

PATRIMONIO CULTURAL EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS PESQUEROS EN ANDALUCÍA



**BARBATE**



## INTRODUCCIÓN

Independientemente de restos arqueológicos que evidencian la presencia romana y la industria de salazones tanto en la zona del casco antiguo del municipio como en Trafalgar y de la existencia de una fortaleza en la desembocadura del Barbate en período islámico, no sería hasta el siglo XV cuando el Duque de Medina Sidonia hizo construir el castillo de Santiago, en 1475, para control de esta vía fluvial que servía como refugio de pescadores y que terminaría convirtiéndose en un puerto comercial muy activo, especialmente con el norte de África. Durante todo este período, la Barca de Vejer era el centro habitado desde el que se controlaba esta actividad portuaria y pesquera, muy vinculada a la casa ducal de Medina Sidonia.

En los años sesenta y setenta del siglo XVI, Anton van den Wyngaerde, pintor ordinario de Felipe II, realizó dibujos a vista de pájaro de ciudades y lugares extraordinarios para el rey. Entre ellos levantó un dibujo de Zahara de los Atunes en los que nos ofrece una espectacular imagen del funcionamiento del campamento y almadraba, incluyendo apuntes sobre faenas de trabajo, que se calaba entre los meses de mayo y junio, desde “tiempo inmemorial” (siglo XIV), por parte del Duque.

En la Carta Esférica de la Costa de España desde el cabo de San Vicente hasta Punta de Europa (1786) de Vicente Tofiño aparece mencionada la ensenada de Barbate como excelente fondeadero natural –posiblemente se refiera a la Albufera, donde se construirá el puerto actual-, pero no será hasta el último tercio del siglo XIX cuando se inicie un poblamiento continuo de la zona gracias a la industria pesquera. La instalación de una almadraba, frente al actual puerto, por iniciativa de industriales del atún procedentes de Valencia (Romeu) será la base para la aparición del Barbate más reciente. En torno al río se construyeron barracones en su margen izquierda y es posible que se siguieran explotando las

salinas históricas de las marismas del río Barbate. Paralelamente, se construyeron las primeras instalaciones para el procesamiento del atún, en la zona de El Chinar, entre la margen derecha y el mar (La Chanca).

Este primer foco industrial, temporal por vincularse a las almadrabas, permitió sin embargo, el arraigo de familias procedentes de distintos puntos (Portugal, poniente onubense, Mediterráneo...) que se asentaron para desarrollar otras actividades pesqueras. Rodríguez Santamaría, en 1923, glosa la valentía de los pescadores barbateños que ya se lanzan hacia las costas africanas para la pesca con redes de cerco y con cazonales. Las primeras traíñas parecen ser de origen asturiano y gallego, y en torno a los años treinta ya ha florecido una industria conservera y de salazones, como resultado del desembarco de empresarios poderosos en Ayamonte-Isla Cristina, como Romeu o Vitorique.

Ante la debilidad del estado, Serafín Romeu realizará obras públicas que le permiten el control de la política local y comarcal hasta Tarifa –le valdrán el título de Conde de Barbate, de manos de Alfonso XIII, en 1922-, haciéndose hombre fuerte del Consorcio Nacional Almadrabetero. Esta posición política será clave para la construcción de unas primeras infraestructuras portuarias en 1930 (muelles para la descarga del atún en la ribera derecha, frente a la fábrica, un espigón en la desembocadura del río para protegerla de los vientos de levante), que se mejoraron con la lonja en 1943. Pero esta solución, de puerto fluvial, interior, no era funcional para la emergente flota de cerco, que durante algunas fases del año habían de derrotar hasta Tarifa y Algeciras para atracar cuando regresaban del norte de África. La ayuda de los almadrabeteros al ejército rebelde de Franco tuvo como recompensa la independencia respecto de Vejer en 1938. El “puerto viejo” fue progresivamente entrando en desuso cuando se puso en marcha la construcción del dique exterior (1952-1958), que fue finalmente inaugurado en 1961. La inversión del estado franquista en esta infraestructura, así como la edificación de distintos conjuntos residenciales (para patrones y

obreros) entre los años cuarenta y sesenta, le valieron el título de Barbate de Franco, que conservó hasta 1998.

Para la construcción del puerto se aprovechó un fondeadero natural, la albufera, en el extremo de poniente de la ensenada. Se generó una inmensa dársena para cobijo de una flota de cerco muy especializada en los caladeros alauitas y saharianos, modernizada después, entre los años cincuenta y sesenta, para el suministro a una creciente industria de procesamiento, con nueve fábricas (Aniceto Ramírez, Crespo, Domecq, Gallardo, Vitorique, etc.) además de la del Consorcio para los atunes de temporada. Desde 1961, los armadores solicitaron la construcción de un muelle provisional en el que se instalaron los servicios básicos: fábrica de hielo, lonja –reedificada después a mediados de los años noventa-, talleres de carpintería y almacenes de redes. Las últimas modificaciones importantes del puerto son de 2011, con el aterramiento de una parte de la dársena, creando así una explanada ganada al mar, que está adosada al contradique en la que se ubicaron las instalaciones del nuevo varadero del puerto de Barbate.

La trama urbana se extendió hacia el extremo suroccidental buscando la conexión con el puerto nuevo. Las barriadas de marineros fueron colmatando los arenales de ese tramo, si bien permaneció una bolsa de casas de autoconstrucción muy degradadas, el Zapal, hasta 1973, cuya huella en forma de inmenso solar todavía puede apreciarse.

Las restricciones de acceso a los caladeros africanos, desde los años setenta, significó el fin del modelo de pesca industrial, obligando a redimensionar y resignificar tanto la actividad pesquera e industrial como el territorio portuario. Cuando la Comunidad Autónoma de Andalucía asume las competencias portuarias, se planifica la construcción de instalaciones deportivas. Para tal fin se adecua una dársena en 1990 que volverá a ser modernizada en 2008, de

modo que parece que el futuro del puerto debe dirigirse a un equilibrio de equipamientos pesqueros, náutico-deportivos y de ocio, aprovechando los recursos culturales de la historia pesquera local.

La flota de traíñas y dos almadrabas (Barbate y Zahara de los Atunes) siguen siendo las pesquerías de más peso simbólico de la localidad, si bien han aparecido nuevas modalidades, siendo cada vez más importantes pesquerías artesanales como el palangre de fondo.



## LA PRESENCIA DEL PATRIMONIO MARÍTIMO Y PESQUERO EN EL ENTORNO

En el municipio de Barbate existe un sinnúmero de huellas de su historia marítimo-pesquera. El entorno de la plaza del Faro –donde se sitúa un pequeño faro estándar de 1980- concentra varias de ellas. Aquí se situaba el antiguo faro que avisaba de los roquedos de la Albufera. También se ha erigido el Monumento al Atún (2013), escultura en bronce realizada por Pedro L. Barberá de grandes dimensiones, que marca los lugares históricamente relacionados con la industria del atún y las almadrabas. Ya en el recinto portuario, un monolito recuerda el hundimiento del Joven Alonso, desaparecido con sus 39 tripulantes frente a cabo Espartel en 1960, la tragedia más hondamente impresa en la memoria



local, que fue conmemorada con diversos actos en su 50 aniversario. Así mismo podemos encontrar en sus inmediaciones uno de los antiguos marcos de la almadraba, que se usaban para el posicionamiento de esta pesquería –otro ejemplar de este elemento subsiste en Zahara de los Atunes, en las proximidades de las ruinas de su real.

El espacio urbano cuya atmósfera más nos recuerda el pasado pesquero de Barbate es sin duda El Chinar, en el entorno del puerto viejo. Allí destaca sobremedera el edificio, rehabilitado en 2011 e inscrito en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía (2001), de la antigua lonja de pescado (1943), obra del arquitecto Casto Fernández-Shaw. Su diseño reproduce el perfil de un barco con distintos elementos formales que recrean el mundo náutico, lo que hizo que se convirtiera en icono del empuje industrial y comercial de la localidad. Se abandonó en 1968, al trasladarse toda la actividad industrial de pesca al nuevo puerto. Cabe destacar que este inmueble está inscrito en el Catálogo General de Patrimonio Histórico de Andalucía (2001), con carácter genérico, al formar parte de la Arquitectura del Movimiento Moderno (DOCOMOMO). En la actualidad, se utiliza como espacio multiusos para distintas actividades públicas, y se ha convertido en el lugar de celebración de la Feria del Atún (mayo), lo que ha dotado de un nuevo ambiente a todo el entorno.

En los viejos muelles del puerto fluvial también pueden apreciarse las embarcaciones de las almadrabas fondeadas entre septiembre y marzo, como si de una exposición al aire libre se tratase. En la ribera derecha del río, subsisten edificaciones de instalaciones almadraberías que hoy corresponden a la almadraba que se cala en Zahara de los Atunes: almacenes, alquitranadero, secaderos y viviendas de los “higuereños”, marineros que todavía vienen a pasar la temporada, entre marzo y junio, desde el poniente onubense. Estas instalaciones se emplazan junto a la que fue la antigua fábrica de atunes de El Chinar, foco de industrialización del atún en la zona, de modo que constituyen un legado de la industria pesquera.



A la espalda de este conjunto de instalaciones y en el frente costero se sitúa, en un estado ruinoso, la edificación privada de Serafín Romeu, Conde de Barbate, que se levantó en la primera década del siglo XX. Es el denominado “chalé”, desde cuya planta superior se establecía comunicación visual con las lanchas de la almadraba para conocer la cantidad de atunes que habría que trabajar en La Chanca.

