

El mar en la historia

Miguel Cayuela Berruezo
Universidad Ricardo Palma, Lima, Perú
miguel.cayuela@urp.edu.pe

*A mi padre y mi hermano, que pertenecen a la
mar de Carboneras, allá donde estén, “vivat mare”.*

RESUMEN

Este artículo reflexiona en torno a la evolución humana y el mar. En este sentido como se podrá ver en este trabajo la unión entre el mar y el ser humano ha estado presente desde los inicios de la humanidad como tal. Si bien el mar comenzó siendo el primer impedimento en cuanto al avance del ser humano, finalmente la humanidad terminó dominándolo, y como normalmente ha ocurrido con nuestra historia finalmente lo hemos terminado haciendo nuestro.

PALABRAS CLAVE: Desarrollo, exploraciones, humanidad, mar, nuevo mundo

The sea in history

ABSTRACT:

This article reflects on human evolution and the sea. In this sense, as can be seen in this work, the union between the sea and the human being has been present since the beginning of humanity as such. Although the sea began as the first impediment to the advancement of human beings, humanity finally ended up dominating it, and as has normally happened with our history, we have finally ended up making it our own.

KEYWORDS: Development, exploartions, humanity, new world, sea

Introducción

Los seres humanos como exploradores por naturaleza, desde que tenemos uso de razón siempre nos ha llamado la atención lo desconocido, en este sentido el mar siempre ha sido un elemento que ha contribuido al enriquecimiento de la curiosidad humana. En este sentido la primera limitación geográfica que se encontró el ser humano en su historia fue el mar. El primer paso para solventar esta limitación fue el de aprender a nadar, para después empezar a crear las primeras balsas o troncos que nos permitieron navegar de forma rudimentaria por lagunas y estrechos, y que gracias a estas embarcaciones pudimos comenzar a habitar islas que unían continentes o países, por ejemplo, podemos observar cómo hay evidencias de actividad humana en el sur de Sicilia desde hace más de 100.000 años, siendo la primera navegación documentada de Australia y Melanesia de hace más de 40.000 años (Almagro-Gorbea, 1994, pp. 14-15).

El mar también ha estado presente en las teorías de poblamientos, por ejemplo, tenemos la famosa tesis de la llegada de los seres humanos desde Asia hacia América por el estrecho de Bering, que fue llevada a cabo gracias a la bajada del mar hace 40.000 años, en la que este grupo de humanos pudieron pasar por un camino estrecho y sinuoso para poder llegar hasta América (Malamud, 2007, pp. 18-19). También se piensa que España fue poblada desde África por el estrecho de Gibraltar, aunque esta teoría aún no ha podido ser contrastada (Castañeda Fernández, 2008, p. 6). Si analizamos como ha sido la movilidad humana en cuanto a su historia, podemos observar cómo los primeros viajes oceánicos de sociedades sedentarias a través del mar fueron incluso antes que Uruk, la primera sociedad y ciudad compleja en constituirse datada entre los años 3.200 al 3.000 a.C. (Liverani, 2006, p. 10), mientras que los primeros traslados de sociedades sedentarias a través se datan a partir del 6.500 a.C. cuando se empezaron a colonizar las islas de Córcega, Cerdeña y Sicilia, mientras que las Islas Baleares fueron ocupadas y colonizadas a partir del 5.000 a.C. (Almagro-Gorbea, 1994, pp. 15).

1. El mundo antiguo y el mar

En este sentido, una vez que nos desarrollamos como sociedades comenzamos a intentar controlar el mar, así es como comenzamos a observar los grandes imperios marítimos de la historia antigua en el Mar Mediterráneo, siendo los Fenicios unos verdaderos maestros en controlar y dominar los mares, pues consiguieron expandir un gran imperio comercial desde la antigua Fenicia (territorios actuales de Siria, Líbano y el norte de Israel), hasta la actual España traspasando el estrecho de Gibraltar, y fundando a su vez Gadir (Cádiz) con la creación del Santuario al dios fenicio Melkart en el 1.106 a.C. (Mederos Martín, 2011, p. 187). En el caso peruano y latinoamericano, tenemos el caso de los Chíncha, que a pesar de llevar a cabo su dominio sobre el mar peruano, mucho más tarde que los Fenicios, pues fue en el siglo XV de nuestra era, se debe tener en cuenta el desarrollo autónomo de sus vecinos, y el hecho de que navegasen grandes distancias con balsas más bien rudimentarias es un hecho claramente meritorio (Contreras y Zuloaga, 2014, p.44), más si lo comparamos con las grandes naos de las naciones europeas y asiáticas coetáneas.

Como hemos podido observar, los principales imperios desde la antigüedad tenían la necesidad y el impulso de controlar el mar, les era vital para desarrollarse más allá de sus fronteras, llevándolo a cabo mediante colonización o conquista. Así es como a través del mar llegaron las primeras tropas persas para iniciar la primera gran batalla del mundo antiguo, las famosas Guerras Médicas, llevada a cabo entre los antiguos griegos y persas, y en donde el mar fue un elemento fundamental de transporte y de escenarios bélicos,

como la batalla definitiva de Maratón en el 490 a.C., en donde se podría decir que fue el nacimiento del imperio griego (Dumont, 2013). El otro gran imperio de la etapa antigua, el romano, si bien es cierto que no protagonizó grandes batallas marinas, también tuvieron la necesidad de controlar el mar que les rodeaba, así es como pusieron la mira en la conquista del imperio cartaginés, que eran los herederos de los fenicios. Cuando los romanos consiguieron acabar con ellos, primero tras la conquista de Cartago (actualmente en Túnez) y luego tras tomar Cartago Nova (actualmente Cartagena, España), convirtió a Roma en el único gran imperio terrestre y marino de la antigüedad (Jerphanon, 2007, pp. 67-95).

