
ANA MARÍA MOJARRO

BAYO, Licenciada en Geografía e Historia por la Universidad de Sevilla y Doctora en Historia por la Universidad de Huelva. Es Jefa de Unidad de Archivo y Biblioteca de la Autoridad Portuaria de Huelva. Comenzó su carrera profesional en el Archivo Histórico Provincial de Huelva, donde ha procedido a la ordenación de fondos documentales como el Inventario de la Dirección Provincial de Trabajo o el Inventario del Archivo del Puerto de Huelva. En 1998-99 participó en la organización y coordinación de los actos del 125 Aniversario de la Autoridad Portuaria de Huelva, colaborando en la edición del Catálogo de la Exposición. Por otra parte, en 2004, dirigió las I Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios, cuyas Actas fueron posteriormente publicadas. Ha realizado, además, diversas publicaciones relacionadas con la historia del puerto onubense. En 2007 defendió su tesis doctoral: *La Historia del Puerto de Huelva (1873-1930)*.

Resumen

No cabe duda de la importancia y trascendencia del patrimonio documental del sistema portuario español, potente motor de la economía nacional. Los técnicos de los archivos portuarios, custodios de este importante legado, están llevando a cabo una serie de actividades, en los últimos años, tendentes a su salvaguarda y puesta en servicio para la Administración y la investigación. Pero, para que se desarrollen estas funciones, es necesario que los archivos cuenten con los recursos suficientes. Asimismo, los fondos documentales portuarios tienen muchas similitudes, pues son fruto de actividades análogas y legislación común para su organización, lo que permite su normalización y la conformación de una red de archivos portuarios. Por otra parte, tenemos que remarcar que del estudio de sus series documentales se desprende el enorme interés de los fondos portuarios como fuente para la investigación científica en materias como el comercio, la industria, el transporte, la ingeniería, análisis sociales, económicos, políticos...

Palabras clave: patrimonio documental portuario; sistema portuario español; fuente para la investigación; normalización; red de archivos portuarios.

Abstract

There is no doubt about the importance and far-reaching nature of the documentary heritage of the Spanish port system, powerful engine of the national economy. The technicians of the port archives, keepers of this important bequest, are carrying out a series of activities, in the last years, tending towards its safeguard and to get it ready for the Administration and the research. But, it is necessary that the archives have enough resources for developing these functions. Likewise, the port documentary records possess many similarities, so they are result of analogous activities and of a common legislation for its organization, which allows its normalization too, and, at the same time, it will facilitate the constitution of a network of port archives. On the other hand, we have to stand out that it is inferred of the study of their documentary series the enormous interest of the port records like source for the scientific research in matters like the commerce, the industry, the transport, the engineering, the social, economic, political, analysis.

Key words: port documentary heritage; Spanish port system; source for the research; normalization; network of port archives.

Los Archivos Portuarios Españoles y su patrimonio documental

Ana María Mojarro Bayo

Archivo y Biblioteca de la Autoridad Portuaria de Huelva

1. Introducción

A lo largo de este trabajo queremos dejar claro una serie de puntos claves con relación a la riqueza e importancia del patrimonio documental de los puertos españoles, como fuente para la investigación científica, las leyes que lo amparan y los archivos portuarios. Iremos desgranando los distintos conceptos mencionados, sin olvidar todas las actuaciones que, en la actualidad, están llevando a cabo los archiveros de las distintas Autoridades Portuarias, con la finalidad de potenciar una correcta organización y gestión documental, que, a su vez, redundará en la salvaguarda del patrimonio documental portuario y en un adecuado servicio de éste a la Administración y a la investigación.

A estas alturas, nadie duda del valor e importancia de los fondos de los archivos de las diferentes Autoridades Portuarias, por el enorme aporte de estos organismos a la economía, al empuje comercial, al avance tecnológico, etc. de las ciudades costeras, en particular, y de nuestro país, en general. No debemos olvidar que el estudio de la documentación portuaria es fundamental para conocer la economía de las ciudades en las que se ubican los puertos, con las que tienen una gran conexión, y con todo su entorno, convirtiéndose en un potente motor de progreso. Desde la creación de las primitivas Juntas de Obras de Puertos, antecedentes de las actuales Autoridades Portuarias, hemos asistido a una proliferación normativa en su entorno -que estudiaremos en el epígrafe posterior-, que ha posibilitado el desarrollo de sus competencias, bastante comunes. Por tanto, las series documentales, fruto de su actividad, a la vez que variopintas, según la ubicación geográfica de cada organismo, tienen muchas similitudes en la mayoría de los casos, lo

[166]

que permite la normalización de los archivos de todo el sistema portuario español. En esta labor están trabajando los técnicos de los Archivos Portuarios.

Por otra parte, no debemos perder de vista la función social de los archivos. Conviven en este concepto dos facetas muy conexionadas, diríamos más bien inseparables. Éstas los definen como privilegio más que como carga para cualquier digna sociedad: contienen su memoria, por lo que son “almacenes de derechos, pruebas de intereses y herramientas de gestión, por un lado, y por otro, talleres y laboratorios donde el intelecto hace la *química de la Historia*”¹.

Imagen 1. Sede del Archivo Histórico del Puerto de Huelva (A.P.H.)



Antes de seguir adelante, queremos dejar claro que no todos los Archivos Portuarios están al mismo nivel de organización y de adecuación técnica. Y debe ser un empeño a conseguir, por todos los agentes implicados en esta materia, que la generalidad de centros tenga el mismo apropiado tratamiento, que va en la línea de la completa dotación de medios materiales y personales. No cabe duda de que la formación del personal a su cargo juega un enorme papel, pero también la existencia de unas instalaciones convenientes. En suma, como recoge Ana Duplá, “el centro de archivo se diferencia de un almacén en la existencia de instalaciones específicas y en la dotación de personal especializado”².

Siguiendo la Ley 16/1985, de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español, en su artículo 49.2 se afirma que “forman parte del Patrimonio Documental los

¹ Romero Tallafígo (1994), p. 15.

² Duplá del Moral (1997), p. 58.

documentos de cualquier época generados, conservados o reunidos en el ejercicio de su función por cualquier organismo o entidad de carácter público, por las personas jurídicas en cuyo capital participe mayoritariamente el Estado y otras entidades públicas y por las personas privadas, físicas o jurídicas, gestoras de servicios públicos en lo relacionado con la gestión de dichos servicios”. Así las cosas, los documentos producidos por los puertos españoles, en el ejercicio de sus funciones, forman parte del patrimonio documental español.

En este sentido, dado el rico patrimonio documental que albergan los archivos portuarios, resultado de la gestión de los puertos a lo largo de su historia, remarkamos que la protección y el enriquecimiento de los bienes que lo integran constituyen deberes fundamentales que vinculan a la Administración competente. En este sentido, tenemos que mencionar, en primer lugar, la Constitución Española, que recoge claramente la obligación que tienen los poderes públicos de garantizar la conservación del patrimonio y de promover su enriquecimiento, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad. Asimismo, la Ley de Patrimonio Histórico Español de 1985 dispone que su defensa se realice estimulando su conservación, su disfrute y su acrecentamiento. Su objetivo es bien claro: “estos bienes deben estar adecuadamente puestos al servicio de la colectividad en el convencimiento de que con su disfrute se facilita el acceso a la cultura y que ésta, en definitiva, es camino seguro hacia la libertad de los pueblos”³.

Imagen 2. Escolares visitando las instalaciones del Archivo Histórico del Puerto de Huelva (A.P.H.)



En definitiva, toda la legislación apuntada, unida a otras normativas como la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común de 1992 y la Ley Orgánica de Protección de Datos de carácter personal de 1999, como bien señala Ramón Alberch y otros, sientan las bases para la difusión y el acceso a los archivos de la Administración y garantizan

³ Boletín Oficial del Estado, 29-6-1985.

[168]

que un Estado social y democrático haga accesible la cultura y promueva la participación ciudadana⁴, impulsando la recuperación de la memoria del pueblo. Por tanto, la normativa actual apuesta por potenciar la investigación y la conservación del patrimonio y una nueva dimensión de los archivos. Pero no podemos perder de vista que, para que los archivos lleven a cabo su doble función: casa de memoria y centro de información y derechos, es necesario articular mecanismos que garanticen la efectividad del derecho de acceso, en tanto que es un principio marcadamente democrático. Y no hacemos referencia únicamente a la reglamentación, sino también a la superación de los obstáculos que puedan impedir su pleno ejercicio, tales como contar con unas instalaciones adecuadas, un personal formado, unos recursos materiales suficientes, etc⁵.

