

BIBLIOGRAFÍA HISTÓRICA

LOS ESTUDIOS SOBRE HISTORIA PORTUARIA: UNA PERSPECTIVA CRÍTICA Y METODOLÓGICA¹

por

FERNANDO MONGE

Centro de Estudios Históricos, CSIC

«La libertad creativa del hombre consiste precisamente en su habilidad para idear perspectivas culturales y sistemas de significación en forma y contenido que no pueden ser total y significativamente entendidos en términos de cualquier lógica objetiva de adaptación»².

Los puertos son, sin lugar a dudas, extrañas entidades pobladas de lugares comunes y consideraciones poco asentadas en rigurosos trabajos de investigación. Numerosas opiniones se infiltran desde la «calle» y se deslizan entre aquellos conceptos que sí fueron diseñados con cierta meticulosidad. De hecho, la misma consideración de la naturaleza del puerto está fuertemente influida por esos lugares comunes. Resulta sorprendente ver a estos considerados indefectiblemente y a priori como cosmopolitas, vanguardistas, crisol de culturas y de razas, a la vez que entidades complejas bien sistematizadas y coherentes cuando los «crisoles de cultura» portuarios más que dinámicos se pueden caracterizar como inestables. Si el puerto es, como defiende, una construcción humana, su consideración y conceptualización debe ajustarse mejor a nuestros conocimientos sobre dichas construcciones. Desde esta perspectiva, para explicar el puerto, resulta mucho más fértil partir de la «ficción de una amorfa falta de orden inicial» tal como defiende Barth³ desde la que modelar formas surgidas de procesos generados por sus actores.

La naturaleza humana y social de los puertos es una realidad tan escurridiza y engañosa en sí misma como el puerto propiamente dicho. Todos sus estudiosos tienen bien presente que son las personas quienes dotan de conte-

¹ Este trabajo constituye un fragmento central de la médula teórica del libro que estoy preparando en la actualidad sobre el mundo portuario. Agradezco a Margarita del Olmo y Agustín Guimerá los comentarios y sugerencias que hicieron al borrador de este texto, así como a los revisores del texto. Por supuesto, ninguno de ellos es responsable del resultado final.

² TAMBIAH, Stanley, *Magic, Science, and the Scope of Rationality*, Cambridge 1990, pág. 153.

³ BARTH, Fredrik, *Balinese Worlds*, Chicago 1993, pág. 7.

nido y constituyen un puerto allí donde agua y tierra se unen. El puerto es un lugar de intercambio entre dos medios, uno marítimo y otro terrestre o de transbordo en el mismo medio marítimo ⁴. Es también, desde una perspectiva funcional, un espacio de intercambio económico y cultural ⁵.

Los puertos, pese a la concisión de dicha definición, son también mucho más complejos en lo comercial, político y social que otras unidades de gestión del transporte como las estaciones de ferrocarril. La multiplicidad de elementos que entran en juego en una definición amplia, aunque desde una perspectiva descriptiva mínima, son tantos, que obtener un perfil completo de la dinámica portuaria es muy difícil. La visión tradicional fundamentada en el desarrollo de la actividad marítima, tal como se define por los patrones dominantes de distribución, competitividad y concentración es, sin lugar a dudas, claramente insuficiente. Tampoco nuestra imagen del puerto se completa satisfactoriamente cuando incluimos en nuestro estudio la evolución económica y comercial. Es conveniente, al menos, contextualizar poblacional, social y políticamente dicho escenario para comenzar a obtener una perspectiva sugerente de cualquier puerto y, con todo, es necesario, cuando nos fijamos en cualquier caso de estudio, considerar lo que Cellineri denomina «factores elusivos» como 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 ⁶ o aquellos componentes causales más allá de toda predicción o consideración previa ⁷.

Con todo, dentro de los objetos de estudio que han disfrutado de la atención de numerosas disciplinas y que, sobre todo en los últimos años, parecen consolidarse como una disciplina en sí misma, los trabajos sobre puertos constituyen un ámbito particularmente rico en desarrollos teóricos, modelos y tramas de análisis, así como en conceptos y definiciones propias y procedentes de distintas ciencias humanas y sociales.

En mi opinión, todos ellos pueden orientarse en torno a dos ejes diferenciados: uno de índole predominantemente geográfica y, el otro económica, que reflejan, a su vez, los componentes espacial y de intercambio del puerto mismo en un sentido general. No es casual, por lo tanto, que sean la geografía (y sus distintas especializaciones, humana, económica, del transporte o, incluso, de los puertos), la economía y la historia marítima las que mayor

⁴ Véase MONGE, Fernando y DEL OLMO, Margarita, «Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: Las ciudades americanas en el Atlántico» En A. Guimerá y D. Romero, eds.: *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid, 1996, págs. 215-33.

⁵ HOYLE, Brian S., «Maritime perspectives on ports and port systems: The case of East Africa» En BROEZE, F., ed.: *Brides of the Sea. Port Cities of Asia from 16th-20th Centuries* Honolulu, 1989, pág. 189.

⁶ El párrafo anterior se ajusta y parafrasea a la defensa que Louis Cellineri hace de su modelo de análisis portuario en el preámbulo a su libro sobre *Seaport Dynamics. A Regional Perspective para el caso de Boston* (Lexington, MA, 1976), págs. XI-XII.

⁷ HILLING, David y S. HOYLE, Brian, «Spatial approaches to port development» En B. S. Hoyle y D. Hilling, eds.: *Seaport Systems and Spatial Change: Technology, Industry, and Development Strategies*, Nueva York, 1984, págs. 3-4.

atención hayan dedicado a este objeto de estudio. Ahora bien, espacio e intercambio son los dos polos de una misma entidad y, por lo tanto, ya sea desde una u otra disciplina, ambos aparecen en la descripción o en el análisis.

Es constatable, cualquiera que sea nuestra aproximación al puerto, que la interdisciplinariedad de la que hacen gala los estudiosos sobre puertos, se debe más a la interacción en foros generalmente comunes entre expertos en y desde distintas disciplinas, que a un esfuerzo integrador y globalizador que permita articular de un modo coherente las diferentes perspectivas sectoriales y metodológicas. No obstante, todos ellos comparten una batería de conceptos, asociados a una serie de principios comunes explícitos e implícitos que convierten a la disciplina «portuaria» en un ámbito privilegiado para la comunicación interdisciplinaria y cercano a perfilar un modelo general para el estudio del puerto.

Frank Broeze, en su introducción a *Gateways of Asia*, también destaca la multidisciplinariedad⁸ de los estudios sobre puertos y la ubica dentro de un proceso de «fértil interacción» entre la historia y otras disciplinas (sobre todo geografía, economía y planificación urbana, o lo que en Estados Unidos se llama urbanismo). Su perspectiva tiene, al menos, un doble interés: por una parte su visión optimista —que comparto con algunos matices— de la creciente riqueza con que se aborda el fenómeno portuario y, por la otra, el reconocimiento constante de lo que él llama la «dimensión humana». Una dimensión con tantas facetas como personas y pueblos que no parece superar la condición de elemento marginal o secundario a los análisis de la evolución y constitución de las estructuras espaciales, o las diversas funciones de los puertos de un modo más abstracto.

LAS PERSPECTIVAS DE LA GEOGRAFÍA Y DE HISTORIA ECONÓMICA

Si nos ceñimos a su naturaleza espacial, el puerto⁹ no es más que un «lugar de contacto entre los espacios marítimo y terrestre»¹⁰ que se define por

⁸ En esta línea, Frank Broeze selecciona una serie de obras de las que yo mencionaría las editadas por BASU, D. K., *The Rise and Growth of Port Cities in Asia*, Santa Cruz, Calif., 1979; BROEZE, Frank, ed., *Brides of the Sea. Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*, Honolulu, 1989; KNIGHT, F. y LISS, P., eds., *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society, 1650-1850*, Knoxville, Tenn., 1991; HOYLE, B. y PINDER, D., eds., *European Port Cities in Transition*, Londres, 1992; y BANGA, I., ed., *Ports and Their Hinterlands in India, 1700-1950*, Nueva Delhi, 1992. A éstas me atrevo a añadir el texto español de GUIMERA, A. y ROMERO, D., eds., *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid, 1996. Véase también su introducción a *Brides of the Sea*.

