



Reseña de GARCÍA HURTADO, M. & REY CASTELAO, O. (2016) *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV – XXI)*. Santiago de Compostela. Universidad de Santiago de Compostela -Universidad de la Coruña. ISBN 978-84-16533-87-9.

Silvina Andrea Mondragón

Universidad Nacional del Centro de la Provincia
de Buenos Aires, Argentina
silvinamondragon@yahoo.com.ar

Recibido: 20/12/2016

Aceptado: 23/12/2016

El título del libro propone abordar el universo cultural de los puertos atlánticos a lo largo de siete siglos. A simple vista y en términos de método histórico, la empresa parece inabordable. No obstante, a medida que se avanza en la lectura del trabajo, seres humanos de diferentes tiempos y lugares aparecen liados por un espacio físico concreto, las ciudades portuarias, que actúan como escenarios de coincidencias y diferencias culturales.

Este tipo específico de ciudad es el punto de partida analítico de la obra, ya que sus editores consideran que frente a la inconmensurabilidad del mar, y por ende, a su imposible delimitación y control, ellas son el núcleo que permite anclar el objeto de estudio:

“El mar no se deja limitar ni constreñir y todo lo que por el mar transita es de control casi imposible (...) las ciudades portuarias son los núcleos en lo que esa circulación se materializa y puede controlarse, en donde lo que por el mar iba y venía se corporeizaba en

personas y bienes y se resolvía en intercambios cuya observación es siempre fascinante”
(GARCÍA HURTADO & REY CASTELAO, 2016:11)

Es por ello que su estudio permite llegar a los intersticios del comportamiento humano ya que se trata de espacios de encuentro con unos “otros”, que celebran dioses desconocidos, hablan diferentes idiomas o simplemente, explican la mecánica de su universo de manera muy diferente a la acostumbrada. Así, la explicación de conjunto que resulta, al apoyarse necesariamente en los puntos de contacto entre una amplia y variada gama de sujetos y objetos culturales, se revela compleja y profunda, ya que explica más por la contradicción y las tensiones sociales, que por las semejanzas. Es loable que no se haya buscado construir un relato histórico basado en un pasado pretendidamente homogéneo.

El trabajo recoge treinta y cuatro contribuciones, que llegan desde diferentes universidades europeas y americanas que, a su vez, comprueban los beneficios de los diálogos interdisciplinarios. Investigadores de España, Portugal y Francia, dialogan con otros de Brasil, Argentina o Canadá, y hacen que la Historia, la Antropología, la Historia del Arte o la archivística contribuyan con sus constructos metodológicos para observar la realidad histórica desde ángulos variados.

En todos ellos, se pone de manifiesto una concepción algunas veces explícita, otras tantas solapada, del espacio portuario y urbano como una construcción social. Por ello, se atiende también a su rol como articulador político, económico y cultural.

Aunque la obra no está separada en partes o secciones, gira en torno a tres ejes en los que se insertan las contribuciones, siguiendo un rastro cronológico que va desde los albores del mercado a escala mundial, hasta la actualidad.

Los hombres y las mujeres en perspectiva cultural, referido a todo lo atinente a sus comportamientos y despliegues en espacios portuarios puntuales, es el primero de los ejes. Este tramo está constituido por diversos estudios que recorren los mundos del trabajo en puertos cosmopolitas, las circulaciones de saberes, ideologías y personas. También la aparición de nuevos imaginarios y miedos, asociados a la ampliación de las escalas terrestres, que el arribo de los europeos a territorios antes no contralados por ellos, trajo aparejado.