Una vez hecha esta introducción sobre el patrimonio documental de los puertos españoles y las leyes que lo amparan y sus archivos en general, pasaremos, a continuación, a hacer un esbozo de la génesis de las Juntas de Obras, en la mayoría de los casos en la segunda mitad del siglo XIX, y su evolución hasta las actuales Autoridades Portuarias. Posteriormente, haremos un estudio de las series documentales y de la información que guardan sus fondos, que custodian los archiveros y que son potenciales fuentes de investigación sobre temas muy variados que relacionaremos. Los Archivos que analizamos en este trabajo albergan, ante todo, documentación desde el nacimiento de las mencionadas Juntas hasta la actualidad, aunque un cierto número de éstos heredó documentación del pasado y algún que otro fondo privado. Finalmente, detallaremos los proyectos que están llevando a cabo los archiveros portuarios, con el objetivo de conservar y difundir el patrimonio documental portuario y de que tenga un reconocimiento acorde a la riqueza que representa.

2. De las Juntas de Obras a las Autoridades Portuarias

Como bien recoge Juan Zozaya⁶, los puertos surgen, en principio, por los intereses económicos y fiscales del Estado y de los ciudadanos. Son, básicamente, “el lugar que se adapta a los navíos, según tamaño y emplazamiento, para controlar, por parte de los negociantes, la carga, y, por parte de los Estados, la fiscalidad de la misma, tanto para desembarcarla como embarcarla”. Con el tiempo, los primitivos embarques y desembarques que se llevaban a cabo directamente sobre las playas han llegado a evolucionar a modernos muelles con una importante infraestructura que conforma su zona de servicio.

Centrándonos en la segunda mitad del siglo XIX, en la que vamos a iniciar nuestro estudio, tenemos que destacar que es la fecha clave en la que podemos encuadrar las bases de la legislación en materia portuaria. Este proceso se desarrolló, fundamentalmente, entre los años 1851 y 1880, y supuso pasar de un conjun-

⁴ El Estado no debe ser protagonista único de la cultura, Herrera Virumbrales (1995), pp. 27-28.

⁵ Alberch i Fugueras y otros (2001), pp. 45 y 46.

⁶ Zozaya Stabel-Hasen (1994), p. 53.

to disperso de disposiciones a una legislación normalizada para todo el conjunto portuario español. Los factores que condicionaron la promulgación de esta nueva normativa fueron, por una parte, los cambios producidos en la navegación -sobre todo el paso de la vela al vapor-; y por otra, la creación del Ministerio de Fomento en 1832 para hacerse cargo y realizar las grandes obras públicas necesarias. Pero la primera norma jurídica que estableció claramente las competencias sobre los puertos en el Ministerio de Fomento fue el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, sobre la administración y servicio de construcción y limpia y conservación de los puertos mercantes de la Península e islas adyacentes. Por tanto, ha de considerarse como el inicio de una nueva etapa histórica en la administración portuaria española⁷.

La Revolución de 1868 tuvo una enorme trascendencia para los puertos, en la medida de que sus principios liberalizadores se tradujeron en una positiva y beneficiosa descentralización, que se plasmó en la creación de las Juntas de Obras de Puertos, organismos públicos en los que se representaron los intereses de la actividad portuaria, con suficientes competencias, aunque el Estado conservó grandes poderes de tutela. La primera que se generó fue la de Barcelona, en diciembre de 1868, y a continuación fueron surgiendo otras: Tarragona, Sevilla, Santander, Palma de Mallorca, Almería, Bilbao, Gijón, Huelva, Málaga...

Imagen 3. Portada del Proyecto de “Mejora y Ampliación del Puerto de Málaga”, 1876 (A.P.M.)



⁷ Alemany Llovera (1991), p. 97 y ss.

[170]

Tras la Restauración, se inició un proceso legislativo tendente a revisar la normativa que había creado la revolución, sobre la base de principios más centralistas. Dentro del ramo de las obras públicas destacan las leyes de Obras Públicas de 1877, de Aguas de 1879 y de Puertos de 1880. Las Juntas de Obras de Puertos, creadas a raíz de la revolución de septiembre, se conservaron, pero se dictaron normas para su homogeneización, y así se fueron promulgando sucesivos Reglamentos Generales para su Organización y Régimen. Si bien el Reglamento provisional de 7 de agosto de 1898 se puede definir como la primera norma global sobre las Juntas, con los objetivos de unificar las bases jurídicas de su actuación, servicios, dirección técnica de las obras y su gestión económica, el Reglamento General de 17 de julio de 1903 cerró la primera etapa de constitución de las Juntas de Obras, unificando la organización y las bases de la gestión de las entidades que, durante casi todo el siglo XX, fueron las responsables del desarrollo de los principales puertos españoles.

Con respecto a la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880, tenemos que admitir su enorme influencia en la organización, gestión y conformación del sistema portuario español durante un extenso período histórico, pues, aunque se sustituyó por una nueva Ley de Puertos en 1928, la mayor parte de sus principios normativos y articulado se recogió prácticamente sin modificación. La Ley de 1880 es la primera norma que, con rango de ley, sistematiza la materia portuaria y aborda, en conjunto, los aspectos sustantivos y organizativos. Sin duda, tanto la creación de las Juntas de Obras como la promulgación de la Ley de Puertos de 1880 dieron un nuevo impulso a los proyectos y obras portuarias, con la dotación de un personal facultativo capacitado para la proyección y dirección de las obras, además de una asignación presupuestaria.

Si bien durante la primera mitad del siglo XIX se llevó a cabo gran cantidad de obras de construcción, reparación, dragado... en los puertos españoles, éstas fueron labores dispersas para cubrir necesidades urgentes, sin planificación, a largo plazo y sin ninguna envergadura. Realmente, fue en la década de los años cincuenta del mismo siglo cuando se elaboraron los primeros grandes proyectos de construcción y ampliación, ya con una concepción global del funcionamiento del puerto. En efecto, el crecimiento económico, la industrialización, la nueva técnica de la máquina de vapor en la navegación, el transporte terrestre y los trabajos portuarios requerían puertos distintos a los que hasta entonces existían en España. Ya en la primera *Memoria de Obras Públicas* se reconocía esta realidad: “El país ha progresado notablemente, su agricultura é industria han recibido notable impulso, y el comercio, como consecuencia natural de este progreso, extiende su vuelo y en todas partes florece. Frecuentadas cada dia mas nuestras costas por las embarcaciones que de todas las regiones del globo á ellas se dirigen, ha debido dejarse sentir con fuerza irresistible la necesidad de proporcionarles puertos seguros [...]”⁸.

⁸ Memoria sobre el estado... (1856), p. 92.

Así las cosas, los puertos, que a mediados del siglo XIX, presentaban un gran retraso en comparación con los europeos de Francia e Inglaterra y con la propia red viaria del país, se convirtieron, a fines de la centuria, en un “complejo espacio económico de intercambio, almacenaje y, a veces, de producción de mercancías y de construcción y reparación de buques [...]”⁹. El primer puerto que tuvo un gran proyecto fue Valencia, en 1851, al que le siguieron Barcelona y Bilbao. Ciertamente, a partir de 1851 y hasta los primeros años del siglo XX prácticamente en todos los grandes puertos se llevó a cabo algún tipo de obra¹⁰.

En fin, los puertos, como las estaciones de ferrocarril, son territorios en permanente cambio desde mediados del siglo XIX hasta la actualidad. Estas mutaciones obedecen a la, cada vez, mayor demanda de transporte marítimo, más diversificada cada día, a la mejora de las técnicas portuarias y a las exigencias de unas flotas renovadas.

Imágenes 4 y 5. Acta de constitución de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña, 6-12-1877 (A.P.C.)



El siguiente paso normativo lo constituyó la Ley de 7 de julio de 1911, que puso de manifiesto una fuerte preocupación del Estado por el problema financiero de las Juntas de Obras de Puertos, buscando la rentabilidad de estos organismos, a la vez que tratando de liberar de cargas al Estado¹¹. Por otra parte, como ya hemos reseñado anteriormente, el Real Decreto-Ley de 19 de enero de 1928 tiene una escasa relevancia desde el punto de vista de la práctica, debido a las

⁹ Sáenz Ridruejo (1994), p. 102.