⁹ La definición más restrictiva que he localizado del término puerto es aquella procedente del ámbito legal que lo considera «un área dentro de la cual los barcos son cargados o descargados, que incluye los lugares habituales donde los buques esperan su turno, o esperan órdenes, o están obligados a esperar su turno sin considerar la distancia a la que se hallan del puerto» en «Charterparty Laytime Definitions 1980», 12 *Journal of Maritime Law and Commerce* 421 (1981-3), citado en George C. Kasoulides, *Port State Control and Jurisdiction. Evolution of the Port State Regime* 1993, pág. 1. Véase también: MONGE y DEL OLMO, «Un contexto de ...» ya citado, 1996.

¹⁰ WEIGEND, Guido G., «Some elements in the study of port geography»: *Geographical Review*, 48 (1958), pág. 185.

una actividad: la transferencia de mercancías, personas e información ¹¹. Así, la función básica del puerto, proyectada sobre el espacio, genera una estructura espacial superpuesta que humaniza el territorio del puerto y actúa como nodo integrador y articulador de áreas espaciales mayores. La escala de análisis, o los contextos en los que se inscribe el estudio del puerto son los que dictan la amplitud de los territorios que afectan y han de ser considerados en una investigación sobre un puerto o sistema portuario dado. Es decir, la definición del ámbito necesario para dar sentido y coherencia al puerto mismo, pasa por un entorno espacial y cultural mucho mayor que lo que es el puerto propiamente dicho.

Ahora bien, una vez enunciados los que, en mi opinión, son los principios básicos y compartidos por todos los estudios sobre puertos centrados en el espacio, hay que destacar la gran diversidad de los mismos tal como se desprende de la clasificación de tipos de estudio que definía James Bird ¹². En puertos más que un modelo general y mínimo, asentado sobre unos pocos criterios, lo que predomina es la creencia en una suerte de agregado de elementos que desempeñan o no un papel en cada uno de los casos estudiados. Faltaría entonces, desde esta perspectiva, anclada en un diseño eminentemente funcional y estructural, una enumeración exhaustiva y organizada de los factores que componen dicha matriz portuaria, que permitiera contar con una plantilla o trama básica con la que aprehender, sin merma o distorsión, la realidad de cada uno de los puertos bajo estudio.

Dicho anhelo hace permanecer anclada a una buena parte de la disciplina dentro de un molde fuertemente positivista, que impide a sus practicantes aventurarse por la construcción de una «teoría base» ('grounded theory') ¹³ de la que partir, como la que he mostrado un párrafo arriba, que permita trabajar con variantes en un marco general abierto a la comparación, la creatividad y la visión totalizadora del puerto. Por el contrario, la ambición teórica de muchos, cuando existe y traspasa los límites de una formalización descriptiva suficientemente abstracta, parece reducirse a la inclusión de variables en una matriz de factores más o menos interminable. En última instancia este intento se reduce fundamentalmente al intento por sistematizar, que no modelar, la articulación del particularismo histórico (a veces, puro localismo) de ciertos estudios sobre puertos.

¹¹ Véase a este respecto el artículo ya citado de MONGE, Fernando y DEL OLMO, Margarita, «Un contexto de ...», 1996.

¹² BIRD, James, «Seaport development: Some questions of Scale» En HOYLE, B. S. y HILLING, D., eds.: *Seaport Systems and Spatial Change: Technology, Industry, and Development Strategies*, Nueva York, 1984, pág. 22, en su trabajo sobre desarrollo portuario definía ocho tipos de estudios sobre el puerto. En ellos englobaba toda la literatura existente hasta entonces. Hoy día quizás fuera necesario añadir una categoría más en la que se encuadraran las investigaciones sobre la revitalización portuaria y recuperación de la costa del área portuaria.

¹³ Traduzco de modo aproximado «grounded theory», si bien podría resultar más clara su definición como teoría inicial apegada al suelo o material de estudio de partida.

El bagaje común terminológico y conceptual desarrollado en la bibliografía sobre puertos ¹⁴ puede agruparse en torno a lo que Weigend ¹⁵ define como elementos básicos de la geografía portuaria y los factores que, según Brian Hoyle y David Pinder, afectan el origen y desarrollo del puerto o la ciudad portuaria ¹⁶. Los elementos que Weigend se limita a definir en la conclusión más teórica a su serie de artículos sobre la geografía de los puertos son: puerto, hinterland, foreland, espacio marítimo, carguero o transportador, carga ¹⁷. Existe, asimismo, una tipología de puertos por su funcionalidad y una terminología bastante extendida, entre otros, términos como: «gateway», «entrepôt», puerto de escala, de transbordo, o «jetty port» ¹⁸.

Por supuesto, la literatura portuaria carece de un perfil tan simple como el que he presentado. De algún modo, todos los autores, una vez delimitada conceptual, metodológica o más o menos arbitrariamente su investigación, pasan a abrir y difuminar los contornos más rígidos de la propuesta aproximación al puerto. Ni siquiera los trabajos más recientes, que se caracterizan por un fuerte rigor analítico y metodológico ¹⁹, reclaman más que un control limitado del objeto que abordan y tienden a considerar elementos contingentes en sus descripciones y análisis, así como a reconocer ciertas limitaciones conceptuales.

Sin embargo y pese a todos estos matices, como afirmaba más arriba, los estudiosos sobre puertos parecen permanecer anclados en escuelas geográficas con un fuerte componente positivista. Los geógrafos del puerto estudian «espacios» en lugar de paisajes, evalúan los factores que modelan el puerto como si se trataran de fuerzas objetivas, racionales y bien estructuradas aun-

¹⁴ La carencia de traducciones precisas de la mayor parte de los términos empleados en la investigación sobre puertos me ha llevado a tomar la decisión de no traducirlos al castellano. Sin lugar a dudas es urgente e importante abordar una precisa traducción de dicha terminología.

¹⁵ Guido WEIGEND elaboró en la segunda mitad de los años cincuenta una serie de artículos donde se definía y precisaba la terminología y criterios básicos para investigar sobre puertos: «Bordeaux: An example of changing Port Functions», *Geographical Review*, 45 (1955a), págs. 217-43; 1955b, «Les notions d'arrière-pays et d'avant-pays dans l'étude des ports», *Revue de La Porte Océane*, 11, 113 (1955b), págs. 5-10; «The Functional Development of the Port of Hamburg», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 47 (1956a), págs. 113-20; «The Problem of Hinterland and Foreland as Illustrated by the Port of Hamburg», *Economic Geography*, 32 (1956b), págs. 1-16; y el ya citado: «Some elements in the study of port geography»: *Geographical Review*, 48 (1958), pág. 185.

¹⁶ Como veremos más adelante, estos autores consideran cuatro factores: la localización marítima y terrestre, y la situación, también, marítima y terrestre (HOYLE, B. S. y PINDER, D. A., «Seaports, Cities and Transport Systems» En B. S. Hoyle y D. A. Pinder, eds.: *Cityport Industrialization and Regional Development. Spatial Analysis and Planning Strategies*, Oxford, 1981, pág. 2)

¹⁷ Me refiero a los artículos ya mencionados en las notas 10 y 15 de Guido WEIGEND. De todos ellos el más teórico es el mencionado en la nota 10.

¹⁸ A este respecto véase como orientación el excelente index conceptual de *Brides of the Sea* editado por Frank BROEZE, 1989.

