

Crónica de la Sesión B9 sobre “Puertos y actividad económica urbana” del IX Congreso de la AEHE.

Sesión: Puertos y actividad económica urbana.

- Coordinadores Sesión: Miguel Suárez Bosa (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria), Amélia Polonia da Silva (Universidad de Oporto) y Jesús Mirás Araujo (Universidad da Coruña)
- Resumen de la sesión efectuado por Jesús Mirás Araujo (Universidad da Coruña).

Los puertos han sido entes dinamizadores de actividades básicas que han constituido un soporte económico de las ciudades y que, por tanto, han contribuido activamente a su configuración. A partir del siglo XIX, con la expansión económica capitalista, esta función quedó confirmada. La estrecha relación que se ha establecido históricamente entre los puertos y las ciudades ha llevado a la acuñación de un concepto, el de “*ciudad-puerto*”. Con ello se pretende resaltar que la historia de cada asentamiento costero se encuentra en un puerto, aunando los orígenes y el desarrollo de las ciudades con las actividades mercantiles marítimas que en ellas se desarrollan. Por otra parte, este sistema generó un tipo específico de ciudad portuaria, formando diversas redes conectadas por medio de rutas marítimas. Estos sistemas tienen una importancia económica extraordinaria y permiten explicar gran número de acontecimientos y procesos.

El objetivo principal de la sesión era plantear la discusión de trabajos que analizaran la influencia de las actividades portuarias en la configuración del tejido productivo de las ciudades. Dichas actividades portuarias han generado un tejido empresarial y un empresariado peculiares, inducidos por el transporte de mercancías, de pasajeros, el comercio, la pesca y los servicios, amén de otros relacionados con la propia actividad portuaria, la denominada “*comunidad portuaria*”. Por tanto, el objetivo más ambicioso perseguido por los coordinadores era congregarse contribuciones que aportasen nuevas perspectivas metodológicas para el análisis de dicha comunidad portuaria. Asimismo, se invitaba al establecimiento de perspectivas comparadas entre puertos o sistemas portuarios, con los que enriquecer el análisis y tratar de superar el excesivo localismo dominante todavía en los estudios portuarios.

Inicialmente, el elenco de especialistas que había mostrado su disposición a colaborar en la sesión era muy elevado, superando la veintena de trabajos, de los que una fracción significativa procedía de Latinoamérica. Sin embargo, varios factores impidieron que se concretase la participación de varios de estos historiadores. De este modo, el número total de comunicaciones enviadas a los coordinadores se redujo a once, aunque de nuevo cuatro autores se vieron obligados a excusar su presencia en Murcia, quedando finalmente limitado a siete.

El primer grupo de contribuciones fue realizado por investigadores de la fachada noroeste de Portugal, que presentaron tres ensayos que, en realidad, forman parte de una línea de investigación claramente perfilada sobre los puertos de ese cuadrante del país. Abrió el turno de comunicaciones la profesora Amélia Polonia da Silva (Universidade de Porto) con su trabajo “*Les ports de mer Européens - centres de croissance économique à l'Époque Moderne. Apports pour une réflexion méthodologique appliqués a un étude de cas*”. El enfoque de la comunicación fue fundamentalmente teórico, reflexionando sobre clasificaciones y modelos de estudios portuarios, así como sobre los conceptos de sistema portuario y de jerarquías portuarias.

El objetivo era presentar un posible modelo de estudio de los puertos como espacio económico, es decir, como centros de crecimiento económico durante la Edad Moderna, aun cuando

podría ser perfectamente extrapolable a cualquier otro período histórico. Para ello, utilizó como laboratorio un estudio de caso, el análisis de un pequeño puerto del noroeste de Portugal, Vila do Conde, durante los siglos XVI-XVIII, aunque la pretensión del texto iba más allá que la de un simple análisis portuario más o menos estandarizado. Inicialmente, la autora efectuó una revisión de la literatura relativa a los conceptos básicos y a los modelos de clasificación de los puertos. A continuación, planteó un modelo de estudio portuario, en el que se intentaron identificar el conjunto de dinámicas que rodean la actividad de un puerto y las variables (geográficas, políticas, logísticas, económicas, etc.) que en él se encuentran implicadas. A partir de aquí, aplicó su modelo al estudio de caso, siguiendo una secuencia en la que se contextualizaron las condiciones geomorfológicas del puerto, su estructura socioprofesional o su especialización económica.

