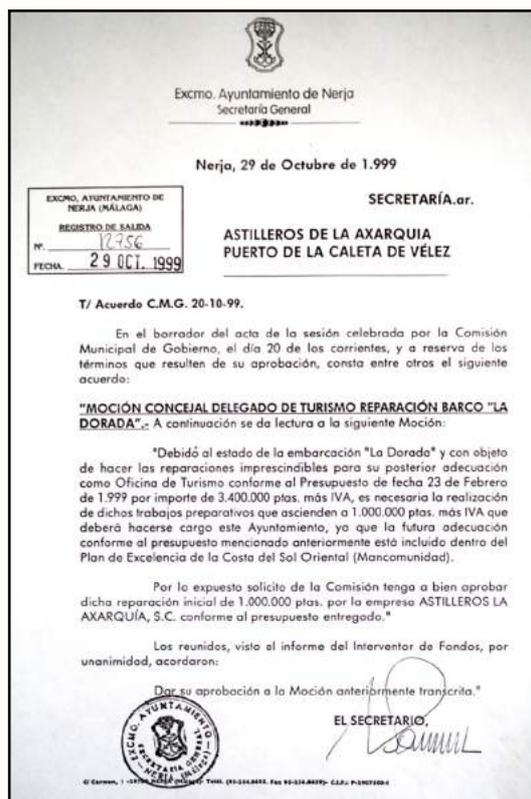
La serie Verano Azul del director Antonio Mercero fue rodada en Nerja a finales de la década de 1970 y principios de 1980 dejando en una profunda huella en la localidad.

La Dorada, embarcación ficticia donde vivía Chanquete (uno de los protagonistas de aquella serie infantil), se construyó por piezas conformando un decorado que terminado el rodaje se desmontó en noviembre de 1980.

Con el paso de los años numerosos turistas que veraneaban en la localidad y recordando aquella serie televisiva sin éxito intentaban localizar tan singular barco.

Con idea de aprovechar el reclamo e impulsar el desarrollo turístico de la zona, el ayuntamiento nerjeño se propuso disponer de una embarcación similar a la utilizada por el legendario actor Antonio Ferrandis (Chanquete).

Desde la corporación de Nerja, su entonces concejal José Luis Pezzi pide a Fernando opinión y compromiso para buscar



por los puertos de Andalucía embarcación acorde con el proyecto.

El primer candidato fue el Cerro de los Ángeles, embarcación con matrícula de Almería, Folio 2083, Lista 3ª que fue desechado por hundimiento voluntario del armador ocurrido el 9 de septiembre de 1998 (Exp. 98-330-00332).

Finalmente en el puerto de Almería capital en diciembre de 1998 se pone la mirada en el Blanquer García, un clásico arrastrero del mar de Alborán al que Fernando por su experiencia reconoce que era el idóneo.

A esta embarcación se le puso la quilla en 1960, siendo las características principales: 17,60 metros de eslora; 15,50 m entre perpendiculares; 5,30 m de manga; 2,25 m de puntal en bodega; tonelaje bruto de 38,92 toneladas. Fue construida en Algeciras por Agustín García Morales con patente de navegación 4536/961 expedida

el 8 de septiembre de 1961, mantenía un tonelaje bruto de 38,92 toneladas. La parada definitiva de este buque de pesca fue el 20 de agosto de 1998.

El Blanquer García tuvo matrícula de Ceuta, Altea y finalmente de Almería. Su propietaria, María Pastor Segura, autorizó su última varada en seco en el Parque Verano Azul de la villa de Nerja, pero en esta ocasión bajo el nombre de La Dorada.

El Blanquer García fue donado al ayuntamiento villa de Nerja y trasladado a remolque por vía marítima, arriba al puerto de Caleta de Vélez el 9 de diciembre de 1998, donde se le desmonta la maquinilla, pescante, puente y tanques de gasoil. El resto del viaje lo hizo por carretera, previa inspección del recorrido de la nacional 340, en una gran batea rodada tipo góndola. Finalmente, una grúa depositó definitivamente la Dorada en el Chaparil.



Puerto de Caleta de Vélez, diciembre de 1998

Posteriormente comienza un importante trabajo de remodelación interior y exterior con objeto de que el barco tuviera parecido al de la serie.

Con tristeza Fernando opina que, pese a sus años de embarque, en aquella restauración no se le pidió opinión, observando que el palo de popa se colocó indebidamente detrás del nuevo puente.