¹⁹ Como es el caso de *Brides of the Sea*, editado por Frank BROEZE en 1989 o de *European Port Cities in Transition* editado por Brian S. HOYLE y David PINDER en 1992.

que inmediatamente después se apresuren a ubicarlas dentro del modo en que fueron percibidas por los fundadores del puerto o los personajes históricos²⁰. No obstante, existen nuevas tendencias geográficas como el análisis del comportamiento humano dentro del puerto²¹.

Hasta ahora, mi revisión sobre los estudios acerca de los puertos ha dejado deliberadamente al margen el que constituye, en mi opinión, el elemento clave y cuya presencia encuentro más necesaria en el análisis del puerto: el humano. De hecho, son las personas quienes transforman una bahía en la que se van a cargar y descargar buques en un puerto. A menudo se olvida que un puerto es, como destacaba Jarvis²², un «quid aggregatum», en el que la naturaleza administrativa y jurídica es esencial. Todo puerto, sin definición legal, carece de límites y por lo tanto tiende a difuminarse o confundirse con el estuario, río o bahía al que está asociado. Así ocurrió inicialmente con los puertos de la Norteamérica británica, y continuó sucediendo durante más tiempo en las costas del sur de las Trece Colonias. Entre los colonialistas e historiadores económicos de los Estados Unidos la «inexistencia» de puertos de consideración en el sur durante la etapa inicial, es tanto más chocante cuanto su dependencia de ultramar, primero para su subsistencia, después para su comercio, era fundamental. En general este fenómeno ha tendido a ser explicado en la historiografía por las peculiaridades geográficas y la economía de plantaciones del área, que permitían a los buques acceder hasta los lugares en los que se producían los bienes a exportar. Ahora bien, que el puerto, o mejor dicho, los muelles en los que se cargaba y descargaba, ocupasen un sistema riveroño extendido, no es algo extraño desde el siglo xv, desde el punto de vista del tesoro del rey en las Islas Británicas, ya que el hecho de que el control de los derechos reales y tasas estuviesen centralizados en la población que albergaba el puerto principal, no quería decir que las bahías y refugios colindantes no estuviesen bajo su jurisdicción²³.

Ahora bien, si desde el punto de vista legal y fiscal el puerto es una entidad que no se limita a ser un «área de abrigo para las embarcaciones», una «infraestructura de cambio de medio de transporte y de carga, descarga o transbordo de mercancías», «espacios de almacenamiento de productos», «centros de contratación mercantil», «áreas de transformación de o embalaje de mercancías» y «otros servicios a las marinas mercante, de pasaje, pesquera, militar, de ocio, etc»²⁴, ¿qué otros componentes o factores debemos invocar para perfilar lo que la gente y los expertos llaman «puerto»?

Sin lugar a dudas, aunque sea una presencia invisible en numerosos estudios al respecto, falta la gente, la población asociada al puerto y que, general-

²⁰ BIRD ya lo indicó en 1971, pág. 24. El desarrollo del puerto se debe fundamentalmente al «way in which such sites [land and water] were assessed by the founders». BIRD, J. H., *Seaport and Seaport Terminals*, Londres, 1971.

²¹ Véase BRIAN S. HOYLE, 1992.

²² «The Appointment of Ports», *Economic History Review*, 11, 3 (1958), págs. 455-66.

²³ Véase nota anterior.

²⁴ ALEMANY, Joan, *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid, 1991, págs. 17-18.

mente, le da nombre. El simple hecho de que alguno de los modernos aeropuertos tengan «nombres» diferenciados de sus ciudades no es casual, ya que éstos son unidades transporte distintas²⁵, en el sentido del que Cellineri²⁶ hace del término²⁷. Lo social o el factor humano, tal como lo definió Weigend²⁸ sigue siendo un ámbito de la realidad portuaria poco tratado si exceptuamos aquellos grupos cuyas fuentes documentales son más accesibles y obvias: los mercaderes y los movimientos obreros. Incluso, dichos trabajos suelen tratar el puerto de un modo colateral o como mero escenario de una problemática cuya conexión con el mismo no me parece suficientemente aclarada.

Para Weigend, el factor humano predominaba sobre cualquier obstáculo físico siempre y cuando las ventajas económicas o la conveniencia política así lo dictasen²⁹; el puerto en geografía debía tratarse y analizarse «no como un fenómeno aislado, sino dentro de una trama de patrones de relaciones»³⁰ donde puerto e hinterland por un lado, y puerto, organización marítima y foreland por el otro, se relacionaban íntimamente. Desde su perspectiva geográfica, así como desde la económica que se centra en un tipo de actividad humana (aunque el hombre tienda a desaparecer), los puertos habrían de ser, en buena lógica, supeditados al factor humano. Con ello no estamos haciendo una crítica a la validez de lo mucho, bien investigado y aprendido sobre los puertos, sino reclamando la invisible presencia en dichos estudios del elemento básico definitorio del puerto: las personas.

Ahora bien, antes de proponer nuevas estrategias de análisis, quiero volver a un clásico como la monografía sobre Shanghai de Rhoads Murphey³¹ para mostrar no sólo algunas de las que estimo son limitaciones de la perspectiva geográfica en el estudio global de una anómala ciudad portuaria, sino también la riqueza y concisión de investigaciones como éstas.

Shanghai, a partir de la monografía de Murphey, es una ciudad surgida de su puerto y de las empresas comerciales Occidentales sobreimpuestas a la economía agraria tradicional china. Adaptada al caso que estudia, su aproxi-

²⁵ Frank BROEZE abordó la rivalidad entre puerto y aeropuerto en el transporte intercontinental entre Holanda y América, «Connecting the Netherlands and the America's: Ocean Transport and Port/Airport Rivalry», En Hoefte, R. y Kardux, J. C., eds.: *Connecting Cultures: The Netherlands in Five Centuries of Transatlantic Exchange*, Amsterdam, 1994, págs. 77-99. En el mismo la interrelación y algunas de las peculiaridades entre el puerto y el aeropuerto quedan al descubierto.

²⁶ «Ports by nature are much more complex commercially, politically, and socially than other transportation units, such as railroad terminals, airports, and truck depots» CELLINERI, *Seaport Dynamics*, 1967, pág. xi.

²⁷ Los actuales «Jetty Ports» son una variante tipológica de puertos que desafían no sólo las consideraciones más tradicionales de puerto sino, también, de mi propuesta tal y como la he expuesto hasta el momento.

²⁸ «It has been demonstrated —al tratar los elementos básicos para el estudio de la geografía portuaria— that in port geography the human factors predominate» WEIGEND, «Some elements ...», 1958, pág. 199.

²⁹ WEIGEND, Guido, «Some elements ...», 1958, pág. 199.

³⁰ WEIGEND, Guido, «Some elements ...», 1958, pág. 200.

³¹ Publicado en 1953. *Shanghai. Key to Modern China*, Cambridge, M A.

mación se hace en torno a dos polos, uno predominantemente espacial y el otro en torno a los factores o acontecimientos de índole histórica que modifican ese espacio o escenario inicial que dibuja. Por supuesto, su texto no es tan reduccionista y, antes de abordar el sitio y emplazamiento del puerto, introduce un capítulo sobre la política y población en el que se define el peculiar status político de la ciudad. A lo largo de la monografía los matices enriquecen poderosamente su trama de análisis y se encuadran en una estructura tan explicativa y bien organizada como atractiva. La obra se divide en dos partes, una primera titulada el marco general o puesta en escena, y la segunda en la que se desglosan y analizan más pormenorizadamente las funciones claves de la ciudad. Ahora bien, pese a su inmediatez y su calidad del estudio, las fuerzas que constituyen y hacen evolucionar la ciudad portuaria, son convertidas en mecanismos impersonales en una estructura tan sistemática como racional.