2. El mar medieval y los inicios de la globalización

Desde el mar también llegaba el miedo, el terror, y la muerte. Pues durante los primeros años en el mundo medieval, los vikingos fueron los primeros exploradores y navegantes, movidos por la búsqueda de nuevas tierras y tesoros, sus incursiones por el Océano Atlántico norte tenían como objetivo principal la adquisición de riquezas por medio del saqueo, en donde no faltó la violencia tanto física como sexual (Griffith, 2004, pp. 54-102). Los vikingos, asolaron, e infringieron el miedo a las Islas Británicas y las principales naciones europeas atlánticas europeas, como Francia o España durante gran parte de la Alta Edad Media, así es como, por ejemplo, los vikingos consiguieron asediar y saquear en el 859 la ciudad de Sevilla, que por aquel entonces pertenecía a Al-Ándalus. En el saqueo de la ciudad hispalense, los vikingos incendiaron la mezquita mayor, para después atacar el norte de África. Un hecho que hizo que los musulmanes reforzasen sus ciudades y sus flotas (Riosalido, 1997, pp. 340-341).

La Edad Media, fue la de los grandes comerciantes marinos, una era en donde el comercio por el Mar Mediterráneo fue fundamental, sobre todo a partir del siglo XIII, cuando reyes, como Jaime I¹ comenzaron a poner sus miras en la conquista marina, recurriendo para ello a los barcos catalanes de Barcelona y a los franceses de Marsella con los que pudo seguir expandiendo su reino con las conquistas de las Islas Baleares, Rosellón, Cerdeña o Montpellier, y que gracias a ello pudo imponer a su vez un control comercial bastante intenso en la zona del mediterráneo occidental (Abulafia, 2019, pp. 289-292).

No solo eran los reinos quienes se aventuraban con las empresas marinas, gracias a los avances en la construcción de los barcos comenzamos a observar cómo mercaderes comenzaron a aventurarse a cruzar todo el mediterráneo para poder llegar hasta la lejana Pekín, en donde negociaban y regresaban con grandes tesoros como la seda o las especias asiáticas que tan escasas eran en Europa, creándose a su vez la famosa ruta de la seda, y que tantas vidas se cobró a su paso (Llagostera, 2004, p. 255).

Se puede decir que desde el siglo XIII observamos un mundo cada vez más interconectado, más globalizado, pues la llegada de productos de origen completamente distinto y lejano unió el mercado asiático y europeo como nunca se había visto en la historia de la humanidad. Los grandes imperios como el chino, realizaron grandes rutas comerciales marítimas que les permitió conectar con Indonesia, Ceilán y la India Occidental, por lo que, gracias a ello la población de China pudo beneficiarse de productos exóticos de difícil acceso de forma natural, ya que la mayoría de ellos no eran autóctonos, ni crecían en sus tierras, como resinas, especias, o distintas maderas de todo tipo (Hansen, 2021, p. 219). Europa también se globalizó gracias a las rutas hanseáticas,

¹ Jaime I, fue conocido como El Conquistador, fungió como Rey de Aragón y Conde de Barcelona entre los años 1213 al 1276.

las italianas (genovesas y venecianas) y las catalanas, así es como rápidamente el jabón de Sanova, Génova y Venecia, en los siglos posteriores se popularizaron como uno de los que tenían mejor calidad en toda Europa (Girón-Pascual, 2018, p. 217).

El mar se presentaba como el principal conector entre naciones y continentes, siendo el capitalizador de uniones para crear y formar las primeras globalizaciones. Así es como el carnaval, que se oficializó en Venecia en 1296 (Peñalta Catalán, 2021, p. 27), y que más tarde se terminó por popularizar en toda Europa, representaba una fiesta en donde se aunaba lo prohibido y lo lúdico, creando una fiesta en donde una vez al año dejaban rienda suelta a la población, creando a su vez, como bien deja en claro Peter Burke, un mundo al revés (Burke, 1991, pp. 267-271). A través del mar, el carnaval y la globalización cultural avanzaban, así es como los españoles trajeron esta fiesta a América Latina, creando a su vez una versión totalmente distinta al carnaval europeo, pues este nuevo carnaval se alejó de lo prohibido, para aunarlo en el caso peruano con las creencias andinas y las fiestas católicas (Roel Mendizabal, La Serna Salcedo y Molina Palomino, 2020).

3. El mundo oceánico

En los tiempos del contacto que representó el final del Medioevo y el inicio de la Modernidad, volvió a resurgir el sentimiento explorador hacia lo desconocido, si hace 40.000 años nuestros antepasados se atrevían a viajar Australia y Melanesia, ahora aparecían soñadores, quizás insensatos, que creían que el mundo no podía ser como estaba representado hasta ese momento, plano e inacabado, y bajo esa idea, estos exploradores soñaban con unir el mundo por el mar, así es como Cristóbal Colón, siguiendo las ideas del geógrafo florentino, Paolo Dal Pozzo Toscanelli,² comenzó a soñar con la idea de un mundo más allá del conocido (Silva Sifuentes, 2015, p.119).

El mundo según Toscanelli, Circa 1457. <https://www.agefotostock.es/age/es/detalles-foto/mapa-mundo-paolo-toscanelli-ilustracion-circa-1457/GSV-jtv000494>



² Toscanelli proponía que se podía cruzar desde el Océano Atlántico partiendo hacia el Oeste en línea recta, para terminar acabando en el lejano oriente.