Posicionamiento definitivo de La Dorada en Nerja

## COBARJA. Su primer presidente

La Comisión de Barca de Jábegas (COBARJA), integrada por clubes, asociaciones, peñas, hermandades e instituciones públicas y privadas, se constituye según acta fundacional el 21 de agosto de 2000, con el propósito de despertar el interés de las administraciones públicas, representantes de los ciudadanos, entidades privadas y colectivos sensibles al conocimiento, difusión y defensa, fomento y desarrollo en cuanto está relacionado con la más representativa y antigua de las embarcaciones que han faenado tradicionalmente a lo largo del litoral andaluz, en especial la costa malagueña, practicando la pesca artesanal.

El mérito de esta iniciativa fue cohesionar por vez primera al mundo de la barca. A fuerza de tesón, constancia y con búsqueda de patrocinio se consigue dar las primeras paladas fomentando y desarrollando aspectos hasta entonces inimaginables: historia, tradición, construcción, diseño y dentro del ámbito cultural localización de fotografías y documentación histórica.

Esta loable misión a cargo de la junta directiva y patroneada por Fernando como primer presidente, sirvió para poner en valor muchos y olvidados aspectos del mundo de la barca. Se redactó un reglamento de regatas (cronograma, inscripciones, tripulaciones, autorizaciones, etc); se consensuó el calendario de pruebas que hoy en día sigue en vigor y en definitiva sirvió para que nuevos clubes se fundaran al socaire de COBARJA buscando asesoramiento y tutela en esta entidad.

Bajo la dirección de Fernando se unificó la barca de siete remos y por extensión respecto de parámetros como eslora, peso y lastres, manga, puntal mínimo, altura mínima de obra muerta, grueso de boga mínima, número de escalamotes, ancho, grueso altura y largo de carenas.

Durante las siguientes temporadas COBARJA resurgirá y sacará del olvido a la barca. Terminado su mandato le sustituye como presidente Pepe Almoguera Sánchez.

## Libro de Fotografías la Jábega. Obra Social UNICAJA 2002

Otra de las aportaciones de este enamorado de las barcas de jábega fue poner a disposición de la Fundación Unicaja su impresionante colección fotográfica del mar, embarcaciones y escenas del rebalaje, colaborando con el primer gran libro de imágenes de la jábega.

Con prólogo de Pedro Portillo Franquelo y mediante unos sencillos pies de fotos, cerca de cien fotografías la mayoría en blanco y negro y de diversas épocas, se acerca al lector toda una serie de datos y fechas muy desconocidas para el gran público. El éxito de la publicación fue poner rostro e imagen a una antigua y desaparecida tradición malagueña.

En paralelo con la presentación del libro se colgó en la Sala de Exposiciones Italcable de Málaga parte del material fotográfico en una memorable muestra, que

tuvo carácter itinerante por varias localidades de la provincia.

En la cultura de recuperación de la imagen local, pasados los años, aquel libro ha sido un referente básico en el conocimiento del mundo del rebalaje malagueño.

## Elena León Gaitán

El libro de fotografías fue el detonante y responsable de sacar a la luz el nombre de esta olvidada mujer del rebalaje.

La contribución de Fernando fue clave para la concesión del nombre de Elena León Gaitán a una calle peatonal de La Malagueta. Sostiene que decidió intervenir y poner las cosas en orden cuando en la década de 1990 la prensa local publicó hechos inexactos sobre esta pescadora de la playa. Con desconocimiento y asombro se podía leer en periódicos de Málaga que la Elena falleció en el rescate de los naufragos de la Gneisenau<sup>15</sup>.

Maniobrando buscó apoyos y mediante recogida de firmas se consigue dar reconocimiento a aquella entonces anónima mujer del rebalaje, que como ha quedado dicho, llegó a conocer en su infancia siempre de negro y ataviada con un delantal. La idea salió de COBARJA cuando él era su presidente, pero finalmente la petición efectuada al ayuntamiento se formalizó en nombre de la asociación de la Virgen del Carmen de El Palo.

Aquella reivindicación trajo consigo que el 20 de febrero de 2006 el alcalde Francisco de la Torre aprobó por decreto

---

15 Buque escuela alemán que naufragó en el exterior del puerto de Málaga el 16 de diciembre de 1900 con ocasión de un fuerte temporal de levante.



que el pasaje existente en el lateral oeste de la iglesia de San Gabriel, junto al despacho parroquial, recibiese el nombre de Elena León Gaitán. El 23 de septiembre de 2006 el primer edil de Málaga, acompañado de los concejales Diego Maldonado y Elías Bendodo, inauguró el callejón peatonal (*El Mundo* 24 de septiembre de 2006).

