

Puertos y Ciudades Portuarias
(Ss. XVI-XVIII):
una Aproximación Metodológica.

Agustín Guimerá Ravina

Puertos y Ciudades Portuarias (Ss. XVI-XVIII): una Aproximación Metodológica.

Agustín Guimerá Ravina*

*En memoria del profesor Frank Broeze,
maestro de historiadores portuarios.*

El visitante que descubre Porto por primera vez es atraído inmediatamente por su río, el Douro. Las calles más importantes del centro histórico convergen en esta arteria de agua, cuyas márgenes guardan todavía el recuerdo de un pasado marítimo multiseccular: “Cais da Ribeira”, “Praça da Ribeira” y “Rua Nova da Alfandega” en un lado; y en la orilla opuesta la Vila Nova de Gaia, con sus “Cais dos Barcos Rabelos” y “Caves do Vinho do Porto”, donde se guardan los barriles y se siguen degustando aquellos vinos de fama mundial. La vocación vinícola de la antigua ciudad portuaria ha permanecido incólume en la memoria colectiva de sus habitantes, a pesar de la tremenda expansión que ha experimentado su urbe en tiempos recientes y el traslado de su puerto fuera de la barra del río, a Leixões.

La elección de Porto como Capital Cultural Europea en el 2001 constituye una buena oportunidad para interrogarse de nuevo sobre su pasado marítimo, observarlo bajo un prisma distinto. El Douro, los antiguos muelles y almacenes representaron en otros tiempos una clave simbólica, como si tratase de un escenario teatral. Y es que la vida social, económica y cultural de Porto estuvo estrechamente ligada a sus riberas. En este sentido se asemeja a otras ciudades portuarias del pasado como Burdeos, Lisboa, Cádiz o Barcelona.

Las páginas que siguen pretenden ofrecer una mirada diferente de estos organismos oceánicos, los puertos, encuadrándolos en la moderna historiografía mundial. Por distintas razones sólo he podido utilizar en el texto los ejemplos del sistema portuario español e hispanoamericano.

1. Un reto historiográfico

Contamos hoy con excelentes trabajos sobre los puertos españoles desde una óptica disciplinar muy amplia: Geografía Urbana, Geografía del Transporte, Historia Económica, Historia Urbana, Arquitectura e Ingeniería. Además existe un abanico de estudios que tratan distintos aspectos de los puertos y ciudades portuarias: pesca, comercio, navegación, banca, seguro, industria, defensa militar, urbanización, población, sociedad, instituciones, cultura, etc.

Sin embargo, pese a la gran calidad científica de una gran parte de esta publicística, la exploración de este universo portuario sólo está iniciada en nuestros lares ibéricos. Unas veces

* CSIC, Madrid.

los trabajos se han limitado a un marco regional, cuando no local. Otras han enfatizado determinados procesos: industrialización, urbanización, militarización, etc. Además han priorizado el análisis de un sistema portuario concreto –la Carrera de Indias en el caso español, por ejemplo- en detrimento de una visión general. Pero lo más relevante es que la mayoría de los autores hablan del puerto o de la ciudad, pero no contemplan la ciudad portuaria como un ente único¹. Las excepciones a esta tónica general son los trabajos de geografía urbana y del transporte².

Por su parte, la bibliografía portuaria mundial ha primado excesivamente las visiones de la historia económica y la geografía, centrándose en las funciones ejercidas por los puertos en los procesos de intercambio, así como la repercusión espacial de estos fenómenos. Además alude a la ciudad y al puerto, pero pocas veces observa ambas cosas a la luz de un entramado común, el de la ciudad portuaria³.

El profesor Broeze, recientemente fallecido, lo sintetizaba así:

“We see a need, in other words, to put ports back into port cities.”⁴

Otro autor ha insistido en esta nueva visión portuaria:

«El intercambio no se limita a cosas tangibles como mercancías, personas o dinero. Poder, ideas, gustos y actitudes afluyen a las ciudades y se distribuyen desde ellas; refinados, simplificados o quizás adaptados a cada estación por el camino»⁵

Coincide con otros investigadores sobre la necesidad de incluir en estas visiones globales

¹ La bibliografía de historia marítima española en general, y portuaria en particular, es amplísima. Pueden consultarse los repertorios sistematizados de DELGADO BARRADO, J.M. y GUIMERÁ RAVINA, A. (Coords.) (2000), Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX), Madrid; GUIMERÁ, A., “El sistema portuario español (siglos XVI-XX): perspectivas de investigación” en GUIMERÁ, A. -ROMERO, D. (eds.) (1996), Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio Internacional “El sistema portuario español”, Madrid, pp. 125-142; MARTÍN CORRALES, E. (1996), “La proyección mediterránea del sistema portuario español (siglos XVI-XVIII)”, en GUIMERÁ-ROMERO (1996), pp. 143- 165; PUERTOS (1994), Puertos españoles en la Historia, Madrid; y PUERTOS (1985), Puertos y fortificaciones en América y Filipinas, Madrid.

Existe una perspectiva general de los puertos del Atlántico Ibérico en GUIMERÁ, A. y VIEIRA, A. (1997), “El sistema portuario mercantil de las Islas Ibéricas”, en História das Ilhas Atlânticas (Actas do IV Colóquio de História das Ilhas Atlânticas), Canarias, Gran Canaria-Tenerife, 9 al 14 de Outubro de 1995, Funchal, vol. I, pp. 203-232.

² Véase algunas pautas metodológicas de Geografía en ALVARGONZÁLEZ, R.M. (1985), “Funciones y morfología de los puertos españoles”, Erría, Oviedo, núm. 8, pp. 5-59; y del mismo autor, “La evolución reciente del sistema portuario español”, en DELGADO-GUIMERÁ (2000), pp. 105-140; BARRAGÁN MUÑOZ, J.M. (1990), “Introducción al diseño de un Método Matricial para el análisis de la incidencia territorial de las infraestructuras portuarias”, Estudios Regionales, núm. 27, pp. 111-123; del mismo autor (1990), “Introducción al diseño de un Método Matricial para el análisis de la incidencia territorial de las infraestructuras portuarias”, Estudios Regionales, núm. 27, pp. 111-123; CAPEL, H. (1983), Capitalismo y morfología urbana; MARTÍNEZ RODA, F. (1981), Orientaciones metodológicas para el estudio geográfico de los puertos españoles, Valencia; MURCIA, E. (1978), “El paradigma sistémico en Geografía y Ordenación del Territorio”, Ciudad y Territorio, núm. 4; y ZUBIETA IRÚN, J.L. (1979), “Jerarquía en el sistema portuario español”, en Asociación de Geógrafos Españoles. VI Coloquio de Geografía, Palma de Mallorca, pp. 647-648.

³ Hay notables excepciones, como son los estudios de Broeze, Gilchrist, Jackson y Price, citados en la bibliografía internacional del Anexo de este trabajo.

⁴ BROEZE (1989), p. 3.

⁵ MARTÍNEZ SHAW, C. (1997), “La ciudad y el mar: la ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen” Manuscrits, núm. 15, pp. 257-278; cita en p. 259. Este excelente trabajo ha sido una guía fundamental para mi ensayo.

⁶ Véanse los trabajos citados de DELGADO-GUIMERÁ (2000); GUIMERÁ-ROMERO (1996); GUIMERÁ-VIEIRA

a los protagonistas de estas ciudades portuarias, la propia gente, haciendo uso de las herramientas metodológicas de la historia social, la historia de la cultura y la antropología⁶.

En definitiva, debemos apostar por una visión integradora de los puertos y ciudades portuarias, con un carácter interdisciplinar, un análisis internacional comparado y una perspectiva de larga duración. Tenemos que hacernos nuevas preguntas, aunque no tengamos todavía las respuestas. Vamos a ir desglosando los temas más importantes.