Sin las ideas de Toscanelli, quizás Cristóbal Colón, ni España habrían llegado hasta América, pues cuando Colón estuvo trabajando como cartógrafo en Lisboa tuvo acceso a una carta que envió el geógrafo y cartógrafo florentino a la corte portuguesa, en donde le proponía llevar a cabo la empresa de viajar hacia Oriente por el oeste, pero en Portugal rechazaron dicha idea. Al saber de la carta, Cristóbal Colón conoció de inmediato a Toscanelli, e intentaron nuevamente ofrecer el proyecto a Portugal, pero el rey portugués lo rechazó (Rojas Arias, 2009, pp. 59-60). Finalmente fue España quien confió en una idea, que previamente, el Bartolomé Colón³ intentó vender el mismo proyecto a Francia e Inglaterra en 1488 sin éxito alguno.⁴ Y, finalmente cuando Cristóbal Colón en nombre del reino de España apertura la visión del mundo como nunca antes se había podido observar en la historia de la humanidad, a las naciones que le rechazaron, comenzaron a llevar a cabo empresas similares a las colombinas. Portugal encomendó llegar de una vez por todas a la India cruzando el Océano Atlántico a uno de sus principales nautas, Vasco da Gama, que finalmente lo lograría en 1498, mientras que Inglaterra confiaba su destino explorador a un nauta italiano, Juan Caboto, que entre 1497 a 1498 ya estaba explorando las costas de América del Norte (Silva Sifuentes, 2015, p. 135).

El nuevo mundo para los europeos llegó a través del mar, y por ese medio se trasladaron los viejos mitos y fábulas europeas y asiáticas hacia América. Así es como se llevaron a cabo las famosas expediciones para descubrir ciudades perdidas como las del Dorado, también creyeron que encontraron el hogar de las míticas Amazonas de los mitos griegos, y así es que cuando se adentraron en la fastuosa e inmensa selva que ocupa gran parte de América del Sur, los conquistadores españoles no dudaron en llamar a la selva, como las míticas Amazonas griegas. También se pensaba que incluso el Edén estaría en este nuevo mundo (Yauri Montero, 2015, pp. 161-186).

El siglo XVI fue el del mundo oceánico, el de las interconexiones globales, pasando a tener grandes imperios transoceánicos, con unas conexiones nunca vistas con anterioridad (Sachs, 2021, p. 25). El mundo, más allá de los mitos, se hizo inmenso y las naciones europeas lucharon entre sí para imponer su poder en los dominios de ultramar de este nuevo mundo. En este sentido España y Portugal tuvieron un modelo en el cual se mezclaron con las poblaciones nativas, y de esa unión surgió claramente un sometimiento por parte de los españoles y portugueses sobre los nativos, mientras que los británicos siguieron un modelo colonizador, basado en empresas privadas, en donde decidieron no mezclarse con la población nativa (Elliot, 2010, pp. 153-178).

Sin lugar a duda la globalización a través del mar fue muy evidente desde el siglo XVI, por ejemplo, Fernando Rosas Moscoso finaliza su último libro *La crisis del siglo XVII: un ensayo de nueva Historia global*, exponiendo como una pieza de tela de Coromandel llegó hasta Lima por medio del contrabando en el Galeón de Manila (Rosas Moscoso, 2022, p. 390). La península de Coromandel se encuentra en Nueva Zelanda, y el hecho de que un producto tan valioso de un lugar muy lejano llegase de esa forma a Perú, solo puede ser producto de que indudablemente, desde el siglo XVI Perú se integró al mundo gracias a las corrientes comerciales oceánicas.⁵ Lima, que fue uno de los

³ Hermano de Cristóbal Colón, fue primer adelantado y segundo gobernador general de Indias.

⁴ Biblioteca virtual Miguel de Cervantes. "Cristóbal Colón".

https://www.cervantesvirtual.com/portales/cristobal_colon/cristobal_colon/

⁵ En la Universidad Ricardo Palma en el 2021 llevamos a cabo el Seminario Internacional Visiones del Perú – XI Edición: "El Perú en un mundo global: siglos XVI-XXI", en donde hubo ponencias que integraban la visión de la historia peruana con la global. Por ejemplo, podríamos destacar la conferencia que llevó a cabo la doctora Margarita Suárez, que nos habló de "Potosí y los inicios de la Historia global".

principales puertos de América para España gracias a su salida al mar tuvo una relación muy intensa con Sevilla gracias al mar, se podría decir que la ciudad hispalense se convirtió en el centro del mundo gracias a su conexión atlántica, un hecho que le hacía estar conectada con el viejo y el nuevo mundo (Braudel, 1953, p. 338). El mundo siguió avanzando gracias a la conexión con el mar, y la humanidad prosiguió gracias a aventureros e idealistas, que se jugaban la vida en cada viaje que hacían hacia lo desconocido (Bennassar, Jacquart, Lebrun, Denis y Blayau, 1998, p. 22).

