

El sistema portuario español (siglos XVI-XX)

AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA (*)

RESUMEN El autor del artículo hace un recorrido por la historia del llamado *sistema portuario español* desde sus orígenes más remotos hasta nuestros días, señalando la importancia de los enclaves comerciales marítimos españoles en la Edad Moderna cuando constituyeron la frontera entre el viejo y el nuevo mundo. No cabe duda de que en esos momentos se supo sacar ventaja de la situación geográfica privilegiada de la nación hispana, si bien ésta misma supuso un reto de cara a la dificultad que presentaba las comunicaciones del litoral con el interior del país. Todos estos condicionantes, así como la historia económica, tecnológica, estética, etc., se analizaron en el Coloquio organizado por el Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU) y por el CSIC en Madrid, en el marco de unas jornadas que reunieron a un grupo de investigadores de ámbito nacional e internacional, y cuyas conclusiones son expuestas en las líneas que siguen.

THE SPANISH PORT SYSTEM (XVIth-XXth CENTURIES)

ABSTRACT The author of this article examines the history of the so-called Spanish port system from its most distant origins up to the present day, highlighting the importance of the maritime trade centres on Spanish, from the date 15th to the late 18th century, when they formed the frontier between the Old and the New World. There can be no doubt that Spain, at that time, was well able to take full advantage of its privileged geographical situation, even though this very fact also produced a challenge as regards the difficulty posed by the communications between the coastal and inland areas of the country. All these conditioning factors, as well as the economic, technological, aesthetic history and so on, were analyzed in the Symposium organized by the Historical Studies Centre of Public Work and Town Planning (CEHOPU) and by the CSIC in Madrid, within the framework of a conference which brought together a group of researchers, both national and international, whose conclusions are outlined below.

Palabras clave: Puertos; Historia; Geografía; Ingeniería; Congresos.

El mundo portuario español ha fascinado a muchos estudiosos de la Geografía, Historia e Ingeniería. Antes de la conquista romana, sus costas representaban el "finis terrae" del orbe mediterráneo, epicentro de la Antigüedad. A partir del siglo XV los puertos españoles formaron parte de aquella "Europa intermedia" que se aventuró por el océano tenebroso para explorar, conquistar y colonizar nuevos mundos. En este proceso, que se prolongaría en el caso español hasta el siglo XVIII, los puertos hispanoamericanos y filipinos tuvieron un papel importante en la móvil "frontera" histórica de la expansión europea.

Existió además, en cierta medida, otra frontera marítima mucho más cercana, aunque con un mayor carácter nacional. Se trata de los puertos españoles de las fachadas septentrional y occidental de África, que cumplieron algunas funciones fronterizas en las relaciones de España con los países musulmanes, desde el final de la Reconquista cristiana hasta tiempos bien recientes.

No cabe duda de que el sistema portuario español supo sacar partido a las ventajas comparativas que aquella geografía intermedia le brindaba. De este modo constituiría

una pieza clave para entender la evolución económica, social y cultural de muchas ciudades marítimas de nuestro país. Los puertos colaboraron activamente en el proceso de modernización española. No es casual que el tráfico marítimo haya predominado sobre los otros sistemas de transporte hasta décadas cercanas.

Pero hay que tener en cuenta la otra cara de la moneda: la dureza del relieve de la Península Ibérica y la casi inexistencia de ríos navegables han fragmentado históricamente su territorio, dificultando el transporte interno y la vertebración de un mercado nacional. Este hecho constituye una característica diferenciadora del mundo portuario español en relación a otros países europeos, —como Francia, Holanda o Gran Bretaña—, que contaron con un amplio *hinterland*, incluso de tipo continental.

A esto habría que añadir el atraso marítimo español con respecto a otras naciones, que poseyeron un indudable protagonismo en el pasado como Gran Bretaña y Holanda. Esto es más llamativo cuando sabemos que desde el siglo XVI los puertos españoles colaboraron en la formación de mercados interiores en las fachadas costeras y en la futura integración de un mercado nacional. Hasta mediados de nuestro siglo, el comercio, navegación, industria y pesca en las fachadas marítimas españolas —3.167 kms. de costas peninsulares y 956 insulares— permitieron que las ciudades portuarias y su *hinterland* experimentaran

(*) Investigador Científico. Departamento de Historia Moderna y Contemporánea. Centro de Estudios Históricos. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.