Treinta y seis años más tarde, Peter Reeves, Frank Broeze y Kenneth McPherson³² en su estudio sobre la ciudad portuaria asiática, fundamentalmente colonial, destacaban el modo en que Murphey enlazaba la localización y emplazamiento³³ de la misma con sus funciones como puertos. Brian Hoyle y David Pinder³⁴, formalizaban por su parte, las series de factores que, en un contexto geográfico, afectaban al crecimiento de los puertos: la localización acuática y terrestre del asentamiento, así como los emplazamientos acuáticos y terrestres en los que se encontraba. Inicialmente el más determinante, si los tres restantes no son muy inconvenientes, es el emplazamiento acuático en el que se van a desencadenar las distintas influencias o acontecimientos, muchos de ellos ajenos a su esfera de competencia y cuyo denominador común es la función portuaria que los canaliza. Gracias a éstas, un marco espacial fundamentalmente estático cobra vida y permite la inclusión de la temporalidad.

Sin embargo, opino, pese a la validez de las perspectivas geográficas que en ningún momento he pretendido negar, resulta insuficiente para explicar desde dentro y con personas cómo, por ejemplo, un pequeño enclave como Shanghai en 1843 pudo convertirse en una urbe de cuatro millones de personas con una peculiar estructuración social y cultural y, todavía hoy, tras más de medio siglo de cambios revolucionarios, seguir siendo una pujante ciudad en directa competencia con metrópolis como Hong Kong o Singapur.

Iberoamérica o España son también, desde una perspectiva geográfica, casos de gran interés, ya que el desarrollo de sus grandes puertos arroja,

³² pág. 34. «Studying the Asian Port City», En BROEZE, F. ed.: *Brides of the Sea*, Honolulu, 1989, págs. 29-53.

³³ En este caso, y dado que son usados con frecuencia en castellano, he optado por traducir los términos de «site» por emplazamiento y de «situation» por situación.

³⁴ Lo hacen, primero, en 1981, pág. 2 de su capítulo sobre puertos marítimos, ciudades y sistemas de transportes («Seaports, Cities, ...») y lo repiten prácticamente de modo literal en 1992, pág. 3. «Cities and the Sea: Change and Development in Contemporary Europe» En: HOYLE B. y PINDER, D., eds.: *European Port Cities in Transition*, Londres.

cuando menos, una fuerte sospecha sobre los factores espaciales que dieron lugar y permitieron el desarrollo del puerto. Tanto es así que, sin la inclusión de ciertos sucesos o circunstancias históricas, es prácticamente imposible explicar algunos emplazamientos portuarios como el de Veracruz en México. Veracruz, por seguir con este ejemplo, no sólo hubo de ser fundada más de una vez sino que, también, desafía la lógica geográfica o cualquier intento de encajarla en una definición minimamente operativa del puerto. Veracruz fue durante mucho tiempo, como algunos otros puertos coloniales españoles, una suerte de villa fantasma controlada por una distante capital virreinal, México, y donde la mayor parte de su población vivía en un lugar hacia el interior llamado Jalapa³⁵. En general, la evolución portuaria hispana estuvo sometida a fuertes condicionantes estratégicos y administrativos³⁶.

En la actualidad es bastante común aceptar, como indica Jacob Price, la complejidad de «conceptos suficientemente sencillos»³⁷ como el de puerto, o cómo hasta las fronteras espaciales del mismo se desdibujan tan pronto como el investigador se aproxima a la dinámica generada por los puertos de un modo un poco más crítico³⁸. Sin embargo, tal como he indicado anteriormente, una vez hechas estas declaraciones, ningún autor considera realmente el puerto como una realidad o paisaje³⁹ humano. Los criterios aparentemente físicos de emplazamiento y localización acuáticos y terrestres parecen determinar los asentamientos y perspectivas de los puertos, sin tener realmente en cuenta que el puerto no es una bahía sino, sobre todo, un lugar de intercambio definido como tal por los seres humanos⁴⁰. El hecho de que autores tan influyentes y prestigiosos como Hoyle definan al puerto como «un lugar central de intercambio económico y cultural»⁴¹ es un buen ejemplo de la confusión a la que me refiero. Lo cultural se convierte, a la postre, en un elemento más de la compleja definición del puerto que, además, tiende a ceñirse a lo institucional o político desde una perspectiva abstracta, que poco espacio

³⁵ Véase la historia del puerto de Veracruz publicada por GARCÍA DÍAZ, Bernardo, *Puerto de Veracruz, Veracruz: imágenes de su historia*, Jalapa, 1992.

³⁶ La segunda parte del artículo de MONGE, Fernando y DEL OLMO, Margarita, «Un contexto de ...», 1996, aborda las «peculiaridades» del caso americano en su frente atlántico.

³⁷ PRICE, Jacob, «Competition between ports in British Long Distance Trade, c. 1600-1800» En Guimerá A. y Romero D., eds.: *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid, 1996, pág. 19.

³⁸ Al modo, por ejemplo, de BROEZE, Frank, «The external dynamics of port city morphology: Bombay 1815-1950» En BANGA, I., ed.: *Ports and Their Hinterlands in India, 1700-1950*, Nueva Delhi, 1992.

³⁹ Un paisaje actúa como una imagen cultural, es decir, como un lugar humanizado ya que está cargado de significados y símbolos, así como de un cierto contenido moral, que ha sido construido por y para la actividad humana sobre una realidad material previa (véase, por ejemplo, DOMOSH, Mona, *Invented Cities: The Creation of Landscape in Nineteenth-Century New York and Boston*, New Haven, Conn., 1996; o COSGROVE, D. y DANIELS S., eds., *The Iconography of Landscape*, Cambridge, 1988).

⁴⁰ Aunque la peculiaridad humana aparece mencionada en las introducciones sobre puertos luego, de aparecer, se convierte en un factor impersonal.

⁴¹ HOYLE, Brian S., «Maritime perspectives ...», 1989, pág. 189.

ofrece al ámbito de lo personal o los aspectos más contingentes. La concisión de ciertas definiciones, que en este ámbito son asombrosamente precisas y operativas desde ciertas perspectivas, no deben ocultar ni la variabilidad de casos existentes ni la contingencialidad de muchos de los componentes del análisis ni, tampoco y sobre todo, la naturaleza «imperfecta» y diferenciada de la realidad con respecto al modelo diseñado. En la misma dirección Pearson ⁴² defiende la necesidad y el valor de definiciones, aunque sean éstas imperfectas, así como una investigación empírica como medida para comprobar las teorías existentes.

Por otra parte, en un modelo de análisis del puerto que se complica progresivamente por la suma de factores económicos, políticos y sociales, y cuyas áreas de proyección aumentan espacialmente, se tiende a olvidar que el puerto es un espacio poblado por personas y que, por lo tanto, todo puerto es, en sí mismo, una comunidad humana ⁴³. Entendido así, el puerto no se disocia del pueblo, villa o ciudad en el que se ubica. Como veremos más adelante, el pequeño puerto pesquero, la ciudad portuaria, o la metrópolis surgida de una gran puerto, comparten este rasgo y pueden integrarse mejor en entornos de análisis más ricos, como son los de sociedad litoral o comunidad marítima.

Podemos, sin duda, analizar el puerto y la ciudad desde una perspectiva racionalizadora donde función y estructura dan sentido a su naturaleza y evolución. Es también posible incidir o primar una faceta geográfica o económica en las mismas y adoptar distintas perspectivas. Sin embargo, no es objeto de la misma atención el elemento ideológico que crea realidad social o los propios límites de nuestros conceptos —construidos, a su vez, por series de valores más o menos coherentes que permean y organizan la totalidad del fenómeno estudiado. Por lo tanto, aunque la visión funcional y mecánica tradicionalmente aplicable de sentido al objeto de estudio y sea aceptable o aconsejable bajo ciertas condiciones, debemos ser conscientes de las limitaciones y de un contexto explicativo mayor ⁴⁴.