El análisis del terror que provocaban las muertes por ahogamiento o los posibles monstruos marinos, reflejan en qué medida lo real o lo imaginario son parte constitutiva

del ser.¹ Al respecto, son de particular interés los trabajos que analizan la relación entre el puerto como límite final por un lado y puerta de entrada de nuevas ideas, por el otro lado. También, son valorables los trabajos que indagan sobre las disputas religiosas de la Europa occidental de la modernidad, a través del análisis de la propagandística oficial.² La llegada del culto guadalupano a América, el apoyo a Felipe V en tanto rey católico y la onomástica de las embarcaciones, ponen de manifiesto en qué grado las creencias religiosas se amalgamaron con las políticas de “Estado” y con la dinámica histórica de la Iglesia española a lo largo de la modernidad, a partir del océano como articulador.

Este tramo ingresa en el trabajo problemáticas de tierras lejanas que la navegación comercial del Atlántico, acercó. Es el caso de las características institucionales del tráfico portuario en Dakar y la conflictividad social entre 1910 y 1946, entendida como consecuencia lógica de aquel entramado institucional (CASTILLO HIDALGO, 2016); o la representación que los navegantes portugueses plasmaron en sus libros de viaje sobre las islas de Micronesia, tan lejanas y exóticas como la imaginación pudiera calcular (RODRIGUES & GARCIA, 2016).

Y por último, los conflictos gremiales y la cultura obrera típicos de la ciudad portuaria, que la convirtieron desde temprano en un escenario complejo y particular, son analizados en este primer eje como un patrón estructurador del fenómeno urbano en Europa occidental.³

Un segundo eje, es el del rastreo de las instituciones que surgieron a consecuencia de la existencia de un nuevo “espacio atlántico”, inexistente como tal antes de los viajes de Colón. Al tratarse de una “novedad”, fueron necesarias leyes reguladoras de situaciones desconocidas que irrumpían con fuerza en los puertos internacionales. Por tal motivo, se requería de una infraestructura legal, administrativa y edilicia que pudiera

¹ “Las tempestades que barrían el litoral y se tragaban personas y bienes materiales eran interpretadas con algunas claves de la herencia cultural de la Antigüedad que generaban un imaginario fantasmagórico (...) hay casos de testamentos que se realizan porque estaban próximos a embarcar y conocen los “peligros del mar”, (SANTANA PÉREZ, 2016: 160).

² “La información llegaba a las poblaciones de forma más o menos intencionada, a través de muy distintos cauces, más o menos formales y más o menos directos. Los contactos epistolares, los rumores y noticias traídas por personas que por sus ocupaciones se desplazaban dentro y fuera de esos espacios portuarios, desde marinos y comerciantes a soldados o eclesiásticos, entre otros, nutrirían, sin duda, ese circuito de información entre la población”, (TORRES ARCE, 2016: 307).

³ “A lo largo de la Plena Edad Media y en los primeros siglos de la Edad Moderna la presencia de una creciente actividad comercial con la costa francesa, luego con Flandes y los puertos ingleses y en el occidente, fundamentalmente con los puertos portugueses y andaluces, ya contribuyó a consolidar muchos de estos núcleos portuarios como urbanos”, (MANTECÓN MOVELLÁN, 2016: 137)

contener en edificios específicos todos aquellos dispositivos vinculados al quehacer del puerto y sus derivaciones económicas y sociales.

En este trayecto, son estudiados específicamente fenómenos de diferenciación social asociados a la expansión del comercio a gran escala, como el surgimiento y control de nuevos entes reguladores, tales como los consulados mercantiles que señalaban el declive de las economías del interior de España en favor de los nuevos centros de actividad económica portuaria.⁴ Son revisadas también las infraestructuras de los puertos y de las ciudades portuarias, a nivel de los riesgos sanitarios y de las políticas urbanas, consideradas a consecuencia de los crecientes flujos humanos, que llegaban a ciudades con una arquitectura de viejo cuño que no estaba preparada para contener el fenómeno migratorio. Al respecto, el caso de los trabajadores portuarios de Vitória en Brasil, revela la forma en que actuaban los lazos de identidad gestados a lo largo de varias generaciones, alimentados por las redes familiares, sobre todo a nivel de la fisonomía del paisaje y el cuidado del medioambiente portuario-marino.⁵

También se estudian los avances técnicos que facilitaron la vida en el mar y hasta personajes asociados a determinado puerto por sus conocimientos específicos, como el caso del ingeniero inglés Sir Jhon Hawkshaw y el puerto de Pernambuco (SIMONINI, 2016), o la modernización del puerto de Salvador de Bahía entre 1891 y 1930 (de CÁSSIA S. de CARVALHO ROSADO, 2016).