¹⁰ Para entrar en detalle de estas construcciones puede consultarse el capítulo segundo de Mojarro Bayo (2007a).

¹¹ Acero Iglesias (2002), p. 53 y ss.

[172]

pocas diferencias que le separan de la Ley de 1880. Posteriormente, tras el Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos del mismo año, se dictaron varias normas sobre organización portuaria, pero, en general, se mantuvo el esquema organizativo emanado del mismo¹². Realmente, desde que se publicó la primera Ley de Puertos hasta la etapa anterior a la Guerra Civil española se fue gestando un sistema administrativo en los puertos españoles que atravesó multitud de modificaciones.

Avanzando en el tiempo, la década de los años sesenta del siglo XX propició un contexto socioeconómico favorable a una nueva transformación del sistema portuario, aunque más profunda, y lo más importante es que estas novedosas formas de administración permanecerán vigentes hasta la Ley de 1992 e, incluso, fueron asumidas por ésta. El contexto al que nos referimos es el generado por la apertura de España a la economía y política mundiales tras el fin del aislamiento. Por su parte, en el interior del país se asistió a una política de amplias reformas que se sustentó sobre todo en los Planes de Desarrollo. En 1965 se firmó un Convenio con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, que reguló las condiciones para el otorgamiento de un préstamo con el objetivo de modernizar los puertos, lo que obligó al Estado a promulgar una nueva legislación, necesaria para acabar con las deficiencias del sistema portuario español.

Al hilo de lo mencionado, la Ley 1/1966, de 28 de enero, significó una verdadera revolución en la actividad financiera de los puertos, mientras que la Ley 27/1968, de 20 de junio, de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía, se encargó del tema administrativo. Estableció un triple sistema de administración, atendiendo a las diferencias entre los puertos por volumen de tráfico, clases y situación financiera: Organismo Autónomo, Comisión Administrativa de Grupos de Puertos y Estatuto de Autonomía.

El siguiente paso vendrá con la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aunque ya con anterioridad se produjo un intento de reforma. Concretamente, con la Ley 18/1985 de Régimen Financiero de los Puertos Españoles, con un objetivo muy evidente: la autosuficiencia financiera del sistema portuario. Una vez que se consiguió, se procedió a su reforma administrativa a través de la citada Ley de 1992, que establece un nuevo sistema organizativo de administración, homogéneo para todos los puertos estatales. El objetivo era conseguir una mayor agilidad en la prestación de servicio, acabar con la burocratización portuaria y aplicar métodos y criterios empresariales de gestión. Por consiguiente, concluyó una etapa en la que prevaleció el modelo de gestión mediante “Administraciones Públicas” y comenzó otra en que se aplica el modelo de “Entidades Públicas”, denominadas Autoridades Portuarias, cuya gestión está coordinada por el Ente Público Puertos del Estado, que asume el papel de un *holding*, bajo la dependencia del Ministerio del ramo. Asimismo, las nuevas entidades ven ampliadas sus atribuciones.

¹² Para ampliar datos sobre la legislación portuaria véase Mojarro Bayo (2003), p. 50 y ss.

Otra normativa a destacar es la Ley 62/1997 de 26 de diciembre, cuyas modificaciones más sobresalientes, con respecto a la anterior, se refieren al nombramiento de los órganos de gobierno, atribución que se confiere a las Comunidades Autónomas. Quizás es el primer caso, como advierte Pablo Acero, en que el Estado, manteniendo la titularidad de la competencia y la propia gestión de los puertos, atribuye a otra Administración la designación de sus órganos de gobierno¹³.

Finalmente, nos detenemos en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. Esta norma, partiendo del modelo portuario existente, tiene como misión “dotar a los puertos españoles de interés general de un marco jurídico consistente y estable en el ámbito del régimen económico-financiero y tributario, al tiempo que profundiza en la regulación del régimen de prestación de servicios del dominio público portuario, atendiendo a la nueva situación de los mercados y a las políticas económicas y de transportes nacionales y europeas, que aumentan el protagonismo de los puertos y del transporte marítimo en las redes transeuropeas de transporte y favorecen el desarrollo de cadenas logísticas multimodales marítimo-terrestres competitivas”¹⁴.

Imagen 6. Instalaciones del Archivo de la Autoridad Portuaria de Santander (A.P.S.)



En definitiva, siguiendo a Ramón Alvargonzález, se suceden en España dos modelos portuarios desde mediados del siglo XIX hasta la actualidad: el primero, en la etapa de la Restauración y, el segundo, en la desarrollista¹⁵. En la primera etapa el autor habla de una limitada diversificación funcional, pues la función más

¹³ Acero Iglesias (2002), p. 75 y ss.

¹⁴ Boletín Oficial del Estado, 27-11-2003.

¹⁵ Alvargonzález (1996), p. 167 y ss.

[174]

generalizada en los puertos comerciales españoles fue el tránsito, mientras que la industrial se dio estrictamente en Bilbao. Por su parte, dentro de la función de tránsito se distinguen los puertos graneleros de los de mercancía general. Entre los primeros estaban el de Bilbao que traficaba hierro, los puertos carboneros asturianos, Huelva con la pirita y Almería con el mineral de hierro. A ellos se unían otros puertos menores. Por supuesto, el paisaje portuario difería entre los puertos graneleros y los de tránsito, aunque existía un elemento común, el ferrocarril, instrumento de relación con el hinterland, fuera o no minero.

En cuanto al modelo portuario desarrollista, tendremos que aceptar que la industrialización española de las décadas de 1960 y 1970 provocó un alza del tráfico marítimo en términos absolutos. Hubo una expansión de la función industrial y, en menor medida, de la función de tránsito, aunque ésta siguió modelando fuertemente puertos mediterráneos como Valencia y Barcelona. Además, los puertos de interés general experimentaron un fuerte crecimiento de su obra civil en relación con la etapa anterior. A su vez, también conocieron la especialización de los medios de manipulación de mercancías, debido a las nuevas demandas del transporte marítimo, conformado por una flota renovada completamente. En suma, esta etapa que se inicia en 1960 ha sido decisiva en la configuración del moderno sistema portuario español.

Cuando se inició la crisis de 1974, el sistema portuario español ya se había expandido hacia el comercio y el tráfico internacional, sobresaliendo las refinerías y siderurgias en las fachadas costeras. Por supuesto, desde el punto de vista morfológico no cabe duda de la transformación total del paisaje de estas ciudades portuarias. Se abrieron nuevas vías de comunicación, que unían el puerto con la ciudad, se derribaron antiguas fortificaciones y se crearon mejores defensas para luchar contra la acción del mar. Como bien detalla Agustín Guimerá, “Estas transformaciones tuvieron mucho que ver con la voluntad política de aquellas élites urbanas de convertir sus ciudades portuarias en capitales modernas, mediante la ejecución de planes urbanísticos, donde se desplegaría todo un patrón residencial: barrios portuarios y comerciales, “ciudad jardín”, barriadas obreras, plazas con zonas verdes, parques, alamedas y paseos marítimos”¹⁶.

3. El patrimonio documental de los puertos españoles

Hace dos décadas, los Archivos portuarios comenzaron a despertar de su letargo de años e iniciaron su organización, apoyándose en los tradicionales y científicos métodos de la Archivística y en los modernos sistemas que nos brinda la informática. Tres Autoridades Portuarias despuntaron en un principio: Tarragona, Huelva y Santander¹⁷. Con el paso del tiempo, otros puertos tuvieron el empuje necesario para organizar sus archivos: Barcelona en 1993, Marín-Pontevedra en

¹⁶ Guimerá Ravina (2000), pp. 56-57.

¹⁷ La evolución de estos archivos se puede consultar en Mojarro Bayo (2005), pp. 26-40; Escoda Múrria (2005), pp. 41-49; y Rodríguez Díaz (2005), pp. 51-62.

1997, Vigo y A Coruña en 1998, Castellón en 1999... Lógicamente, la clasificación y ordenación de sus fondos ha brindado a la propia Administración portuaria un importante caudal para su gestión, a la vez que ha puesto al servicio de los investigadores un legado histórico y cultural muy valorado para estudios científicos del más alto nivel¹⁸.