En la margen izquierda, en el núcleo denominado San Paulino, y donde también habitaron almadraberos de temporada entre finales del s. XIX y principios del XX, se sitúan talleres de carpintería de las lanchas de la almadraba. A sus espaldas quedan los restos de las antiguas salinas, de donde se extraía la sal para las salazones de la poderosa industria local. Desde El Chinar, y en paralelo al río, todavía se pueden observar las naves de algunas de las fábricas de conserva ya desmanteladas. Por último, subsisten un varadero y un taller de carpintería de ribera, como testigos de lo que fue el esplendor del puerto de Barbate.

Como muestra de la intensa labor benefactora de Serafín Romeu –confundida con sus propios intereses industriales y políticos- (colegios, instalaciones para conducción de aguas y electricidad, construcción del puerto fluvial, pósito de pescadores, cementerios de Barbate y Zahara) puede valer el colegio Nuestra Señora del Carmen (1920), que mantiene su aspecto macizo y sobrio, en la avenida del Río Barbate. Al otro lado de este eje viario del Barbate de la primera mitad de siglo, se sitúa un grupo de casas que suponen un perfecto exponente de la arquitectura vernácula marinera a principios del siglo XX: viviendas adosadas de una crujía, con escasos vanos y cubierta de tejas sobre vigas de madera, que se sitúan en la Calle de La Oliva.

El Ayuntamiento es una buena muestra del empuje estatal para apoyar este núcleo industrial pesquero en los años cincuenta. Fernández-Shaw vuelve a ser su creador, aunque con un estilo neoclásico monumental. En el vestíbulo resaltan las

escaleras de acceso y las vidrieras con temas pesqueros, bastante desubicados, al recoger la labor de mujeres vendiendo pescado, más propia de otras latitudes. Si nos adentramos por el casco urbano, en dirección al nuevo puerto (Suroeste), podemos ver distintos grupos de viviendas promovidos por el Instituto Nacional de la Vivienda y el ayuntamiento. Las denominadas “casas de los patrones” o casas baratas se corresponden al original diseño de la Barriada Marqués de Walterra (finales de los años 40), a base de viviendas unifamiliares con un perfil regionalista, con patio interior y arcos de medio punto, situadas en la Avenida de Andalucía; en la calle Rodríguez de Valcárcel, se sitúa otro grupo de viviendas de los primeros cincuenta destinadas a la marinería, con patios comunes (las casas ultrabaratadas). Desde los años sesenta en adelante, se siguieron financiando viviendas, ya en forma de bloques de pisos, para los marineros.



Vestigios de la red de torres de avistamiento que se comunicaban mediante señales de humo ante las frecuentes incursiones y expediciones militares que acechaban la costa desde el siglo XVI siguen en pie: la Torre del Tajo, que corona el acantilado o “tajo” que le da nombre (s. XVI), la Torre de Meca (1820), más al Oeste, y la Torre de Trafalgar (s. XVI), en pésimo estado de conservación, rematando el monumento natural del tómbolo de Trafalgar. Estas torres fueron reconocidas como Bien de Interés Cultural en 1985. La sillería de la torre almenara de Trafalgar fue usada para la construcción del faro, en 1860; posteriormente, en 1930, se remodeló para reforzar su estructura mediante contrafuertes que crean un plástico efecto de claroscuros. Desde 1936 su alcance es de cuarenta millas y hasta hace pocos años el farero ha vivido con su familia en la casa adosada. Este punto, el promontorio de Trafalgar, es reconocido por dar nombre a la célebre batalla naval entre las escuadras inglesa y franco-española a principios del siglo XIX. Con motivo de su bicentenario (2005), se instalaron en este espacio una serie de paneles explicativos de la batalla. Allí acuden visitantes a disfrutar de una extraordinaria imagen del océano y la playa de Zahora, especialmente al ocaso. Sin embargo, siguen desatendidos los restos arqueológicos situados en el mismo promontorio relacionados con la industria de salazones –e incluso un posible vivero de peces- de época romana.

Si nos dirigimos hacia el Este, en la pedanía de Zahara de los Atunes, subsisten las ruinas del castillo de Zahara o “palacio”, erigido por los Duques de Medina Sidonia en el s. XVI para asegurar la defensa de los pescadores, posibilitar la residencia de los duques en sus visitas a la almadraba y, sobre todo, como edificio industrial de almacenamiento y preparación del atún pescado en la playa de Zahara (almacenes, chanca, pilas de salazón, carnicería, patios, etc.). Está reconocido como Bien de Interés Cultural y como Lugar de Interés Etnológico y Monumento en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz (2004). En el antiguo salero de la chanca se edificó la iglesia del Carmen (1906).

## CARACTERIZACIÓN DEL PUERTO

### LA INGENIERÍA PORTUARIA: ZONAS Y ELEMENTOS MÁS CARACTERÍSTICOS

El puerto de Barbate destaca por la sencillez de su diseño y su extensión, lograda gracias al abrigo procurado por un muy largo dique exterior (1,3 km entre su arranque y el morro) que protege a la antigua albufera del oleaje del tercer cuadrante (sur-suroeste). Se articula en tres secciones: norte-sur en su arranque, junto a la playa de La Hierbabuena, virando hacia sureste –en toda esta zona, el dique integra dentro de sí las rocas que servían de límite de la albufera- y terminando en el muelle comercial con una orientación casi oeste-este. El contradique tiene forma de L invertida, protegiendo a la dársena del oleaje asociado a los fuertes vientos de levante de la zona, dando la espalda a la playa del Carmen.



Tales dimensiones no se ajustan a la industria pesquera actual, sino al modelo de pesca intensiva y vinculada al tejido conservero respecto al que se diseñó en los años cincuenta, cuando se tenía acceso a los caladeros africanos. Los muelles del contradique y del muelle de ribera siempre han sido el espacio de atraque pesquero, habiendo cierta especialización por zonas: traíñas, bacas y botes de artes artesanales, que se ubicaban en una zona hoy aterrada y convertida en explanada en el extremo suroriental del puerto. En la explanada ganada al mar con la intervención de 2011 se han instalado el nuevo varadero, el secadero de redes, las instalaciones de una de las almadrabas y nuevos cuartos de armadores. Son también estos muelles donde pueden verse los artes de traíñas, arrastre y enmalles. Cerca de la entrada se sitúa la cantina. En el muelle de ribera se dispone la lonja –con los saladeros de empresas comercializadoras- y fábrica de hielo. En la explanada situada en el extremo occidental del muelle de ribera, pesquero, se ubica un taller varadero, que sirve como frontera para la zona náutico-recreativa, creada a partir de los años noventa. Este espacio para la flota deportiva dispone de una amplia explanada que acoge las nuevas oficinas del puerto y dos diques que surgen del de abrigo exterior, elementos en torno a los cuales se disponen los pantalanes para el atraque de la flota recreativa. Una parte de estos botes, relacionada antes con marineros y población local que con visitantes y turistas, se ubica en torno a tres pantalanes situados entre los muelles pesqueros, en la vertiente pesquera, evidenciando una acusada organización social del espacio.

## LOS PAISAJES DEL PUERTO

El ingenio portuario de La Albufera, situado en el extremo occidental de la ensenada de Barbate, rompió la línea de costa en este punto que había sido fondeadero natural de los marineros barbateños, gracias a la protección de diversos roqueos que quedaron embutidos en los diques del puerto. Esta zona sirve de intersección a dos unidades litorales con distintas características: la playa de la Hierbabuena, o de los Chorros, a poniente, bajo el ascenso al acantilado del

Tajo; y la playa del Carmen, por levante, que se cierra más al Este por la “barra”, banco de arena formado por la desembocadura del río y donde se sitúa el antiguo espigón del puerto fluvial. A pesar de que un muro perimetral de unos 2,5 metros de altura separa nítidamente el recinto portuario de este atractivo entorno, los temporales de poniente y levante permiten la acumulación de arenas a modo de dunas sobre los muros del puerto, hasta superar su cota, de modo que incluso se puede acceder por ambos flancos.

El puerto se caracteriza por su continuidad con el casco urbano. Está incrustado en su vertiente de poniente en el Parque Natural de La Breña y Marismas de Barbate, formado gracias a la plantación de pinos piñoneros, que frenaron el avance de los cordones dunares de la bahía de Barbate y suministraron madera para la construcción naval. Aunque el puerto está aislado por el muro, es accesible por



dos flancos: a levante (zona pesquera) y a poniente (zona deportiva). Desde el punto de vista paisajístico, el puerto goza de un especial atractivo, pues cualquier mirada desde su interior hacia poniente y hacia el Norte tiene siempre como fondo el verde tapiz abullonado de las copas de los pinos. Desde la zona más exterior del dique de abrigo, “la punta de afuera”, se aprecia con especial comodidad ese horizonte del parque natural, en el que destaca el acantilado sobre el cual se ubica la Torre del Tajo, icono local. Desde ese mismo punto se aprecia, hacia levante, la playa del Carmen y el entorno urbano, así como el viejo dique del antiguo puerto, sobre el fondo de la Sierra del Retín, e incluso en días de buena visibilidad se ven Zahara de los Atunes, la Sierra de la Plata, la punta de Camarinal y las formaciones montañosas pertenecientes al continente africano y Tánger.

Interiormente, hay una marcada separación entre los muelles situados en la parte de levante, en los que observar embarcaciones, pescadores, labores y pertrechos de marineros, y los pantalanes de la zona de poniente, donde se ubican las embarcaciones deportivas, de acceso restringido. El visitante puede elegir entre pasear por una u otra zona, siendo las estampas, olores y atmósfera muy diferentes. Es especialmente recomendable situarse en la zona pesquera al ocaso, para observar el juego de luces del poniente sobre los volúmenes de pinos, edificios y embarcaciones, cuyos cascos bailan sobre los espejuelos de la lámina de agua abrigada del puerto.