A continuación, el profesor Amândio Jorge Morais Barros (Universidade de Porto) presentó la comunicación “Merchants, ports and hinterlands. The building of sea-port structures in the Early Modern Porto”. Como indica el título, en dicho trabajo se estudiaban las relaciones existentes entre Oporto y su *hinterland* desde finales de la Edad Media y durante la Edad Moderna, examinando las condiciones generales a partir de las cuales se construyó una economía articulada en torno al puerto. La propuesta de análisis del autor consistió en demostrar cómo en el largo plazo la ciudad desarrolló un conjunto de estrategias dirigido a extender y lograr hacer efectiva su autoridad y dominio sobre el área que la circundaba, partiendo de una serie de factores que tuvieron bastante que ver, a juicio del autor, con elementos jurisdiccionales-institucionales. La idea que sirvió de hilo conductor es la de que durante este período no es posible estudiar las ciudades portuarias sin enmarcarlas dentro de un *hinterland* más amplio que las sostuviese.

Barros muestra cómo, desde finales del Medievo, Oporto desarrolló una intensa actividad comercial marítima, que se encuadra dentro del crecimiento de los intercambios comerciales que estaba teniendo lugar entre el Mediterráneo y los mares del Norte de Europa, lo que dio origen a la construcción de un pujante grupo mercantil que dominó el poder municipal. Este grupo comandó las primeras realizaciones portuarias y las relaciones que mantuvo la ciudad con su entorno, bajo unos claros parámetros de dominio. Los nuevos parámetros del comercio internacional desde el siglo XVI obligaron a esta elite a una adaptación que les permitió responder eficazmente al creciente volumen de comercio.

En “Um porto entre portos: Caminha no século XVI”, Sara Maria Costa Pinto (Universidade de Porto) explicó lo ocurrido en esa pequeña comunidad portuaria localizada en la desembocadura del Río Miño, insertándolo tanto en el complejo portuario del noroeste portugués como con el sur de Galicia, espacio con el que mantuvo importantes relaciones mercantiles. Y, en este sentido, resulta significativo que la autora se haya visto obligada a recurrir a archivos gallegos para completar su aparato documental, lo que revela una ausencia de información propia de los circuitos comerciales establecidos por pequeños mercaderes como los que operaban en esta villa.

El trabajo de Sara Pinto tuvo como objetivo principal describir los resultados de su análisis sobre las dinámicas comerciales del puerto de Caminha. En una primera parte, se refirió a las características del peculiar espacio en donde se emplazaba el puerto, compartiendo el río en las dos orillas, la portuguesa y la española. Este espacio fue explotado para una navegación de cierto volumen, al menos mientras el curso del río no quedó cegado, hecho que acaeció en el siglo XVIII, limitando la navegación a pequeñas embarcaciones. A continuación, la parte más interesante del texto se centra en el análisis de las dinámicas mercantiles, en donde la autora detalla los circuitos comerciales en los que se integraba Caminha en el siglo XVI, a caballo de las regiones de Entre-Douro-e-Minho y Galicia, aunque Caminha también se integró en los circuitos comerciales transatlánticos, sobre todo con Brasil. Las similitudes en el tipo de especialización exportadora de ambas zonas dieron lugar a situaciones de competencia en los mercados externos, aunque también a

casos en los que gallegos y portugueses fueron recíprocamente intermediarios en el comercio con el extranjero.

Seguidamente, se abrió el turno de los intervinientes españoles, con la comunicación elaborada por Germán Rueda, Luis Sazatornil y Carmen Delgado (Universidad de Cantabria), titulada “Las principales ciudades portuarias en la España del siglo XIX”. Se trata de un proyecto de investigación más global, sobre las ciudades españolas del siglo XIX, en el que se adelantaron los resultados del análisis de lo que los autores denominaron ciudades portuarias emergentes y/o en desarrollo durante esa centuria. El trabajo fue el resultado de los esfuerzos combinados de un equipo compuesto por investigadores de tres disciplinas, Historia, Geografía e Historia del Arte. En el primer caso, el enfoque fue fundamentalmente funcional y de historia social y económica, mientras que desde la vertiente correspondiente a la Historia del Arte se analizaron aspectos tales como los hitos arquitectónicos que constituyeron puntos de referencia de los ciudadanos, los puertos y otras edificaciones de uso residencial, etc.; por último, desde el campo de la Geografía se ahondó en el plano y en el patrimonio urbano.

Los protagonistas del análisis fueron un elenco de veintidós ciudades que albergaron a la mayor parte de los grupos de población más activos y modernos del siglo XIX y principios del XX, ya que de las poblaciones de más de 25.000 hacia el año 1860, las ciudades costeras destacaron especialmente sobre las demás. Algunas de ellas afianzaron su papel de urbes, en algunos casos, industriales. A finales del siglo XIX, surgió otro grupo de ciudades consideradas emergentes en la zona costera, que se añadirían al conjunto anterior y que confirmarían el papel dinamizador de estos espacios. En primer lugar, se presentó el panel de ciudades estudiadas, para pasar después a ilustrar la influencia que tuvieron estos puertos en la modernización urbanística y en la transformación de las tramas urbanas, así como los esfuerzos llevados a cabo para construir y remodelar dichos puertos.