2. Puerto

Si acudimos a la Ley de Puertos en España, instaurada en 1880, nos encontramos con una definición muy técnica del puerto, relacionada fundamentalmente con las obras públicas marítimas: «los parajes de la costa más o menos abrigados, bien por la disposición natural del terreno o bien por obras construídas al efecto; y en los cuales existe de una manera permanente y en debida forma tráfico marítimo.»⁷

La nueva Ley de Puertos, promulgada en España el año 1992, hace igualmente referencia a los elementos de carácter técnico y económico que componen un puerto: superficie de agua, zonas de fondeo, muelles, atraque, espacios para depósitos y almacenamientos, infraestructuras terrestres y accesos adecuados, y medios y organización para operaciones de tráfico portuario adecuadas⁸.

La visión de los economistas nos parece también limitada:

“Un puerto es un eslabón de la cadena de transporte, cuya función primordial es transferir mercancías y pasajeros entre mar y tierra y viceversa; y donde el desarrollo eficiente y fluído de esta función facilita y estimula al conjunto de la economía, mientras que su disfuncionalidad se manifiesta en ‘cuellos de botella’ que dificultan el desarrollo económico”⁹

La misma palabra puerto tiene distintas acepciones según los idiomas. En mi opinión, la más completa definición es la realizada en lengua inglesa, donde se combina la geografía, el transporte, la fiscalidad, el mundo urbano y la infraestructura portuaria:

«A place for the loading and unloading of vessels recognized and supervised for maritime purposes by the public authorities. The term includes a city or borough for the reception of mariners and merchants and therefore denotes more than a harbor or havre... there must be in addition accommodation and facilities for landing passangers and goods and some amount of overseas trade.»¹⁰

(1997); MONGE, F. Y OLMO, M. (1996), “Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico”, en GUIMERÁ-ROMERO (1996), pp. 215-233; y MONGE, F. (1998), “Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica”, *Hispania*, LVII/1, núm. 198, pp. 307-326.

⁷ GÓMEZ MENDOZA, A. (1991): «Las obras públicas», en F. COMIN y P. MARTÍN ACEÑA (dir.), *Historia de la empresa pública en España*, Madrid, p. 188.

⁸ LEBÓN FERNÁNDEZ, C.; CASTILLO MANZANO, J.I.; y LÓPEZ VALPUESTA, L. (1998), *El impacto económico del puerto de Sevilla sobre la economía andaluza*, Madrid, p. 37.

⁹ *Idem.*

¹⁰ *International Maritime Dictionary*, 1948, citado por MONGE-OLMO, en GUIMERÁ-ROMERO (1996), pp. 229-230.

3. Comunidad marítima costera

Avanzando un poco más en los conceptos a emplear en nuestra investigación, nos encontramos con el de maritime community, utilizada por Heyrman en su análisis histórico de las poblaciones costeras de Massachusetts.

La comunidad marítima es una sociedad elástica, porosa, diversa, móvil y ligada al mar, dependiente de inversores y clientes lejanos, y que tiene el puerto como eje de su actividad. Son comunidades que representan muy bien el limes o frontera entre el mar y la tierra, con una naturaleza muy diferente a la de los pueblos del interior¹¹.

Otro estudio plantea una perspectiva más amplia, al definir la littoral society. Son aquellas poblaciones cuyas vidas están conectadas al mar, pero que no están restringidas al mismo, pudiendo estar influenciados por fuerzas que provienen de lejanas tierras del interior¹².

4. Ciudad portuaria

Hay que acudir entonces a un concepto más amplio e integrador: el de la ciudad portuaria.

Los requisitos mínimos que toda ciudad debe reunir para ser considerada como tal son los siguientes: sede de aglomeraciones urbanas, ejercicio de funciones económicas no agrarias y posibilidad de relacionarse o coordinarse con otras ciudades a través de una red urbana. Asimismo, posee rasgos definitorios: monumentalidad de sus edificios, presencia de murallas, notable capacidad de autonomía administrativa, comportamientos económicos y poblacionales específicos y cultura diferenciada del mundo rural¹³.

El propio Broeze es el autor que mejor ha definido la ciudad portuaria como una categoría urbana específica:

“It specifically means that the economic, social, political and cultural life of that city is also predominantly determined and has to be analysed in the light of that port function... it is above all the active intertwining of all forces from foreland and hinterland through the physical and mediating function of the port which explain the extent, pace and manner of each port city’s specific development.”¹⁴

En definitiva, Broeze y sus colaboradores nos proponen una mirada nueva de la ciudad portuaria, hasta ahora oculta en la maraña de estudios sectoriales y objeto de observación de disciplinas científicas aisladas entre sí. El puerto justifica la existencia misma de la urbe.

No hay que olvidar que la ciudad portuaria es, en palabras de Martínez Shaw, “la quinta esencia del modelo urbano”: articuladora de redes internacionales; protagonista en la formación de la economía mundial; adelantada de los cambios espaciales, políticos, económicos, sociales y culturales; y articuladora de sistemas urbanos de gran amplitud.

Este autor defiende así la singularidad de la ciudad portuaria:

«...parece diferenciarse de las demás no tanto por la cualidad como por el grado sumo que

¹¹ HEYRMAN, C. (1984), Commerce and Culture. The Maritime Communities of Colonial Massachusetts, 1690-1750, Nueva York, p. 228.

¹² PEARSON(1985), p. 6, en la bibliografía del Anexo de este trabajo.

¹³ MARTÍNEZ SHAW (1997).

¹⁴ BROEZE (1997) p. 3. Véase también BROEZE (1989). En mi opinión, la adjetivación portuaria es más exacta que la de marítima, utilizada por Martínez Shaw.

adquieren los rasgos característicos de sentido de la libertad, extraversión, innovación, movilidad, creatividad, comunicación, asimilación de influencias ajenas, cosmopolitismo...»¹⁵

El historiador se enfrenta pues a un mundo polivalente y multifuncional, un microcosmos que tiende a transformarse, gracias a su puerto, en otra cosa: una gran ciudad marítima o fluvial, un lugar central, donde el puerto ya no es la cualidad definitoria de la ciudad, como pueda ser Barcelona o Bilbao; una gran ciudad portuaria modernizadora y hegemónica, como Rotterdam; una capital provincial o regional, como Málaga o Porto.

Un experto portuario lo ejemplificaba muy bien:

“Many of the modern world’s biggest cities, for example, London, New York, Shanghai, Istanbul, or Buenos Aires, began as ports or with land-sea exchange as their major function; but have since grown disproportionately in other respects so that their port functions are no longer dominant and they are more important as manufacturing, financial, service, or administrative centres. Their evolution is typical of many places, indeed of virtually all the largest cities which still also serve as ports: Tokyo, Jakarta, Calcuta, Philadelphia, San Francisco, Kuwait and so on.”¹⁶

5. Sistema portuario

Pero los puertos y ciudades portuarias están insertos en un sistema que desborda frecuentemente los límites regionales y nacionales.

El enfoque sistémico es una herramienta que nos permite integrar aquellas entidades portuarias en un todo coherente y aprensible, con sus elementos, atributos y relaciones. Ello lleva consigo el establecimiento de una jerarquía dentro del sistema portuario, así como el diseño de los distintos subsistemas.

Zubieta Irún ha desarrollado este enfoque con bastante exactitud:

«...un sistema portuario tendrá por objetos o elementos a los puertos del ámbito geográfico del estudio; los atributos de esos elementos podrán definirse según las distintas funciones portuarias; si nos concretamos aquí a la más importante entre ellas, es decir a la función comercial, esos atributos pueden identificarse con los movimientos totales de mercancía de cada puerto; las relaciones entre los elementos representan los tráficos entre los distintos puertos del sistema...»