Durante los últimos años, en ámbitos cercanos a los estudios sobre puertos, han surgido dos conceptos que parecen abarcarlo y situarlo en un contexto explicativo mayor. Se trata de los de «maritime community» y «littoral society» ⁴⁵. Ambos comparten ese afán por ampliar el campo de mira, demasiado circunscrito al puerto mismo, y por integrar la actividad humana en el mar y en la tierra en un mismo medio social, sin limitarse al juego impuesto por conceptos como el de gateway o lugar central, así como el surgido en el

⁴² PEARSON, M., «Littoral Society: The Case for the Coast» *The Great Circle*, 7 (1985), pág. 8.

⁴³ Los «jetty ports» o terminales de carga y descarga que se han desarrollado durante los últimos años en torno a las áreas productoras de petróleo, hierro o fosfatos, más que una excepción son un síntoma de los profundos cambios a los que están sujetos los puertos actuales.

⁴⁴ Párrafo basado en los comentarios de Stanley TAMBIAH, *Magic, Science ...*, 1990, págs. 2-3 en torno a la ciencia, la magia, la religión y el alcance de la racionalidad.

⁴⁵ Aunque la traducción parezca a primera vista evidente he creído conveniente mantener los términos ingleses ya que su traducción induce, en mi opinión, a ciertas ideas equívocas.

puerto por el juego de hinterland y foreland. El rasgo predominante en ambas es la influencia marina que, desde la costa, se extiende hacia el interior. Su perspectiva, por tanto, prima un modelo de comprensión continuista en lo espacial — Pearson califica la frontera terrestre de la «littoral society» como «porosa» y «elástica»⁴⁶ — y, hasta cierto punto, en lo temporal. Se diferencian, sin embargo, por el objeto concreto al que se aplican y por las series de rasgos que mejor iluminan.

En el caso de la «maritime community», el interés se suele centrar en torno a una comunidad humana, pueblo o villa, que fundamenta una parte sustancial de sus recursos de actividades relacionadas con el mar; como la pesca o la construcción de buques. En éstas, la comunidad no sólo está profundamente influida, y modelada por el medio marino con el que linda, sino que, además, tiende a convertir el puerto en el centro de su actividad económica y en el medio a través del cual se desarrolla dicha actividad. Enclaves como Gloucester⁴⁷ o Marblehead en Nueva Inglaterra entre 1690 y 1750 eran, como mostró Christine Heyrman en su libro publicado en 1984, buenos ejemplos. Si seguimos a esta autora, la «maritime community» puede caracterizarse como «diversa, móvil, con una población dominada por el varón, la dependencia de consumidores distantes e inversores no locales, y un lento y menos completo desarrollo de instituciones básicas»⁴⁸, frente o en comparación con los pueblos agrícolas del interior. Sin embargo, todos ellos se estructuran y organizan un espacio progresivamente más complejo e integrado o, al menos, muy relacionado. Hasta ahora el puerto y la ciudad portuaria, al orientarse en torno al concepto de nodo y punto de interconexión de mar y tierra, o de conector de hinterlands y forelands difumina, paradójicamente, la flexibilidad e inestabilidad de los límites, así como la naturaleza social de esas divisiones tanto a nivel teórico como práctico.

Si ampliamos el foco u objeto de interés abriendo el arco desde el nivel comunitario al general de sociedad, la definición de Pearson y su defensa del concepto de «littoral society», como una alternativa viable a los problemas que él detecta en las historias marítimas, de las ciudades portuarias y coloniales, comparte, como indicaba más arriba, los mismos fundamentos lógicos. Ahora bien, su propuesta, aunque capaz de integrarse con la de las «maritime community», es más radical, ya que se centra en «pueblos cuyas vidas están conectadas con el mar; y que a menudo viajan sobre agua salada o están influidos por lo que ocurre sobre ella. La vida de esos pueblos no se restringe al mar. Las influencias que se ejercen sobre la littoral society que podemos percibir pueden venir de lejanas tierras del interior»⁴⁹.

⁴⁶ PEARSON, M., «Littoral Society», 1985, pág. 6.

⁴⁷ Todavía hoy la ciudad de Gloucester en Massachusetts puede considerarse en gran medida una comunidad marítima dado el gran peso que la actividad pesquera e industria conservera de pescados tienen en la ciudad.

⁴⁸ HEYRMAN, C., *Commerce and Culture. The Maritime Communities of Colonial Massachusetts, 1690-1750*, Nueva York, 1984, pág. 228.

⁴⁹ PEARSON, M., «Littoral Society», 1985, pág. 6.

Jacob Price ⁵⁰ al examinar la interrelación entre la función económica y el crecimiento de las ciudades portuarias de las Trece Colonias ⁵¹ durante el siglo XVIII, interconectó el carácter portuario de estos asentamientos con, 1) la estructura ocupacional de las ciudades portuarias y, 2) con los factores comerciales que influyeron en el crecimiento o estancamiento de las mismas o los puertos asociados de nivel menor en el sistema portuario ⁵². La clave de su argumento descansaba en el modo en que distintos tipos de exportaciones fomentaban una estructura diferenciada de organización empresarial, y en cómo ésta promovía o no ciertos tipos de desarrollos urbanos ⁵³. Gracias a esta perspectiva, un cuerpo de datos relativamente frío, era extrapolable e interpretable desde una óptica cualitativa, en la que podían desempeñar un papel relevante los mercaderes, incluso algún mercader concreto, así como otros factores elusivos a ser sistematizados en un modelo del desarrollo del puerto. Los factores de índole impersonal que caracterizan ciertas aproximaciones económicas, así como la tendencia al determinismo espacial de la geografía del transporte y portuaria, que parece buscar la explicación del éxito de ciertos puertos en virtud de la combinación de los cuatro factores de emplazamiento y localización acuática y terrestre del puerto, se quiebran ante hipótesis como ésta. Sin embargo y si exceptuamos algunos de los artículos del libro sobre ciudades portuarias atlánticas entre 1650 y 1850 ⁵⁴, que incluye una interesante aplicación del propio Price de sus hipótesis al caso iberoamericano, la vía alternativa abierta en 1974 apenas ha sido explorada, en mi opinión. Ni siquiera el reconocimiento al valor de su artículo ha servido como reflexión a la excesiva deshumanización que desde numerosas disciplinas hacen los estudiosos del puerto.

LAS FUENTES Y LOS PUERTOS

Las razones por la que el factor humano tiene un papel tan peculiar en las investigaciones puede, sin duda, atribuirse a dos tipos de problemas. En primer lugar las peculiaridades de la documentación que se conserva sobre y en

⁵⁰ Para una análisis más detallado de las peculiaridades de la perspectiva de la historia económica, véase: MONGE y DEL OLMO, «Un contexto de ...», 1996.

⁵¹ En concreto se centra en todas las ciudades con más de 8.000 habitantes según el primer censo general de los Estados Unidos (1790): Philadelphia (42.520 hab.), Nueva York (32.328), Boston (18.039), Charleston (16.359) y Baltimore (13.503) y, trata también en menor medida Newport en Rhode Island, la bahía de Chesapeake en Virginia y Maryland y Norfolk en Virginia.

⁵² PRICE, Jacob, «Economic Function and the Growth of Atlantic Port Cities» *Perspectives in American History*, 8 (1974), pág. 126.

⁵³ PRICE, Jacob, «Summation: The American Panorama of Atlantic Port Cities» En Knight, F. W. y Liss, P. K., eds.: *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, Tenn, 1991, págs. 262 y 263.

⁵⁴ Editado por Franklin KNIGHT, W. y LISS Peggy, K., *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, en 1991.

torno al mundo portuario, y, en segundo, a las limitaciones de las hipótesis, tramas de análisis, metodologías y teorías aplicadas para el estudio de la dinámica social y la consideración holística y comparada del puerto y la ciudad portuaria —aunque para muchos de los objetivos habitualmente abordados en los estudios portuarios.