El mar siguió siendo importante durante la modernidad, pues gracias a él nació el famoso comercio triangular, que fue la base del actual comercio mundial. Tres continentes se unieron desde el siglo XVI al XVIII en materia económica: Europa con América y África, en donde Europa se colocaba en la posición hegemónica, en un segundo nivel América y en un tercero África. Este comercio les dio prosperidad y desarrollo a los países europeos, mientras que a América le entregó dependencia una comercial, que hasta el día de hoy se sigue dando, y a África esclavitud (Ielogis, 2021). Mientras tanto las expediciones hacia lo desconocido siguieron, así es como se podría decir que en el siglo XVIII el mundo se conocía prácticamente la totalidad de sus litorales (Carrasco González, Guillón Abao y Morgardo García, 2016, pp. 197-218), exceptuando el caso de los polos las zonas congeladas de nuestro planeta fueron muy difíciles de explorar para los barcos de madera, fracasando en misiones casi imposibles de llevar a cabo con éxito, aunque habría que destacar que la primera vez que los humanos cruzamos el círculo polar fue en 1773, cuando James Cook lo realizó junto a su tripulación, una misión que repetiría al servicio de Rusia el alemán Fabian Gottlieb von Bellingshausen, ambas misiones apenas se adentraron en la Antártida, solo la bordearon (Lüdecke, 2009, p. 50).

4. El descubrimiento de un mundo ya no tan lejano

Estos descubrimientos animaron a los exploradores a ir más allá, misiones en donde muchos de ellos perdieron la vida buscando la grandeza por ser los primeros en llegar y descubrir lo desconocido. En este sentido será a partir del siglo XIX cuando ocurran bastantes naufragios en torno a estos motivos, una de las expediciones más famosas en torno a este tipo de catástrofes fue el de las embarcaciones *HMS Erebus* y *HMS Terror*, las cuales estaban comandadas por Sir John Franklin en 1845, esta expedición que pretendía llegar hasta Lancaster cruzando Groenlandia, se encontró con el problema de intentar cruzar una zona llena de hielo, es por ello que nunca pudieron llevar a cabo el recorrido final. Fallecieron los 129 hombres que componían la expedición de los dos barcos, que se quedaron atrapados en los hielos del estrecho Victoria, en el archipiélago ártico canadiense, el triste final de esta expedición terminó siendo famosa por como la tripulación intentó salvarse, por ejemplo, los últimos supervivientes tras acabarse los víveres tuvieron que acudir al canibalismo, para que poco tiempo después el frío acabase con sus vidas.⁶

El siglo XIX a pesar de lo ocurrido con Sir John Franklin y su tripulación, fue el de la revolución definitiva en torno al conocimiento del mar, pues gracias a la llegada del barco a vapor hacia 1880 hizo que poco a poco los barcos a vela terminaran siendo desplazados por embarcaciones que ya no necesitaban de viento alguno para que se pudiesen mover, ahora lo hacían por medio del carbón y el vapor. Esto hizo posible la movilización humana con más facilidad hacia otros países y continentes (Vidal Galache,

⁶ Recomiendo la lectura de la novela Simmons, D. (2008). *El Terror*. Madrid: Roca Editorial. A pesar de que es una novela, en su lectura podemos adentrarnos más en el aspecto psicológico y la desesperación por la que atravesó la expedición comandada por Sir John Franklin.

2011, pp. 195-2000). Por ejemplo en 1873, los Vapores Paquetes pertenecientes a la Compañía General de Tabacos de Filipinas inauguró una nueva línea de transporte de Barcelona a Manila que prometía llevar a los pasajeros en un máximo 30 días, haciendo escalas en Port-Said, Suez, Aden, Punta de Gales y Singapur, teniendo unos precios que oscilaban desde 1.725 pesetas de primera clase a las 665 pesetas de tercera clase.⁷ Estas embarcaciones eran barcos que alternaban la vela con la chimenea a vapor, este hecho fue fundamental para acortar los tiempos, pue como curiosidad, el primer tornaviaje llevado a cabo en 1568 que aseguró la viabilidad del Galeón de Manila duró cuatro meses (Jáuregui-Lobera, 2022).

Con la llegada de las nuevas embarcaciones propulsadas gracias al carbón, el tiempo de viaje disminuyó, a partir de este momento se comenzó a habitar zonas que nunca lo habían hecho los seres humanos. Así es como se comenzó con la migración masiva desde el viejo mundo con destino a América, cuyos principales destinos entre 1800 a 1930 fueron Estados Unidos, Canadá, Argentina y Brasil. En total llegaron 40 millones de europeos movilizados por el hambre y a las ganas de triunfar a América. Uno de los motivos que los empujó fue por ejemplo la crisis agraria de 1847, o las noticias a Europa de que en California había una gran cantidad de oro (Vidal Galache, 2011, p. 196).

Estados Unidos comenzó a poblarse gracias a los europeos que llegaban a través del mar, pues hasta 1964, la migración que llegó a tierras estadounidenses fue principalmente europea (Sutcliffe, 1998, p. 75). En este sentido el sueño americano comenzó, como no podría ser de otra forma por necesidad, así es como la gran hambruna irlandesa que se produjo entre 1845 a 1851 hizo que llegasen a Estados Unidos en torno a una media de 250.000 irlandeses por año, cifras que ayudaron a que más de seis millones de irlandeses migrasen hacia América hasta el inicio de la Primera Guerra Mundial (Díaz Morillo, 2020, p. 96).

El final del siglo XIX y el inicio del XX fue el de la continuación de los sueños por conseguir una mejor vida en América. Así es como los italianos se convirtieron en la otra gran comunidad que llegó a los Estados Unidos, y al resto de América. Las embarcaciones que tenían como destino final América iban repletas de italianos que buscaban la fortuna y gloria que el viejo mundo les estaba negando, muchos de ellos exiliados o perseguidos por la justicia terminaron encontrando en su destierro su nuevo hogar (Candido, 1976, p. 232). Así es como Estados Unidos recibió un total de 15 millones de inmigrantes provenientes de Alemania, Irlanda e Italia durante las primeras décadas del siglo XX (Bosch Sánchez, p. 55).