Vista del Puerto de Barcelona. 1904. "la Ilustración Española y Americana".

un crecimiento económico y un cambio social de suma importancia, en contraste con lo sucedido en muchas áreas del interior.

Este sistema portuario ha experimentado grandes transformaciones en los últimos años, debidas a una serie de causas que afectan al mundo marítimo: la tremenda innovación tecnológica en el tamaño y autonomía de los buques; la nueva organización del sistema de transporte, caracterizado por la intermodalidad; la internacionalización del negocio; la revolución de las comunicaciones y la informatización; la extendida injerencia política en esta materia; y la capacidad de la ingeniería civil de construir puertos en la mayor parte del planeta.

En consecuencia, la información y decisiones logísticas en relación al transporte marítimo se resuelven ahora lejos de los puertos. Asistimos a un proceso de centralización portuaria, dado que los buques exigen mayor rapidez en sus viajes redondos y un mínimo de puertos de escala.

A estos cambios económicos y técnicos decisivos habría que unir los factores sociales y culturales: la expansión urbana y la nueva mentalidad de sus habitantes. Las áreas portuarias tradicionales están siendo reconvertidas en espacios de residencia y ocio. En otras palabras, estamos asistiendo al final de una era.

El reto de explicar este largo proceso histórico fue asumido por los estudiosos españoles, pertenecientes a diversas



Estiba al aire libre en el Muelle de España en el puerto de Barcelona. 1920. Imagen cedida por gentileza de la Autoridad Portuaria de Barcelona.



Puerto de Bilbao, 1893, "La España Ilustrada"



la ciudad y el puerto de la Palma, (1559-1593), Leonardo Torriani. Universidad de Coimbra, Portugal.

disciplinas. Hoy contamos con más de doscientos estudios sobre geografía, historia e ingeniería portuarias de España e Hispanoamérica, que abarcan muchos períodos y temas. Además existe un centenar de trabajos sobre actividades marítimas y urbanas que tienen lugar precisamente en esos puertos y ciudades portuarias, aunque no sean el objeto preferente de su análisis: pesca, comercio, banca, seguro, industria, urbanización, cultura, mentalidad, etc.

Pese a la gran calidad científica de gran parte de estas obras, la exploración de este universo portuario sólo está iniciada. Y ello se debe a dos razones: la reiterada limitación investigadora al marco regional, cuando no local; y el énfasis en determinados temas, como la industrialización o el urba-

nismo, y en ciertas áreas de influencia marítima —la Carrera de Indias, por ejemplo—, en detrimento de una visión general. La mayor disponibilidad de fuentes homogéneas y abundantes ha orientado muchos trabajos, primando unas épocas sobre otras: el siglo XVIII frente a la época de los Austrias, y los tiempos recientes frente al siglo XIX.

Por supuesto que hay excepciones a la regla, como pueden ser el enfoque sistémico e interregional de la Geografía Urbana y Geografía del Transporte, o algunos estudios de Historia Económica e Historia Urbana. Por su parte, la labor desplegada por el CEHOPU en Historia de la Ingeniería ha dado lugar a trabajos de conjunto como el de J. Alemany, **Los puertos españoles en el siglo XIX** (Madrid, 1981), y



Vista de Valencia. Anton Van den Wyngaerde en 1563. Österreichische Nationalbibliothek, Viena.

Puertos y fortificaciones en América y Filipinas (Madrid, 1985). Este conjunto de iniciativas ha tenido frutos recientes: la edición de **Puertos españoles en la Historia** (Madrid, 1994) y la puesta en marcha de una Asociación de Estudios Portuarios y Marítimos ese mismo año.

Pero la publicística española seguía sin ofrecer una visión integradora, interdisciplinar y de larga duración del sistema portuario español. Tampoco había intentado una

comparación con otros sistemas portuarios internacionales, donde la investigación ya había ofrecido magníficos resultados. Pensemos, por ejemplo, los estudios de Price, Gilchrist, Liss y Knight para las Américas, los de Jackson para Gran Bretaña o los de Broeze para Asia.