**Imagen 7. Primera Dársena del Puerto de Santa Cruz de Tenerife,
1974 (A.P.S.C.)**



A fin de conocer las diferentes Autoridades Portuarias para luego proceder al estudio de las series documentales que podemos encontrar en sus archivos, vamos a presentar un cuadro, a continuación, en el que se recoge la fecha de creación de las Juntas de Obras, que es la que marca el arranque de estos archivos, aunque conocemos bastantes excepciones por la existencia en algunos puertos de más de un fondo o, incluso, algunos expedientes heredados del pasado. En estos casos las fechas se amplían: Tarragona 1714, Málaga 1717, Barcelona 1808, Bilbao 1841, Balears 1847, Gijón 1851, Avilés 1860, A Coruña 1865, Castellón 1866, Marín 1867 y Ceuta y Huelva 1870. El concepto fondo va unido a la totalidad de los documentos producidos y recibidos por la entidad portuaria en el transcurso de su gestión. Claramente, tiene una limitación jurisdiccional, ajustada a la institución que lo produce, y una limitación cronológica, que está restringida a sus años de funcionamiento. Fondo y archivo a veces se identifican, pero pueden existir varios fondos procedentes de organismos diversos, depositados en una institución de archivo. En este sentido, una parte de los archivos de los puertos españoles con-

¹⁸ Ejemplos de instrumentos de descripción editados son los del Puerto de Huelva, Tarragona, Barcelona y Cádiz. Para conocer la sistematización de su organización véase *Guía-Catálogo...* (1990), *Guía-Catálogo...* (1991), *Guía Catálogo...* (1993), *Mojarro Bayo y Carrasco Perea* (1994), *Catálogo de imágenes...* (1996) y *Torrejón, Molina y Vargas* (2006).

[176]

tiene un solo fondo documental, el generado por la administración portuaria desde la creación de las Juntas de Obras de Puertos, en la segunda mitad del siglo XIX hasta la actualidad. Pero también se dan casos de puertos que custodian varios fondos documentales, representando claros ejemplos los Archivos de los Puertos de Tarragona, Huelva y Castellón.

Cuadro 1. Autoridades Portuarias y su fecha de creación como Juntas de Obras.

Puerto	Fecha constitución	Puerto	Fecha constitución
A Coruña	R.D. 29/06/1877	Huelva	O. 31/01/1874
Alicante	11/01/1901	Las Palmas	1905
Almería	R.O. 23/08/1872	Málaga	O. 30/06/1874
Avilés	R.D. 4/03/1915	Marín y Ría de Pontevedra	R.O. 23/09/1907
Balears	R.D. 16/08/1872	Melilla	18/12/1902
Barcelona	D. 11/12/1868	Motril	10/10/1908 ¹⁹
Bilbao	R.O. 19/11/1872	Pasajes	1927
Bahía de Algeciras	R.O. 10/08/1906	Santa Cruz de Tenerife	1908
Bahía de Cádiz	1902	Santander	R.D. 3/05/1872
Cartagena	R.D. 4/06/1875	Sevilla	D. 25/11/1870
Castellón	R.O. 14/03/1902	Tarragona	D. 18/10/1869
Ceuta	20/10/1904	Valencia	1880
Ferrol-S. Cibrao	1910	Vigo	18/03/1881
Gijón	O. 7/04/1873	Vilagarcía de Arousa	1888 ²⁰

Fuente: Alemany Llovera (1991), p. 108. Elaboración propia.

Para analizar la documentación que generan los organismos portuarios nos basaremos en el estudio, que estamos llevando a cabo un grupo de archiveros de puertos²¹, de los cuadros de clasificación existentes en la generalidad de las Autoridades Portuarias, para elaborar un Cuadro de Clasificación único y común a todas, siguiendo un criterio funcional. Este proyecto se basa en que las entidades que han gestionado los puertos desde su creación, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, lo han realizado en cumplimiento de unas competencias análogas

¹⁹ Comienza sus obras en 1908 y estuvo gestionado desde sus orígenes por la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, hasta que en 1992 se incorporó a la Autoridad Portuaria de Almería-Motril. Por Real Decreto 940/2005 de 1 de agosto nace la Autoridad Portuaria de Motril.

²⁰ Fecha en la que obtiene su declaración de “interés general” y, posteriormente, en 1924, se crea la Comisión Administrativa del Puerto de Vilagarcía.

²¹ Lo componen los técnicos responsables de los archivos de los Puertos de Tarragona, Vigo, Castellón, Bilbao, Barcelona, Santander y Huelva.

–por lo que genera una documentación similar–, otorgadas por la Administración a lo largo del tiempo y reguladas por la normativa vigente²². Se pueden resumir en las siguientes:

- Competencias administrativas para el funcionamiento interno de la propia institución.

- Control y gestión de los muelles mercantiles.
- Control y gestión de la zona de dominio marítimo-terrestre.
- Construcción y mantenimiento de las infraestructuras portuarias.
- Desarrollo de los servicios informáticos.
- Gestión medioambiental.
- Relaciones institucionales y comerciales²³.

A continuación, vamos a detallar las secciones establecidas hasta el momento por el Grupo de Trabajo del Cuadro de Clasificación normalizado para los archivos portuarios españoles, que nos ayudarán a conocer cuáles son las actividades propias que desarrolla la entidad²⁴:

1. Gobierno.
2. Servicios Jurídicos.
3. Personal.
4. Economía.
5. Servicios Portuarios.
6. Dominio Público Portuario.
7. Obras.
8. Mantenimiento.
9. Señales Marítimas.

Imagen 8. Fachada del Archivo General del Puerto de Vigo (A.P.VI.)



²² Prieta, Llansola y Rodríguez (2006), pp. 65-72.

²³ Bruna y Llansola (en prensa).

²⁴ Actualmente se está en proceso de estudio de las subsecciones y series documentales.

[178]

En principio, vamos a tratar de generalizar al hablar de las series documentales que albergan los archivos portuarios, por lo que trazaremos dos grandes grupos en los que se pueden dividir: el que representa las actividades que son propias de cualquier Administración del Estado español -autonómica, local o nacional- y el de las que son más específicas y propias de las funciones de los puertos. En cuanto a las primeras, sirven de ejemplo los Expedientes Personales, Nóminas, Mandamientos de Pago, Mandamientos de Ingreso, Libro Diario, Libro Mayor, Libro registro de entrada y salida de correspondencia, etc.; mientras que de las segundas apuntamos, entre otras, los Expedientes de Concesiones en la Zona de Servicio, Estadística mensual de operaciones en el Cargadero de mineral, Partes diarios de servicios de grúas, Partes diarios de ocupación de superficie en los muelles, Libro registro de buques, Expedientes de aprobación y modificación de tarifas, Memorias del Puerto, Autorizaciones de pesca...

Dado que sería interminable detallar todas las series documentales que albergan los fondos portuarios, vamos a puntualizar las más interesantes, tratando de abordar, sobre todo, la temática más específica de los Archivos portuarios, a la vez que plantearemos posibles líneas de investigación que se abren con estas fuentes. Los temas en general de estudio recorren los ámbitos sociales, económicos, políticos, etc. Ya entrando en detalle, comenzaremos por los *Libros de Actas de las sesiones del Consejo de Administración*, tanto en pleno como en permanente, que nos permiten obtener una imagen global de la institución, pues hay que tener en cuenta que en estos documentos se recogen todas las grandes decisiones que se toman en los puertos. De ahí que sea una fuente de primera mano, aunque haya que completarla y complementarla con otras muchas. Pero, a veces, son fundamentales por la existencia de lagunas documentales. Efectivamente, se trata de una serie documental de enorme importancia y riqueza y, casi se puede decir, que recoge, en breve, la historia de la entidad. Asimismo, estos textos nos permiten entrar en estudios de política provincial, pues los miembros que componían el Consejo pertenecían a la élite social y económica del momento y tenían la clara misión de controlar los mecanismos de la Junta en provecho del partido que representaban. En el caso de estudios realizados en el Puerto de Huelva, se demuestra que hubo una clara correlación entre el Partido del Gobierno y la composición de la Junta, al menos en épocas muy precisas —está constatada la etapa que va desde su génesis, en 1873, hasta la Dictadura de Primo de Rivera—. Con ello, se conseguía una mayor facilidad en los apoyos ministeriales para la construcción del Puerto, aunque provocaba constantes vaivenes de los personajes más destacados²⁵.