Las migraciones por mar fueron masivas hasta la mitad del siglo XX, con unas embarcaciones que normalmente ofrecían unas condiciones precarias el tiempo que solían tardar desde Europa hasta América era en torno a tres semanas (Azcárate Luxán y Rodríguez, 2019, p. 167), la gran mayoría llegaron a completar los viajes hasta su destino, pero no siempre fue así, pues hubo muchos naufragios. El mar volvía a tornarse violento, esta vez no eran los vikingos quienes infundían el miedo, ahora eran los naufragios que aumentaron a la vez que los viajes también lo hacían. En este sentido el más famoso de todos los naufragios, y que sigue siéndolo hasta el día de hoy, fue el protagonizado el del vapor *RMS Titanic* en 1912,⁸ pero el naufragio del *Titanic* no fue un caso aislado, en las primeras décadas del siglo XX se pudo observar como hubo bastantes naufragios de

⁷ Vapores paquetes de la Compañía General de Tabacos de Filipinas: Servicio Regular de Barcelona a Manila en 30 días, Imagen, Biblioteca Nacional de España, 1882.

⁸ Recomiendo leer Robertson, M. (2012). *El hundimiento del Titán*. Madrid: Nórdica.

características similares, como por ejemplo el del vapor *Príncipe de Asturias*, en 1916 el cual estalló al colisionar contra un arrecife en las costas brasileñas dejando un número aproximado de 445 muertos y 143 supervivientes, de igual forma el buque *Valbanera* en 1919 naufragó mientras viajaba desde España en dirección a Santiago de Cuba y La Habana, la embarcación se terminó hundiendo al ser sorprendido por un huracán por los cayos de Florida, dejando un número de 488 muertos, la mayoría de ellos ciudadanos españoles provenientes de las Islas Canarias que partieron hacia América para empezar una nueva vida en Cuba (Azcárate Luxán y Rodríguez, 2019, pp. 280-282).

Durante el siglo XX el mar siguió siendo uno de los grandes protagonistas del desarrollo humano, y a pesar de que fue perdiendo protagonismo como medio de migración hacia otros continentes cuando los primeros vuelos de aviones comerciales llegaron a partir de 1958, el mar se volvió a diversificar como medio transporte humano, pues el transporte por barco pasó a estar focalizado más como un medio vacacional, que uno migratorio hacia otros países o continentes. Así es como se pasó de los vapores a los cruceros transatlánticos llenos de lujo, y si entre mitad del siglo XIX y a inicios del siglo XX el mar era el medio por el que cumplir los sueños de millones de europeos en la búsqueda de una nueva vida, en 1966 el buque *Sunward* fue el primero en ofrecer el primer paquete vacacional de la historia, la oferta era salir de Miami hasta llegar a las Islas Bahamas, este fue el inicio para que el mar se convirtiese en un lugar recreacional. En este sentido en la actualidad nos encontramos con distintas embarcaciones como los megabuques, siendo a su vez unos megacruceros con la capacidad de transportar al menos a 5.400 personas, también tenemos los cruceros llamados como hoteles flotantes, los buques de expedición, los científicos y los barcos de pesca industrial (Lecaros Menéndez, 2008, pp. 317-319).

En cuanto al aspecto geopolítico y estratégico, el mar ha seguido teniendo una importancia capital, pues en él se llevaron a cabo grandes batallas tanto en la Primera como en la Segunda Guerra Mundial, es más, Estados Unidos terminó entrando en las dos guerra mundiales por lo que ocurrió en el mar, por ejemplo, el hundimiento del lujoso transatlántico *RMS Lusitania* el 7 de mayo de 1915 por parte del ejército alemán en plena Primera Guerra Mundial, hizo reaccionar a los Estados Unidos, pues de entre los 1.198 personas que perdieron la vida, 128 de ellas eran estadounidenses (Treviño Ruiz, 2014, p. 306), este episodio, junto a otros inventados por la propaganda del presidente Woodrow Wilson, hizo que finalmente Estados Unidos entrasen en la Primera Guerra Mundial apoyando a Gran Bretaña y a Francia (Chomsky y Ramonet, 2002, pp. 6-7). Y como es evidente, Estados Unidos entró a la Segunda Guerra Mundial por el ataque de el ejército japonés a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941.

En los últimos tiempos también hemos observado como el mar ha tenido un protagonismo especialmente en materia geopolítica, por ejemplo, Perú y Chile fueron hasta el tribunal de La Haya para delimitar el espacio correcto del mar peruano y chileno, el fallo de La Haya en 2014 benefició principalmente a Perú, a pesar de que el país incaico quería más millas de las que se les otorgó el fallo, finalmente Perú consiguió una zona muy rica en torno a la pesca (BBC Mundo, 2014). En ese mismo año Putin anexionaba a Rusia la península de Crimea, clave para los planes rusos al darle casi el control definitivo en el mar negro frente a Ucrania, siendo este el preludio de lo que vendría con la actual guerra ruso-ucraniana (BBC Mundo, 2022).

5. Apuntes de un pueblo marinero

El mar, o la mar, que es como a partir de este momento me referiré al mar en este artículo, ya que es como solemos referirnos al mar en Carboneras, mi pueblo, ha marcado gran parte de mi vida, para bien y para mal. Como en el caso de la gran mayoría de peruanos que la mar ha sido parte importante para su historia por lo ocurrido en la Guerra del Pacífico con la muerte del gran héroe peruano, Miguel Grau, y la captura por parte de Chile del monitor Huáscar, la mar ha sido clave en mi historia personal.

