

**LAS ACTIVIDADES TRADICIONALES EN LOS
PUERTOS MEDITERRÁNEOS DEL SIGLO XXI.**

JULIO MAS HERNÁNDEZ

LAS ACTIVIDADES TRADICIONALES EN LOS PUERTOS MEDITERRÁNEOS DEL SIGLO XXI.

JULIO MAS HERNÁNDEZ

Resumen: Esta contribución relata los iniciales acercamientos del hombre a un medio que no le es propio, el mar. Está datada la ocupación por los primeros homínidos de cuevas litorales, ciertas playas y zonas someras como las lagunas costeras. Posteriormente los avances de conocimientos en la construcción naval y en el abrigo de determinadas ensenadas apropiadas, dan lugar a los verdaderos puertos, en donde se desarrollaron determinadas actividades tradicionales, algunas de las cuales han perdurado hasta la actual actividad portuaria en el siglo XXI.

Palabras Clave: Colonización del mar por el hombre. Materiales de construcción (madera, velas de barcos). Oficios tradicionales en los puertos. Pesca, rederos, venta de pescado, actividades religiosas. Transformación de antiguos oficios en el siglo XXI.

Abstract: This contribution describes man's gradual familiarization with an alien environment, namely the sea, dating from the earliest human occupation of sea caves, certain beaches and shallow waters such as coastal lagoons. Subsequently, advances in shipbuilding technique and learning how to use suitable creeks and inlets as natural havens led to the creation of proper ports that saw the rise of a number of traditional activities, some of which are still part of the activity of twenty-first century ports.

Key Words: Human colonization of the sea. Building materials (wood, sails). Traditional crafts in ports. Fishing, net making, fish selling, religious activities. Transformation of traditional crafts in the 21st century.

La asociación del hombre con el mar es muy antigua y compleja, siendo los homínidos criaturas esencialmente terrestres, ese acercamiento se realizó inicialmente de una forma paulatina a través de una aproximación a la costa.

Aunque sin duda hay muchas informaciones similares de otras partes del mundo, comenzaremos esta contribución con la ocupación de los Cromañones de cuevas o refugios costeros, uno especialmente interesante está en el Peñón de Gibraltar (FYNALISON, et al., 2006), pero también tenemos ejemplos más cercanos en la Cueva de los Aviones a la salida del puerto de Cartagena, por ejemplo (MONTES, 1989).

Paralelamente utilizaron ecosistemas litorales favorables para la recolección o la pesca, como las playas abrigadas, barras paralelas a la costa, zonas someras o las lagunas costeras, de estas últimas el Mar Menor, con la Cueva de la Victoria



Cueva de Gorhan Gibraltar. Neandertales que capturaban atunes rojos y focas monje.

(PONS MOYA, et al., 1978) o la Sima de las Palomas en sus cercanías, es otro ejemplo evidente.

Conforme se fueron consolidando sus aptitudes náuticas, su conocimiento del mar y desarrollando la tecnología naval que permitiese la navegación, la siguiente fase fueron pequeñas travesías, que finalizaban generalmente con el varamiento de las embarcaciones de pequeña eslora en las playas. Como parece que fue el caso de las naves fenicias halladas en este Municipio de Mazarrón (NEGUERUELA, et al., 2000).



Varadas en playas. La Isla. Puerto de Mazarrón.

Se utilizaban habitualmente fondeaderos conocidos, y con la construcción de rampas de varada y pequeños diques, se inician los antecedentes de los puertos construidos por el hombre como mejora o alternativa a los fondeaderos o puertos naturales. En esta región, también tenemos dos puertos naturales de gran relevancia, (Portus Magnus) Portmán (BENEDICTO, et al., 2013) y la rada de Cartagena.



Puertos naturales Portman (Portus Magnus).



Varadero excavado en la roca. El Estacio.

Existe una documentación muy detallada, al menos en el Mediterráneo, del desarrollo posterior de estos puertos, que generalmente anteponían la dársena comercial en primer término, a la destinada a la flota militar en un lugar más resguardado. En este sentido el de Cartagena está muy bien documentado en (MAS, 1979)



Portada del libro el Puerto de Cartagena.

Una vez que el puerto se constituye en una entidad estable como base del intercambio de mercancías, se desarrollan en su entorno una serie de actividades tradicionales que han variado paralelamente en la historia desde la transición de estas primeras instalaciones portuarias a las que conocemos en la actualidad.

Revisaremos algunas de las actividades tradicionales, que eran frecuentes en el siglo XVIII y anteriores, pero que serán muy distintas en el XXI.