Por otra parte, otra temática sugerente de estudio es la que nos abren los *Expedientes de Obras*, tanto nuevas como de conservación. Es necesaria su consulta para conocer la evolución de la infraestructura portuaria y, por supuesto, el desarrollo urbanístico de la ciudad. De hecho, actualmente muchas de estas cons-

²⁵ Mojarro Bayo (2007a).

trucciones se están cediendo a la localidad que las acoge: muelles, antiguos edificios de faros, almacenes, cocheras de locomotoras..., dedicándose, por ejemplo, a centros culturales y lugares de ocio. Esta documentación suele estar dividida por materias: ordenación territorial, electricidad, agua y saneamiento, pavimentación y urbanización, dragados, obras civiles, elementos ferroviarios, muelles y diques, sondeos... Tampoco queremos obviar los importantes análisis en materia de ingeniería y arquitectura que se pueden llevar a cabo.

Realmente, esta serie es bastante completa, pues nos permite indagar, en gran cantidad de casos, en el avance constructivo a través de la memoria del expediente, meticulosa en su redacción y, a menudo, rica en antecedentes y material gráfico -planos y fotografías-. Además, nos detalla los sistemas y materiales de las edificaciones, su coste, pliego de condiciones, presupuesto... Sobre los planos queremos incidir en la perfección de su trazado, su colorido, la diversidad de materiales en los que están impresos, destacando, por su belleza, el papel-tela, muy al uso a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Podemos afirmar, sin error, que los delineantes hacen un trabajo de artistas. En general, a través de fotografías y planos se nos ofrece una amplia visión de todo el conjunto de instalaciones, que posibilita conocer la ubicación de gran cantidad de infraestructuras, hoy derruidas y poco documentadas, a la vez que estudiar la evolución de las zonas costeras próximas a los puertos, los terrenos ganados al mar, el progreso en la urbanización de las ciudades, etc.

Asimismo, esta documentación propicia análisis en torno al desarrollo de un importante vehículo comunicador, el ferrocarril. Sin este potente medio de transporte no hubiese sido posible el desarrollo de la mayor parte de los puertos de la geografía española. No tenemos más que pensar en lo que significó el transporte de los minerales desde las minas hasta los barcos o su apoyo al proceso industrializador de muchas ciudades costeras del norte. Asimismo, no sólo actuó como conector entre el punto neurálgico de progreso –yacimientos mineros o fábricas- y el puerto, sino que en la propia zona de servicio operó como vehículo de enlace entre las mercancías y las bodegas de los barcos. Muchos fueron los ferrocarriles que se construyeron en España, pero en las ciudades que había puertos, aquéllos siempre conectaron con éstos. El paisaje portuario se enriquecía con el elemento ferroviario y viceversa: locomotoras, vías que se entrecruzaban en el área de servicio, vagonetas, estaciones, etc.

En este apartado, como en otros, hay que incidir en que la información que se vierte no sólo se refiere al puerto, sino a la ciudad en la que se establece y su provincia, por las influencias que se extienden a todo su entorno. Las grandes e importantes obras del puerto no sólo sirvieron para consolidar el desarrollo y auge de la actividad portuaria, sino que, además, incidieron y actuaron en la vida cotidiana de la ciudad.

[180]

Imagen 9. Plano del Puerto de Gijón, 1920 (A.P.G.)

Otra documentación que también permite realizar unos estudios muy ilustrativos de las diferentes provincias españolas donde se emplazaban los puertos, aunque también de las que estaban en su radio de acción, son los *Expedientes de Concesiones* y las *Autorizaciones*, en los que se recoge la evolución económica de la ciudad, pues en torno al puerto se ubicaban destacados comerciantes que solían tener relación con el mundo portuario, pero también el progreso de la industria en las zonas donde se han establecido cercanas al puerto: fábricas de harina, aprovechamiento de salinas, saladeros, depósitos de minerales, fábricas de hielo, depósitos flotantes de carbón, etc. Estos expedientes llevan una memoria explicativa de la obra, acompañada, en la mayoría de los casos, con planos generales y de detalle de los establecimientos.

Entroncado con la línea económica, existe otra serie que nos facilita conocer directamente el movimiento que tenía lugar en el punto central de los puertos, los muelles. Nos referimos a las *Memorias*, a través de las cuales se puede trazar una gráfica completa del progreso de la ciudad y su hinterland. Sin duda, el puerto es el termómetro de la economía de las zonas donde se ubica. Esta serie nos nutre de abundantes cifras de tráfico, sobre todo, pero también son muchos los datos relativos al desarrollo de las distintas entidades portuarias, el adelanto de sus obras, el progreso de los negocios, etc. Hay que subrayar algunas *Memorias* sobresalientes por su extensión en datos e, incluso, minuciosidad, caso de la editada por el Puerto de Tarragona, dedicada a los años 1923 a 1927, que muestra una semblanza nada desdeñable de la etapa dictatorial; de esta misma fase subrayamos la del Puerto de Santander, que recoge datos desde 1925 a 1931; otro caso en el que incidimos es la *Memoria* del Puerto de Barcelona, de los años 1930 a 1934, que contiene una reseña histórica especialmente sustanciosa; también el Puerto de Huelva se dedica a hacer un balance de su evolución en una *Memoria* de los años 1904-1913²⁶.

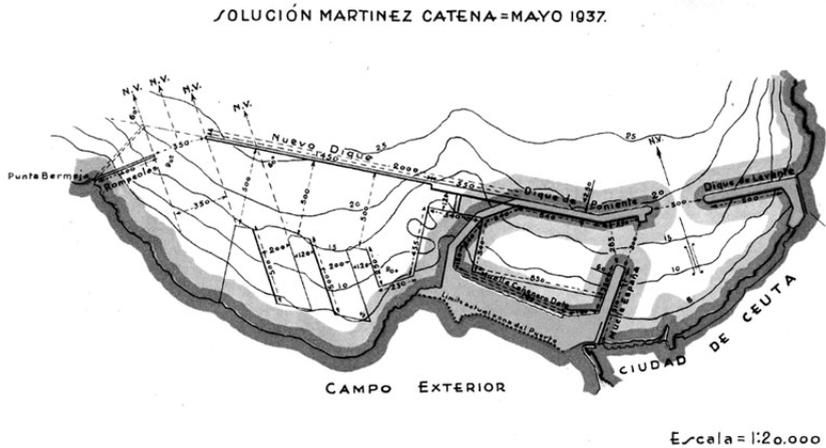
²⁶ Resulta muy interesante la valoración de fuentes de los Archivos portuarios que se lleva a cabo, sobre todo en la temática referente a tráfico, en Ruiz Romero de la Cruz (2004).

Abundando en esta rica documentación, tenemos que apuntar que nos aporta datos de movimiento de buques con su tonelaje de registro, diferenciando entre vapor y vela, y las cantidades cargadas y descargadas –cabotaje, importación y exportación-. Otras cifras proporcionadas son referentes a tarifas, detalles de las mercancías por meses, procedencia y destino, a la vez que el total de la explotación de los muelles estatales, el resumen de los buques de vapor y vela con su nacionalidad y tonelaje de arqueó –que es otra medida para establecer el avance que se está llevando a cabo en cada puerto- y, por último, una sobrada información de ingresos por derechos de navegación, explotación de los muelles, etc. Todo ello permite elaborar un exhaustivo análisis de la economía y el comercio a nivel nacional, con las particularidades propias de cada zona de la geografía española.

También en relación con los muelles tenemos una documentación amplísima, que encuadraríamos en la Sección de Servicios Portuarios: *Libro registro de entrada de buques*, *Partes diarios de ocupación de superficie en los muelles*, *Expedientes de averías*, *Partes diarios de vigilancia*, *Partes diarios de venta en la Lonja de pescado...* Ni que decir tiene que las posibilidades de estudios y análisis son amplísimas. Tampoco queremos olvidar el interesante y valioso testimonio que poseen los puertos españoles relativo a los faros, que evidencia las labores inherentes a una profesión más desconocida de lo que parece, la de los fareros.