Más adelante define al subsistema de la manera siguiente:

«[Es] un subconjunto del conjunto de elementos del sistema de referencia que, a su vez, cumple las condiciones para formar un sistema; en una clasificación de puertos por sus funciones, podrían identificarse subsistemas de puertos militares, comerciales, deportivos, etc.; pero interesa aquí más pensar en subsistemas zonales de un determinado sistema...[ámbito regional,nacional,continental,etc.].»¹⁷

¹⁵ MARTÍNEZ SHAW, 1997, p. 278.

¹⁶ MURPHEY, “On the evolution of the port city”, en BROEZE (1989), p. 225.

¹⁷ Véase ZUBIETA IRÚN (1979), pp. 647-648.

Otro autor amplía la definición de subsistema:

«a medida que un sistema portuario es contemplado dentro de otro de entidad mayor, éste pasa a convertirse, de forma automática, en subsistema del anterior, conservando siempre los elementos que lo definen.”¹⁸

El propio Zubieta clarifica las variables del entorno del sistema portuario. Es el conjunto de elementos de los otros sistemas que se relacionan con el estudiado, a través del hinterland y foreland. Otro investigador desarrolla este concepto de tríptico portuario: hinterland; foreland; y en medio, la extensión correspondiente al espacio portuario, área de contacto entre los dominios de la circulación terrestre y marítima. El espacio portuario normalmente supera el propio perímetro portuario para anexionar alguna parcela urbana¹⁹.

Barragán nos ilustra aún más sobre el entorno del puerto, al profundizar en las distintas escalas de incidencia territorial: espacio portuario, urbano, local, comarcal, regional, nacional e internacional²⁰.

6. Hinterland, foreland y espacio portuario

El hinterland es un concepto difícil de traducir a nuestras lenguas ibéricas. En francés se usa la palabra arrière-pays y en italiano retroterra. En castellano, por ejemplo, el término tierra adentro es demasiado vago y general. La palabra traspais me parece una traducción demasiado literal del francés. Veamos pues la definición clásica de hinterland, desarrollada por Weigend:

“...[an] organized and developed land space which is connected with a port by means of transport lines, and which receives ships or goods through that port.”²¹

Estamos hablando, pues, de un espacio terrestre tributario del puerto o la ciudad portuaria en cuestión, ya sea una comarca, una región, una nación o un territorio continental. Rotterdam, por ejemplo, concentra hoy líneas de transporte e intereses económicos de una parte importante de la Europa Occidental.

Como puntualiza Weigen, un puerto no tiene necesariamente que regir en exclusiva un territorio, pudiendo compartirlo con otros puertos. Incluso, el término hinterland puede referirse a un espacio geográfico que comprende fragmentos de distintas comarcas o regiones. Tal es el caso del Marco de Jerez, que comprende a Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera, Puerto de Santa María y otras localidades pertenecientes a distintas comarcas de la Baja Andalucía. Sólo están unidas por una red de relaciones: las derivadas de la agroindustria vitivinícola.

¹⁸ BARRAGÁN MUÑOZ (1990).

¹⁹ ALVARGONZALEZ (1985).

²⁰ BARRAGÁN MUÑOZ (1986).

El foreland, opuesto al de hinterland, es también un concepto difícil de traducir a nuestra lengua. La traducción literal de la palabra francesa avant-pays como antepaís oceánico encierra, en mi opinión, mayores problemas.

Seguimos de nuevo a Weigen en este deseo de clarificación:

“Forelands are the land areas which lie on the seaward side of a port, beyond maritime space, and with which the port is connected by ocean carriers.”²²

En realidad se trata de un espacio marítimo tributario de ese puerto, que se conecta con los puertos del otro lado del mar, mediante redes de transporte.

La Carrera de Indias es un buen ejemplo de lo que se ha dicho en este apartado. Se trataba de un enorme sistema portuario ibérico, un circuito de navegación y comercio oceánico con un inmenso foreland, que vinculó durante tres siglos los puertos de la Baja Andalucía – fundamentalmente Cádiz y Sevilla- con los puertos de las islas del Atlántico Ibérico –Azores y Canarias especialmente- y América española: San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, La Habana, Veracruz, Portobelo, Cartagena de Indias y La Guaira, entre otros. A través del istmo panameño extendía su influencia en el sistema portuario pacífico que vinculaba Panamá con El Callao. Mediante el denominado galeón de Acapulco, el sistema relacionaba también México con Filipinas. Los distintos elementos del del mismo se conectaban, a su vez, con sus respectivos hinterlands, como los viñedos, olivares y campos de cereales andaluces, las plantaciones de caña cubana o cacao venezolano y las minas de plata de Huancavelica o Potosí.

Cada elemento del sistema portuario ibérico –por ejemplo, Sevilla, Cartagena de Indias o Veracruz- funcionaba como bisagra donde se articulaban ambos mundos, el marítimo y el terrestre²³.

Una propuesta de análisis debería tener presente los factores de nacimiento y desarrollo de todo sistema portuario, las funciones que cumple y los resultados que trae aparejados. Pero, a continuación, hay que introducir el factor tiempo, pues cada época histórica de un sistema portuario determinado posee factores, funciones y resultados distintos. Por ejemplo, no es lo mismo la Sevilla hegemónica de la Carrera de Indias durante el siglo XVI que la Sevilla del siglo XVIII, cuya función preferente es la capitalidad regional.

7. Factores

Los factores son diversos, poseyendo normalmente un carácter complementario: geográfico, institucional, económico, técnico y sociocultural.

El factor geográfico es el medio físico donde se asienta el puerto, lo que condiciona las instalaciones. Su importancia depende tanto de su situación –mediterránea, atlántica, continental, insular- como de su emplazamiento –en una costa abierta, bahía, estuario o río.

Así la situación privilegiada de la Península Ibérica en los espacios intercontinentales posibilitó el crecimiento de los sistemas portuarios ibéricos como vanguardias de la expansión europea desde el siglo XV. En cuanto al emplazamiento no cabe duda de que las condiciones

²¹ WEIGEND (1958), pp. 192-193.

²² WEIGEN (1958), p. 195.

²³ Pueden verse a título de ejemplo los trabajos de GUIMERÁ RAVINA, A. (1999), «Los puertos de la Carrera de Indias. economía y sociedad», en El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias, Madrid, pp. 291-322; y

náuticas y terrestres pesaban a la hora de elegir un lugar u otro: orientación respecto a los vientos dominantes, régimen de corrientes y mareas, geomorfología de su fondeadero y perímetro costero, disponibilidades de agua, vías naturales de comunicación con el interior de la comarca o región, recursos naturales y humanos de su hinterland, etc.

Pero las oportunidades de aprovechamiento que brinda el marco geográfico están condicionadas por los costes económicos y defensivos. La elección de un lugar determinado como enclave portuario dependerá de un conjunto de estímulos políticos, económicos, fiscales, sociales y culturales que lo hagan suficientemente atractivo para compensar los costes que representaba su utilización con la tecnología, muy limitada, de la época moderna. En el diálogo entre expectativas y costes se mueve la evolución de un sistema portuario determinado.

Así, ciertos enclaves marítimos o fluviales que ofrecían numerosas ventajas naturales serán escasamente aprovechados por la monarquía hispánica, ante una estrategia defensiva y económica determinadas. Tal fue el caso de los puertos de Cartagena y Mahón en los siglos XVI y XVII, o algún puerto hispanoamericano de la Carrera de Indias.