Provengo de una familia de marineros, que algunos de ellos han servido a la Armada Española, como el caso de mi padre, en distintas épocas de su vida, y que la mayoría de ellos se ganaron la vida en la mar pescando por todo el Mar Mediterráneo y parte del Océano Atlántico. Carboneras siempre creció mirando a la mar, pues en un primer momento lo hizo en torno al esparto, cuyo producto se lo llevaban para la mar para ser exportado, cuando la producción del esparto menguó, muchos carboneros se echaron a la mar y empezaron a ser pescadores (Hernández Benzal, 2015, pp. 305-323),⁹ y cuando llegó la industria a finales de la década de los años 1970, fue clave el primer puerto industrial creado por la fábrica de Hornos Ibéricos a partir de 1980, el puerto tenía la finalidad de exportar el cemento que se hacía en las instalaciones de la fábrica para el resto de España y el mundo. Después vendría la central térmica de Endesa que vino acompañada con la creación de su puerto en 1985 (Granados, 2021), y que fue donde la mayoría de los pescadores podían fondear sus barcos hasta la creación del puerto pesquero de Carboneras en 1991 (Diario de Almería, 2021).

Ciertamente referirse a la mar es una forma bastante curiosa de llamar al mar, en Carboneras le damos un pronombre femenino, en vez del habitual masculino. En mi casa, hogar de pescadores, como el de muchos carboneros, siempre recuerdo escuchar a mi padre decir me voy a la mar a trabajar, es más la municipalidad de Carboneras desde 1982 hasta 2015 se vendía turísticamente con el eslogan de Carboneras “La mar divina”. Como se puede ver en la siguiente imagen.

⁹ También recomiendo la lectura de Carrillo Alonso, A. (2013). *Pescadores del sur. Orillas de Carboneras*. Almería: Arráez Editores.



El buen tiempo tiene hogar

Carboneras, la mar divina



Cartel de

Ayuntamiento de Carboneras en la Feria Internacional del Turismo (FITUR) en el año 2012.

promoción del

<https://www.pinterest.es/pin/174796029262552446/>

En la actualidad Carboneras está pasando por una crisis social y económica bastante profunda con el cierre la fábrica de Endesa que tanto trabajo directo e indirecto dio al pueblo. En este sentido, la mar vuelve a tener un importante papel protagonista para el pueblo, pues la flota pesquera que sigue siendo bastante numerosa es la que está llevando el peso económico del pueblo junto a la fábrica de la antigua Hornos Ibéricos, que hoy pertenece a la cementera suiza Holcim. En la actualidad Carboneras cuenta con 62 barcos pesqueros entre los destinados a las artes mayores y menores, de los cuales 31 de ellos son los llamados “marrajeros” que se dedican al arte de la pesca por medio del palangre de altura y de fondo, 21 embarcaciones de artes menores, que también se dedican a pescar por medio del palangre, pero que suelen ser embarcaciones de hasta máximo cinco tripulantes y se dedican a una pesca más artesanal, mientras que hay nueve embarcaciones de las llamadas “traíñas”, que utilizan redes para pescar, también Carboneras cuenta con una embarcación de arrastre, las cuales son conocidas comúnmente para los carboneros como “vacas” (Atlas del patrimonio cultural en los puertos de interés pesquero de Andalucía). Gracias a todas estas embarcaciones Carboneras es uno de los principales puertos pesqueros de toda España.

La unión de Carboneras con la mar surgió como algo inevitable, el pueblo nació en torno al Castillo de San Andrés, una fortaleza destinada a proteger de los ataques de piratas berberiscos a los dominios del Marqués del Carpio en pleno siglo XVI entre los que estaba Carboneras (Hernández Benzal, 2015, pp. 75-86). La veneración que se le tiene a la mar y a sus pescadores se transforma en fiesta y alegría con la celebración de la fiesta del pescador que cada año se lleva a cabo en el mes de agosto, cuyo día central es el 15 de agosto, en ese día es cuando los pescadores llevan a cabo la tradicional procesión marinera en donde los barcos pesqueros transportan a la Virgen del Carmen, en la

procesión se permite que cualquier persona pueda subirse a los barcos para poder seguir la procesión de manera totalmente gratuita.¹⁰ Además me gustaría destacar la importancia que tiene la mar en la tradicional fiesta de moros y cristianos que se lleva a cabo en Carboneras desde el siglo XVII, siendo uno de los principales alicientes de esta festividad la recreación de la batalla entre los moros y los cristianos. Una de las escenificaciones estrella de esta batalla es cuando los moros desembarcan en Carboneras llevándose a cabo una escenificación de una épica batalla entre los moros y los cristianos en la playa de *Los Barquicos*.¹¹

En este contexto es sumamente difícil y complicado no tener una vinculación, incluso relación de mi persona en torno a la mar, a pesar de que la mar el 10 de enero de 2006 me quitó a dos pilares fundamentales de mi vida como lo fueron mi padre y mi hermano, ambos Antonio, comúnmente conocidos en Carboneras como los *Antoniano*, sigo sintiendo una vinculación digámoslo especial con la mar. La noticia de su naufragio conmovió no solo a mi familia, sino a toda la familia de la mar en España (López Díaz, 2006), pues al entierro de mi padre, mi hermano y del tío Lorenzo que falleció junto a ellos, acudieron más de 7.000 personas de toda la geografía española.