## LA ACTIVIDAD PESQUERA

### Flota

En Barbate hay en la actualidad 32 traíñas –de distintos materiales y tamaños-, 25 botes de artes menores –y un sinnúmero de botes “deportivos” pero que usan artes profesionales a pesar de estar prohibido-, y tres bacas. La reducción de la flota local ha sido muy sensible en las tres últimas décadas. Sin duda es la flota de traíñas para la pesca de cerco y jareta la que mejor representa la

actividad pesquera de Barbate a lo largo de su historia. Este barco ha tenido distintos diseños a lo largo del último siglo, en función de las estrategias de pesca, la orientación de la producción y los medios técnicos disponibles. Las primeras décadas del siglo XX eran faluchos a motor con una amplia cubierta donde el puente apenas acogía al patrón, en la parte delantera. El perfil de este barco se caracterizaba por una proa muy recta y una popa baja y en abanico, para facilitar las maniobras con el arte. En los años cincuenta y sesenta se fijó un tipo de embarcación de madera, caracterizado por su amplio espacio en bodega (“bancá”) –para favorecer al almacenamiento de las cajas de pescado,





tratadas con sal o hielo- y con un puente en la zona central. Sobre la cubierta, los dispositivos para operar la faena se sitúan a babor: el virador para halar la jareta –que queda recogida en el carrete gracias a las pastecas del puntal-; y la pluma o halador (yoyó), que hoy es una grúa ubicada en la popa, para cobrar (recoger) el arte. A estribor se sitúa la parrilla, una estructura metálica para estibar las cajas. Con la modernización de la flota, en los años noventa, la proa se adelanta perdiendo su perpendicularidad y el puente se hizo más amplio, para acoger distintos dispositivos tecnológicos que se empezaron a usar para la navegación, la detección de la pesca y la ubicación de los caladeros: sonda electrónica, sónar, GPS, plóter, radar...

*“Eso es lo que ha pasado siempre con los barcos de Barbate: mucho espacio para bancá, y para el motor, y muy poco para la gente. Ahí íbamos hasta cincuenta hombres, durmiendo uno encima de otros, como cada uno podía...” (Antonio, marinero jubilado de Barbate).*

*“El barco siempre se llevaba siempre de lo que ha vendido la mitad, sacados los gastos. Si se ha cobrado setecientas mil pesetas, y el gasto han sido doscientas, pues eso se quitaba y quedaban quinientas, y eso era lo que se repartía entre el dueño y la gente. Si había treinta y cinco a bordo, pues hacían cincuenta partes, porque ahí casi todo el mundo ganaba parte y cuartón, parte y media, dos partes. Cada uno de los trabajos dentro del barco tenía un porciento. Todo el mundo se llevaba una parte, más después lo que tuviera cada uno por el trabajo que realizara: los boteros, neveros o bancaeros, los guindoleros, el cocinero, el timonel, los rederos, los jareteros, los plomeros, el probé y el popé, los motoristas. Y los técnicos, el patrón, que era aparte, le correspondían dos partes, pero el armador le podía dar hasta cinco, más lo que le daba de su bolsillo si estaba contento con él” (Juan, marinero jubilado, Barbate).*

El modelo clásico de traíña iba acompañado del bote de cabecero, que aguantaba un cabo al inicio de la faena (hoy no se usa), y el bote de la luz, desde el que un marinero experimentado (lucero), “hacia luz” para atraer a los peces y generar un cardumen que pudiera ser embolsado. Hoy en día esta función se realiza además con potentes focos situados sobre la cabina del puente. El poliéster y el hierro han sustituido a la madera en los llamados “barcos” (traíñas de mayor porte, que pescan en Marruecos y por el Golfo de Cádiz, de unos veinte metros de eslora, con motores de 700 caballos y con tripulaciones de entre 10 y 12 hombres), mientras que las más pequeñas, las “barquillas”, alternan madera y poliéster con tripulaciones de entre 8 y 10 marineros.

*“Saber dónde calar el arte se hace por experiencia más que nada. También con la ayuda del aparato, que te va marcando el agua, los fondos, donde hay pescado, y eso te da mucha guía. Porque tu lo vas viendo un día por dónde vas, lo ves otro, lo ves otro, y eso te da mucho conocimiento. Si tú te llevas veinte años en la mar, y quien dice veinte dice un año o dice tres meses, mirando ese aparato, siempre por el mismo sitio o por sitios cercanos, pues ya conoces los fondos. También por la visibilidad. Está la costa clara, y ves la costa de Marruecos desde allí adentro, y utilizas las marcas. Te guías del aparato, pero si no estás conforme, si está la costa clara, la miras y dices, ‘aquí estábamos ayer’” (Antonio, patrón de traíña, Barbate).*

*“El trabajo en los barcos era de duro tela. Yo he ido en un barco hasta con 48 hombres a la mar. Gente de Barbate y de Conil, también algunos de Vejer, de cerca de por aquí, del campo, y la mayoría de Barbate. El trabajo era muy duro. Entonces no había puerto [puerto de Albufera], salíamos cuando estaba la barra buena [desembocadura del río], pero después para regresar, había que esperar la marea alta, que se ponía la*

*barra buena otra vez. Pero con la pleamar tampoco se podía entrar muchas veces por el oleaje, y los patrones encaprichados se quedaban en Algeciras, tampoco querían venir. Cuando llegábamos al mes, teníamos todos los meses que entintar los artes, y limpiar los barcos, sin ganar un duro. Eso era por el amor al arte, por cara de ellos. Salíamos, volvíamos a los tres o cuatro días, echábamos la noche aquí, y otra vez, para la mar, así hasta un mes. Cuando veníamos de mes en mes, echábamos en tierra seis o siete días. Y entonces era cuando teníamos que entintar, tender los artes, volverlos a recoger. Lo llevábamos a los entintaeros con carros, con tinta hirviendo y alquitrán. Toda la noche se llevaba el arte en la tinta y por la mañana, a las siete de la mañana, los chiquillos, los más jovencillos del barco, tenían que llamar al resto de los hombres, para tender el arte". (Andrés, patrón jubilado, Barbate).*



Paralelamente, ha existido una flota de botes para pesquerías de proximidad. Se trata de embarcaciones de entre ocho y doce metros de eslora, con puente, aparatos de navegación, y con los dispositivos para largar y recoger los respectivos artes: el palangre se cobra con el halador en forma de disco, mientras que el de los artes de enmalle tiene forma cilíndrica y rematada por un cono. Los que trabajan las redes se reconocen bien por usar un pórtico rectangular a popa, cuadrada, que facilita el largado de las redes, así como por la estiba de los artes en cajones. Por su parte, los de palangre introdujeron la buena práctica de cerrar el barco con toldillas rígidas, tanto por las bandas como por la zona de popa, dejando sin cubrir la parte necesaria para largar los aparejos para dar así cobijo a los marineros mientras realizan las faenas. En esta flota se embarcan dos o tres marineros. También el poliéster viene sustituyendo a la madera en esta flota y, en general, esta transformación está acarreado la pérdida de una de las señas de identidad de las flotas andaluzas, el símbolo de un ojo en la parte delantera de las amuras de la embarcación.

Capítulo aparte merece la flota de las lanchas de la almadraba. Salvo el falucho a motor, que sirve para trasladar todos los enseres durante el montaje y leva del arte y al personal en los días de pesca, las demás embarcaciones son movidas mediante cabos. La sacada, puesto del capitán, es la de mayor porte, con seis o siete palos que se usan en las distintas faenas de cabos durante la levantá, y le sigue la testa. Los copejeadores se ubican tanto en la testa como en los barcos de canto (de fuera y de tierra), con menos eslora y menos palos aparejados. Desde estos barcos se disponen para subir a bordo a los atunes con los bicheros. Las testillas (de fuera y de tierra) auxilian en la faena del cerco final. Otras embarcaciones auxiliares de la almadraba son el barco boya –que señala la punta exterior de la rabera de fuera del arte-, las lanchas de los mandos, la lancha del atajo (arte con el que se conduce a los atunes, una vez dentro del cuadro, hacia el copo). Esta flotilla no tiene sistema de propulsión, por lo que debe ser remolcada hasta la almadraba



cuando se inicia la temporada de pesca. El resto del año, puede contemplarse fondeada en el muelle del puerto viejo, fluvial, creando una estampa llena de plasticidad.

*“Nosotros íbamos a Larache, frente a Arcila, en los Tres Santos, Kenitra, Las Arenas. Al Mediterráneo íbamos pero pocas veces. Al Sur de Ceuta, ahí también había mucho pescaDo. En las costas de Argelia también, pero menos. En Chafarinas, Melilla. Como el patrón veía, pues se iba al Mediterráneo o a Marruecos. Pescábamos donde nos parecía, y nadie se metía con nosotros. Había entonces más barcos, de los chicos y también barcos grandes. Después para la bahía también había lanchitas, que es en las que yo me embarqué cuando era un chiquillo” (José, patrón de pesca, jubilado).*



*“Antes no es como hoy. Hoy van en un barco dieciocho o veinte hombres, y antes con esos hombres no se podía salir. Porque hoy tiene los haladores que le suben los artes. El hombre nada más tiene que estar para ir la estibar la red y ponerla bien puesta en la banda. Hoy tampoco hacen falta los botes para copejear, porque hoy se copeja con un charango y la grúa sube el charango y el pescado va directo a la bancada, donde los neveros lo van metiendo en cajas y antes se copejeaba con botes y salabares. Y los neveros lo van metiendo en cajas. Hoy es muy diferente. El halador te trae el arte arriba. Antes había que halarla a pulso” (Andrés, patrón jubilado, Barbate).*

## Artes

Los artes de traíña, de color marrón y rojizo para hacerse invisibles –antiguamente se teñían los de algodón blanco con el cocido de las cortezas de los pinos-, tienen 500 metros de largo por 90 metros de altura (peralto), y se componen de distintas piezas. Así, el arte se divide en distintas franjas horizontales: cadeneta junto a las trallas, rapel a continuación y paño de red por el corcho, a lo que se une la venda por el plomo. Entre esas bandas, se cosen los paños de red. También en los extremos del arte se sitúa la calonera, una pieza triangular. El grosor y claro de malla de cada una de estas piezas permiten modular la resistencia del arte cuando está trabajando, de modo que quede más firme en la zona de las trallas, donde hay más roce y fuerza de tracción y en los calones o extremos del arte. Igualmente, el cabecero, donde viene a morir el pescado, se teje con una malla más tupida para poder soportar el peso del pescado en la última fase del lance. De la tralla del plomo cuelgan las patas o patarreys, donde se anudan las argollas atravesadas por la jareta que cerrará el arte por la parte inferior. El armado, por tanto, consiste en la progresiva unión de todas estas partes, cuyo diseño debe estar en la cabeza del redero, palmo a palmo, porque nunca se trabaja sobre plano, sino directamente sobre los paños de red, lo que requiere una gran maestría.