Sin ánimo de describirlas, las fuentes parecen haber dictado los temas y ámbitos de estudio, e incluso los tipos de investigación ⁵⁵. Sorprende, en un mundo académico profundamente transformado por las tendencias de pensamiento de las ciencias sociales y humanas en las últimas décadas, que los puertos sean casi exclusivamente un coto de positivistas y pragmáticos de la vieja guardia ⁵⁶. Ahora bien, desde las nuevas escuelas y tendencias teóricas, parece mucho más difícil limitar esta «peculiaridad» de los estudios portuarios a las carencias o características documentales, ya que tenemos a nuestro alcance un uso más rico, creativo e imaginativo, máxime si consideramos lo mucho avanzado y desbrozado ya por sus estudiosos. Así, el olvido del «factor humano» nos hace asociarlo más que a un término acuñado por un geógrafo al título que Graham Greene utilizó para una novela de espías.

Desde el punto de vista del trabajo histórico, que aquí entiendo como el de la lectura, análisis e interpretación del pasado a través de las fuentes documentales, la adecuación entre una teoría de partida como la esbozada y las limitaciones de la documentación existente es considerable; si bien la construcción total del puerto, aunque desde una perspectiva social y cultural, necesita de otras estrategias de análisis complementarias. Es necesario compensar, entre otros elementos, el énfasis individualista en esta estrategia de construcción desde las ciencias sociales y la historia del puerto, mediante la inclusión de componentes de tipo marco, como el legal o institucional. Aunque estos puedan generarse desde procesos de interacción individual, la construcción de un puerto dado en la historia es difícilmente realizable desde un estado de desorden puro ⁵⁷, tal como reclamaba Fredrik Barth en 1993 para construir modelos de civilizaciones. En realidad, si aplicamos unos criterios

⁵⁵ Una afirmación como la que hago merecería ser desarrollada, al menos, como un artículo. Dejo esta línea de análisis para otra ocasión.

⁵⁶ Esta irónica consideración debe ser tenida en cuenta de un modo relativo y un tanto retórico ya que, entre los mejores especialistas, se puede observar una clara evolución acorde con el ámbito intelectual general (véanse, por ejemplo, las distintas aportaciones del libro editado por BROEZE, *Bridges of the Sea*, 1989; o para el caso español, el ya mencionado *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, 1996).

⁵⁷ En mi opinión, sólo el caso de los puertos de las Américas podría desarrollarse en sus primeros estadios desde esa ficción metodológica ya que es posible históricamente, en cierto modo, ubicarlos en un cierto «vacío» o «mundo salvaje» como opuesto a civilizado, en el momento en el que fueron fundados como cabeza de playa de la colonización Occidental. Por supuesto, los bagajes con los que viajaban los colonos y la realidad que encontraron son aspectos insoslayables, si bien pueden articularse en torno al puerto en sí mismo con más facilidad y consistencia analítica que los puertos del Viejo Mundo. Véase el pequeño ensayo que DEL OLMO, Margarita y MONGE, Fernando hicimos al respecto «Un contexto de ...», 1996.

rigurosos y sensibles es posible adoptar metodologías y técnicas complementarias que nos permitan completar ciertos espacios sin datos de nuestro trabajo. La lectura, por ejemplo, de los patrones de asentamiento de la población (su distribución espacial) nos permite, ya sea desde la geografía cultural⁵⁸, ya desde la experiencia arqueológica y antropológica, enmarcar y dar dimensión a unas fuentes de archivo que, cuando menos son fragmentarias y desiguales.

UNA PERSPECTIVA DESDE LA HISTORIA SOCIAL

Ahora bien, si se trata sólo de un énfasis distinto sobre la vieja y reconocida interacción entre los «asuntos de la tierra y del mar», ¿cuál es la necesidad de aplicar esta alternativa? ¿Por qué abrir una nueva vía en el estudio de puertos cuando las aportaciones y valores de las anteriores son eficaces en muchos de sus objetivos? O, desde planteamientos más radicales, ¿por qué desarticular un tema de estudio haciendo uso de conceptos o criterios que no emanan directamente o se enfocan de modo preciso sobre el puerto mismo?

Mi propuesta, al igual que las ya mencionadas de Heyrman o Pearson no es rupturista con respecto a la historia de la disciplina portuaria, ni siquiera es una defensa de un particularismo deseoso de no ser encajado dentro de los diseños teóricos al uso en la geografía o historia económica; por el contrario, pretende incluirse en los saberes ya alcanzados sin invalidarlos, aunque modificando substancialmente algunos criterios básicos para aproximarnos a la dimensión social y naturaleza humana del puerto. El componente teórico es esencial, si bien intento reorientarlo hacia una base más afín a la historia social y la antropología contemporánea y, sobre todo, ceñir ésta con rigor a los hechos con los que se encuentra.

Una afirmación como la anterior puede, sin dudas, resultar sospechosa para una nada desdeñable cantidad de expertos transformados por la influencia del pensamiento postmoderno —que, es necesario reconocer, no son muchos dentro del ámbito de los estudios portuarios. Es indudable que dicha «resistencia» tiene que ver con el carácter fuertemente aplicado y de planificación de la investigación portuaria. De hecho, la mayor parte de los que hoy consideramos «clásicos» son textos escritos hace ya bastante tiempo con una orientación de historia total llamativa. Paradojicamente, algunos de ellos, como el caso de *The Rise of the New York Port*⁵⁹ [1815-1860] de Robert G. ALBION publicado originalmente en 1939, son obras con una particular sensibilidad hacia los factores humanos, o «factores elusivos», que conforman el puerto. Sin embargo, ni mi exposición ni mi posición pretenden pecar de positivismo o negar algunas de las aportaciones hechas por este movimiento. Al contrario, defiende un modo diferente de construir una teoría coherente sin conectarla al axioma de un mundo también coherente tal y como recla-

⁵⁸ DOMOSH, *Invented Cities*, 1996.

⁵⁹ Me refiero a la reedición de la obra hecha en 1984.

man y muestran Fredrik Barth ⁶⁰ al estudiar Bali o Michael Herzfeld en su exploración sobre las raíces simbólicas de la burocracia occidental ⁶¹.

Si nos basamos en la ya comentada monografía sobre Shanghai para hacer un análisis de ese caso de estudio más sensible al factor humano en un marco dinámico y procesual, esta ciudad puede caracterizarse como un mundo en el que la sociedad y cultura parecen «suspenderse» o debilitarse en sus articulaciones habituales. Para los chinos, las relaciones interpersonales tradicionales y familiares se rompen y, para los europeos, la extraterritorialidad les confiere status y roles peculiares. Tanto unos como otros consideraban a Shanghai no como a un lugar de permanencia sino como a un espacio transitorio, liminar, en el que crear una fortuna. Pese a la fragilidad del entorno físico, la consideración de transitoriedad que sus propios habitantes (chinos y occidentales) tienen en su ciudad —surgida con toda claridad de su puerto, Shanghai es un espacio extremadamente fértil desde el punto de vista social y cultural. Gracias a su marginalidad con respecto al entorno, el puerto de Shanghai pudo, desde el primer momento, generar un ámbito de relación social en el que, al igual que en las ciudades, el individuo se veía estimulado y podía con mayor facilidad crear nuevos roles, modificar su posición en la sociedad y generar dinámicas nuevas y legítimas para los demás miembros de su entorno. Un mundo así puede responder y canalizar, con mayor agilidad a los acontecimientos y fenómenos que estaban más allá de su control, como en efecto hizo gracias a la manipulación de su espacio físico.

