



Navegación a vela y remos

[60]

Por el mar llegaron a la península Ibérica distintas culturas que han determinado su historia. La navegación ha sido el principal medio de comunicación hasta tiempos relativamente recientes, y, durante siglos, el auténtico centro de gravedad de la economía.

Las pinturas rupestres de Laja Alta (Jimena de la Frontera) dan buena cuenta del largo recorrido de la navegación y de su influencia en la historia del Mediterráneo, especialmente en lugares estratégicos como son el estrecho de Gibraltar y sus proximidades.

La navegación obtuvo un importante desarrollo a lo largo de siglos en la Antigüedad, sin el apoyo de infraestructuras portuarias complejas. Los romanos sólo construyeron algunas en puntos estratégicos, y las naves, por lo general, cargaban y descargaban aprovechando fondeaderos naturales o rías

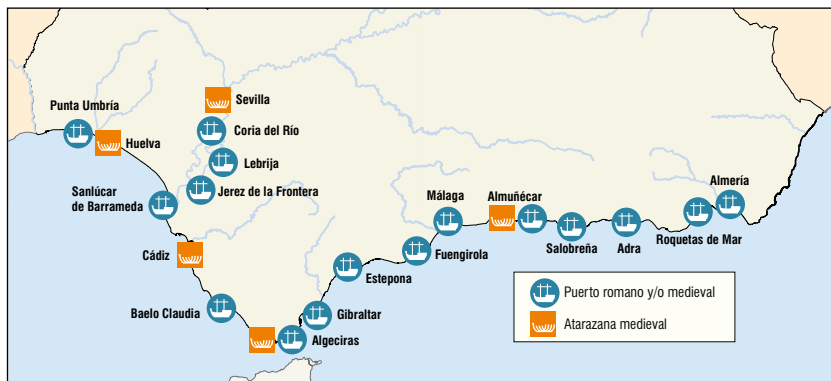
en los que se mantenían al resguardo. Aun así, los puertos significaban mucho más que la disposición de diques o muelles, ya que eran centros comerciales y militares de primer orden, y a su alrededor se daban condiciones para actividades de muy diversos oficios. Hubo puertos y atarazanas distribuidos por todo el litoral andaluz, y también en el interior, donde se adentraban embarcaciones por rutas fluviales, entre las que destacaron el Guadalquivir y el Guadiana.

Durante la Edad Media no hubo avances significativos en cuanto a infraestructuras

y tráfico, que más bien decayeron. Las comunicaciones entre ambas orillas del estrecho de Gibraltar, no obstante, vivieron bajo la dominación musulmana momentos de apogeo.

Con el descubrimiento de América y la apertura de nuevas rutas marítimas intercontinentales, la navegación entra en una etapa de desarrollo sin precedentes en lo concerniente a flotas, mercados, tecnologías, cuestiones militares y muchas otras, pero no tanto respecto a infraestructuras portuarias, que permanecen en un estado precario.

Puertos y atarazanas romanos y/o medievales



Insula Gaditana, vulgo isla de Cadiz. Joan Blaeu, 1672.

Vista de Málaga y su puerto en *Civitates orbis terrarum*. Georg Braun y Frans Hogenberg, 1572.





Derrotero del Mediterráneo y costa atlántica. Atribuido al taller de Plácido Caloiro y Oliva, siglo XVII.

Rutas marinas

Sobre mares y océanos se trazaron rutas de comunicaciones que han determinado la historia. Las estrategias político-militares y el comercio han espolcado el interés por la navegación, que tuvo en el Mediterráneo un ambiente propicio para un rápido desarrollo.

Desde las costas fenicias llegaron a la Península embarcaciones y mercaderes que establecieron unas primeras rutas. El Imperio Romano logró que el *Mare Nostrum* fuera atravesado por cientos de ellas, en una y otra dirección, en un periodo de auge comercial. Las *Columnas de Hércules*, el estrecho de Gibraltar, fueron franqueadas y se abrieron rutas por el Atlántico, hasta entonces impensables.

En la Antigüedad, como en la Edad Media, los recursos de los navegantes eran escasos. Hasta el siglo XVIII existía una temporada normal para largas travesías, desde abril a septiembre, manteniéndose resguardados los barcos en abrigos el resto del año, un largo periodo de tiempo que los romanos llamaron *mare clausum*. Los viajes por mar eran lentos, aunque no tanto como los terrestres. Un viaje de Almería a Alejandría podía tomar unos 85 días en un barco pequeño.



Detalle de Algeciras en *Combat naval d'Algeciras : 6 juillet 1801*. Floren Loux / H. Ode, 1801.

El estrecho de Gibraltar

La dimensión estratégica del Estrecho es una constante en la historia de la navegación. Cádiz, el primer asentamiento fenicio en el Mediterráneo occidental, ha mantenido su importancia como puerto principal de la zona, aunque no el único. Algeciras, Gibraltar y *Baelo Claudia* también fueron puertos de importancia en la Antigüedad.

Existen claras referencias a la existencia de un puerto en Algeciras en tiempos del Imperio Romano con antecedentes fenicios. Probablemente se trataba de la desembocadura del río de la Miel, en la que, entonces, las embarcaciones podían adentrarse y cargar o descargar en sus orillas, donde pudieron construirse sencillos muelles.

Posteriormente, Algeciras se convirtió en el principal puerto de la zona del Estrecho con el Califato de Córdoba, y continuó siéndolo hasta su conquista por Alfonso XI (1344), entrando desde entonces en un periodo de decadencia que hubo de durar hasta la toma de Gibraltar por los ingleses en 1704.

Aun habiendo contado con tanta importancia comercial y militar, hasta el siglo XX no se realizaron obras de importancia para el abrigo y atraque de los barcos.



Cust van Hispangien vande Rivier van Sivilien tot aen Malaga... Theunis Jacobsz, 1644.

La Carrera de Indias

El comercio con América se realizó durante siglos en régimen de monopolio controlado por la Casa de la Contratación, que tuvo su sede en Sevilla desde 1503 a 1717, y desde entonces en Cádiz hasta su supresión en 1790. La composición de la flota y la organización de las expediciones fue complicándose progresivamente, a la vez que aumentaba el tráfico de mercancías, también provenientes de Filipinas.

En los primeros 150 años de monopolio más de once mil barcos hicieron el viaje de ida y una cifra menor el de vuelta, con un volumen de carga de varios millones de toneladas. Las naves se construían en su mayor parte en los astilleros del norte de España, y también en puertos coloniales como La Habana y en otras ciudades españolas (Sevilla, Cádiz, Málaga, Valencia o Barcelona).

Las exportaciones hacia América en los primeros tiempos de la colonización eran fundamentalmente alimentos, aperos y manufacturas. Las importaciones eran inferiores en tonelaje que las exportaciones, pero de mucho más valor por los metales preciosos. Se desembarcaba tabaco, cacao, chocolate, cochinilla, añil, palo del Brasil, cueros o maderas, y, por supuesto oro y la plata.

Para Sevilla, el impacto económico y social de la Carrera de Indias fue determinante, triplicándose su población a lo largo del siglo XVI.



Puerto de Sevilla en el siglo XVI. *Civitates orbis terrarum*. Georg Braun y Frans Hogenberg, 1588