Este artículo lo he realizado por la memoria de mi padre y de mi hermano, que dejaron de pertenecer a la tierra, para ahora ser parte de la mar de Carboneras, así es como lo siento y como lo sentí cuando me adentré en la mar que les quitó la vida a los *Antoniano*.

Siempre Antoniano.

REFERENCIAS

Abulafia, D. (2019). *El gran mar. Una historia humana del Mediterráneo*. Barcelona: Crítica.

Almagro-Gorbea, M. (1994). La navegación prehistórica y el mundo atlántico. En ALONSO TRONCOSO, V. *Guerra, exploraciones y navegación: del mundo antiguo a la edad moderna: curso de verano (UIMP, Universidade de A Coruña)*. Ferrol.

ALMERÍA POR TI. [@almeriporti5578]. *Carboneras. Fiestas del pescador. 2022*. Youtube, 12 de septiembre de 2022, <https://www.youtube.com/watch?v=m0zmEucRIfA>.

Atlas del patrimonio cultural en los puertos de interés pesquero de Andalucía, *Flota pesquera*, Sevilla: Universidad de Sevilla. https://grupos.us.es/puertosandaluces/p16_35flota.html.

Azcárate Luxán, B. y Rodríguez, J.J. (2019). *Pasajeros de tercera clase. La odisea migratoria transatlántica a través de las Memorias de viaje de los Inspectores de Emigración*. Madrid: Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social.

¹⁰ Se puede conocer un poco más de la historia de estas fiestas en Carboneras al visualizar este vídeo ALMERÍA POR TI. [@almeriporti5578], *Carboneras. Fiestas del pescador. 2022*. Youtube, 12 de septiembre de 2022, <https://www.youtube.com/watch?v=m0zmEucRIfA>.

¹¹ Recomiendo las lecturas de Hernández Benzal, F. (2018). *Moros y cristianos en España y en la villa de Carboneras*. Almería: Playa de Ákaba y De Cala y López, R., Grima Cervantes, J. A. y Flores González-Grano De Oro, M. (1993). *La fiesta de moros y cristianos en la villa de Carboneras, precedida de una noticia histórica*. Carboneras: Instituto de Estudios Almerienses.

BBC Mundo. (27 de enero de 2014). ¿Qué ganaron y perdieron Perú y Chile con el fallo de La Haya?

https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/01/140127_chile_peru_cij_fallo_haya_az.

BBC Mundo. (26 de febrero de 2022). Rusia y Ucrania: qué pasó en Crimea en 2014 (y por qué importa ahora). <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-60500020>.

Bennassar, B., Jacquart, J., Lebrun, F., Denis, M. y Blayau, N. (1998). *Historia Moderna*, Madrid: Akal.

Biblioteca virtual Miguel de Cervantes. “Cristóbal Colón”.

https://www.cervantesvirtual.com/portales/cristobal_colon/cristobal_colon/.

Bosch Sánchez, A. (2010). Los violentos años veinte: gánsteres, prohibición y cambios socio-políticos en el primer tercio del siglo XX en Estados Unidos”. En Rubio Pobes, C. (Ed.). *La historia a través del cine: Estados Unidos, una mirada a su imaginario colectivo*. Bilbao: Universidad del País Vasco Argitalpen Zerbitzua Servicio Editorial, Instituto de Historia Social Gizarte Historiarako Institutua, pp. 51-82.

Braudel, F. (1953). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México: Fondo de Cultura Económica.

Burke, P. (1991). *La cultura popular en la Europa Moderna*, Madrid: Alianza Editorial.

Candido, S. (1976). La emigración política italiana en América Latina (1820-1870). *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas = Anuario de Historia de América Latina (JnLA)*, nº 13, pp. 216-238.

Carrasco González, G., Guillón Abao, A.J. y Morgado García, A.J. (2016). *Las expediciones científicas en los siglos XVII y XVIII*, Madrid: Editorial Síntesis.

Carrillo Alonso, A. (2013). *Pescadores del sur. Orillas de Carboneras*, Almería: Arráez Editores.

Castañeda Fernández, V. (2008). Las primeras sociedades del paleolítico en la antigua laguna de La Janda. Comportamientos y modos de vida. *Arqueología, Aljaranda*, 69, pp. 2-6.

Chomsky, N. y Ramonet, I. (2002). *Cómo nos venden la moto. Información, poder y concentración de medios*. Barcelona: Icaria.

Contreras, C. y Zuloaga, M. *Historia mínima del Perú*. México D.F.: El Colegio de México.

De Cala y López, R., Grima Cervantes, J.A. y Flores González-Grano De Oro, M. (1993). *La fiesta de moros y cristianos en la villa de Carboneras, precedida de una noticia histórica*, Carboneras: Instituto de Estudios Almerienses.

Diario de Almería. (28 de junio de 2021). Carboneras celebra tres décadas del nacimiento de su Puerto Pesquero.

https://www.diariodealmeria.es/provincia/Carboneras-celebra-nacimiento-Puerto-Pesquero_0_1587441844.html

Díaz Morillo, E. (2020). La emigración irlandesa decimonónica tras la gran hambruna, parte intrínseca del carácter irlandés. *Revista de Humanidades*, pp. 89-114.

Dumont, D. (2013). *La batalla de Maratón*, París: 50Minutes.fr.

Elliot, J.H. (2010). *España, Europa y el mundo de Ultramar (1580-1800)*, Madrid: Taurus.

Girón-Pascual, R.M. (2018). Cenizas, cristal y jabón. El comercio de la barrilla y sus derivados entre España e Italia a finales del siglo XVI (1560-1610). *eHumanista*, 38, pp. 215-232.