Santiago de Cuba constituye un caso extremo. En el siglo XVI era considerado uno de los mejores puertos naturales del Atlántico. Pero desde mediados de la centuria la prioridad imperial fue explotar la plata y el oro americanos. Los puertos que enlazaban España con las áreas mineras de México y Perú fueron potenciados: Veracruz, Portobelo, Panamá, Cartagena de Indias y El Callao. A su vez, La Habana, siendo la salida natural del Golfo de México, fue escogida como lugar de concentración de las flotas de Nueva España y Tierra Firme, antes de adentrarse por la vía obligada de retorno a Europa: el Canal de Las Bahamas. Lo que interesaba en este caso era la accesibilidad a los recursos naturales y los mercados potenciales del continente, o su situación en relación a las rutas de navegación prioritarias. Santiago de Cuba quedó al margen de este gran circuito oceánico, experimentando un declive en poco tiempo.

No es tampoco una casualidad que Sevilla fuese elegida como sede de la todopoderosa Casa de la Contratación. Entre otras razones, su situación suroccidental ibérica era idónea para el comercio con la América Tropical. Su emplazamiento fluvial permitía además una seguridad en relación al régimen de mareas atlántico y los ataques de potencias enemigas. Facilitaba también un mejor control fiscal del tráfico y constituía la cabecera de una rica zona agropecuaria, el valle del Guadalquivir. Y eso que la barra de Sanlúcar y el propio río representaron un obstáculo importante a la navegación a vela y el comercio marítimo. Se perseguía pues una eficacia defensiva y fiscal, a despecho de los obstáculos impuestos por la naturaleza²⁴.

Esta “geografía de la voluntad” nos lleva al factor institucional: geoestrategia política y defensiva, autoridad y administración portuarias, fiscalidad, régimen de propiedad e instituciones representativas del Estado y las élites que dominaban el negocio marítimo.

Ambos protagonistas aportaban energías e iniciativas al crecimiento de un sistema portuario concreto, a través de un proceso donde se alternaba la dialéctica y la connivencia. Las élites marítimas -el lobby formado por algunos cosecheros, comerciantes, navieros, armadores,

GUIMERÁ, A. y MONGE, F. (Coords.) (2000), *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*, Madrid.

²⁴ Véase el magnífico trabajo de BERNAL RODRÍGUEZ, A.M. y COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, A. (1988), «El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)», en CAVACIOCCHI (1988), pp. 779-824. Ambos autores han presentado una buena síntesis de Sevilla y su antepuerto en (1999), *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Madrid, pp. 381-389 y 515-525 respectivamente. En esta obra colectiva pueden verse además distintos aspectos del comercio colonial hispanoamericano, de gran interés para nuestro análisis

aseguradores y banqueros- influyeron en las decisiones gubernamentales sobre materia portuaria. El Estado, a su vez, manejó ciertas prioridades a la hora de crear o potenciar ciertos puertos, tales como disponer de una flota propia, garantizar el suministro de algunos productos de subsistencia o de carácter estratégico, obtener dividendos fiscales o diseñar una estrategia naval.

Bajo premisas mercantilistas y necesidades imperiales el Estado actuó en los puertos a través de cauces legislativos e institucionales.

Sus decisiones influyeron en la concentración o disgregación de los elementos de un sistema portuario. Una elección meditada podía condicionar la evolución futura de un puerto, debido al peso de la inercia de los flujos comerciales y financieros, las rutas de navegación y las infraestructuras de defensa, transporte y comunicación.

Por ejemplo, el monopolio de puerto exclusivo español en la Carrera de Indias condicionó la expansión del sistema portuario de la Baja Andalucía durante tres siglos. Afectó principalmente a los puertos de Sevilla, Sanlúcar, Huelva y Bahía de Cádiz, aunque se dio un relevo en la cúspide jerárquica del sistema, con el traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz en 1717. Este monopolio mercantil y portuario se basó fundamentalmente en el sistema de flotas y galeones hasta 1765, fecha en que se iniciaron algunas medidas liberalizadoras del comercio entre España y América.

Se creó además todo un sistema defensivo a escala imperial, cuyo pilar fundamental fue una red de fortificaciones que abarcaba los principales puertos del Atlántico y Pacífico.

La concepción de la guerra naval en la Edad Moderna convirtió además algunos puertos españoles e hispanoamericanos en centros neurálgicos de información bélica, coordinación de armadas y guardacostas, bases corsarias, mercados de presas y lugar de canje de prisioneros. Son los casos de Palma de Mallorca, La Coruña, Cádiz, La Habana y los puertos canarios, entre otros.

Durante el siglo XVIII los Borbones llevaron esta intervención estatal aún más lejos. Los proyectos de restauración del poder naval de la Monarquía Hispánica trajeron consigo la revalorización geoestratégica de los puertos. Algunos se convirtieron en sedes de departamentos marítimos, arsenales, compañías privilegiadas, correo marítimo trasatlántico, centros de formación científico-técnica de la oficialidad de la Armada e instrumentos de la sanidad marítima y, por último, la habilitación de numerosos puertos españoles e hispanoamericanos para el denominado Comercio Libre a partir de 1765.

No cabe duda de que estas iniciativas borbónicas brindaron frutos económicos nada desdeñables a diversos puertos de la monarquía, contribuyendo a una mayor integración del sistema portuario español. Así tenemos los arsenales de Ferrol, Cádiz y Cartagena -éste último puerto escasamente aprovechado en los siglos anteriores-, las compañías privilegiadas que tuvieron su sede en los puertos de Cádiz, Barcelona, San Sebastián y La Habana, el correo marítimo trasatlántico que favoreció a La Coruña, el Observatorio de Cádiz, el lazareto de Mahón -el mejor puerto natural del Mediterráneo occidental-, o el subsistema portuario catalán que supo

portuario. Junto a estos estudios véase el de PUERTOS (1985).

²⁵ FONTANA, J. y BERNAL, A.M. (eds.) (1987), *El «Comercio Libre» entre España y América (1765-1824)*, Madrid; y SHAW, C.M. «Los comportamientos regionales ante el libre comercio», *Manuscrits*, Núm. 6, pp. 75-89.

Para los puertos en el sistema defensivo imperial véase CASADO SOTO, J.L. (1996), "Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo de aproximación", en GUIMERA-ROMERO (1996), pp. 235-252; y del mismo autor (2000), "El Estado y los puertos españoles en la

sacar un buen partido al Comercio Libre²⁵.

El factor económico es asimismo decisivo en la constitución de todo sistema portuario.

Por un lado tenemos los denominados factores marítimos, relacionados con la tecnología del transporte y la organización de los servicios navieros: tamaño, autonomía y maniobrabilidad del barco; cambios en la composición de las mercancías transportadas; redes de transporte y comercio terrestre o marítimo; sistemas de pesca; canales financieros; y sistemas de comunicación. De esta manera, el sistema portuario es una pieza más de un complejo de relaciones económicas que incide directamente en la balanza de pagos de un país determinado.

Por otro hay que tener presente a los clientes portuarios, el lobby marítimo ya descrito anteriormente que se convierte en el catalizador de la actividad marítima. La cohesión y energía de estas élites son claves para el desarrollo de un sistema portuario.

Es en el terreno económico donde más se aprecia la realidad subyacente del puerto, el grado de equilibrio de intereses entre el Estado y estas élites portuarias, donde la vieja máxima de ¿qui boni? adquiere un pleno sentido.

Los puertos y ciudades portuarias se convierten así en epicentros de un mercado comarcal, regional o internacional, en focos de distribución comercial, ejes articuladores del tráfico y piezas clave de una compleja red financiera más allá de las fronteras de cada reino²⁶.

El factor técnico ha sido valorado desde una triple perspectiva disciplinar: la historia económica, la geografía y la historia de la ciencia.