La organización del Coloquio Internacional **El sistema portuario español (siglos XVI-XX)** pretendía profundizar en aquella triple visión. Para ello contamos, por un lado, con



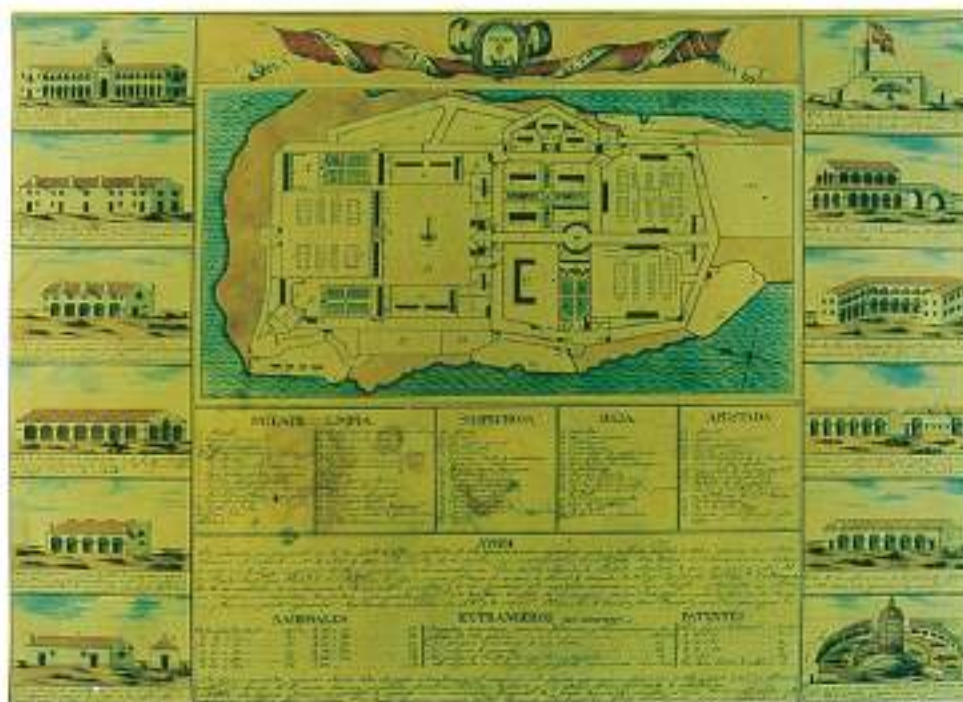
Puerto de las Alfoques en Tortosa. Cristóbal Antonelli, 1580. Archivo general de Simancas, MP y D Vb-155.

la presencia de veinticinco especialistas españoles en Historia, Geografía e Ingeniería. Las sesiones tratarían de temas generales, regionales, sectoriales, de arquetipos, del pasado y del presente portuarios.

Consideramos también que nuestros conocimientos de los sistemas portuarios mundiales debían ser puestos en comparación, con el fin de organizar aquellas perspectivas en un mosaico común. Si no, corríamos el peligro de convertir una faceta o proceso concreto —regional o nacional— en una categoría general, sin darnos cuenta de que estába-

mos confundiendo los árboles con el bosque. En definitiva, debíamos apostar por una visión integradora de disciplinas, ámbitos geográficos y períodos cronológicos diversos. Hacernos nuevas preguntas, aunque no tuviésemos todavía las respuestas.

Para aproximarnos a esta meta, se organizó una sesión portuaria internacional, a la que asistieron cinco historiadores destacados de Australia, Gran Bretaña, Estados Unidos e Italia, que nos presentaron algunas reflexiones sobre otros sistemas portuarios, en un intento de trazar líneas de



Planta y detalle de las obras en el Lazareto de Mahón en Baleares (1793-1817).
Autoridad Portuaria de Baleares.

comparación. El coloquio, concebido a la manera de una mesa redonda, contó pues con más de treinta personas.

La organización corrió a cargo del CEHOPU (CEDEX) y del C.S.I.C., con el patrocinio de ambas entidades, Puertos del Estado, Ministerio de Educación y Ciencia, y la Comunidad de Madrid. Las sesiones tuvieron lugar en el edificio central del CEDEX, en Madrid. Algunas de ellas dispusieron de traducción simultánea.