Con respecto al área social, existen documentos en los Archivos portuarios con los que podemos valorar la riqueza producida en la población laboral con la creación de puestos de trabajo, tratar la historia profesional de los hombres y mujeres que han participado en el desarrollo portuario día a día, con unas profesiones que, en muchos casos, han desaparecido y en las que se puede profundizar. Nos referimos a los *Expedientes Personales*, que si bien son bastantes comunes en todas las instituciones administrativas españolas, en los puertos son especialmente interesantes y ricos en detalles, por las variopintas profesiones relacionadas con el mundo portuario –factores, guardagujas, guardamuelles, escribientes, listeros...-. Pero no siempre se puede trazar la evolución de la plantilla portuaria con estos expedientes, pues, a veces, no se conserva la totalidad de esta serie documental y, en este caso, podemos acudir, aunque parezca curioso, a los *Libros de Actas*, que reflejan datos de interés como nombramientos, ceses, jubilaciones, accidentes, enfermedades, etc. Dentro de este ámbito del personal también son interesantes los estudios legislativos para observar cómo ha evolucionado la normativa laboral y su reflejo en la mejora de los trabajadores: aumento de salarios, ley de accidentes laborales, seguridad social, licencias con sueldo, etc. En este sentido, es interesante destacar la creación del Montepío Central de Empleados de Juntas de Obras de Puertos de España, institución sobre la cual hay bastantes datos en muchas de las Autoridades Portuarias. También apuntamos los *Expedientes de Depuración* que marcan una etapa muy interesante en la España de posguerra y permiten un estudio sociológico de gran calado.

[182]

Imagen 10. Proyecto del Puerto de Ceuta de Martínez Catena, 1937 (A.P.CE.)

Un último tema que queremos tratar, como posible línea de investigación, es el de las relaciones del puerto y la ciudad, abundantes a lo largo de la historia portuaria española y de la que podemos obtener gran cantidad de datos en sus archivos: los *Libros de Actas*, las *Autorizaciones*, los *Expedientes de Concesiones* y la propia Hemeroteca de los puertos nos dan la justa medida de la influencia del puerto en la ciudad, y no sólo desde el punto de vista económico, sino que también se puede estudiar el desarrollo de eventos a lo largo de la historia -que suelen tener en el espacio portuario un firme aliado-, la utilización de zonas para ocio -paseos, celebración de veladas al aire libre, baños en las playas, ubicación de bares y restaurantes, etc.-, y el crecimiento de barrios a expensas de suelos que el puerto ha cedido a la ciudad, como elementos de la estructura urbana condicionados por la existencia y desarrollo histórico del puerto. Por otra parte, también se pueden analizar las formas de vida, las relaciones sociales, el ambiente y la cultura de la ciudad portuaria; en general, todo un conjunto de características que diferencian las ciudades portuarias de las interiores.

Por otra parte, con el fin de enriquecer este estudio relativo a las series documentales de los puertos españoles, queremos hacer referencia a la posibilidad de paliar las posibles lagunas documentales que pueden existir en las Autoridades Portuarias, desde la creación de las Juntas de Obras, con los legajos existentes en los Archivos Histórico Nacional y General de la Administración, y en los que abundan memorias justificativas de establecimiento de arbitrios para atender algunas obligaciones, presupuestos anuales de gastos e, incluso, reglamentos de explotación de muelles. A ello se une abundante correspondencia, memorias, informes y expedientes, sobre todo de obras, por resaltar lo más característico.

Finalmente, de cara también a la investigación, los Archivos Portuarios españoles cuentan con unas interesantes Bibliotecas auxiliares, a la vez que con unas

destacadas Hemerotecas, en las que se pueden consultar revistas, boletines legislativos y periódicos que se remontan al último tercio del siglo XIX, en muchos casos. Las bibliotecas destacan por su especificidad. Lógicamente, los temas que se encuentran entre sus estantes son, eminentemente, de carácter marítimo y portuario: instalaciones en puertos, transporte marítimo, derecho marítimo, diques, dragados, faros, barcos, pesca, etc. También se localizan títulos pertenecientes a construcciones de muelles, puentes, etc.; aunque tampoco faltan los fondos referentes a temas de la historia local. En general, dan servicio tanto a los técnicos de la empresa, como a los historiadores que las visitan para completar sus estudios.

4. Los Archivos del sistema portuario español

Ante los desequilibrios existentes entre unos centros de archivo y otros del sistema portuario español y la necesidad de una normalización para poder trabajar en común, los archiveros portuarios comenzaron, a principios del año 2003, a contactar entre ellos, con el claro objetivo de salvaguardar el patrimonio documental de los puertos, equiparar los centros, con unas condiciones mínimas de organización y conservación, y ofrecer un adecuado servicio a la Administración y a la investigación. De todo, destacaríamos la importancia de intercambiar información, con un objetivo muy importante: traspasar los conocimientos de unos a otros para enriquecer las tareas y compartir experiencias. Así, los archivos que están más avanzados en el tratamiento documental pueden ser de gran apoyo a los que se encuentran aún en fase de iniciación. La primera medida que tomaron los técnicos de archivo en este camino para alcanzar un consenso entre centros consistió en la redacción de un borrador de *Reglamento del Sistema de Gestión Documental y Organización de Archivos Portuarios*, que vinculara a Puertos del Estado y a la

Imagen 11. Sede del Archivo Central del Puerto de Tarragona (A.P.T.)



[184]

totalidad de las Autoridades Portuarias, en consonancia con los existentes en el resto de la Administración pública y en la línea de la legislación vigente²⁷.

Esta actividad ha sido el punto de partida de un proceso que proyecta finalizar con la creación de una red de centros que facilite las tareas de gestión de los documentos²⁸ y administración de archivos. A su vez, se pretende que los archivos portuarios estén integrados en un sistema, formando un conjunto con características comunes, con el fin de organizar todas sus tareas. En definitiva, se trata de alcanzar una racionalización de los recursos humanos, económicos y técnicos para lograr un mayor servicio a los usuarios en general en las distintas fases de archivo: a la Administración, contribuyendo a una mejora de la gestión y a una adecuada economía de espacios; a los ciudadanos, con la información y el testimonio de sus derechos para la gestión de sus intereses; y a la investigación histórico-científica, con el apropiado tratamiento y difusión de las fuentes primarias. En cuanto a la red de centros, para que ésta funcione tiene que haber normalización, para lo que es prioritario estudiar y proponer unas reglas y que sean reconocidas por la mayoría²⁹.

A continuación, los técnicos de los archivos portuarios se plantearon la necesidad de que se creara un foro de debate, en cuyo seno se discutieran y analizaran todos los temas que preocupan a la profesión y, sobre todo, a ésta en relación con los archivos portuarios. La organización periódica de unas *Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios* se presentó como la opción adecuada, pero se necesitaba contar con el apoyo de las distintas Autoridades Portuarias, las cuales debían tener una buena organización de archivo, a la vez que unas instalaciones idóneas, para servir de sedes de los eventos. La primera institución que se brindó fue el Puerto de Huelva, en 2004, y Puertos del Estado apoyó la reunión con su patrocinio. Le han seguido las Autoridades Portuarias de Tarragona, en 2005, y Gijón, en 2007.

Sobre las mencionadas Jornadas incidimos en la gran trascendencia que han tenido en la salvaguarda del patrimonio documental portuario, ya que han servido para propulsar numerosas actividades necesarias para el proyecto que está en marcha. Por su interés, pasaremos a enumerar las consecuciones más importantes. De las Primeras Jornadas cabe destacar multitud de hitos relacionados con las tareas archivísticas, porque han sido el punto de partida de todas las labores desarrolladas hasta el momento. En primer lugar, la presentación del borrador de Reglamento citado, cuyo contenido, tras un largo proceso de revisión y modificación³⁰, se ha consensuado y ha sido enviado por Puertos del Estado, como defini-

²⁷ Para conocer su estructura y desarrollo es interesante consultar el trabajo de Bruna y Menchón (2005), pp. 63-72.

²⁸ Enlaza con el denominado tradicionalmente tratamiento archivístico, aunque con un campo mayor al encargarse también de los documentos administrativos. Heredia Herrera (1998), p. 33.

²⁹ El estudio estará apoyado en un análisis del conjunto y de sus necesidades para su correcta aplicación. Heredia Herrera (1995), p. 73.

³⁰ En estas gestiones han intervenido la Comisión de Archivos Portuarios y de la Marina Mercante, de la que hablaremos posteriormente, y las distintas Autoridades Portuarias. Para más información sobre el tema véase Espina Díaz (en prensa).

tivo, a todas las Autoridades Portuarias, recientemente, con una nueva denominación: *Manual de recomendaciones para la organización y funcionamiento del Sistema de Archivos de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias*. Este texto constituye una base para la gestión de los archivos de los puertos españoles desde una metodología de gestión compartida, con el objetivo de que la información que contiene la documentación que generan las instituciones portuarias pueda consultarse bajo una estructura común, que armonice los diferentes procedimientos y sistemas que gestionan.