La historia del transporte en la Edad Moderna nos ilustra sobre las características de la navegación a vela y su impacto portuario. La geografía del transporte nos ayuda a valorar el reto que suponía adecuar las condiciones náutico-terrestres de ciertos puertos a los intereses geoestratégicos y económicos.

En aquellos tiempos no se requería una infraestructura portuaria sofisticada para las operaciones de carga y descarga. El cargamento voluminoso podía ser manipulado acudiendo a una mano de obra abundante y al lanchaje. Además la inversión prioritaria del Estado fue la fortificación. Las obras de ingeniería civil eran muy costosas y de duración impredecible. Los muelles de piedra eran muy vulnerables al oleaje y el aterramiento. La pérdida de calado del fondeadero se trataba de compensar con el dragado, siempre insuficiente. Por estos motivos, las

Edad Moderna", en DELGADO-GUIMERA (2000), pp. 13-33. En ambos trabajos existe abundante bibliografía. Véase también RAMÍREZ GABARRÚS, M. (1980): La construcción naval militar española, 1730-1980. La Empresa Nacional Bazán y sus antecedentes históricos, Barcelona; y SUÁREZ MENÉNDEZ, R. (1991), "La industria militar", en F. COMÍN y P. MARTÍN ACEÑA (dir.), Historia de la empresa pública en España, Madrid, pp. 205-240. Recientemente ha visto la luz pública un estudio de J. QUINTERO GONZÁLEZ (2000), El Arsenal de La Carraca (1717-1736), Madrid.

²⁶ Entre los títulos de historia portuaria española en la Edad Moderna destacaría para Barcelona los de J.M. DELGADO RIBAS en CLAVERA, J.; CARRERAS, A.; DELGADO, J.M.; y YAÑEZ, C. (1992), Economía e Historia del puerto de Barcelona, Madrid; DELGADO RIBAS, J.M. (1995), "La organización de los servicios portuarios en un puerto pre-industrial: Barcelona 1300-1820", en C. MARTÍNEZ SHAW (ed.) El derecho y el mar en la España Moderna. I Simposio de Historia de la Economía Marítima, Barcelona, 1992, Granada, pp. 107-146; y MARTÍNEZ SHAW, (1988), «Les transformations du port de Barcelone au XVIII siècle», en S. CAVACIOCCHI (a cura di) (1988), pp. 89-101. Para Málaga tenemos los de FR. CARRERA PABLOS, FR. (1986), El puerto de Málaga a comienzos del siglo XVIII, Málaga; (1994), Puerto de Málaga. De Felipe V a Carlos III, Málaga; y en colaboración con M. OLMEDO CHECA (1988), El puerto de Málaga: 30 siglos. 400 años de historia, Málaga. Véase también I. RODRIGUEZ ALEMAN (1984), El puerto de Málaga bajo los Austrias, Málaga. Para Alicante disponemos del de GIMÉNEZ LOPEZ, E. (1981), Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria de Antiguo Régimen, Valencia. Para Bilbao contamos con el estudio de A. ZABALA URIARTE (1994), Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810, Bilbao. Para La

obras de ingeniería civil fueron escasas: un muelle de carena, un varadero o una torre de señales. En general nos encontramos con una infraestructura portuaria mediodre, salvo en aquellos enclaves que contaron con un apoyo financiero oficial debido a razones estratégicas, como fueron los arsenales españoles del siglo XVIII.

Finalmente, la historia de la ciencia nos pone en relación el sistema portuario, la innovación tecnológica y la mundialización de la ciencia. La ciencia y la técnica son consideradas instrumentos de la política imperial y la metropolización. Asimismo nos ayuda en penetrar en el trasfondo ideológico de estas actuaciones portuarias. Los ingenieros militares y expedicionarios debieron utilizar sus conocimientos como herramientas de prestigio e influencia corporativa. Durante el ciclo de expediciones científicas del siglo XVIII es más fácil rastrear una estrategia de poder que convierte al puerto en un centro de cálculo²⁷.

El factor sociocultural está en la base de todo lo anteriormente expuesto: organización social, relaciones sociales de producción, ideologías y mentalidades. Todo un modelo cultural, una concepción del mundo se plasmaba en estos puertos y ciudades portuarias: patrón de asentamiento, sistemas urbanos, sistemas de ciudades, modelo residencial, estilos arquitectónicos, grupos sociales y etnias, instituciones sociales y culturales vinculadas al puerto, cultura y mentalidad marítima. Sus protagonistas son un conglomerado de comerciantes, cosecheros, artesanos, marineros, estibadores y funcionarios del rey que tenía el mar como horizonte de su existencia. Me refiero también a toda una identidad marítima, a aquella sociedad litoral que se contraponía a la existente en las poblaciones del interior.

Algún autor añade a esta lista los denominados factores elusivos:

«La oportunidad en el tiempo, la efectividad de la iniciativa local, las condiciones y decisiones externas al propio puerto, la fortaleza de las prácticas y usos tradicionales e, incluso, la suerte o aquellos componentes causales más allá de toda predicción o consideración previa.»²⁸

8. Funciones

En este apartado puede sernos útil la perspectiva de la geografía del transporte, donde las funciones portuarias se explican a través de la noción del puerto como un espacio organizado para la circulación, dependiente de su hinterland y foreland²⁹.

Las funciones ligadas a la mercancía se refieren a distintas variables.

El tránsito de los productos que provienen del territorio tributario del puerto o del exterior

Coruña véase A. MEIJIDE PARDO (1984), El puerto de La Coruña en el siglo XVIII, La Coruña.

²⁷ LAFUENTE, A.; ELENA, A. y ORTEGA, M.L. (eds.) (1993), Mundialización de la ciencia y cultura nacional, Madrid; LAFUENTE, A. y PESET, J.L. (1985), «Militarización de las actividades científicas en la España ilustrada (1726-1754)», en PESET, J.L. et al. (eds.) (1985), La ciencia moderna y el nuevo mundo, Madrid, pp. 127-147; LAFUENTE, A. y PESET, J.L. (1988), «Las actividades e instituciones científicas en la España ilustrada», en M. SELLÉS, M., PESET, J.L. y LAFUENTE, A. (eds.), Carlos III y la ciencia de la Ilustración, Madrid, pp. 29-79; LAFUNETE, A. y SELLÉS, M. (1988), El Observatorio de Cádiz (1753-1831), Madrid; LAFUENTE, A., DE LA SOTA, J. y VILCHES, J. (1996), «Dinámica imperial de la ciencia: los contextos metropolitanos y colonial en la cultura española del siglo XVIII», en GUIMERÁ, A. (1996), El reformismo borbónico. Una visión interdisciplinar, Madrid, pp. 175-202; y SALA CATALÁ, J. (1994): Ciencia y técnica en la metropolización de América, Madrid.

²⁸ MONGE (1998), p. 308; sigue a CELLINERI, L. (1976), Seaport Dynamics. A Regional Perspective, Lexington, pp. XI-XII.

²⁹ ALVARGONZÁLEZ, 1985, pp. 8-10., a quien sigo en este apartado.

constituye una función clave. A pesar de la naturaleza multifuncional de todo puerto, solemos encontrarlos con ciertas especializaciones: exportación propia -o gateway-; intermediación comercial -entrepôt-; escala; pesca; y base naval.

Un gateway constituye el portal o puerta principal de aquella comarca o región, a través de la cual se exportan los productos provenientes de su territorio tributario. Su situación geográfica con respecto a su hinterland suele ser periférica. En una isla sería un puerto. Sus conexiones marítimas son de larga distancia. En su estructura profesional destacan la construcción y los servicios, fundamentalmente el transporte y el comercio. Su crecimiento urbano es muy rápido e influye con su riqueza y dinamismo al territorio que sirve. Es una comunidad donde abundan los especuladores, donde existe una amalgama social y se respira una efervescencia, un optimismo ante las buenas perspectivas de negocio³⁰.