Muchas de las tensiones detectables en los estudios sobre puertos, sus contradicciones e, incluso, la dificultad por explicar el éxito o fracaso de los puertos, tienen su origen en esta obsesión y énfasis racionalista, a la manera de un ilustrado, por construir sistemas coherentes y cerrados, allí donde actúan procesos de construcción social y cultural de la realidad y de nuestro objeto de estudio ⁶². La elegancia de los modelos expuestos, su manejabilidad, constituyen una parte considerable de su atractivo y verosimilitud como argumento científico ajustado a la realidad. Con todo, sin negar su validez, dicha aproximación es muy engañosa ya que lo que parece una aproximación muy ceñida a la realidad que investiga, oculta aspectos claves de la misma. El puerto se transforma, envuelto en una marco conceptual de aspecto bastante neutro, que permite el manejo de gran cantidad de información, en una construcción idealizada y, por tanto, de naturaleza estática. Cualquier intento de incluir los dramáticos cambios de fortuna de los puertos tiende a chocar violentamente

⁶⁰ Aunque tomo esta afirmación de su obra *Balinese Worlds* (1993, pág.6) esta posición se manifiesta en toda su obra e investigación más recientes.

⁶¹ «The idea of a coherent, unified rationality is neither coherent nor unified in itself» en *Balinese Worlds*, 1993, pág 2.

⁶² Dicha propuesta se fundamenta fundamentalmente en la perspectiva teórica y metodológica de BARTH, Fredrik, *Balinese Worlds*, 1993, págs. 3-7.; así como de la lectura de HERZFELD, Michael *Anthropology Through the Looking Glass*, Cambridge, 1987; *A Place in History. Social and Monumental Time in a Cretan Town*, Princeton, 1991; *The Social Production of Indifference.. Exploring the Symbolic Roots of Western Bureaucracy*, Chicago, 1992 y TAMBIAH, Stanley J., *Magic, Science ...*, 1990.

con dichas construcciones, y llevan a interminables matices y correcciones que, más que perfeccionar, sólo sirven para matizar unas perspectivas analíticas, en mi opinión, inadecuadas. Por otra parte, la posibilidad de perfilar un modelo de análisis global y exhaustivo del puerto es una tarea tan monumental como la de abordar uno para el estudio de la ciudad. En ciencias sociales se tiende, por tanto, a ficciones analíticas demasiado vagas o al estudio de elementos o fragmentos del sistema que lo expliquen en su totalidad; mientras que en historia se centra en el estudio de casos o, como mucho, comparaciones de un espectro limitado.

Una excelente muestra del estado de la cuestión con respecto al pensamiento sobre el mundo portuario y las dificultades al pensarlo, es el debate sobre el marco internacional de los sistemas portuarios transcrito en el libro: *Puertos y sistemas portuarios*⁶³. En él problemas como los del manejo de la «comunidad humana»⁶⁴ en el marco portuario o urbano generado por el puerto, la naturaleza y definición del puerto y la ciudad portuaria, las condiciones para su desarrollo apuntaban, por una parte la inadecuación de las perspectivas actuales para adaptar la teoría y sus modelos a la vida, ideas y expectativas de las personas que poblaban ese paisaje, y, desde otro, por combinar lo macro con lo micro, así como los casos particulares con procesos comparables en otros ejemplos. Además, como ya he indicado, cuanto mayor es el énfasis en la coherencia y sistematicidad del comportamiento portuario mayor es la dificultad al explicar el cambio temporal; mientras que, por el contrario, a aquellos más apegados a los personajes históricos que pueblan el puerto, les resulta imposible realizar generalizaciones que superen el objeto estudiado. Los puertos, añadiría yo, tampoco.

Las civilizaciones o las culturas llamadas complejas tienen como uno de sus rasgos predominantes la variación, y sus sociedades sólo pueden caracterizarse por un cierto nivel de orden estadístico y conceptual⁶⁵. Desde esta perspectiva, la consistencia, credibilidad y coherencia de un modelo radicarán, como acabo de indicar, más en la adecuación del mismo a las ideas, actividades y vidas de las personas que componen nuestro objeto de estudio, que a la racionalidad y lógica inexorable que el investigador pueda imponer sobre una realidad de apariencia, al menos, fragmentaria. De hecho, dicha realidad no carecerá de forma aunque sí mostrará cierto grado de desorden e indeterminación. Un rasgo que, si bien a los historiadores no les resulta extraño, sí parece cuando menos incómodo para muchas de las perspectivas desarrolladas desde las ciencias sociales.

Se trata, más que de un rechazo a la teoría portuaria existente, adecuada sin duda para la solución de muchos de los problemas que se plantean, de la afirmación de una perspectiva teórica fundada en el desarrollo de un modelo

⁶³ Editado por GUIMERÁ, Agustín y ROMERO, Dolores, *Puertos y sistemas portuarios* ..., 1996, págs. 423-41.

⁶⁴ PRIZE, Jacob, así consideraba los puertos en las disusiones transcritas arriba mencionadas.

⁶⁵ BARTH, Fredrik, *Balinese Worlds*, 1993, pág. 4.

utilizable para explicitar aquellas operaciones que puedan generar las regularidades o formas que constituyen la dinámica social del puerto ⁶⁶. Este es un modo adecuado de explicar la forma, los cambios de las formas sociales, es decir del puerto como construcción social, a través del cambio de las variables básicas que generan dichas formas, y que puedan facilitar el análisis comparado de un modo bastante controlado.

Si volvemos ahora a la definición mínima del puerto de Hoyle ⁶⁷, en el que éste actuaba esencialmente como un nodo crítico dentro de un sistema multimodal de transporte y donde su función básica era la integración de transporte, resulta bastante inadecuada para incorporar lo humano o social. De hecho es más apta para la geografía del transporte aplicada al puerto, que para explicar incluso la ordenación del territorio desde la dinámica temporal. El puerto, entendido como construcción social y cultural o, de modo más vago, como una comunidad humana, no puede reducirse únicamente a un nodo de transporte intermodal, ya que es, además de un mercado en sí mismo, un motor esencial en el desarrollo urbano (bajo ciertas condiciones) y de la conquista y humanización del espacio. ¿Dónde fijar entonces el elemento clave? ¿Cuál es el proceso o mecanismo social fundamental en torno al cual podemos construir una perspectiva social del puerto?

Si tratamos de integrar la actividad plurifuncional del puerto ⁶⁸ en torno a un único proceso social clave y común a todas o la mayor parte de las actividades constitutivas del puerto, el concepto de *transacción* me parece particularmente adecuado. Este es, en mi opinión, un mecanismo que lleva nuestro análisis a uno de sus niveles más elementales, ya que la transacción es el mecanismo que permite las relaciones interpersonales y genera cualquier tipo de relación social ⁶⁹ mediante el flujo de prestaciones entre personas. Sin duda, parte del individuo y del nivel micro, pero nos permite integrar al modo de la historia social, y cambiar de niveles explicativos micro a los macro de un modo poco traumático ⁷⁰. Así, una serie de decisiones personales o acontecimientos sociales encuadrados en una organización social determinada y/o un

⁶⁶ Aunque algo modificado, quizá en exceso para su autor, parafraseo los usos que, según Barth, ha de seguir un modelo sobre la organización social. Si bien su fecha de edición es algo lejana ya en el tiempo (1966, reimpreso en 1971) creo que sus propuestas y crítica al funcionalismo y análisis formal, son todavía hoy básicamente adecuadas con algunas modificaciones. BARTH, F., *Models of Social Organization*, Londres, 1966

⁶⁷ S. HOYLE, Brian, «Maritime Perspectives ...», 1989, pág. 189.

⁶⁸ El concepto de puerto del que hago uso no se reduce, como he tratado de mostrar, al espacio físico e infraestructura en los que se ancla, carga, manipula o descarga, sino a la más amplia y compleja consideración como un paisaje humano y que, por tanto, incluye su propia población.