Las faenas de la pesca con cerco y jareta requieren una ajustada y sincronizada tarea entre los distintos puestos técnicos que controlan las fases de la pesca. Es clave el papel del patrón, que ha de interpretar la dirección de la marea, el volumen y el tipo de pescado que marcan los aparatos en función del tipo de manchas que aparecen en las pantallas. Una vez que el patrón decide largar el arte –con la voz ¡"Arría"!-, un marinero va cantando las argollas mientras van saliendo el arte y la jareta. Una vez que se cumplimenta el cerco, empieza a cobrarse la jareta desde el virador, hasta que este cabo cierra la bolsa del arte por su parte inferior, lo que se consigue cuando las argollas “están a pique” (todas fuera del agua); a continuación se cobra el arte de traíña desde el halador, con la ayuda de marineros que van estibando adecuadamente el corcho (parte superior) y el plomo (parte inferior). Desde que se inicia el lance de pesca impresiona la actividad a cubierta, vertiginosa y excitante: voces, movimientos rápidos y bruscos, fortaleza en las órdenes y agitación en su cumplimiento..., todo lo cual crea un ambiente de precipitación que refleja la importancia de realizar lo más velozmente que sea posible el cerco antes que el pescado se disemine.



*“La parte mía se la daba yo a mi madre, y a lo mejor lo que cogía por fuera [jarampa] decía: ‘la parte que yo gano era para ella. Ahí no le tocaba un duro’. Después cuando me casé, la que controla es mi mujer. En mi casa, desde chico, mi madre siempre ha sido la que tenía el dinero, y eso es lo que yo hago en mi casa. Desde chiquitito siempre mi madre era la que tenía el dinero, pues creo que la que debe de tener el dinero en mi casa es mi mujer. Yo lo gano, pero quien tiene que administrarlo es ella” (Antonio, marinero de traíña, Barbate).*

En las pescas de enmalle, los pescadores usan a lo largo del año distintas redes en función de las temporadas de pesca y las especies objeto. En Barbate usan los artes de tripilla (de monofilamento, de material plástico, y color verde) durante primavera y verano para ir a la breca, cazones, sargos, herreras..., especies que “embisten”, en función de las cuales usan distintos claros de malla. Si los artes son de nilón, nos encontramos con trasmallos, que son usados sobre todo en mayo y los meses estivales para la captura del salmonete. O bien con las piqueras, con un paño de red y que en este puerto se arman también con una albitana, que se calan más en otoño e invierno, para diversas especies, pero predominando la captura del choco y el lenguado.

La dinámica de trabajo consiste en largar los artes en el cambio de luz de la amanecida (trasmallos) y al alba y al atardecer –la prima o el huracán de la tarde- (piqueras, tripilla), teniendo en cuenta la dirección de la marea. Cada pescador trabaja con un número variable de artes, que cala en las proximidades de cabezos (zonas de piedra), o en zonas de roca (tripilla) aprovechando las corridas de las especies con el cambio de luz. Los trasmallos y artes de tripilla cobran las artes y desenmallan las capturas conforme se suben a bordo, vivas, de modo que en la misma mañana se vende la producción en lonja. En las piqueras, pesca de invierno, suele hacerse el despesque a la jornada siguiente, de modo que el arte está pescando más tiempo, en función de las



circunstancias ambientales. En los artes de nilón, como trasmallos o pique-ras, es frecuente que los artes sean limpiados en los propios muelles, con la ayuda de jubilados, creando focos de trabajo y conversación en que aprender de los asuntos del mar.

Los palangres, de fondo, están constituidos por un cordel madre, del que penden los coales o brazoladas, a los que se empatan los anzuelos (unos cien por cada aparejo). Se larga con un bloque de hormigón para favorecer su fondeo, desde unas canastas en las que queda bien ordenado el aparejo. Se suelen trabajar con carnada (cangrejos). Los patrones se dirigen a los pesqueros conocidos, en caladeros próximos a Marruecos, de gran profundidad, para largar y cobrar las tandas de anzuelos durante la noche, aprovechando los cambios de marea. Así, el aparejo está poco tiempo pescando, en función de la especie a la que se dirija –las especies que están a más profundidad son los sables-, pero se cobran al poco tiempo de ser largados, lo que siempre garantiza su frescura.



Podemos considerar la almadraba el más imponente de los artes de pesca. Se basa en una estructura de cables que se mantienen en superficie gracias a la acción de miles de boyas. Una visión cenital permite apreciar su dibujo: del cuadro (350-400 metros), parte central en forma de rectángulo, parten dos riberas, una hacia tierra, la otra hacia fuera (de longitud variable en función de donde esté calada la almadraba). Para fijar la estructura se usan juegos de anclas (entre 90-100 por almadraba) de varios quintales, que han de ser contrarrestadas por grandes flotadores, los perros. Argollas, grilletes y otros elementos de sujeción son los que aportan la rigidez flexible que caracteriza esta gigantesca trampa, garantizando la estabilidad del conjunto. De esos cables penden los cuarteles de red, con distintos claros de malla (más tupidos conforme nos acercamos al copo), que tienen además distinta altura, porque el arte en su conjunto se ajusta al talud de la costa en que está calada la trampa, un espacio de varias millas. El cuadro tiene varios compartimentos (cámara, buche y copo), con distintos tipos de redes. El copo tiene una red de fondo, muy gruesa y ciega, el matador, para soportar el peso de los atunes, que es levada en la levantá. Una vez que un número suficiente de atunes han entrado en el cuadro, hay que llevarlos al copo, mediante una red móvil, el atajo, y enerrarlos allí gracias a la acción levadiza de la red denominada puerta del copo –más otras redes auxiliares que hacen difícil que los atunes puedan volver atrás-, situada en el cable denominado mojarcio. Las redes que delimitan el cuadro se denominan testa, faja de fuera y faja de tierra; endiches las que se colocan en la boca del cuadro y cuadrillo, legítima y contralegítima las que se colocan en las proximidades de la boca, para despistar a los atunes y conducirlos a los endiches de la boca.

En la parte inferior, debido al imponente lastre que suponen las cadenas de hierro que hacen aquí las veces de plomo, hay una doble tralla. La labor de armar los cables con sus boyas y la red con el plomo se hace manualmente en cada calamento. Mientras que las costuras (unión) de los cables se hacen en tierra, los empalmes de los cuarteles de red los hacen los buzos una vez se calan las redes, bajo el agua. Son ellos también quienes liberan el plomo cuando se termina la temporada.

Lo que más admira de una almadraba es que se trata de un ingenio de enormes proporciones que se monta desde la cabeza del capitán para instalarse en el mar, después de ir acoplando cada elemento a las condiciones del entorno. Ello obliga a sucesivas modificaciones, pues los capitanes siempre se preocupan por mejorar el arte que la tradición les ha legado. “Cogerle el agua a la almadraba” es la expresión que recoge este progresivo acondicionamiento del arte a su entorno local, como resultado del afán investigador de su capitán.

*“Como un ordenador, tú lo que ves, eso es una cosa que va todo a medida, eso tiene que ir, primero saber las medidas, las medidas que lleva la testa de la cámara, las medidas que lleva el endiche grande, las del endiche chico, las del mojarcio, cada cable tiene su medida y eso tiene que ir todo a lo justo y tienes que medirlo en tierra para el sitio donde vaya, ya sabes la medida que tiene eso y la que tienes que darle al a red, es decir, este tiene veinte metros de cable, ya sabes que le tienes que dar a la red, al armado, le tienes que dar por lo menos veintiún metros y medio, ese es el conocimiento de armar una almadraba y hace un copo de mayor a menor, empezar por veinticinco metros o veintidós y medio y terminar por setenta y cinco metros, el copo va escalonado, de arriba abajo va escalonado, hasta los ciento veinticinco metros” (José Fernández, Capitán de la almadraba de Tarifa, Lepe.).*

*“Un laberinto para metérselo en el coco, y esto no puede uno llevarse un libro a la mar, esto tiene que ir todo sobre la marcha. Yo me llevé veinte tantos años, de segundo capitán. En el Consorcio se cogían capitanes valencianos, pero hoy los que tenemos en activo somos de aquí. Esto es un calentao de cabeza grande; el que tenga afán de aprender pues lo va aprendiendo. Aquí no hay escuela. Yo he estado siempre metido en esto, desde los 18 o 19 años; mi padre era segundo, yo empecé de ayudante, y así se va aprendiendo” (Segundo capitán de la almadraba de Barbate).*