Un entrepôt posee muchas características del gateway, pero se diferencia del mismo por tener como función preferente la intermediación comercial de mercancías ajenas a su territorio tributario.

Desde esta perspectiva, Cádiz fue un verdadero entrepôt del siglo XVIII entre Europa y América española, mientras que el sistema portuario catalán de esa época funcionaba principalmente como gateway de la producción regional. Ello explica los diferentes caminos de crecimiento que siguieron Cádiz y Barcelona tras las guerras de independencia hispanoamericanas.

La función manufacturera estuvo presente en algunos puertos españoles. Me refiero a la importación de materias primas o semiproductos que eran transformados en el propio puerto o áreas urbanas conexas, como puedan ser los talleres textiles de Barcelona y Valencia, los arsenales del Ferrol, Cartagena y Cádiz, las ferrerías de Bilbao, o los astilleros de Guarnizo y los existentes en el sistema portuario catalán;

El transporte marítimo de pasajeros fue otra función característica portuaria, alcanzando gran relieve en los puertos de la Carrera de Indias.

La función del puerto como mercado financiero es bien conocida, ligada al gran comercio y las finanzas, insertándose en circuitos internacionales de crédito, cambio y pago. Esta función podía constituir una ventaja comparativa frente a otros elementos del sistema portuario. Se trata de saber quién paga, a quién paga o cómo paga las funciones ejercidas por la ciudad portuaria. Desde esta óptica Sevilla y Cádiz fueron importantes centros financieros en la Europa Moderna.

Las funciones ligadas a los requerimientos del barco se desglosan en los siguientes apartados: escala técnica, armamento y mantenimiento, pesca y defensa naval.

La escala técnica estaba condicionada por los factores geográficos señalados: situación, emplazamiento y disponibilidad de recursos naturales. Esta función potenció puertos como los de las Azores, Canarias o La Habana en el comercio hispanoamericano, donde se efectuaba la aguada y avituallamiento del barco. En este contexto la importancia de un puerto de escala también estaba ligada a la obtención de fletes de retorno por la flota usuaria, es decir la producción propia susceptible de exportación, aprovechándose de la denominada renta de situación. Por ejemplo, los portugueses fueron los transportistas por excelencia en Canarias durante los siglos XVI y XVII. Esta función repercutía su vez en la creación de una flota mercante propia del puerto, vinculada a la construcción naval y la empresa naviera, como sucedía en los puertos

³⁰ BURGHARDT (19971), citado en la bibliografía del Anexo.

catalanes, vascos o andaluces. Los incentivos estatales a la construcción naval tuvieron asimismo una incidencia directa en esta estrategia empresarial, caso de la marina catalana en el siglo XVIII.

El armamento y mantenimiento del barco representaron mucho en la economía de ciudades portuarias como Sevilla, Cádiz, Barcelona, Málaga, La Coruña, Santander o Bilbao. El armamento es la función por la que el naviero provee al barco de todo lo que es material o legalmente necesario para ponerlo en situación de navegar. El mantenimiento engloba las revisiones y reparaciones de la embarcación durante sus viajes.

La pesca fue una actividad que agrupó un gran número de personas, embarcaciones, técnicas y medios organizativos. Coexistió frecuentemente con las funciones comerciales. Siendo el pescado un componente básico de la dieta mediterránea durante la Edad Moderna, las labores pesqueras representaron una fuente de ingresos importantes para determinados puertos, como es el caso de los andaluces.

La pesca de subsistencia nunca generó ciudades portuarias. La pesca comercial, por el contrario, estuvo estrechamente relacionada con las manufacturas del pescado: salado, secado, ahumado y escabechado. La pesca de altura llegó a producir importantes aglomeraciones urbanas, caso de la pesca del bacalao o de la ballena.

La defensa naval, como ya vimos, tuvo distintas dimensiones –fortificación, armada, corso y arsenales–, con amplios resultados económicos, tecnológicos, sociales y culturales.

El corso llegó a generar ciudades portuarias, caso de las plazas norteafricanas, que se convirtieron en verdaderas repúblicas corsarias como Túnez, Argel y Salé³¹.

9. Resultados

Todo lo descrito anteriormente reconstruye la imagen histórica de los puertos y ciudades portuarias como una caja de resonancia, un ámbito complejo e inestable, donde converge un haz de fuerzas. Pero aquellas funciones marítimas los convirtieron también en un crisol, un microcosmos que a su vez generaría diversos procesos de cambio. Sus efectos multiplicadores transformaron, a manera de cascada, el entorno portuario, sus gentes y su cultura. Este proceso modernizador, porque de esto se trata, no sólo se refiere al volumen sino también a la cualidad de dichos cambios, el modo en que se producen.

Hubo resultados importantes en la Edad Moderna que atañen a la organización institucional, económica o técnica, la morfología urbana, el territorio, la cultura, el estilo de vida y el paisaje.

La organización institucional experimentó avances notables: consulados de comercio, aduanas, capitanías de puerto, juntas de obras de puertos, prácticos, juntas de sanidad, cámaras de comercio y consulados extranjeros. El desarrollo de instrumentos jurídicos, mercantiles y financieros surgidos con anterioridad fue otra realidad palpable en los puertos de la Edad Moderna: compañías, préstamos a riesgo, seguros, letras de cambio, etc.

La organización económica generada por un puerto está en relación a su papel clave en la compleja red de relaciones –servicios portuarios, comercio exterior, finanzas, etc.– que constituye la balanza de pagos de un país. Por ejemplo, el dinamismo portuario podía llevar consigo el

³¹ La bibliografía sobre el corso es amplísima. Pueden verse distintos trabajos en las obras citadas de MARTÍNEZ SHAW (1997) y MARTÍN CORRALES (1996). Una excelente visión de una ciudad corsaria arquetípica lo constituye la tesis doctoral (en prensa) de L. MAZIANE (1999), Salé et ses corsaires (1666-1722), Université de Caen.

germen de la protoindustrialización, aprovechando toda una serie de estímulos existentes en el entorno portuario: materias primas, mano de obra, facilidad de transporte y comunicaciones, demanda social, proteccionismo estatal e incentivos fiscales.

Los puertos y ciudades portuarias tuvieron un doble papel en este terreno: núcleos importadores de materias primas para el crecimiento económico de su hinterland y áreas manufactureras en sí mismas. La protoindustrialización estaba vinculada a las funciones portuarias ya mencionadas.

De esta manera el comercio exterior promocionó la construcción naval en todo el sistema portuario catalán y cántabro, la manufactura textil de Barcelona, las ferrerías vascas, o los ensayos protoindustrializadores malagueños.

Otro ejemplo es el comercio del vino, que explica en gran medida la expansión portuaria de Canarias en los siglos XVI y XVII, de Madeira y Málaga durante el siglo XVIII o del Puerto de Santa María en la primera mitad del siglo XIX. Estos puertos y ciudades portuarias se convirtieron en centros de recepción, almacenaje, manipulación, envejecimiento y comercialización del vino. Se trata de una actividad empresarial muy compleja que tuvo repercusiones económicas, espaciales, sociales y culturales. En el caso del Marco de Jerez se asistió en el período 1780-1830 a una profunda transformación de la «agroindustria vinatera» en los distintos niveles: tecnológico, empresarial y comercial. Ello dio origen a las grandes bodegas de Jerez y Puerto de Santa María³².

Los ejemplos del comercio exterior o la actividad manufacturera centralizada nos ilustran acerca del papel de los puertos y ciudades portuarias en el proceso de vertebración económica regional.