En primer lugar hay que destacar el papel que la madera ha tenido en la navegación, ha sido el elemento primordial en la construcción de las embarcaciones, al menos inicialmente, por lo que todo lo relacionado con su acopio, traslado y manipulación ha tenido un papel fundamental en la industria naval (DE LA PIÑERA, et al., 2002). Es por ello que hay que referirse a los aserradores, carpinteros (especialmente de ribera, especializados en la carpintería náutica), y al resto de gremios como fundidores, calafateadores, pintores, forjadores, artesanos de los aparejos de cuerda y posteriormente del cableado metálico, fogoneros, especialistas en la instrumentación y en el alumbrado del barco, entre otros. Y lógicamente hasta la motorización de los navíos, las velerías y su industria asociada.



Carpinteros de ribera. Garrucha.

La construcción de grandes arsenales como el de Cartagena (MAS, 2000), tuvo por otra parte consecuencias ambientales notables derivadas de la tala de bosques, precisamente para la obtención de maderas útiles para la navegación. En algunas ocasiones determinados tipos de árboles, como los pinos de Valsaín (Segovia), eran especialmente apreciados por su porte rectilíneo, su resistencia y flexibilidad, que los hacía especialmente idóneos como mástiles.

Otros tipos de maderas eran más apropiados para las cuaderñas, la cubierta o el forro. Como ejemplo cercano puede citarse la finca de “El Francés”, al norte de Sierra Espuña, en donde todavía se pueden encontrar los tocones de los robles, con los que se fabricó en Cartagena, parte de una flota para la Armada francesa de donde deriva el nombre.



Maqueta de barco con aparejo latino.

Desde tiempos inmemoriales en los puertos han desarrollado su oficio una serie de gremios, que se han ido adaptando al paso de los tiempos, pero que siguen siendo indispensables en el funcionamiento de los mismos como los: estibadores, amarradores, el remolque y atraque de los barcos (inicialmente a remos y hoy mecanizado por medio de remolcadores). Así como otro tipo de actividades, igualmente imprescindibles y en muchas ocasiones menos visibles como los consignatarios, las reposiciones de alimentos, medicinas, agua potable y tantos otros. Igualmente habría que añadir de los aspectos relacionados con la seguridad en el mar, como el sistema de faros o salvamento marítimo, ligados a los puertos desde sus inicios.

Existen, por otra parte puertos, dedicados exclusivamente a un determinado tipo de explotación, como los dirigidos a la exportación de la sal, de los que también tenemos ejemplos cercanos en San Pedro del Pinatar (BALLESTEROS, et al., 2013) o en Torrevieja (MELGAREJO, et al., 2008), o los dedicados a la actividad minera como El Hornillo en Águilas (DÍAZ, 2000).



Muelle de descarga de mineral. El Hornillo. Águilas.

El enclave portuario también ha sido tradicionalmente usado por motivos religiosos, son muchos de ellos los que incluyen imágenes o capillas en sus recintos, y es tradicional que sean el lugar de partida y llegada de las procesiones marítimas dedicadas a la Virgen del Carmen, patrona de la gente de la mar.



Procesión Marítima. El Puerto de Mazarrón.

La pesca marítima siempre ha estado ligada a la actividad portuaria, de manera que generalmente dentro del recinto del puerto se encuentran las lonjas de pescado, donde se produce la primera venta, en forma de subasta (RODRÍGUEZ, 1923). Las Cofradías de Pescadores forman parte de uno de los gremios más antiguos que perduran en España, y es posible que en esta actividad encontremos los ancestros más tradicionales de los que aún se mantienen en nuestros puertos. No sólo en la construcción y el mantenimiento de las embarcaciones, sino la propia venta, el cuidado y reparación de los aparejos, especialmente las redes, las fábricas de hielo y la distribución posterior de los productos de la pesca a los minoristas. Esta evolución también se aprecia en las indumentarias, tanto de seco como de agua.



Actividad pesquera. Palangreros de superficie. Torrevieja.

En los últimos años hemos sido testigos de una transformación paulatina, ya que parte de la actividad de la pesca extractiva tradicional de los puertos se ha transformado progresivamente en actividades relacionadas con la industria de la acuicultura marina. La tendencia mundial del estancamiento de las capturas por la pesca directa y el incremento de la acuicultura, favorecerán sin duda, el desarrollo de esta última (FAO, 2009).



Instalaciones de Acuicultura. Cabo Cope. Águilas.

Hoy los puertos, en general, han sufrido grandes transformaciones, paralelas a los cambios en la sociedad. De los antiguos usos mercantes, pesqueros y los dedicados a la defensa, han aumentado las demandas turísticas, de diversas actividades náuticas como la navegación y la pesca deportiva, el buceo, y las zonas de ocio integradas en los mismos.