Otra petición en el seno de las Jornadas de Huelva consistió en el establecimiento de una Comisión Calificadora de Documentos Administrativos que tuviera la competencia de los puertos, y en marzo de 2005 se creó la *Comisión Calificadora de Documentos Administrativos del Ministerio de Fomento y de sus organismos públicos*³¹. Tampoco debemos olvidar la cantidad de Grupos de Trabajo que nacieron a partir de ese encuentro, y que se han ido consolidando, a la vez que han aumentado en las Segundas y Terceras Jornadas. Finalmente, apuntaremos la importancia de la figura del Coordinador/a de estos Grupos, que se implantó como representante y portavoz, a la vez que nexo de unión, de todos los técnicos archiveros de puertos³².

En cuanto a las Segundas Jornadas, nos detendremos en la marcada insistencia de sus asistentes en que se instituyera un organismo bajo la Comisión Calificadora del Ministerio de Fomento recién gestada, que tratara los documentos generados por los puertos, capaz de llevar a cabo una evaluación racional e integrada dentro del sistema de gestión documental. Se dejaba entrever la necesidad de dos instrumentos básicos: las Tablas de Valoración de Series y los Calendarios de Conservación. No cabe duda de que son piezas muy eficaces para asegurar la eliminación controlada y con las garantías jurídicas precisas que ava-

Imagen 12. Sesión de las Primeras Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios, celebradas en Huelva, 2005 (A.P.H.)



³¹ Orden FOM/542/2005, de 2 de marzo. *Boletín Oficial del Estado*, 10-3-2005.

³² Su trascendencia se ve reflejada claramente en Escoda Múrria (en prensa).

[186]

lan un contenido planificado de nuestros archivos, así como un ahorro enorme de espacio, de trabajo, de costes de personal y gastos en general. En este sentido, cabe señalar los trabajos que se están desarrollando en los puertos de Barcelona, Huelva, Tarragona, Vigo, Santander, Castellón y Bilbao referente al estudio de series documentales³³.

Todo ello por el desbordante crecimiento de la documentación, tanto en los soportes tradicionales como en los que sustentan las nuevas tecnologías, por lo que la sobrecarga de información es notoria, a lo que se une la ausencia de criterios archivísticos oficiales de selección y eliminación de documentos³⁴. Por consiguiente, hay que guardar toda la documentación, situación que, a veces, conduce irremediamente al colapso de los espacios destinados a depósito de archivo. También Antonia Heredia se ha pronunciado en este sentido, haciendo hincapié en lo preocupante del creciente volumen documental, paralelo a una falta de racionalización en su producción³⁵.

Los efectos de las Segundas Jornadas tampoco se hicieron esperar, pues, tras su conclusión, se generó un Grupo de Trabajo en el seno de la Comisión Calificadora del Ministerio de Fomento sobre documentación y archivos portuarios, integrado por diversos representantes del Ministerio de Fomento, Dirección General de la Marina Mercante y Puerto del Estado, con el fin de dar solución en referencia al tratamiento y gestión de la documentación de los archivos en el marco portuario. Asimismo, ya se conocen algunos de sus resultados, pues, en el mismo año de su constitución, se valoraron 33 series presentadas por el Puerto de Barcelona³⁶.

Las Terceras Jornadas fueron más allá, dedicándose a la normalización y redes de archivos, incidiendo en la formación de una red de Archivos Portuarios³⁷. Durante las sesiones, se dejó bien claro que en el cumplimiento de este propósito tienen mucho que decir las actividades de los Grupos de Trabajo, que están llevando a cabo los archiveros portuarios. Dentro de los Grupos de Trabajo, mencionaremos, además de los ya citados del Reglamento y del Cuadro de Clasificación común, los dedicados a la confección de un censo de Archivo, a la Difusión, a

³³ Aunque el conjunto de actividades relacionadas con los procesos de transferencia, selección y eliminación se nos presenta como resultado de la Archivística norteamericana (EEUU y Canadá), Pedro López defiende la existencia de una tradición archivística que en el siglo XIX forja ya la teoría de esta materia en España. López Gómez (1998).

³⁴ Como se detalla en el trabajo de Escoda Múrria (2006), p.21.

³⁵ En efecto “[...] siempre es necesario proteger a los documentos contra cualquier alteración, no sólo contra una eliminación abusiva sino contra una conservación permisiva y laxa. Porque tan falta de dimensión científica es la primera como la conservación por la conservación”. Heredia Herrera (2001), p. 4.

³⁶ Resolución de 8 de febrero de 2007, de la Subsecretaría, por la que se publica el calendario de conservación de series documentales de la Dirección General del Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento y de la Autoridad Portuaria de Barcelona. *Boletín Oficial del Estado*, 6-3-2007.

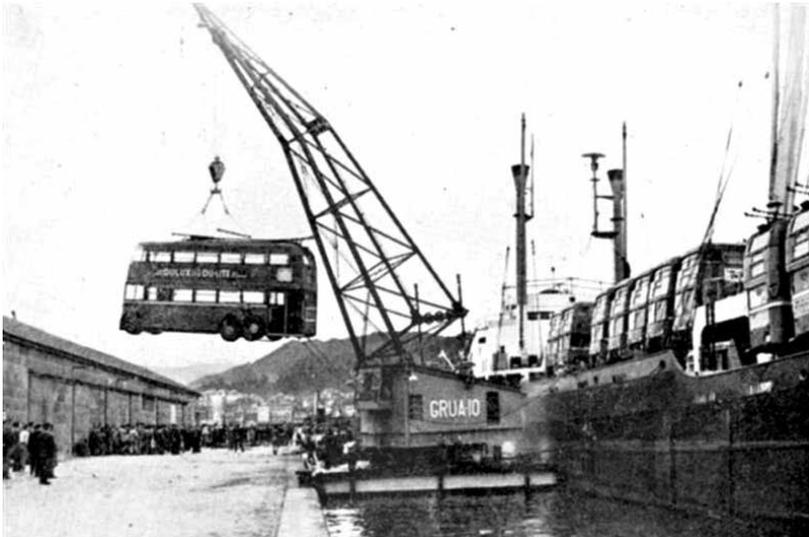
³⁷ Escoda Múrria (2008b), pp. 29-30 y Mojarro Bayo (2007b), pp. 11- 14.

informar sobre todo tipo de eventos con relación a la formación y a la Normalización de documentos en la gestión del Archivo.

En definitiva, como puntos fundamentales, en concreto, en los proyectos de los técnicos de archivos portuarios están claramente la normalización y la interconexión, a fin de conseguir trabajar en red, como ya se ha reflejado, y beneficiarnos de sus ventajas. De la propia normalización se derivará un mayor flujo de comunicación entre los organismos portuarios. De tal manera, una vez que los puertos pongan en marcha todos los proyectos que se están estudiando en los Grupos de Trabajo estaremos en condiciones de continuar con otras importantes estrategias dentro del mundo de la Archivística. En este sentido, citaremos dos grandes áreas con las que, en un futuro no muy lejano, se puede mejorar notablemente la imagen y el servicio del propio archivo, en particular, y del organismo portuario al que pertenece, en general: implantación de un plan de calidad y de un programa informático de gestión de documentos. Por supuesto, del trabajo en conjunto de todos los centros de archivos del sistema portuario español se conseguirán elevados beneficios³⁸.

Pero no todos los archivos portuarios están al mismo nivel de difusión, y las actuaciones que han llevado a cabo hasta este momento en este sentido varían bastante de unos puertos a otros. Por supuesto, los archivos que se han puesto en marcha con anterioridad, como Barcelona, Santander, Huelva o Tarragona, han realizado más acciones de promoción de sus centros y de difusión en general, con

Imagen 13. Desembarco de trolebuses en el puerto de Marín, 1961 (A.P.M.P.)



³⁸ Para profundizar en esta temática véase Mojarro Bayo (en prensa).

[188]

medios tales como cursos, exposiciones, instrumentos de descripción de archivo, ciclos de conferencias, jornadas técnicas o convocatorias de premios de investigación³⁹. De hecho, los archivos son instituciones que destacan por su dotación para acercar la historia a los ciudadanos, que son sus protagonistas. Por consiguiente, todas las acciones encaminadas a la difusión son una adaptación a la demanda de información de la sociedad.