Granados, J.M. (15 de diciembre de 2021). La Térmica, la obra que transformó Carboneras. *Ideal*. <https://levante.ideal.es/actualidad/central-termica-obra-transformo-carboneras-almeria-20211216195719-nt.html>.

Griffith, P. (2004). *Los Vikingos. El terror de Europa*, Barcelona: Ariel.

Hansen, V. (2021). *El año 1000. Cómo los primeros exploradores iniciaron la globalización*, Barcelona: Paidós.

Hernández Benzal, F. (2015). *Carboneras. Un recorrido por su historia*, Sevilla: Editorial Punto Rojo.

----- (2018). *Moros y cristianos en España y en la villa de Carboneras*, Almería: Playa de Ákaba.

Ielogis. (6 de mayo de 2021). ¿Qué fue el comercio triangular? <https://ielogis.com/comercio-triangular/>.

Jáuregui-Lobera, I. (2022). Navegación e historia de la ciencia: Fray Andrés de Urdaneta y el Tornaviaje. *Journal*, Volumen 7, nº 3, DOI: 10.19230/jonnpr.4911.

Jerphanon, L. (2007). *Historia de la Roma Antigua*. Barcelona: Edhasa.

Lecaros Menéndez, P. (2008). Historia de los transatlánticos y su transformación en cruceros marítimos y su proyección en la industria nacional. *Revismar*, 4, pp. 317-321.

Liverani, M. (2006). *Uruk la primera ciudad*, Barcelona: Edicions Bellaterra.

Llagostera, E. (2004). La seda china y la ruta de la seda. *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas*, XI, pp. 243-265.

López Castro, J.L. (Ed.). (2003). *Las ciudades fenicio-púnicas en el Mediterráneo Occidental*. Almería: Editorial Universidad de Almería, Centro de Estudios Fenicios Púnicos.

López Díaz, M.J. (10 de enero de 2006), Tres marineros fallecen en el naufragio de un pesquero en medio del temporal en la costa de Almería. *El País*. https://elpais.com/diario/2006/01/11/espana/1136934021_850215.html.

Lüdecke, C. (2009). Exploración científica de la Antártida: ejemplos desde la época histórica hasta la fecha. *Istor: revista de historia internacional*, Año 10, nº 39, pp. 50-69.

Malamud, C. (2007). *Historia de América*, Madrid, Alianza Editorial.

Martínez-Pinna López, J. y Peña Domínguez, D. (2016). *Breve historia de las Guerras Púnicas*, Madrid: Ediciones Nowtilus.

Mederos Martín, A. (2011). La fundación de la ciudad de Gadir y su primer santuario urbano de Astraté-Afroditá. *Isimu: Revista sobre Oriente Próximo en la antigüedad*, nº 13, pp. 183-207.

Peñalta Catalán, R. (2021). Fiestas y juegos venecianos en los libros de viajes medievales. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, Volumen 11, nº 1, pp. 25-37.

Riosalido, J. (1997). Los vikingos en Al-Ándalus. *Al-Ándalus Magreb: Estudios árabes e islámicos*, nº 5, pp. 335-344.

Robertson, M. (2012). *El hundimiento del Titán*, Madrid: Nórdica.

Roel Mendizabal, P., La Serna Salcedo, J.C. y Molina Palomino, P. (2020). *El carnaval rural andino. Fiesta de la vida y la fertilidad*, Lima: Ministerio de Cultura.

Rojas Arias, C.A. (2009). El proyecto de Cristóbal Colón: Una empresa de la modernidad. *AD-Minister*, nº 14, pp. 50-78.

Rosas Moscoso, F. (2022). *La crisis del siglo XVII: un ensayo de nueva Historia global*. Lima: Editorial Universitaria, Universidad Ricardo Palma.

Sachs, J.D. (2021). *Las edades de la globalización. Geografía, tecnología e instituciones*. Barcelona: Ediciones Deusto.

Silva Sifuentes, J. (2015). La expansión europea: Viajes, exploraciones y descubrimientos. En Rosas Moscoso, F. (Ed.). *Historia de la Civilización. Aproximaciones al proceso histórico del sistema capitalista. (Siglos XIII-XVIII)*. Tomo 1. Lima: Editorial Universitaria Ricardo Palma, pp. 117-160.

Simmons, D. (2008). *El Terror*. Madrid: Roca Editorial.

Sutcliffe, B. (1998). *Nacido en otra parte. Un ensayo sobre la migración internacional, el desarrollo y la equidad*. Bilbao: Hegoa.

Treviño Ruiz, J.M. (2014). La guerra submarina 1914-1918. *Revista general de la marina*, Vol. 267, MES 8-9, pp. 299-313.

Vapores paquetes de la Compañía General de Tabacos de Filipinas: Servicio Regular de Barcelona a Manila en 30 días, Imagen, Biblioteca Nacional de España, 1882.

Vidal Galache, F. (2011). La Revolución Industrial. En Lario, A. (coord.). *Historia contemporánea universal. Del surgimiento del Estado contemporáneo a la Primera Guerra Mundial*, Madrid, Alianza Editorial, pp.185-208.

Yauri Montero, M. (2015). La imagen europea del Nuevo Mundo en los tiempos del contacto. En Rosas Moscoso, F. (Ed.). *Historia de la Civilización. Aproximaciones al proceso histórico del sistema capitalista. (Siglos XIII-XVIII)*. Tomo 1. Lima: Editorial Universitaria Ricardo Palma, pp. 161-186.