⁶⁹ BARTH, Fredrik, *Balinese Worlds*, 1996, pág. 6.

⁷⁰ Sigo en esta defensa la propuesta COLEMAN, James S., *Foundations of Social Theory*, Cambridge, MA., 1990, págs. 1-23, de una metateoría sociológica más cercana al individualismo metodológico que al holismo (pág. 5). Desde la perspectiva del historiador los niveles que en ciencias sociales se definen como «micro» y «macro» se asemejan a los de microhistoria e historia total o general respectivamente.

escenario cultural dado, transforma el panorama social y confiere nuevos significados al comportamiento general del puerto y de sus individuos. En el caso de la historia portuaria nos permitiría integrar de un modo distinto, más sistemático, aunque sin olvidar su carácter fragmentario y dentro de un modelo más sensible a las razones de los actores, las trayectorias y la documentación recogida en los papeles de los empresarios y armadores, así como de las autoridades portuarias. Ahora bien, el hecho de poder trazar el desarrollo del puerto como un universo sociocultural donde se producen ciertas regularidades de forma y procedimientos, no es suficiente para diseñar la dinámica de los procesos micro a macro y macro a micro ⁷¹. De hecho necesitamos interrelacionar los actores de un modo que, más que agregar individualidades o acontecimientos inconexos, podamos seguir el modo en el que procesos básicos abstractos y de gran riqueza, como es el de transacción, pueden generar ciertas regularidades en el plano social y consolidar instituciones tanto sociales, económicas como políticas.

Dentro de esta dinámica, posiblemente demasiado ecléctica para muchos intelectuales «post» y «modernos», tiene sentido abordar brevemente el segundo eje característico del estudio del puerto: el económico. Al ocuparme de éste, espero apuntar, a modo de conclusión, en qué modo se articulan el espacio, los individuos y los procesos de transacción, del que la actividad económica y de transporte constituyen un ámbito particularmente estructurado e importante en el puerto ⁷².

Por supuesto, si existe un rasgo común a la mayoría de los mejores estudios sobre puertos es el de la sensibilidad por factores difícilmente sistematizables en modelos previos, por abrir o dejar algo difuso el contorno de la investigación. Como reseñaba páginas más arriba, Michael Pearson ⁷³, en su defensa del concepto de «littoral society», defendía una visión más «porosa» o «elástica» de nuevos conceptos y perspectivas, no tan constrictivas o estrechas. Dichas características pueden, sin lugar a dudas, localizarse entre algunos de los expertos más reconocidos en nuestro ámbito, como son los casos de Frank Broeze, Jacob Price, Robert Albion, Gordon Jackson o Rhoads Murphey, Henry Roseveare o Josef Konvitz. No obstante, la dificultad por explorar las «áreas más borrosas» de sus trabajos es notoria. Si revisamos la

⁷¹ COLEMAN, James, *Foundations ...*, 1990, págs. 21-23.

⁷² PRICE, Jacob, desde su perspectiva de historiador económico, se aproxima y apunta, en mi opinión en buena dirección, hacia la inclusión de la dimensión social en el puerto como elemento clave (Véase artículos mencionados en notas 37, 52 y 53). HANCOCK, David, *Citizens of the World. London Merchants and the Integration of the British Atlantic Community, 1735-1785*, Cambridge, 1995, págs. 1-21, en su introducción al estudio sobre un grupo de mercaderes londonitas entre 1735 y 1785, 1995, págs. 3-4, señala magistralmente no sólo las fortalezas y debilidades de la aproximación estadística al estudio del comercio transatlántico durante el siglo XVIII, sino también el modo limitado y descontextualizado en el que se ha ubicado al mercader y, sin mencionarlo del mismo modo en que yo lo he hecho, de los problemas de integración de lo macro y lo micro, así como de la interrelación entre las distintas esferas de actividad de los personajes históricos.

⁷³ Véanse PEARSON, M., «Littoral Society», 1985.

creciente bibliografía sobre temas portuarios, poco se puede leer que apunte en esta dirección, la definición disciplinaria del problema impone estrictas limitaciones, de las que una de sus mayores víctimas son las personas que construyen y pueblan el puerto, que, en última instancia, le dan significado.

Si tratamos de mercaderes, éstos habitan exclusivamente sus despachos ⁷⁴, si de empleados portuarios, los muelles. Los puertos son, o agentes activos de transformaciones, o agentes pasivos que las sufren ⁷⁵; pueden ser vistos como nodos dentro de una red o articuladores de un espacio en virtud de su posición estratégica, aunque desde fuera; o como espacios de convivencia y sociabilidad de ciertos grupos a personas, aunque desde dentro y difícilmente comparables a otros casos. En este panorama, del que quiero destacar su faceta más descorazonadora, apenas es posible plantear alternativas integradoras que se centren en la dinámica social. Algunos de los problemas que obstaculizan el desarrollo de esta perspectiva de investigación han sido ya reseñados en esta páginas. La renovación metodológica que propongo está dando sólo un pequeño paso más adelante, no niega lo ya realizado si bien es, en realidad, radicalmente distinta en ciertos criterios epistemológicos claves.

Que los puertos son entidades dinámicas nadie lo duda, pero no parece estar tan claro que sean las comunidades humanas social y culturalmente construidas, fragmentarias, paisajes de transacción en un continuum humano de complejidad creciente cuya definición sólo es posible si nos ceñimos a las interacciones entre las personas, ya sea por medio de la información o de las cosas, las que generan el puerto y, en última instancia, el universo que habitamos ⁷⁶. Se trata, en suma, de acercarnos al estudio del puerto con las herramientas de que disponemos, sin pensar que nuestro objeto de estudio constituye un sistema reducible al orden por medio de una serie de leyes naturales dadas por el propio puerto, de combinar lo que ya sabemos sobre las sociedades humanas con la minucia y el cuidado de los historiadores por dar un sentido al paso del tiempo y, de enfrentar las fuentes con una imaginación y creatividad consciente del propio papel del investigador en su obra.

«A menos que podamos decir claramente lo que estamos haciendo y que deseamos alcanzar escribiendo tanto historia marítima como litoral, conti-

⁷⁴ Como ya mencioné en una nota anterior, David HANCOCK rompe esta tradición en *Citizens of the World*, 1995.

⁷⁵ Si bien el puerto, en su definición básica es y ha sido un lugar de carga y descarga de un medio marítimo a uno terrestre o de transferencia de mercancías o personas entre barcos, no es menos cierto que el éste ha sufrido fuertes transformaciones a lo largo de la historia. De hecho, las diferencias entre un puerto actual, uno del Antiguo Régimen y uno del siglo XIX es tan grande que tratarlos todos como una misma cosa puede conducir a confusiones notables. La distinta relevancia de los tres elementos básicos que se transfieren a través del puerto: bienes, personas o información; así como las transformaciones tecnológicas y de infraestructura construyen realidades portuarias bien contrastantes.

⁷⁶ Mi propuesta está lejos, como he pretendido mostrar, de la perspectiva rígidamente funcional y estructural obsesionada por integrar dentro de un único sistema coherente la totalidad de la actividad humana.

nuaremos boxeando contra un contrincante imaginario. La investigación empírica es esencial, pero debe no debe llevarse a cabo en el vacío, sino como un medio de probar la teoría existente» ⁷⁷. Lejos ya de las perspectivas empiricistas o teorizantes duras, los puertos o, «las novias del mar», tal como Broeze los denominó, continúan planteándonos más preguntas de las que nosotros podemos contestar.

⁷⁷ «Unless we can say clearly what we are doing, and what we hope to achieve by writing either maritime or littoral history, we will continue shadow-boxing. Empirical research is of the essence, but should take place not in a vacuum, but as a means to test existing theory». PEARSON, «Littoral Society», 1985, pág. 8.

Hispania, LVIII/1, núm. 198 (1998) 307-326