Por su buen hacer en la recuperación para Málaga de esta protagonista del rebalaje, Fernando Dols fue obsequiado con una bonita placa con la leyenda “El Ayuntamiento de Málaga dedica este pasaje a Elena León Gaitán inaugurándose el 23 de septiembre de 2006”.

## Dimensiones y otros pormenores de la Rosario y Ana según Irene González Muñoz

Siguiendo el TFM de Muñoz, la barca de referencia tiene siete remos más una espaílla o remo de gobierno. Cuatro remeros se colocan en el lado de babor y tres en el lado de estribor. Están espaciados uniformemente hasta el remero que está más

cerca del castillo de proa, que se sienta solo (el proel). La persona a cargo del remo de gobierno se coloca en el lado de estribor, ya que es el lado en el que hay un remero menos; así que no solo dirige la embarcación, sino que también puede corregir la velocidad. Si lo pusieran al otro lado (babor), la barca estaría desequilibrada, con cinco remos en el lado de babor y tres en estribor. El proel también ayuda a dirigir la barca.

En cuanto a las dimensiones y características actuales de la Rosario y Ana, pesa 1040 kg, tiene una eslora de 8,04 m entre perpendiculares, 2,25 m de manga y 0,60 m de puntal máximo.

En la actualidad cuenta con 26 cuadernas, siendo la maestra doble en medianía, aunque existen barcas con 27 cuadernas. Actualmente la embarcación se encuentra registrada con la licencia nº 7 AM-3-78-95.



Fernando provisto de la espálla en la popa de su barca

Debido a la gran cantidad de reparaciones a las que se ha sometido, la barca está hecha de diferentes clases de madera. No se pueden identificar todos los tipos que se utilizaron en la Rosario y Ana. No existe un registro escrito de las reparaciones y Fernando no puede recordarlas todas.

A destacar que Irene, en su TFM, sin olvidarse de los remos describe, mide, cita, nombra y traduce al inglés con precisión todas las piezas que componen la Rosario y Ana, hecho que redonda en la importancia y gran mérito de la investigación.

## Un prohombre de la barca actual

Este personaje del rebalaje moderno ha sido especialmente sensible con todo lo relacionado con la barca y sus necesidades, especialmente colaborador y desprendido en su forma de vida, pocas cosas le han detenido en su avance. Su vida puede resumirse en un avance toda y ante cualquier iniciativa, allí ha acudido con su barca.

Presidente de honor de la asociación cultural Amigos de la Barca de Jábega (ABJ), ha participado en innumerables concursos aportando fotografías de su colección, maquetas de barcas, tornos, ruelas, remos, artes de pesca bien con la Real Liga Naval de España y Liga Naval de Andalucía o con el Aula del Mar, visitando ayuntamientos o participando siempre desinteresadamente en eventos como el 450 aniversario del Naufragio de la Armada Real 1562 celebrado en el Centro Cívico de la Herradura (Granada) del 1 al 7 de octubre de 2012, puestas de quillas, botaduras, presentación de cartelería, entrega de trofeos, etc.

Se ha reunido con alcaldes, concejales, presidentes de clubes, patrocinadores, visitado a deportistas enfermos, ofrendas florales y en definitiva se ha convertido a finales del XX y principios del XXI en el gran valedor de una de las señas de identidad de la extinta Málaga pescadora.

Son conocidas sus múltiples iniciativas alrededor de la barca. Como presidente de COBARJA pide al ayuntamiento de Málaga apoyo para celebrar el centenario de la visita del rey Alfonso XIII a Málaga (1 de mayo de 1904), regata que finalmente no llegó a disputarse por falta de respaldo institucional. Acude a encuentros con los medios de comunicación, presentaciones de revistas, libros, eventos culturales, bautizos de barcas, entrevistas con medios de comunicación incluso acudiendo a platós de televisión. Ayudó apoyando y cediendo documentos y fotografías en el trabajo la jábega de 53 páginas y a cargo de Alejandra del Pino Campos (Curso 2002-2003; Málaga. Antropología. Arqueología).

Su colaboración y disposición para promocionar el mar de Málaga y las barcas ha sido total. Valga como ejemplo su última participación en 2018 cuando expuso su colección privada de fotografías marítimas y reproducciones de barcas en el Centro Cultural villa de Nerja bajo el nombre *Nostalgia*, recordando el pasado.