Un tercer eje, es el de la disposición de las rutas atlánticas, entendidas como agentes decisivos en la configuración de una representación extendida del espacio. El universo medieval quedó en el pasado dejando camino libre a nuevas cosmovisiones, de amplio espectro: el mundo conocido se había agrandado, se había expandido y con él, los imaginarios sociales dominantes se proyectaban sobre tierras lejanas.

Aunque los trabajos destinados a estos temas son los que ocupan un espacio minoritario, logran poner de manifiesto la potencialidad de estudiar la cartografía naval en perspectiva socio-cultural. El análisis de los centros de enseñanza de las rutas

⁴ “Se operó en la segunda mitad del siglo XVI un afianzamiento de las plazas portuarias en la economía española y un control creciente de sus elites sobre los intercambios”, (PRIOTTI, 2016: 107)

⁵ “Dockwork in Brazil is a craft heritage, with skills passed from father to son. Most dockworkers are related to other dockworkers, and as such there are strong familial ties between workers. The transmission of these skill creates workers whose identities are strong tied both personally and professionally to the port, in part through the nostalgia that passes between generations (...), the successful greening of the port –that is the succesful implementation of environmental policies wich can reduce or repair enviromental damage – requires that an understanding of the motivators that drive buy in of these policies on a small scale. It is when port culture adapts to embrace these policies as valuable to dockworker’s livelihoods that we will see adoption of Green practices on the port docks”, (NICO VASCONCELOS, HENDRICKS, & POLTRONIERI LANGEN, 2016: 566, 570)

marinas, pone al descubierto la dinámica de las políticas monárquicas en lo relativo al mar, el mercado y sus agentes. En el caso español, queda claro que el período de las Reformas Borbónicas a mediados del siglo XVIII, en conjunción con el creciente intercambio comercial internacional, influyó en la demanda de profesionales del mar.⁶

Desde estas perspectivas, se analiza la incidencia de las rutas de los marineros cantábricos -que a cotidiano surcaban- en la vida y en la generación de mecanismos de pertenencia a un lugar determinado. Las contribuciones ponen de relieve cómo estos hombres de puerto, a pesar de haber nacido en algún punto de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, estaban integrados de pleno derecho en el sistema comercial atlántico. Lo que equivalía a “habitar” un amplio espacio geográfico que iba de Irlanda a Berbería (ANIBARRO RODRÍGUEZ, 2016) y los convertía en ciudadanos del mundo en épocas tan tempranas como los siglos bajomedievales.

En fin, como se señala en uno de los estudios referidos al sistema portuario de Cádiz en la modernidad, el estudio de la cartografía histórica permite varios planos de observación: el de la construcción patrimonial del puerto como objeto de análisis, el de su estructuración como un sistema económico, social y cultural y, fundamentalmente, como horizonte desde el cual indagar la ordenación social del espacio en la perspectiva de largo tiempo.⁷

En resumen, *Fronteras de Agua* compone un entramado analítico que logra demostrar hasta qué punto siglos de tradición cultural, en sintonía con la lenta configuración de nuevas estructuras económicas y sociales, pueden confluir en un objeto determinado cuyo análisis permite observar la dinámica del fenómeno en la sincronía y la diacronía histórica.

Bibliografía

⁶ “La proliferación de escuelas y academias de náutica en la España del siglo XVIII se enmarca dentro de una política reformista borbónica, auspiciada por el pensamiento ilustrado y abundante en planes renovadores estrechamente ligados a las ciencias experimentales. Las necesidades de la monarquía absoluta conducen en el ámbito de la navegación a un modelo institucional docente basado en una enseñanza reglada, en una demanda de individuos cada vez más especializados desde el punto de vista científico técnico, y en el crecimiento de dos estructuras distintas pero muy complementarias: la marina de guerra y la marina mercante”, (GARCÍA GARRALON, 2016: 286).