*“Yo todo lo tengo en la cabeza. Ya ves, desde los catorce años que fui la primera vez. Tengo mis cuadernos con mis anotaciones, pero eso no los llevas a la mar. No te hace falta, de un año y de otro no te hace falta. Yo tengo unas marcas desde hace mucho tiempo, con unas señales, y así calo el arte todos los años.” (Ramón Flores, Capitán jubilado de la almadraba de Zahara de los Atunes, Isla Cristina).*

*“A mí me ha gustado almadraba mucho, muchísimo, desde niño me entusiasmé con la almadraba y la vivo muy intensamente, y siempre estoy pensando ‘ahora lo voy a hacer así, ahora no lo voy a hacer así, que el año pasado me salió mal esto, y ahora voy a rectificar’” (Vicente Zaragoza, capitán jubilado de la almadraba de Barbate, Benidorm).*



## Pesquerías

La historia de este puerto es la de una intensa industrialización, en el último tercio del siglo XIX, producto de la inversión de empresarios y almadraberos del Poniente onubense en las proximidades del Estrecho. Este proceso se vio acompañado por la expansión de la flota de traíñas para la pesca de la sardina, tanto en aguas próximas como en otras más alejadas (San Fernando y Conil por poniente o Málaga por levante), desde la segunda década del siglo XX. Esta actividad fue complementada con un nutrido elenco de pesquerías tradicionales, como palangres, sardinales, jábegas o cazonales. Durante todo el siglo XX, sin embargo, el cerco con jareta ha sido la pesquería que representaba a la localidad. Clave para esta dinámica fue la posibilidad de faenar en el norte de África (“Larache” como se dice aquí), combinando distintos artes, como muy recoge Rodríguez Santamaría:

*“Se dedican al arte de cazonal los pescadores de Barbate, pero más en África que en España, puesto que en aquellas aguas se reúnen hasta casi 80 barcos dedicados a esta pesca, generalmente faluchos, que recorren desde Cabo Espartel hasta Casablanca, calando este arte en todos los sitios, con los que cogen cazón, corvina, mero y otras especies. Los pescadores de Barbate, que son los más valientes y atrevidos que he visto en todo el sur de España y Levante, recorren constantemente el Estrecho y la costa norte de África, comiendo en el barco, a veces hasta un mes que se llevan fuera de su casa, y vendiendo las pescas que capturan en Tánger, Arcila, Larache, Casablanca o en España, según les cuadre mejor, y siempre llevan a bordo, además de los cazonales, el cerco de jareta, para si se presenta la sardina pescarla” (Rodríguez Santamaría, D. Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones, 1923)*

En los años sesenta, se renovó la flota para unidades de mayor porte, “los barcos de Gadir”, que iban a pescar sardina para salazón hasta caladeros más al Sur.

*“En Barbate hay un barco, que es la joven Beatriz; ésos son los primeros que fueron a pescar a (A)gadir, ese barco navegaba sin rumbo y sin corazón hasta que ellos consiguieron la pesca de la salazón. Beatriz, tú eres valiente, lo mismo que tu patrón...” (Antonio, marinero jubilado de Barbate)*

Esta creciente actividad había estado alimentando, no sólo a la industria conservera, sino a otras empresas de servicios y suministros, como varaderos y carpintería de ribera. Hasta ese momento la producción se basaba en sardinas y caballas para la conserva; desde entonces, desde los años setenta a esta parte, ha predominado la captura de boquerón al fresco, aunque también se capturan sardinas, caballas y jureles.



Los faluchos barbateños salían a pescar durante el “oscuro”, es decir, el período de tiempo entre dos lunas llenas, pues eran las noches oscuras las más adecuadas para la pesca “al arda”, aprovechando la fosforescencia que producen en sus movimientos los cardúmenes. Los días de luna, el barco varaba, el marinero quedaba en tierra y se disponía a las tareas de mantenimiento.

*“Salíamos para el oscuro, cada veinte, veinticinco, veintisiete días, de luna a luna, aquí se pescaba antes por luna. Que la luna era grande, para los barcos. Ya había un poquito de oscuro, que ya salía un poquito tarde la luna, entonces empezaban otra vez los barcos a salir. Y los días esos de la luna eran los que aprovechábamos para partir [distribuir la ganancia]” (Juan, marinero jubilado, Barbate).*

Otras posibilidades de pesca eran, durante el día, enguar al pescado tapando el agua con hueva picada y salada (raba); o seguir el movimiento de aves acuáticas u otros predadores como delfines. Pero desde los inicios se impuso la pesca nocturna con luz, con el apoyo de los luceros, marineros muy experimentados capaces de “hacer pescado” con las lámparas de su bote. A partir de los años cincuenta y sesenta, cuando empezó a pescarse boquerón, esta diversidad de técnicas se fue reduciendo por el uso de sondas, que permiten vislumbrar las “manchas” de pescado en las proximidades del barco (pescar al aparato), y que hoy se complementa con el apoyo del sónar. Si la pesca es nocturna, la pesca a la luz sigue siendo la fórmula preferida para atraer el pescado, ya sea con el apoyo del lucero, ya con la potente corona de focos que luce la cabina de los nuevos buques.

Sin embargo, con la desvinculación de los caladeros alaitas y saharuis, irrumpió una mayor diversidad de pesquerías: además de los botes artesanales para el enmalle (brecas, salmonetes, chocos...), arrastre, marrajeras (en un episodio corto, entre los años setenta y ochenta, para pescar en el Estrecho, para agujas

palares, atunes en temporada y marrajos) y, más recientemente, a partir del 2000, pesquerías de palangre de fondo, dedicadas sobre todo al pez sable, de gran consumo en Portugal, y al voraz. El puerto de Barbate ha dejado de ser uno de los centros más importantes de flota pelágica (sardinas y boquerones) de España y Andalucía.

*“Sabemos algo de lo que comen los pescaos. En la pesca de la marrajera, en las posturas de Luna es cuando el pescado ha comido. La luna se pone y es tiempo de bajar, y en esa bajar es cuando comen los pescaos, y antes, han estado allí las agujas [pez espada], en el palangre, y no han comido. Eso sí que lo puedo asegurar yo. Cuando no se ve la luna, entonces sabemos que comen las agujas en la bajar.” (Juan, marinero jubilado, Barbate).*

La otra gran pesquería histórica es la almadraba, presente en la zona desde que la Casa Ducal de Medina Sidonia calara el pesquero en Zahara de los Atunes,



con seguridad desde el siglo XIV. Entonces la pesquería se controlaba desde Vejer, y se desarrollaba sobre el sistema de vista o tiro, un sistema similar a la jábega, pero con redes de mayores dimensiones, que habían de ser trabajadas por centenares de hombres (también las mujeres trabajaban en los saleros). La producción era exportada en salazón por toda Europa y el resto de España suministrando proteína animal cuando no lo podía hacer la carne (unos 100 días al año). Para custodia de esta pesquería frente a la frecuente piratería, entre los meses de mayo y junio, el duque hizo construir el Palacio de las Pilas, en el siglo XVI, donde se daba refugio la soldadesca, trabajadores y mandos, mercaderes de distintos países, prostitutas, esclavos africanos y rufianes de toda laya, como bien supieron dibujar Anton Van den Wyngaerde y describir Miguel de Cervantes.

Una almadraba del Duque ya fija, de buche, con armazón de cables y redes, empezó a calarse en Zahara desde el siglo XVIII y otra en Barbate desde el último tercio del siglo XIX, frente a la Albufera, gracias a capital valenciano. Se constituyó así el gran negocio almadrabeto-conservero, con una clara vocación industrial (conservas en aceite y salazones), para suministrar el mediterráneo y el mercado hispano. Almadrabetos –venidos desde distintos puntos geográficos, a poniente y levante-, y estibadoras en la fábrica de la Chanca constituyeron la base social del Barbate en los albores del siglo XX. Uno de los empresarios afinados, Serafín Romeu fue hombre fuerte del Consorcio Nacional Almadrabeto (1928-1971), fijando en Barbate uno de los focos productivos de esta entidad. Desde los años setenta, familias como los Crespo o Ramírez, de tradición en los negocios de la pesca y la industria conservera locales, se hicieron con el calamento de almadrabas –Tarifa, Zahara, Barbate y Conil-, si bien orientando la producción para el consumo al fresco para su comercialización en el mercado japonés. Sólo en los últimos años han desembarcado nuevos empresarios para la almadraba de Barbate, incorporando nuevas prácticas productivas y comerciales, como las piscinas de engorde junto a la almadraba.

## LA LONJA

La primera lonja de Barbate se ubicó en el puerto fluvial para dar servicio a la numerosa flota que en estos años de auge de la actividad pesquera descargaba en Barbate. No se encuentra en todo el litoral andaluz un edificio, felizmente restaurado y recuperado en los últimos años, que combine tan a la perfección requisitos estéticos –destaca sobremanera su impronta naval y marinera- y funcionales, como instalación industrial que es. La construcción del nuevo puerto hizo que cayera en desuso en 1968, quedando sólo como referente de la memoria de los pescadores: la “lonja vieja”.

La primera instalación para la subasta en el puerto de la Albufera, de los años sesenta, fue sustituida por la actual, en 1996, para adaptar los requisitos de manipulación del pescado y de la subasta. En la planta baja se dispone la sala de subasta –que hasta principios del 2000 era cantada, a la baja, por duros- así como la zona de saladeros para la manipulación del pescado. Desde el año 2012 la Agencia Pública de Puertos de Andalucía gestiona la lonja y la fábrica de hielo



que se ubica dentro de la misma instalación. Estamos ante una lonja con un claro predominio de los compradores mayoristas, que distribuyen el pescado local en un amplio radio de acción. Son la caballa y, sobre todo el sable, los pescados que mayor venta están generando en esta lonja en los últimos años, mientras que el pulpo de roca también alcanza en meses puntuales gran relevancia.