El futuro cambiará sin duda también la fisonomía y la actividad portuaria, con las autopistas o rutas marítimas (COMUNIDADES EUROPEAS, 2009), los horizontes del año 2020 (HORIZON, 2020), las Estrategias Marinas (MAGRAMA, 2012). Los avances tecnológicos en los barcos con mayor maniobrabilidad gracias a las hélices transversales y en los sistemas de estiba, así como en las propias dársenas con nuevos macropuertos y tantos otros acontecimientos que están por venir en un plazo cercano.



Autopistas del mar en Europa.

BIBLIOGRAFÍA

- BALLESTEROS PELEGRIN, G, FERNÁNDEZ RAMOS, J. F. (2013). La explotación industrial de las salinas de San Pedro del Pinatar (Murcia). *Papeles de Geografía*. Nº (57-58), págs. 55-68.
- BENEDICTO, J., MARTÍNEZ-GÓMEZ, C., RUIZ, J.M. (2013). La calidad del medio marino de Portmán y su entorno: Evolución y estado actual de conocimiento. En: Baños et al., (Eds.) Portmán: de El Portus Magnus a la bahía aterrada. *EDITUM, Universidad de Murcia*, Murcia. ISBN: 978-84-16038-02-02.
- COMUNIDADES EUROPEAS. (2009). Autopistas del Mar. Creación de una perspectiva marítima europea. *Dirección General de Energía y Transporte. Comisión Europea*. B-1049. Bruxelles.
- DE LA PIÑERA y RIVAS, A. (2002). La construcción naval en España durante el siglo XVIII. *Revista Historia Naval*. Nº 20 (79), págs. 17-33.
- DÍAZ MARTÍNEZ, L. (2000). Historia de Águilas. Cuadernos de temas Aguilenses Nº 6. *Real Academia de Alfonso X el Sabio*.
- FAO. (2009). Estadísticas de Pesca y Acuicultura. Fish-Statistics Inquiries@fao.org
- FYNALYSON, C., GILES PACHECO, F., RODRÍGUEZ-VIDAL, J., FA, D.A., GUTIERREZ LÓPEZ, J. M., SANTIAGO PÉREZ. A., FINALYSON. G., ALLUE, E., BAENA PREYSLER, J., CÁCERES, I., CARRIÓN; J. S., FERNÁNDEZ JALVO, Y., GLEED-OWEN, C. P., JIMÉNEZ ESPEJO, F.J., LÓPEZ, P., LÓPEZ SÁEZ, J. A., RIQUELME CANTAL, J. A., SÁNCHEZ MARCO, A., GILES GUZMÁN, F., BROWN, K., FUENTES, N., VALARINO, C. A., VILLALPANDO, A., STRINGER, C. B., MARTÍNEZ RUIZ, F., SAKAMOTO, T. (2006). Late survival of Neanderthals at the southernmost extreme of Europe. *NATURE*, vol. 443 (nº 7113), págs. 850-853.
- HORIZON. (2020). The EU Framework Programme for Research and Innovation. European Commission.
- MAGRAMA 2012. Estrategias Marinas. www.magrama.gob.es
- MAS, J. (1979). El puerto de Cartagena. Rasgos geográficos e históricos. Su tráfico marítimo en la Antigüedad. *El puerto de Cartagena. I Centenario de la Junta del Puerto de Cartagena*, Athenas Ediciones, Cartagena, págs. 19-216.
- MAS, J. (2000). El arsenal de Cartagena en la Ilustración. La construcción naval, *Historia de Cartagena*, Tomo VIII, Ediciones Mediterráneo, Murcia, 515-570 [en colaboración con J.L. López y M. Álvarez], págs. 517-570.
- MELGAREJO MORENO, J., LÓPEZ ORTIZ, M^a. I. (2008). De actividad industrial a patrimonio cultural y ambiental. Las lagunas de Torre Vieja y La Mata (Alicante). *Boletín de la A.G.E.* Nº 47, págs. 421-426.
- MONTES, R. (1989). La Grotte des Avions. *Bulletin de la Société Préhistorique Française*. T. 86, nº 2, págs. 40-44.
- NEGUERUELA, I., GONZÁLEZ GALLERO, R., SAN CLAUDIO, M., MÉNDEZ SAN MARTÍN, A., PRESA, M., MARÍN, C. (2000). Mazarrón-2: el barco fenicio del siglo VII. a. C. Campaña de noviembre-1999/marzo 2000. *II Congreso Internacional del Mundo Púnico*, págs. 453-483.
- PONS MOYA y MOYA SOLA. (1978). La fauna de carnívoros del Pleistoceno medio (Mindel) de la Cueva Victoria (Cartagena, España). *Acta Geológica Hispánica*, T. XIII, nº 2, págs. 54-58.
- RODRIGUEZ SANTAMARIA, B. (1923). Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones. Ed. fasc. Nº 987. *Xunta de Galicia. Servicios Centrales*, págs. 1-816.