Podemos afirmar que en el rebalaje actual y como inconfundible prohombre de la barca moderna lo ha sido todo. Desprendido, amable y ameno se pone al teléfono, recibe sin problemas a todos lo que le llaman y colabora en todo lo que se le pide.

En la actualidad su vivienda es un pequeño museo con medallas, trofeos,

fotografías y recuerdos de todo tipo sobre su dilatada vida de hombre de mar.

Desde su domicilio, donde puede contemplarse el mar de fondo, a diario se inspira y aprovecha el tiempo con el montaje a escala de barcas de madera, convirtiendo una de las estancias de casa en un improvisado astillero. Concentrado y pensativo en la reproducción de embarcaciones a escala, Fernando admite que para el maquetismo su padre “tenía mejores manos que las mías”.

## La Rosario y Ana ¿en el Museo de la Aduana de Málaga?

Con la perspectiva que el tiempo otorga no le es ajeno el hecho de que la Rosario y Ana se ha convertido por historia en un referente local.

Concedor de que el museo de las Atarazanas Reales (Museu Maritim) de Barcelona así como el Mariners' Museum de Newport News (Virginia) albergan sendas barcas de jabega (la María del Carmen y la Isabel), y aunque la propiedad de la barca quedaría siempre a nombre de sus hijos, no cuestionaría la cesión de la Rosario y Ana al museo de su ciudad para que llegara a formar parte de la colección museística, sirviendo su dedicación y esfuerzo para completar el conocimiento de la cultura marítima de Málaga.

La determinación de su propietario es total ¿llegará a ser una gozosa realidad? Los responsables tienen la última palabra.

## Pablo Portillo Strempel



Nació en Málaga en 1963. Abogado en ejercicio, desde pequeño ha sentido una gran atracción por el mar y todo lo que le rodea, en especial por las barcas de jábega, de las que ha sido bogaor y mandaor. Junto a su padre visitó los últimos astilleros y varaderos de la ciudad y frecuentó depósitos de madera y aserraderos, lo que levantó su curiosidad por la carpintería de ribera, objeto de su libro *La carpintería de ribera y la barca de jábega en la provincia marítima de Málaga* (2012). Investigador vocacional, es autor igualmente de *La jábega* (2002) y de *Memoria histórica de la barca de jábega y sus regatas en el puerto de Málaga* (2006), y de múltiples artículos sobre embarcaciones y costumbres marineras. En esta publicación comentó las imágenes de *Barcas, Pesca y Pescadores* en la fotografía de Vicente Tolosa (2015). Igualmente publicó *La María del Carmen. Estudio y evolución de la barca de Jábega* (2013), *La barca americana. La Isabel* (2018), y el informe que el Ateneo de Málaga incorporó a la solicitud de calificación de B.I.C. para la embarcación malagueña (2010). Colabora en webs de remo y barcas. Es cofundador y vocal de documentación de la Asociación de Amigos de la Barca de Jábega.

## Antonio Clavero Barranquero



Nace en Málaga en 1953. Es doctor en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Málaga. Desde 1977 es profesor en el departamento de Economía Aplicada (Estadística y Econometría) de dicha universidad. Autor de numerosos libros, capítulos de libros y artículos científicos, ha participado como ponente en numerosos congresos nacionales e internacionales y ha ocupado diversos puestos de gestión tanto en la universidad como en instituciones autonómicas, siendo actualmente director del departamento de Estadística y Econometría. Sus principales líneas de investigación se inscriben en el ámbito de la Economía de la Salud, Cuentas Regionales y Planificación Económica. Ha sido co-director del Máster de Economía de la Salud, Gestión Sanitaria y Uso Racional del Medicamento de la Universidad de Málaga y co-titular de la cátedra de igual denominación. Investigador principal de numerosos proyectos de transferencia de la investigación y evaluador de proyectos de I+D+i, así como de revistas nacionales. En el ámbito asociativo ha participado activamente, presidiendo la Federación Española de Asociaciones de Antiguos Alumnos Maristas, la Unión Europea de Antiguos Alumnos de la Enseñanza Católica (UNAEC) y la Asociación Cultural y Recreativa “La Jarana”. Desde 2014 preside la Asociación de Amigos de la Barca de Jábega.

# Colección Cuadernos del Rebalaje





Este trabajo es el resultado de diversas reuniones con Fernando Dols en su propio domicilio de Nerja durante los meses de marzo, abril, mayo y junio de 2019 y que ha servido para confeccionar esta publicación que nos acerca a uno de los personajes malagueños más importantes que en los últimos años ha proporcionado el mundo de la barca de jábega.

*Pablo Portillo Strempe*