⁷ “La cartografía náutica histórica conforma una fuente documental de primer orden para el conocimiento del patrimonio cultural marítimo y la configuración y estructuración de los espacios portuarios. Analizada de manera sincrónica aporta datos de gran interés sobre infraestructuras portuarias y la ordenación del territorio”, (MARQUEZ CARMONA & VILLALOBOS, 2016: 181).

ANIBARRO RODRÍGUEZ, J. (2016). Marineros cantábricos en el Atlántico medieval. Rutas, pesquerías y conflictos en el mar a finales de la Edad Media. En M. GARCÍA HURTADO, & O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV–XXI)* (págs. 33-46). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.

CASTILLO HIDALGO, D. (2016). Trabajadores portuarios y conflictividad social en África Occidental: El caso de Dakar (1910-1946). En M. GARCÍA HURTADO, & O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV–XXI)* (págs. 515-530). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.

de CÁSSIA S. de CARVALHO ROSADO, R. (2016). A modernização do porto de Salvador Bahia na Primeira República, 1891-1930. En M. GARCÍA HURTADO, & O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV–XXI)* (págs. 499-514). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.

GARCÍA GARRALON, M. (2016). Los centros de enseñanza de la náutica en la monarquía hispana del siglo XVIII. En M. GARCÍA HURTADO, & O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV–XXI)* (págs. 283-298). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.

GARCÍA HURTADO, M., & REY CASTELAO, O. (2016). *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV–XXI)*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.

MANTECÓN MOVELLÁN, T. (2016). Puertos, ciudades y culturas portuarias en la España Atlántica: Construyendo y rompiendo fronteras en la Edad Moderna. En M. GARCÍA HURTADO, & O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV–XXI)* (págs. 131-148). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.

MARQUEZ CARMONA, L., & VILLALOBOS, C. A. (2016). El sistema portuario de la bahía de Cádiz en época moderna a través de la cartografía histórica. En M. GARCÍA HURTADO, & O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV–XXI)* (págs. 181-196). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.

NICO VASCONCELOS, F., HENDRICKS, K., & POLTRONIERI LANGEN, L. (2016). How dockworkers green the port: Sustainability measures in Vitória’s waterfront. En M. GARCÍA HURTADO, & O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV–XXI)* (págs. 559-576). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.

PRIOTTI, J. P. (2016). Gobierno castellano, puertos atlánticos y consulados mercantiles (1470-1640). En M. GARCÍA HURTADO, & O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV–XXI)* (págs. 91-114). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.

RODRIGUES, D. J., & GARCIA, A. C. (2016). Ilhas e portos da Macaronésia portuguesa na literatura de viagens europeia (séculos XVI-XVIII). En M. GARCÍA HURTADO, & O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV–XXI)* (págs. 219-240). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.

SANTANA PÉREZ, J. M. (2016). “Miedos al mar en los puertos canarios del Antiguo Régimen”. En M. R. GARCÍA HURTADO, & O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV–XXI)* (págs. 149-162). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.

SIMONINI, Y. (2016). Um engenheiro inglês a serviço do Nordeste. Sir John Hawkshaw e o porto de Pernambuco, 1874. En M. GARCÍA HURTADO, & O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV–XXI)* (págs. 485-498). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.

TORRES ARCE, M. (2016). Marina TPropaganda, Religión e Inquisición en los puertos cantábricos durante la Guerra de Sucesión española . En M. R. GARCÍA HURTADO, & O. REY CASTELAO, *Fronteras de agua : las ciudades portuarias y su universo cultural, (siglos XIV-XXI)* (págs. 299-316). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela-Universidad de La Coruña.