Las mañanas en la lonja barbateña se caracterizan por una incesante actividad. Desde las primeras horas del día, sobre la siete de la mañana, se inicia la subasta de los buques de arrastre para continuar con la venta de las capturas de la flota cerquera y de artes menores. Los barcos de cerco, si no pueden pescar en Marruecos, venden en Cádiz, por estar más próxima esta subasta a sus caladeros, lo que afecta muy negativamente al pulso económico de esta lonja y, por ende, de la sociedad local. En las mañanas se suceden pulpos, soldados, chocos o jibias para dar paso a las sardinas o caballas que con sus plateados brillos inundan la sala para finalizar con los pescados desenmallados de trasmallos y otras artes menores. Sin embargo, cuando hay posibilidad de pesca en Marruecos, la lonja adquiere un animado pulso por la tarde, con la subasta del boquerón. Actualmente los compradores llevan su propio personal para cargar y descargar cajas, sustituyendo a la tradicional colla en las tareas de manipulación del pescado.

La lonja ha sido siempre un lugar de encuentro, tanto en los viejos muelles del río como en el nuevo puerto. Sigue siendo norma las visitas de familiares, jubilados, residentes y turistas para al muelle de descarga, para disfrutar con la llegada de embarcaciones y el alijo de las capturas, esperando si cae en suerte el esperado “bolso de pescado”. Desbordando todos los sentidos, el visitante es inundado por el olor a mar, la vistosidad de las capturas, el tronar de las gaviotas sobre las embarcaciones en su entrada a puerto o las faenas de las tripulaciones afanadas en la descarga del pescado. Se trata de un microuniverso, donde las relaciones personales se entremezclan con las comerciales y donde hay códigos de comunicación no accesibles a las personas que no forman parte del mismo.

## CUARTOS DE ARMADORES Y SOCIABILIDAD

El puerto de la Albufera de Barbate dispone de cuatro fases de cuartos de armadores construidas en distintas épocas. Los primeros cuartos se edificaron en torno a 1964 como consecuencia de la inauguración del puerto y se ubican en el contradique de levante y frente al muelle pesquero. Junto a ellos en 1978 se edificó una segunda fase siguiendo el patrón constructivo que en 1964 se había experimentado en Estepona y que por su sencillez constructiva y aceptación estética se repetiría en diversos puertos. La tercera fase de cuartos se construye en 1996 y finalmente en el 2003 sería levantada, en el extremo del contradique junto a las naves almacén de la almadraba, la fase más moderna que no ha continuado con la estética primigenia.

En Barbate a estos cuartos de armadores se les conoce como “salones”. En su interior se almacenan una amplia diversidad de artes y pertrechos. En ellos tra-





bajan rederos remendando y armando trasmallos, nasas, jarcias para palangres, etc., ayudados en ocasiones por marineros jubilados y familiares. Además, los almacenes son recintos de la memoria, al custodiar valiosos testimonios materiales del mundo de la pesca en el pasado y presente, como fotografías, diarios de navegación o manuales y dibujos de diversas artes o embarcaciones.

En la zona del contradique que se ha rellenado recientemente se ha instalado una nave para custodia de los chismes de la almadraba que se cala frente al puerto. La imagen más espectacular de estos es el denominado tren de anclas, herrumbrosas y cubiertas de escaramujos por las muchas aguas (temporadas) en las que han servido como afianzamiento de la estructura de cables de la almadraba. Desde marzo se puede ver en esa zona del puerto el ajeteo de la organización de todos los pertrechos (boyas de intenso color naranja, cables, orinques, grilletes y cadenas del plomo que habían pasado por el alquitranadero el año anterior, paños de red, el estridente amarillo de los flotadores de mayor tamaño, los “perros”...), el trabajo coordinado de los marineros, el embarque de todos estos útiles en las lanchas para el montaje del arte... Impresiona imaginar el trabajo manual que requiere todo el proceso, que después se constituirá en un único sistema funcional, el arte, gracias al conocimiento experto del capitán y sus ayudantes, entre mayo y junio.

## VARADERO Y TALLERES

Este puerto se caracteriza por tener tres varaderos. Dos de ellos están gestionados por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía que hacen uso de grúa pórtico de distinta capacidad en función del tonelaje de las embarcaciones (hasta 50 y hasta 150 toneladas), tanto pesqueras como deportivas. Dos empresas náuticas, ubicadas en el espigón de poniente, ofrecen servicios de limpiado, reparación, patente e inspección técnica. Francisco Rivera es la otra entidad, privada, situada en el punto de división entre la zona pesquera y la deportiva. Es resultado de la fusión en 1989 de dos empresas familiares con arraigo en el sector: una especia-

lizada en mecánica (Talleres Rivera) y la otra en carpintería de ribera (Docada). Sus servicios incluyen carpintería, fibra y hierro, mecánica y pintura de las embarcaciones. Este varadero trabaja la varada con el sistema tradicional de carros, mediante las máquinas de arrastre cuyos cables halan de las embarcaciones por las rampas. Existen tres, con distintas capacidades, que varan todo tipo de embarcaciones: pesqueras, deportivas, mercantes, dragas. Estas quedan varadas en las rampas con la ayuda de las camas, a base de puntales y calzos.

La historia de Docada se remonta al padre de Manuel Daza Morales, actual calafate jubilado, que ya trabajaba en el río Barbate, en la zona del Chinar. Actualmente Manuel ha cedido el relevo a dos de sus hijos, que trabajan la madera y la fibra y a su hija, que trabaja en la administración de la empresa. Manuel Daza no ve futuro a la carpintería de ribera por la progresiva sustitución de este material por la fibra, pero considera que el conocimiento de la artesanía de la madera también se puede aplicar a la fibra. El verdadero problema está en el descenso del





volumen de negocio, como consecuencia de las limitaciones a la construcción de nuevas embarcaciones. Actualmente, según explica Manuel, reciben a menudo la visita de escuelas de la zona para explicarles la carpintería de ribera.

Como huella de la historia de la industria pesquera local, todavía subsisten en la zona del puerto viejo algunas instalaciones de abolengo. Talleres Varo es también el resultado de la unión de un taller de mecánico, Construcciones Navales de Barbate y la empresa Castillo-López de carpintería de ribera. Aquí son varadas para su arreglo las embarcaciones de las almadrabas del Estrecho, tarea que lleva a cabo el calafate Jesús Castillo, hijo de José, el antiguo calafate actualmente jubilado, entre septiembre y marzo. Para dar continuidad a este saber hacer, Jesús está formando al novio de su hija, si bien reconoce la dificultad de sustentar una actividad que requiere una dedicación de más de doce horas diarias en las temporadas de más trabajo. También es muy reconocido como carpintero el joven Ramoncín, que se encarga de la reparación de las embarcaciones de la almadraba de Zahara.

## OTRAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS EN EL ENTORNO

La actividad conservera ha sido una constante en la historia de Barbate. De ocho fábricas importantes –más los salones de salazón-, situadas en el eje viario en torno al río y que absorbían la producción de atún, caballas, melvas y sardinas, apenas quedan tres o cuatro empresas, ubicadas en el Polígono Industrial El Olivar, con un índice menor de producción y nuevas estrategias comerciales. Las empresas de procesamiento actuales (Herpac, Salpesca –con su marca La Chanca-, Delicias de Barbate) ya no están tan vinculadas a las producciones locales (sus ámbitos de suministro son mucho más amplios), ni el trabajo es tan intensivo como antaño, cuando la sirena de las fábricas marcaban el pulso de la industria local. Su cartera de productos (conservas, salazones, ahumados y otros preparados) es mucho más amplia, explorando el mercado gourmet, con nuevos envases

y formas de presentación. Además, desarrollan actividades de puesta en valor, como visitas guiadas, exposiciones, discursos patrimoniales sobre su producto. Otras, como Rey de Oros, sí mantienen los modos más tradicionales del negocio conservero. En cualquier caso, sigue siendo el trabajo manual de las mujeres, las estibadoras, así como la transmisión de las recetas en cada empresa, los factores cualitativos que garantizan sus altos estándares de calidad para producciones tradicionales como la melva, la caballa o el atún en aceite, las mojamas y otros productos en salazón y la nueva gama de productos preparados.

*“Lo que nos da más trabajo es la caballa. El atún no da para toda la gente. Trabajamos caballa en aceite. Después del cocido, tenemos que pelar las calallas, quitarles la pulla, hacer los filetes y estibarlos en cada lata. Cada filete se pone en una dirección, para que se adecuen mejor a la forma de lata y para lograr una mejor presencia. También sardinas, sardinitas chicas. Migas de atún y de caballa con tomate. Morrillo de atún. Tarantelo y tronco de atún, de lo que se trae de la almadraba, que no se va para Japón. Ahora han traído espinazo y han llamado a algunas mujeres para que lo trabajen. El morrillo es lo más caro. Todas las mujeres trabajamos todos estos productos. A veces también trabajamos melva, la melva de la almadraba, pero depende del año. La melva canutera, que es la blanca, más chica; blanca, riquísima. En tiempos también se trabajó la anchoa, pero se ve que no les convino, porque dejaron de trabajarlo” (Flori, estibadora de fábrica conservera, Barbate).*

*“Las mujeres siempre se han dedicado a la casa aquí en Barbate. Bueno, han trabajado mucho en el Consorcio, en las otras fábricas. Hoy también las hay, pero entonces eran más fábricas y trabajaban más mujeres. Que era lo que también sacaba la casa para adelante, que las mujeres ayudaban mucho. Tres mil reales, setecientos cincuenta pesetas, cinco mil reales, cuatro mil reales. Eso era lo que se ganaba*



*al principio, y las mujeres tenían que trabajar. Porque a lo mejor tú estabas en la mar siete u ocho días, y esos días había que darle la papa a los que vivían en la casa. Así que la mujer se ha sacrificado mucho. Y trabajaban en la fábrica de conservas y salazones, no en el campo ni en ningún otro sitio. Trabajaban en casa Vitorique, en los Crespo, en los Massones [Masso Hermanos], en la Chanca, el Estanquero, la de Aniceto, que es la única que queda". (Juan, marinero jubilado, Barbate).*

Una actividad emergente –aunque no nueva- es la explotación acuícola de los esteros de la marisma. Se localizan allí cinco instalaciones, de la empresa Cultivos Piscícolas de Barbate, que realiza cultivos de pescado y mariscos de estero (dorada lubina, lenguado, sargo, urta, corvina, anguila, ostra, langostino, camarones, ostión, mújoles...). En 2014 ha puesto en marcha una iniciativa de puesta en valor consistente en rutas por el entorno marismeño. La activación de los humedales favorece la recuperación de nichos ecológicos, mejorando los trasvases hídricos del espacio intermareal.