La sesión **Marco general español** agrupó una serie de reflexiones desde la óptica histórica, geográfica y técnica: A. Guimerá y "El sistema portuario español (siglos XVI-XX)"; E. Martín Corrales con "El sistema portuario español en el siglo XVIII: la función sanitaria"; R. Alvargonzález "Los puertos españoles desde una perspectiva geográfica. Modelos portuarios de los siglos XIX y XX"; y D. Romero-A. Sáenz con "La construcción de puertos en la España Moderna".

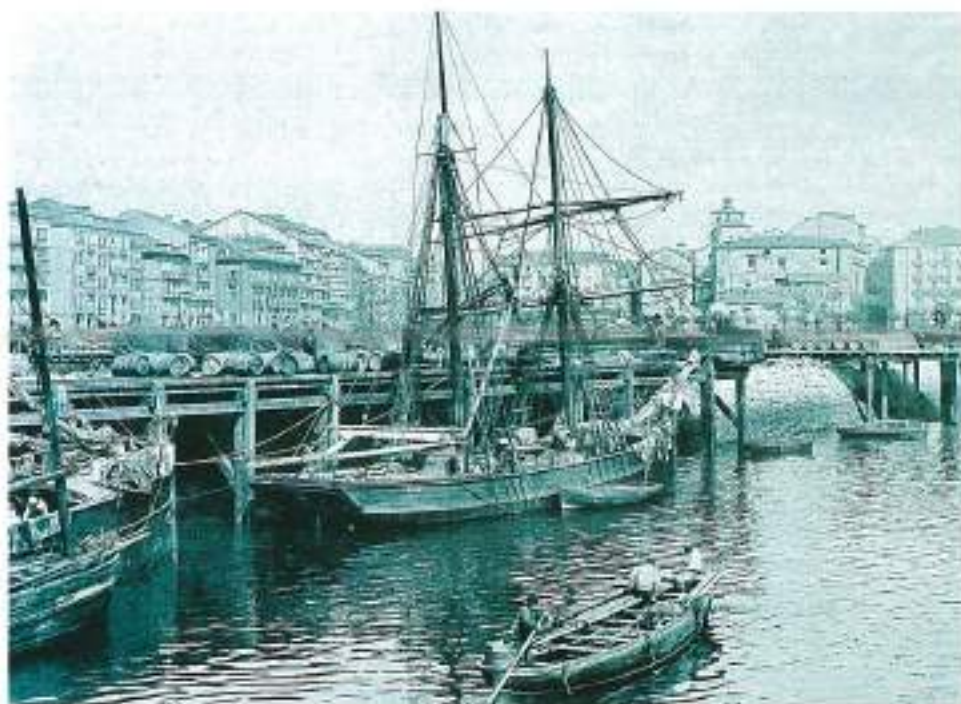
La **Historia portuaria comparada** reunió las aportaciones de profesores extranjeros, que enfatizaron los aspectos económicos y técnicos: J.M. Price, "Competencia entre los puertos del Atlántico británico (siglos XVII-XVIII)"; H. Roseveare, "El puerto de Londres (siglos XVII-XVIII)"; M. Sirago, "El sistema portuario italiano (siglos XVI-XVIII)"; G. Jackson, "El sistema portuario británico (c.1850-1914)"; y F.

Broeze, "Sistemas portuarios y puertos en Asia (siglos XVIII-XX)".

La sesión **Análisis sectoriales** contó con trabajos sobre ciudades, arsenales, patentes y manifestaciones pictóricas, donde no faltó el análisis internacional comparado: F. Monge-M. del Olmo, "Las ciudades americanas en el Atlántico (siglos XVIII-XIX)"; J. Luis Casado, "Astilleros y arsenales"; E. Frax-M.J. Matilla-José P. Saiz-M. Muñoz, "La invención tecnológica en los puertos españoles"; y A. Vázquez, "Los puertos en la pintura".