La innovación y aplicación tecnológicas también fueron consecuencia del desarrollo de las funciones marítimas: infraestructura portuaria, señalización marítima, sistema y medios de transporte y comunicación, almacenes, arsenales, grandes bodegas, fortificaciones y cartografía portuaria.

En el período estudiado la modernización técnica dependió fundamentalmente del Estado, sujeto a su vez a importantes limitaciones presupuestarias. Así los puertos constituyeron un centro de interés de las expediciones científicas del siglo ilustrado. Algunos adelantos en este campo fueron espectaculares, caso del sistema defensivo imperial o los arsenales, con efectos multiplicadores en relación a las manufacturas exigidas y las materias primas importadas del propio país o el exterior.

En cuanto a la morfología urbana ella es deudora de las condiciones náutico-terrestres del emplazamiento portuario, los requerimientos espaciales de las funciones marítimas, las tradiciones o estilos arquitectónicos y, en definitiva, de la sociedad que se organiza en torno al puerto. Los cambios generados por las funciones portuarias se plasmaron de diversas formas: patrón residencial, trama urbana, arquitectura -con sus materiales de construcción, estilo y

³² Véase, por ejemplo, los trabajos de MALDONADO ROSSO, J. (1999), La formación del capitalismo en el Marco de Jerez. De la viticultura tradicional a la agroindustria vinatera moderna (siglos XVIII y XIX), Madrid; GUIMERÁ, A. (en prensa), "Los puertos del vino en las islas del Atlántico Ibérico (siglos XVIII-XIX)", en Portos, Escalas e Ilhéus no Relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Congresso Internacional Comemorativo do Regresso de Vasco de Gama a Portugal. 11 a 18 de Abril de 1999, Açores, Lisboa; y del mismo autor (en prensa), "Los puertos del vino en Andalucía (siglos XVIII y XIX): La Bahía de Cádiz", en XI Seminario de Estudios. Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Edad Moderna, Valladolid, 2 al 6 de julio de 2001, Valladolid.

decoración- e infraestructuras portuarias.

Las principales preocupaciones en materia de infraestructura portuaria fue el muelle de atraque, la pérdida de calado, la señalización marítima, la defensa militar, la sanidad y el control aduanero. De esta manera, la voluntad del Estado y las élites portuarias se manifestó también en aquel limes entre el mar y la tierra, la marina o ribera portuaria -waterfront en lengua inglesa-, bien caracterizada por Martínez Shaw:

«...escapate para el visitante, taller para el trabajador portuario, sede de los edificios administrativos y paseo para los curiosos y los desocupados.»³³

La morfología de estos puertos agruparía pues toda una serie de elementos comunes: fortificaciones, muelle, aduana, varaderos, faro, barrios marinos, plazas marítimas -con su fuente y diversos monumentos públicos- y, a fines del siglo XVIII, la alameda o paseo marítimo, coincidiendo con los inicios del llamado «descubrimiento del mar» por las élites europeas.

La distribución del espacio portuario generó competencias de jurisdicción y uso. Estos fenómenos son constatables para la Edad Contemporánea, pero debieron estar presentes en alguna medida durante los siglos anteriores. La gestión de las contradicciones en aquel espacio marítimo representaría una mirada nuevo de nuestro objeto de estudio³⁴.

Tomemos como caso de estudio las fortificaciones de la Carrera de Indias. Los puertos del Atlántico y Pacífico fueron considerados los eslabones más sensibles del sistema de flotas y galeones. Por este motivo la monarquía hispánica, como potencia interesada en mantener el status quo internacional en relación a sus colonias, les dotó de un sistema defensivo complejo, a menudo espectacular. Pero las características propias de toda fortificación -disuasión, inaccesibilidad, complementariedad, aislamiento, adaptabilidad al terreno, vanguardia tecnológica, vertebradora del territorio y crecimiento constante- trajeron consigo desequilibrios estructurales en la morfología de estos puertos y ciudades portuarias españolas e hispanoamericanas.

Los espacios vacíos que existían en torno a las fortalezas limitaron la expectativas de crecimiento urbano. La ciudad fue modelada en espacios jerarquizados, con áreas centrales a defender y arrabales susceptibles de ser abandonados ante un ataque. La infraestructura militar generó unas inercias que no se adaptaron a las necesidades cambiantes de la urbe.

La estructura socioprofesional de estos enclaves portuarios es bien distinta a la de muchas poblaciones del interior. Predomina el sector terciario, fundamentalmente la actividad mercantil y transportista: comerciantes, navieros, banqueros, aseguradores, marinos, pescadores, estibadores, barqueros, fareros, buzos, funcionarios de aduanas, marinos y militares. El sector secundario agrupa fundamentalmente a los carpinteros de ribera, calafates, cordeleros, ancoreros y otros gremios relacionados con el mar. Junto a ellos tenemos a los taberneros, barberos, mesoneros y prostitutas de los barrios portuarios.

A título de ejemplo, es bien conocido el proceso de formación de la burguesía mercantil en estos puertos del Antiguo Régimen, donde las élites locales se aliaron con las comunidades extranjeras establecidas en ellos, a través de una red de intereses. La movilidad social otorgó un

³³ MARTÍNEZ SHAW, 1997, p. 277.

³⁴ Junto a los trabajos de los geógrafos citados en la nota 3 pueden verse estudios como los de REGUERA RODRÍGUEZ, A.T. (1993), Territorio ordenado, territorio controlado. Espacios, políticas y conflictos en la España de la Ilustración, León; SAMBRICIO, C. (1991), Territorio y ciudad en la España de la Ilustración, Madrid; y TATJER MIR, M. (1973), La Barceloneta, del siglo XVIII al Plan de Ribera, Barcelona.

aire peculiar a estas sociedades.

La cultura y el estilo de vida de estos puertos y ciudades portuarias poseen características propias. Las élites portuarias compartieron muchos rasgos de un cultura empresarial y un estilo de vida que tenía el mar como horizonte: estudios en el extranjero, idiomas, viajes, casas, jardines, mobiliario, pintura, música, lecturas, tertulias, cafés y, pronto, sociedades culturales y recreativas. El puerto colaboró activamente en el proceso de sociabilidad urbana, donde se daban la mano la tradición y el cosmopolitismo. Las diversas etnias presentes en muchos puertos le dió ese carácter cultural heterogénico. Como apunta el profesor Martínez Shaw:

«¿No es la ciudad marítima [portuaria] un lugar de excepción, una fuente de novedades, una amenaza a la cultura local?»³⁵

Así tenemos la cultura de las clases más bajas como es el caso de los marineros. Esta profesión constituía un mundo separado, con características propias: masculina; popular; entre la religiosidad, el anticlericalismo y la superstición; sociable y solidaria; pero al mismo tiempo libre, igualitaria, violenta y proclive a la soledad. Las advocaciones marineras –La Virgen del Mar, El Cristo de los Navegantes, La Virgen del Carmen, San Telmo, etc.– son también características de estas poblaciones portuarias, con sus iglesias, capillas, cofradías y festividades.

La función de escala marítima de algunos puertos y ciudades portuarias los vinculó a los procesos de desarrollo y mundialización de la ciencia moderna. Canarias, Madeira y Cuba constituyen magníficos ejemplos de esta realidad. En este fenómeno tuvo mucho que ver los valores geomorfológicos, florísticos y faunísticos de estos enclaves atlánticos. Viajeros y naturalistas foráneos aprovecharon la escala en estas islas para estudiar en el terreno sus singularidades. Sus trabajos de campo permitieron importantes avances en determinadas ramas de la ciencia. Esta función de laboratorio de ciencia fue alentada por las propias élites locales que a través de de numerosas actuaciones –por ejemplo, la puesta en marcha o el proyecto de jardines botánicos– participaron en la transmisión de conocimientos y en el establecimiento de una comunidad científica internacional³⁶.