A esta actividad en tierra hemos de sumar la del engrase de atunes en piscinas instaladas junto a la almadraba de Barbate. La empresa Pesquerías de Almadraba S.A. concesionaria de este pesquero, ha cambiado la orientación tradicional del negocio productivo, trasvasando una parte del atún capturado a las jaulas flotantes donde son engordados hasta encontrar un punto óptimo de venta que los revalorice. Ello les permite mantener la producción y venta de atún rojo hasta el otoño.

Río arriba, los viajeros que cruzan el puente de la carretera que conecta con Zahara de los Atunes pueden apreciar las canoas y la actividad de los pocos mariscadores que siguen usando el río para aprovechar sus recursos. Son los “riberos”, mantenedores de una larga tradición de pesca y marisqueo de subsistencia y que se caracteriza por seguir empleando pertrechos y útiles tradicionales, como trasmallos (sargos, lenguados, doradas, robalos, lisas...), nasas (cangrejos) o rastros manuales (almejas, coquinas...) que se trabajan a riñón desde las embarcaciones..

Otra actividad presente tanto en la historia más remota (desde la instalación del Castillo de Santiago en la desembocadura del Barbate) como en períodos más recientes es el comercio, tanto legal como en forma de contrabando. La proximidad de África y de Gibraltar y las estrechas relaciones económicas y sociales en todo el entorno del Estrecho han favorecido el desarrollo del comercio de todo tipo de productos y bajo distintas fórmulas. Una de las estrategias de impulso económico en el puerto es precisamente la instalación de un brazo de Puerto de Inspección Fronteriza, al contar el puerto con un muelle comercial.

La actividad náutica está presente en el puerto, a través del Club Náutico, que dispone de licencia para instalaciones de Escuela de Vela. Existen además dos clubes de pesca deportiva: El Atún y La Corvina instalado este en el puerto.



## OTRAS REFERENCIAS CULTURALES CON VALOR PATRIMONIAL

### RITUALES

El puerto de Barbate es el epicentro de la fiesta marinera y local por excelencia, la Virgen del Carmen, a mediados de julio. A lo largo de los días previos, se disputan en la dársena del puerto las regatas de botes cabeceros, que atraen numeroso público a sus muelles. El día 16 de julio es cuando el puerto deja de ser un espacio funcional para convertirse en el centro simbólico de la localidad; aún más, en un templo que acoge a la población. Durante la mañana, el traslado procesional de la Virgen a la lonja se hace con la escolta de las mujeres, que vuelven a adquirir un especial protagonismo en la misa que se celebra en la lonja-templo: “aquí no se cabe de las mujeres que hay”, nos relata un viejo marinero. La marinería y el resto de la población se van incorporando a la celebración para participar en la solemne ofrenda floral que cierra la misa y para asistir al sorteo del pesquero que tendrá el honor de enrolar a la patrona al año siguiente. La salve es el remate expresivo de la ceremonia, momento de gran intensidad emocional, reforzado por un ¡viva! y un aplauso que cierra el cántico.

El puerto vuelve a convertirse en un constante hormiguero para la procesión vespertina. Las autoridades son testigos del enrolamiento de la patrona de Barbate en uno de los pesqueros en que se apelotonan tripulación, familiares y allegados con sus mejores galas. La dársena del puerto es un continuo ir y venir de embarcaciones pesqueras y deportivas, luciendo el código y haciendo sonar sus sirenas, entre los vítores y vivas del personal embarcado y la interpretación de la Salve Marinera. La hermandad se encarga de crear un canal con luces de artificio por donde navegar. Abre la embarcación de la patrona que, si el viento no lo impide, puede adentrarse en las aguas de la bahía, saliendo del puerto, para realizar la ofrenda floral en memoria de los que ya no están, que coincide

con el castillo de fuegos artificiales. Todo ello es contemplado desde los muelles por un público de todas las edades, condiciones y procedencias. Tras regresar al muelle de la lonja, la Virgen es instalada de nuevo en las andas procesionales, para volver a su iglesia.

El recinto ferial se sitúa entre los límites del pinar de la Breña y el recinto portuario, lo que supone que en esos días no haya solución de continuidad entre el puerto y el entorno urbano, de modo que la vida festiva se desarrolla en los contornos y en el propio puerto durante estos días de celebración.

Históricamente, también se celebró en el recinto portuario la sardinada, ya suprimida, y hasta 2012, en la explanada contigua al puerto, La Feria del Atún, que ha sido trasladada a la antigua lonja. Precisamente en este espacio, en las instalaciones del antiguo puerto y en la zona donde se sitúan las viviendas de





los almadraberos que proceden de Isla Cristina, tiene lugar otro ritual festivo con el que se marca el fin de la temporada de pesca del atún: la Quema de Juan y Juana en la noche del 23 de junio, con que se celebra San Juan. El atractivo de esta festividad consiste en que son los propios almadraberos quienes la organizan, preparando un banquete al que es invitado el pueblo entero. El rito culmina con la quema de los juanillos, un hábito que se debe a las influencias levantinas y portuguesas resultantes de las migraciones laborales relacionadas con la almadraba.

Hasta los años cuarenta, la patrona local era la Virgen de la Oliva –Barbate era pedanía de Vejer-, y esta vinculación se expresaba en una participación masiva en la romería de La Oliva, centro ceremonial en la ribera del Barbate y hoy frontera simbólica entre ambos municipios. Pero en los años noventa se creó una nueva romería con destino en el Parque de la Breña dedicada a la Virgen de Fátima, en la que participan vecinos de esta barriada marinera.

En Zahara de los Atunes también se celebra una procesión en honor de la Virgen del Carmen, a mediados de julio. Tras los actos religiosos de la mañana, por la tarde la Patrona es sacada en procesión desde la iglesia hasta la playa. El momento más intenso es el del embarque de la Virgen en un bote, durante la caída del sol, mientras el público contempla la escena desde la orilla. Se culmina el acto con una reunión en la plaza amenizada con cantes y bailes. Así mismo, se celebra la festividad de San Juan con la quema de juanillos.

## GASTRONOMÍA

Tradicionalmente, los marineros han llevado a sus casas los “bolsos de pescado”, pequeños alijos con las capturas del día, tanto las valoradas comercialmente (boquerones, sardinas, jureles...), como las menos valoradas (aguja, bogas, caballas...), todas las cuales se pueden consumir en guisos, fritas o

asadas, siempre acompañada de la piriñaca (aliño de verduras). En los muelles podemos ver a marineros, pero también a jubilados, amigos o familiares, acudir a los alrededores de muelles y la lonja para obtener su ración. Esas capturas han sido la base de buena parte de la cocina doméstica, encomendada a mujeres, y de la cocina de abordaje, a cargo de los cocineros de los barcos. Son muy frecuentes los guisos de pescado en tomate o en amarillo, con papas (cazón, pargo, choco, bonito y otras muchas especies). Los fideos con caballa es el plato de referencia entre las familias: se trata de una receta muy nutritiva y de escasa valoración comercial.

Los fritos de especies menos conocidas como la brótola resultan exquisitos, y la brasa para salmonetes, de gran tamaño, es otra sorpresa para quien no conozca la cocina de esta costa. Las tortillas de camarones, particularmente si son capturados en la marisma, es otro de los productos más apreciados en las cocinas particulares, bares y restaurantes.

En cualquier caso, el atún de almadraba es una referencia en toda la oferta gastronómica, aún fuera de temporada –de mayo a junio-. Se puede consumir encebollado, con tomate o en amarillo, si bien es el atún mechado, entreverado con tocino de cerdo, una de las recetas más sabrosas. Localmente hay una importante tradición de aprovechamiento de atún de partes menos valoradas comercialmente, como el corazón, la facera, la parpatana –productos del ronqueo-, así como de consumo de capturas accesorias en la almadraba: bonitos, sardas, melvas, volaores.... Los marineros las llevan a sus domicilios, pero también las han vendido en circuitos locales, existiendo un mercado de salazones en el que destaca el bonito curado o la sarda en aceite. Ya en un mercado de más poder adquisitivo, como en las casas de capitanes y mandos, es frecuente la barriga de atún salada y en aceite (“atún de [ah]ijar”), o las mojamas de huevas, o de lomos de atún. El restaurante El Campero es una referencia en la gastronomía del atún.