El trabajo de Miguel Suárez Bosa y Juan Luis Jiménez González (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.), “Puerto y actividad económica en el puerto de Las Palmas”, constituyó, en principio, un análisis de caso, aunque aspirase a tratar de asentar algunos cimientos que pudiesen servir de base metodológica a otras aproximaciones relacionadas con la relación existente entre el crecimiento de las ciudades y su actividad portuaria. Además, utilizaron expresamente como hilo conductor de su discurso el concepto de “historia atlántica”, que entroncaría, afirman, con lo que se ha dado en denominar globalización. Es decir, trataron de contextualizar los puertos canarios dentro de una red de ciudades portuarias de la que éstos forman parte, ciudades y puertos que se hallaban unidos por diversas rutas marítimas y líneas de navegación.

Tras una exposición inicial de los argumentos que subyacen bajo esta propuesta, y que tienen que ver con las relaciones ciudad-puerto y las nociones de comunidad portuaria, describieron los factores que determinaron el éxito del puerto de Las Palmas desde la segunda mitad del siglo XIX, los cuales tuvieron bastante que ver con las ventajas derivadas de su localización. Seguidamente, se insertó el papel del puerto de Las Palmas dentro del sistema portuario español, situándolo principalmente dentro del contexto legislativo que regulaba el funcionamiento del conjunto de los puertos nacionales. En un tercer apartado, que constituyó el núcleo duro de su contribución, Suárez Bosa y Jiménez analizaron el tejido empresarial creado en la ciudad, vinculado en gran medida con el puerto. Se analizó el tráfico y se correlacionó con las actividades económicas (empleando, para ello, principalmente las estadísticas de la contribución industrial y de comercio), deteniéndose en mayor detalle en aquellas actividades comerciales y de servicios ligadas más directamente con la actividad registrada en los muelles.

Parecida línea de acción movió el texto presentado por Jesús Mirás Araujo, “El puerto como vehículo dinamizador de la actividad empresarial. La Coruña, 1914-1935”, si bien con una perspectiva temporal y metodológica algo menos ambiciosa. El objetivo aquí era aproximarse al

impacto global del puerto sobre la economía de una ciudad de tamaño medio, emplazada dentro de un entorno económico caracterizado por un nivel de desarrollo comparativamente bajo, lo que condicionó fuertemente los ritmos y características del tráfico mercantil. La metodología comparte algunos elementos comunes con la ponencia grancanaria, ya que, además de las memorias portuarias y la contribución industrial, el autor recurrió parcialmente a la utilización de la contribución de utilidades, como instrumentos para determinar las características de la estructura empresarial urbana y las posibles conexiones entre los agentes económicos. El análisis fue algo más diacrónico y menos sectorial, explicando lo ocurrido durante las coyunturas que caracterizaron el primer tercio del siglo XX en la ciudad (guerra europea, dictadura y crisis de los años treinta), en un intento de integrar dentro de una explicación coherente lo ocurrido con el tráfico portuario (en todas sus categorías, no sólo la de mercancías) y con la actividad económica urbana.

Finalmente, el extenso trabajo de Torsten Feys (European University Institute, Florencia), titulado “Ports as nodal points between foreland and hinterland: the impact of the prepaid and return migrant market on maritime and migrant routes”, planteó una problemática relativamente olvidada en la historia marítima, la de los estudios sobre transporte de emigrantes y de las principales líneas encargadas de su tránsito en la época de las migraciones europeas del largo siglo XIX. Estas migraciones se apoyaron, entre otros numerosos factores, en intrincadas redes que se iniciaban en el puerto de embarque y finalizaban en los lugares de destino, pero que convergían en los puertos. La falta de integración de las investigaciones realizadas por historiadores de las migraciones con la historia marítima ha dificultado una comprensión más global de este fenómeno de las redes migratorias.

El artículo trató de analizar cómo se organizaba un mercado de pasajes concreto, el norteamericano. En primer lugar, se expuso cómo se creó el sistema de pasajes mediante prepago, fundamentalmente en la principal plaza del país, Nueva York. Estrechamente relacionado con ello, por qué este puerto se convirtió en el punto nodal del mercado de pasajes estadounidense. En segundo lugar, Feys describió cómo los empresarios responsables de este movimiento pasaron a controlar el mercado mediante una nueva estrategia de negocios, la de la organización de conferencias de navegación. Este apartado supuso una fracción considerable de la investigación del autor y en él se detallan los métodos empleados por estos agentes, centrado en el caso neoyorquino. Finalmente, descubrimos lo ocurrido desde finales del siglo XIX, cuando comenzaron a aparecer las primeras trabas a la inmigración y cómo los agentes migratorios fueron capaces de desarrollar tácticas que les permitieron soslayar una legislación más restrictiva, consolidando el rol de Nueva York como puerta de entrada de la inmigración a los Estados Unidos.