Finalmente tenemos la construcción de un paisaje urbano específico, entendido como la configuración del territorio y sus imágenes culturales. Se trata de un estado de conciencia, una imagen poblada de símbolos. Durante estos siglos numerosos viajeros, novelistas, pintores y grabadores dialogaron con el paisaje de estos puertos y ciudades portuarias, que adquirió una categoría simbólica, incluso mítica³⁷.

En este espacio se concentran pues algunos centros de decisión urbana, que buscan el prestigio de localización, una determinada imagen de la ciudad portuaria y sus poderes fácticos.

Tomemos de nuevo como ejemplo el impacto cultural de la fortificación en los puertos de la Carrera de Indias.

Todo espacio defendido constituye una cultura, una forma de ver el mundo. El puerto fortificado trabajaba en aquella frontera marítima. Frente al exterior hostil se alzaba el interior

³⁵ MARTÍNEZ SHAW (1997), p. 260; sigue a J. DE VRIES en el mismo volumen.

³⁶ Véase el trabajo de GUIMERÁ-VIEIRA (1997) sobre los archipiélagos del Atlántico Ibérico.

³⁷ MONGE (1998), p. 315; sigue a DOMOSH, M (1996), Invented Cities: The Creation of Landscape in Nineteenth-Century New York and Boston, New Haven, Conn.; y COSGROVE, D. Y DANIELS, S (eds.) (1988), The Iconography of Landscape, Cambridge.

reglado. El control militar llevaba consigo la sacralización del territorio. La fortaleza era otra representación del rey, del pacto que se había establecido entre el monarca y las élites locales, a quienes correspondía su construcción y mantenimiento, así como la vigilancia y defensa del enclave marítimo. A ello colaboraba la imagen plástica de la fortaleza: avasalladora, casi monstruosa, señoreando la actividad portuaria, el paisaje urbano y su vida cotidiana³⁸.

³⁸ La bibliografía sobre fortificación es abundantísima. Una recopilación muy útil es la CALDERÓN QUIJANO, J.A. (1985), Bibliografía de las Fortificaciones Españolas en América en la Edad Moderna, Madrid. Una síntesis de estas cuestiones puede encontrarse en GUIMERÁ RAVINA(1999); en ese volumen colectivo pueden encontrarse otros estudios relativos a la fortificación de los puertos españoles e hispanoamericanos. Otros trabajos sobre ingeniería militar americana son los de CÁMARA, A. (1998), Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II, Madrid; GONZÁLEZ TASCÓN, I. (1992): Ingeniería española en ultramar: siglos XVI-XIX, Madrid, 2 vols.; GUTIÉRREZ, R. y ESTERAS, C. (1993), Arquitectura y Fortificación de la Ilustración a la Independencia Americana, Madrid; de ambos autores (1991) Territorio y Fortificación, Madrid; IBÁÑEZ MONTOYA, J. (1999), Morfología y proyecto en algunas intervenciones arquitectónicas: el espacio defendido, Tesis Doctoral inédita, Universidad de Alcalá; PUERTOS (1985); y R. PAOLINI (1994), El Caribe fortificado, Bogotá. Un ejemplo de esta visión portuaria de las fortificaciones puede encontrarse en GUIMERÁ RAVINA, A. (2001), "Fortificaciones canarias y sistema defensivo imperial (siglos XVI-XVIII)", en (2001), Curso "Cartografía y Fortificaciones en Canarias. Siglos XV al XVIII", Santa Cruz de Tenerife, pp. 181-200.

Anexo

Bibliografía Portuaria Mundial

Para el caso asiático destacaría el de F. BROEZE (ed.) (1989), Brides of the Sea. Port Cities of Asia from the 16th-20th centuries, Honolulu; y del mismo editor (1997), Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries, London-New York; I. BANGA (ed.) (1992), Ports and their hinterlands in India, 1700-1950, New Delhi.

Los puertos americanos cuentan con excelentes estudios como los de D.T. GILCHRIST (ed.) (1967), The Growth of the Seaport Cities, 1790-1825, Charlottesville; F. W. KNIGHT and P.K. LISS (eds.) (1991), Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850, Knoxville; y PRICE, J. (1974), "Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century" Perspectives in American History, Núm. 8, pp. 123-86.

Los puertos europeos han sido estudiados por G. JACKSON, (1983), The History and Archeology of Ports, Tadworth.

La historiografía marítima italiana ha mostrado interés por este tema. Véanse S. CAVICCIACHI (a cura di) (1988), I porti como impresa economica, Firenze 1988; y G. SIMONCINI (a cura di) (1993-1995), Sopra i porti di mare, Firenze, 4 vols; y E. POLEGGI (a cura) (1989), Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia, Génova. Hay un buen estado de la cuestión en SIRAGO, M. (1996), "Il sistema portuale italiano in Eta' Moderna", en el volumen colectivo de GUIMERÁ-ROMERO (1996), pp. 53-76.

Marco Teórico Internacional

BIRD, J. (1963); The mayor seaports of the United Kingdom, London (especialmente el capítulo dedicado al concepto de "anyport", pp. 21-36).

BIRD, J. (1980), "Seaport as a subset of gateways for regions: a research survey", Progress in Human Geography, vol. 4, pp. 360-370.

BIRD, J.H. (1984): "Seaport development: some questions of scale" en HOYLE, B.S. and D. HILLING (eds.), Seaport systems and spatial change, London.

CONZEN, M.R.G. (1981): The urban lanscape. historical development and management, London.

BURGHARDT, A.F. (1971): "A hypothesis about gateway cities", Annals of the Association of American Geographers, vol. 61, pp. 269-285.

GAMBLIN, A. (1998): Les littoraux, espaces de vies, Lille.

GOTTMANN, J. (1967): Megalopolis. The Urbanised Northeastern Seaboard of the United Sates, Cambrige Mass. - London.

GOTTDIENER, M. (1994), The Social Production of Urban Space, Austin.

HOHENBERG, P.M. y L. HOLLEN LEES (1985), The making of Urban Europe, 1000-1950, Cambridge Mass. - London.

HOYLE, B.S. y D.A. PINDER (eds.) :Cityport Industrialization and Regional Development. Spatial Analysis and Planning Strategies, Oxford.

HOYLE, B.S. y D.A. PINDER (eds.) (1992) : European Port Cities in Transition, London.

HOYLE, B.S.; D.A. PINDER; y M.S. Husain (eds.) (1988): Revitalising the Waterfront.

International Dimensions of Dockland Redevelopment.

HOYLE, B.S. y D. HILLING (eds.), Seaport systems and spatial change, London.

KONVITZ, J.W. (1978): Cities and the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe, Baltimore - London.

LEFEBVRE, H. (1974), La production de l'espace, Paris.

————— (1968), Le droit à la ville, Paris.

MANUSCRITS (1997): La ciutat moderna, monográfico de Manuscripts, Barcelona, pp. 201-299.

PEARSON, M. (1985): "Littoral Society: The Case for the Coast", The Great Circle, núm.7

ROBINSON, R. (1976): "Modelling a port as an operational system: a perspective for research", Economic Geography, vol. 52, pp.71-86.

VIGARIÉ, A. (1968): Geographie de la circulation, Paris, tomo II.

VRIES, J. (1984): European Urbanization, 1500-1800, London-

WEIGEND, G.G. (1956), "The problem of hinterland and foreland as illustrated by the port of Hamburg", Economic Geography, vol. 32, pp. 1-16.

WEIGEND, G.G. (1958): "Some elements in the study of port geography", Geographical Review, vol. XLVIII, pp. 192-93.