## INICIATIVAS SOCIALES DE PATRIMONIALIZACIÓN DE MAR

Desde la Junta de Andalucía se articulan diferentes actuaciones en torno a la puesta en valor de la cultura, el medio natural y la propia actividad productiva pesquera. Destaca la actividad Puertos de Andalucía para Escolares que la Agencia Pública de Puertos de Andalucía organiza dentro del recinto portuario. Estas visitas están diseñadas con el objetivo de proporcionar a los visitantes una experiencia directa sobre la actividad cotidiana en el puerto y en la que se interactúa con las personas que trabajan en las actividades pesqueras. El Centro de Interpretación del Parque Natural de la Breña y Marismas de Barbate está ubicado en la zona deportiva del puerto. Gestionado por la empresa privada Arcosur, depende de la Consejería de Medio Ambiente. En él podemos apreciar la exposición “Un mosaico litoral”, y desde este centro se organizan también rutas guiadas por el puerto de la Albufera. Esta misma empresa gestiona las instalaciones situadas en la zona deportiva del Centro de Interpretación del Atún de la Almadraba, financiado por la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, que facilita la comprensión del funcionamiento del arte y la importancia de esta actividad en la historia de las costas próximas al Estrecho.

La Diputación de Cádiz financió la reconstrucción de la lonja vieja, que en la actualidad acoge los actos de la Semana del Atún, entre otras actividades.

El GDP Cadiz- Estrecho promueve numerosos y diversos proyectos orientados a la valoración de la gastronomía, el turismo, el deporte, la cultura o al apoyo a emprendedoras. Así, impulsa la Ruta del Atún, el proyecto de declaración de la pesca de la Almadraba como Bien de Interés Cultural, la edición del libro “Cacerolá del atún” elaborado por la Asociación ASIQUIPU, la “Ruta Milenaria del Atún” o la creación del “Club deportivo de Barbate”.

El Ayuntamiento de Barbate, vinculado a distintas iniciativas de patrimonialización en el ámbito de la pesca, organiza la consolidada Semana gastronómica del atún de Barbate en la que colabora el sector empresarial local. Entre las actividades programadas podemos destacar el ronqueo de atún, talleres gastronómicos de cocineros con estrellas Michelin, el concurso de tapas de atún, o actividades teatrales. En distintas ocasiones se han organizado, desde la Casa de la Cultura, jornadas de historia local, como la que sirvió para conmemorar en 2013 el 75º aniversario de la segregación municipal, impulsada por el investigador Antonio Aragón, muy comprometido con la difusión de patrimonio histórico local.

En el ámbito privado son numerosas las iniciativas empresariales que giran en torno a la gastronomía, el turismo o la comercialización de los productos pesqueros. Así la empresa Compuertas organiza visitas turísticas para contemplar desde el mar la “levantá” de la almadraba. También son varias las empresas de transformación del atún que ofertan visitas guiadas en tierra, como La Chanca, que tiene una sala expositiva, el Museo del Atún, que pretende dar a conocer la actividad artesanal pesquera y la transformación del atún rojo de almadraba; o la empresa Herpac que realiza un recorrido por el tradicional proceso de industrialización artesanal del atún.

En el ámbito asociativo han emergido otras iniciativas en torno al patrimonio cultural. Está actualmente cerrado el Museo Local de Historia, Tradiciones y Costumbres Populares que se creó desde el Centro de Educación de Adultos, en colaboración con el Ayuntamiento y el esfuerzo de los barbateños. También se celebró en 2007 el concurso de Andalucía de Modelismo Naval Pesquero desde la Asociación de Amigos de los Museos de Tarifa en colaboración con las Cofradías de Pescadores y los varaderos locales. La página Tobarbate, aunque no está actualizada, recoge diversa e interesante información sobre aspectos históricos, etnográficos, patrimonio natural, fiestas, actividades lúdicas o gastronomía... Desde 2013 se ha recuperado una tradición, la de los botes engalanados, en la



que con motivo de la regata de botes de la feria se vestían las embarcaciones. Hoy en día, se trata de adornar y transformar un bote, haciendo un guiño a referentes de actualidad, como a barcos piratas de gran impacto mediático.

La imbricación de la actividad pesquera en la cultura local se hace patente en los diversos eventos que se celebran anualmente. En los concursos de Agrupaciones del Carnaval de Barbate es habitual que en las coplas se aluda a temas marinos. Hay que destacar también la implicación de particulares en la puesta en valor de la actividad pesquera. En esta línea destaca la revista editada en 2014 “Oro rojo. La revista del atún de almadraba”, y especialmente la iniciativa de José Rossi para recuperar los recuerdos de su padre en la lonja de Barbate y que ha editado dos publicaciones que son una ventana a la historia local contada desde una perspectiva muy personal. De 2004 es un extraordinario libro de Fernando Rivera y Juan Manuel Daza, “Imágenes de Ayer. Barbate. Memoria Fotográfica de un pueblo junto al mar”, así como el volumen preparado para el 75 aniversario de la independencia en 2014, “Soltando amarras”.



## FUENTES

### FUENTES ORALES

Luis Castaño, jefe de zona de APPA

Genaro Terán, trabajador de APPA

Eva, encargada de zona de AGAPA

Alfonso Reyes, Patron Mayor

Inés Domínguez, OPP Artesanal y Litoral del Golfo de Cádiz y APP 6. Asociación de mujeres del mar

Enrique, trabajador del varadero de APPA

Pesqui, patrón de costa Jubilado

Antonio, marinero de mercante

José, Capitán de Almadraba de Zahara de los Atunes

Capitán de Almadraba de Barbate

Juan. Patrón Traíña

Pedro. Almadrabetero

José y Fernando Sánchez. Capitanes de Almadraba

Paloma Romero Yusta, encargada del Punto de Información del parque

Pepi Daza Núñez, administrativa de DOCADA S. L. Carpintería de Ribera

Manuel Daza Morales, carpintero jubilado de DOCADA S. L. Carpintería de Ribera

Jesús Castillo carpintero de ribera de Castillo-López, Carpintería de Ribera. (hijo de carpintero jubilado José Castillo). Pertenece al grupo Talleres Varo

Antonio González, administrativo de construcciones Navales de Barbate (astillero de fibra) y empresa mecánica de Talleres Varo

Antonio Malia. Taberna del Abelardo.

Patricio, no de los gerentes de la almadraba de Zahara de los Atunes

Paco Malia. Profesor del Centro de Educación de Adultos

Maria Dolores Iglesias. Asociación Trafalgar

Antonio, dueño Bar Abelardo



Antonio Aragón, Ecologistas en Acción.

Antonio Aragón, Casa de la Cultura del Ayuntamiento de Barbate.

David Rodríguez, concejal de Cultura del Ayuntamiento de Barbate.

## FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Agencia Agraria y Pesquera (2015) Análisis socioeconómico por Lonja. Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural. Dirección General de Pesca y Acuicultura. Lonja de Barbate. Disponible en: [http://www.juntadeandalucia.es/agriculturaypesca/portal/export/sites/default/comun/galerias/galeriaDescargas/cap/pesca-y-acuicultura/fichas\\_lonja/BARBATE.\\_Actualizado\\_febrero\\_2015.pdf](http://www.juntadeandalucia.es/agriculturaypesca/portal/export/sites/default/comun/galerias/galeriaDescargas/cap/pesca-y-acuicultura/fichas_lonja/BARBATE._Actualizado_febrero_2015.pdf)

Aragón Fernández, A. (coord.) (2014) 75 Aniversario de la Segregación de Barbate. Comunicaciones presentadas en las Jornadas de Historia Local. Barbate: Ayuntamiento de Barbate y Diputación Provincial de Cádiz.

Arbex, JC (1990) Pescadores Españoles. Vol 2. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Conde Malia, Francisco G. (coord.) 2007 Patrimonio Cultural del litoral de la Janda. Vol I. Patrimonio Cultural de Barbate. Cádiz: Grupo de Sesarrollo Rural La Janda Litoral.

Diputación Provincial de Cádiz (2001) Las artes de pesca en el litoral Gaditano. Cádiz; Diputación de Cádiz. Foro Sur. [http://www.dipucadiz.es/export/sites/default/publicaciones/documentos\\_pdf/las\\_artes\\_de\\_pesca\\_en\\_el\\_litoral\\_gaditano\\_MgREDUX.pdf](http://www.dipucadiz.es/export/sites/default/publicaciones/documentos_pdf/las_artes_de_pesca_en_el_litoral_gaditano_MgREDUX.pdf)

Florido del Corral, D (2002) Un siglo de política e instituciones pesqueras en Andalucía. Sevilla: Consejería de Agricultura y Pesca y Fundación Blas Infante.

Florido del Corral, D. (2004) La pesca en Andalucía. Factores globales y locales de un proceso de crisis. Sevilla: Fundación Manuel Alvar.

Florido del Corral, D. (2005) Evolución histórica y cultural de las almadras en el litoral atlántico meridional (siglos XVI-XX). Girona: Càtedra d'Estudis Marítims (Universitat de Girona i Ajuntament de Palamós).

Fornell, Juan M (1996) Origen y evolución del puerto de Barbate. Sevilla: Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

Diputación de Cádiz (2001) Las artes de pesca en el litoral gaditano Cádiz: Diputación de Cádiz. Disponible en:

[http://www.dipucadiz.es/export/sites/default/publicaciones/documentos\\_pdf/las\\_artes\\_de\\_pesca\\_en\\_el\\_litoral\\_gaditano\\_MgREDUX.pdf](http://www.dipucadiz.es/export/sites/default/publicaciones/documentos_pdf/las_artes_de_pesca_en_el_litoral_gaditano_MgREDUX.pdf)

Rivera F, Malia, F, Daza JM (2013) Soltando amarras. 75 años de independencia. Barbate: El Tío de los Aullíos.

Rodríguez Santamaría, B (1923) Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra.

## FUENTES WEB

<http://www.tobarbate.com/>

GDP Cádiz-Estrecho.

<http://www.gdpcadizestrecho.com>

Heraldo de Barbate

<http://www.heraldodebarbate.es/>