La sesión **Arquetipos portuarios** sólo pudo ocuparse, por razones de tiempo, de tres ejemplos significativos: C. Manera-J.M. Petrus, "El comercio por el puerto de Palma de Mallorca"; F.R. Cabrera, "El puerto de Málaga"; y N. de la Puerta, "El puerto de Bilbao".

Finalmente, la sesión **Actualidad portuaria** se ocupó de las transformaciones recientes de los puertos españoles y su espacio costero, centrándose en tres ejemplos importantes: M. Tatjer, "El caso del puerto de Barcelona"; F. Revuelta, "Readaptación portuaria en la ría de Bilbao"; y A. Pujol, "Readaptación portuaria de Tarragona". A su vez, los profesores H. Capel, A. Carreras, M. Espadas, J. Torrejón y J.M. Delgado colaboraron activamente en las distintas sesiones.



Puerto de Santander. 1893.
"La España Ilustrada".

Las conclusiones que se pueden extraer de este encuentro sobre un tema tan amplio y complejo son múltiples. La opinión de quien escribe estas líneas —y por lo tanto, muy mejorable— se desglosaría en los distintos apartados.

Desde el punto de vista internacional, los participantes españoles aprendimos mucho sobre los factores económicos y técnicos que inciden en la periodización de la historia portuaria. También hemos confirmado algunos hechos ya constatados en el caso ibérico. Así tenemos, por ejemplo, la relevancia de los factores institucionales en la

configuración de un sistema portuario. Tal es el caso de la influencia del monopolio, el privilegio o los intereses de los propietarios del suelo en el puerto de Londres, que recuerda algunos elementos del sistema portuario imperial en España o la organización de la Carrera de Indias. También está la cohesión y energía de ciertas élites portuarias, como la establecida en Liverpool, que tiene su parangón en la burguesía barcelonesa y bilbaína. El sobredimensionamiento y funcionalidad de la infraestructura en los puertos británicos antes de 1914, razón de su



Óleo de Santander en 1850, tomado del natural por J. Würsch. Propiedad de Luz González Camino e Hijos.



la ciudad de la Coruña en 1819. Servicio Geográfico del Ejército, Galicia 83.

crisis posterior, puede encerrar algunas lecciones para el caso español. El sistema portuario construido por los europeos en Asia antes del siglo XIX, basado en una flota usuaria y unos puertos escasamente adecuados —salvo excepciones como Bombay, Manila o Hong-Kong—, nos ilustra también sobre las prioridades del Estado y las élites a la hora de diseñar dicho sistema. Todo ello es susceptible de comparación con la historia portuaria española.

Igualmente se han podido constatar las diferencias que separan al caso español de otros, ante los condicionantes geográficos y el retraso económico.

Desde el punto de vista nacional, el diálogo entre geógrafos, historiadores e ingenieros representó un logro por sí mismo. Avanzamos en mares ya conocidos, como la Historia Económica, la Geografía del Transporte y la Historia de la

Ingeniería. Pero también nos hemos asomado a horizontes poco explorados, como pudieran ser los aspectos sociales y culturales: desde la naturaleza de una ciudad portuaria y su "paisaje" hasta la dialéctica —no tan reciente— entre economía y ocio en los usos del suelo portuario.

El estado actual de nuestros conocimientos sobre el caso español y las disponibilidades de tiempo y recursos delimitaron desde un principio nuestros objetivos científicos. Ello explica que no se hubiesen cubierto ni todos los aspectos ni todas las áreas portuarias españolas e internacionales. Aún quedan muchos islas por explorar, pero algunas derrotas han sido trazadas. Los organizadores nos daremos por satisfechos con que este coloquio haya servido como acicate para nuevas perspectivas de investigación o nuevos encuentros sobre el fascinante mundo de ese organismo oceánico llamado puerto.



URALITA-OBRA CIVIL participa activamente en el Abastecimiento, Riego, Saneamiento y Depuración de aguas.

Pionera en este campo, confirma su liderazgo innovando y mejorando su oferta de Productos y Servicios.

La calidad de sus instalaciones viene avalada por su pertenencia al primer Grupo español de Materiales de Construcción.

Porque el agua es fuente de vida.



URALITA
PRODUCTOS Y SERVICIOS S.A.

OBRA CIVIL