5. Conclusiones

En los últimos años, por parte de las Autoridades Portuarias, se está tomando conciencia de la importancia de su patrimonio documental como garante de derechos de los ciudadanos y del propio organismo, así como laboratorio para la historia y base de un sistema de gestión de los documentos y de la información. No cabe duda de la gran implicación de los archiveros portuarios, sobre todos los que son pioneros, en todos los proyectos que se llevan a cabo para salvaguarda del patrimonio y su difusión –reglamentación reguladora, organización de jornadas técnicas de archivo, grupos de trabajo como el de Cuadro de Clasificación común, normalización de documentos de gestión de archivo, censo...-. Por otra parte, no podemos olvidar la importancia del apoyo y la orientación de Puertos del Estado en esta labor y nos consta su interés en las reuniones que hemos llevado a cabo y en las inquietudes y propuestas que le hemos planteado.

Asimismo, del estudio de los distintos centros de trabajo se llega a la conclusión de que no todos los archivos portuarios están al mismo nivel, y para trabajar en común y con un flujo de transmisión de conocimientos equilibrado es necesario que todos tengan un adecuado tratamiento, que va desde la dotación de un personal especializado hasta la ubicación del servicio en unas instalaciones idóneas, pasando por la normalización en los procesos de gestión documental, que permitirá una buena organización del Archivo. Todo ello apoyado en la legislación vigente sobre la materia.

Los fondos documentales que albergan las Autoridades Portuarias se remontan a la génesis de las Juntas de Obras de Puertos, a partir de la segunda mitad del siglo XIX -aunque determinados puertos tienen algún otro fondo-, coincidiendo con la asunción de las competencias en materia de puertos por parte del Ministerio de Fomento. A partir de este momento, el desarrollo normativo ha ido moldeando los puertos españoles y estableciendo unas reglas de funcionamiento que se ven reflejadas en el conjunto de series documentales que componen el Cuadro de Clasificación de los Archivos portuarios.

No cabe duda de la riqueza de las fuentes que contienen los Archivos portuarios españoles -tanto textuales como gráficas-, que permite abrir líneas de investigación muy interesantes, importantes y variadas que posibilitarían ir desde estudios políticos a sociales y económicos, con temas como el comercio, la agricultura, la pesca, la expansión industrial de las ciudades y el entorno donde se ubican,

³⁹ Escoda Múrria (2008a), p. 112.

el establecimiento de negocios en la zona de servicio, las relaciones laborales, el transporte, las conexiones del puerto con la ciudad, las infraestructuras portuarias y un sinfín de parcelas que cabe abordar y que podemos encontrar entre los legajos en que están contenidos estos documentos portuarios.

Imagen 14. “Señales que deverán observar las embarcaciones...”
en el Puerto de Barcelona, 1784 (A.P.B.)



[190]

Bibliografía

- ACERO IGLESIAS, Pablo (2002): *Organización y régimen jurídico de los puertos estatales*. Thomson Aranzadi, Navarra.
- ALBERCH I FUGUERAS, Ramón y otros (2001): *Archivos y cultura: manual de dinamización*. Ediciones Trea, Asturias.
- ALEMANY LLOVERA, Joan (1991): *Los puertos españoles en el siglo XIX*. CEHOPU, Madrid.
- ALVARGONZÁLEZ, Ramón (1996): “Los puertos españoles desde una perspectiva geográfica. Modelos portuarios de los siglos XIX y XX”. En *Actas del Coloquio Internacional El Sistema Portuario Español “Puertos y sistemas portuarios, siglos XVI-XX”*. Ministerio de Fomento, Madrid, pp. 167-184.
- BRUNA QUINTAS, Beatriz y GARCÍA MENCHÓN, Francisco (2005): “Un sistema integrado de Archivos Portuarios: La necesidad de una norma”. En MOJARRO BAYO, Ana María (dir.): *Actas de las Primeras Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios “Sistema de Archivos de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias”*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, pp. 63-72.
- BRUNA, Beatriz y LLANSOLA, Gerard (en prensa): “Un Cuadro de Clasificación unificado para todos los puertos de interés general”. En ESPINA DÍAZ, Ana (dir.): *Actas de las Terceras Jornadas Técnicas de Archivo “Normalización y redes de Archivos. Red de Archivos Portuarios”*. Autoridad Portuaria de Gijón, Gijón (Asturias).
- CATÁLOGO *de imágenes del Fondo Carlos de Angulo*. Autoridad Portuaria de Barcelona, Barcelona, 1996.
- COSTA, Amparo y BALLESTEROS, Pilar (2006): Experiencias: “La fototeca de la Autoridad Portuaria de Valencia”. En ESCODA MÚRRRIA, Coia (coord.): *Actas de las Segundas Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios “La Clasificación y la Valoración de los documentos portuarios”*. Autoridad Portuaria de Tarragona, Tarragona, pp. 73-80.
- DUPLÁ DEL MORAL, Ana (1997): *Manual de Archivos de Oficinas para gestores. Comunidad de Madrid*. Comunidad de Madrid. Consejería de Educación y Cultura, Madrid.
- ESCODA MÚRRRIA, Coia (2005): “El Archivo Central del Puerto de Tarragona: orígenes y actualidad”. En MOJARRO BAYO, Ana María (dir.): *Actas de las Primeras Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios “Sistema de Archivos de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias”*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, pp. 41-49.
- ESCODA MÚRRRIA, Coia (2006): “Los archivos de los puertos españoles, baluartes de la memoria escrita”. *Portus*, núm. 12. Rete, Venecia (Italia), pp. 19-23.

- ESCODA MÚRRRIA, Coia (2008a): “Los Archivos portuarios, la memoria escrita de los puertos”. *VIII Congreso de ANABAD “Ciencia y Tecnología”*. Madrid, pp. 107-112.
- ESCODA MÚRRRIA, Coia (2008b): “III Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios”. *Al Port. Revista Informativa*, núm. 34. Autoridad Portuaria de Tarragona, Tarragona, pp. 29-30
- ESCODA MÚRRRIA, Coia (en prensa): “Balance de las II Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios”. En ESPINA DÍAZ, Ana (dir.): *Actas de las Terceras Jornadas Técnicas de Archivo “Normalización y redes de Archivos. Red de Archivos Portuarios”*. Autoridad Portuaria de Gijón, Gijón (Asturias).
- ESPINA DÍAZ, Ana (dir.) (en prensa): *Actas de las Terceras Jornadas Técnicas de Archivo “Normalización y redes de Archivos. Red de Archivos Portuarios”*. Autoridad Portuaria de Gijón, Gijón (Asturias).
- GUÍA-Catàleg de l'Arxiu Fotogràfic (1991). Junta del Puerto de Tarragona. Tarragona.
- GUÍA-Catàleg de l'Arxiu Històric (1990). Junta del Puerto de Tarragona. Tarragona.
- GUÍA Catálogo del Archivo Fotográfico (1993). Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, Algeciras (Cádiz).
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín (2000): “Los puertos españoles en la historia (siglos XVI-XX)”. En DELGADO BARRADO, José Miguel y GUIMERÁ RAVINA, Agustín (coord.): *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*. Fundación portuaria, Madrid, pp. 47-60.
- HEREDIA HERRERA, Antonia (1995): *Archivística General. Teoría y Práctica*. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla.
- HEREDIA HERRERA, Antonia (1998): “El Debate sobre la Gestión documental”. *Métodos de Información*. AVEL, Vol. 5, núm. 22-23, Valencia, pp. 30-36.
- HEREDIA HERRERA, Antonia (2001): “Los procesos de evaluación documental”. *AABADOM*, Asturias, pp. 4-8.
- HERRERA VIRUMBRALES, José (1995): “Décimo aniversario de la Ley del Patrimonio Histórico Español II”. *Boletín Informativo*, núm. 13. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Sevilla, pp. 25-29.
- LÓPEZ GÓMEZ, Pedro (1998): “Identificación y valoración de documentos en España a partir de 1975”. *Anales de Documentación. Revista de Biblioteconomía y Documentación*. Universidad de Murcia, pp. 75-97.
- MEMORIA sobre el estado de las obras públicas en España (1856). Imprenta Nacional, Madrid (edición facsímil, Ministerio de Fomento, Madrid, 2001).
- MOJARRO BAYO, Ana María (2003): *El Puerto de Huelva durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. Autoridad Portuaria de Huelva, Universidad de Huelva y Fundación El Monte, Huelva.

[192]

- MOJARRO BAYO, Ana María (2005): “El Archivo del Puerto de Huelva: su experiencia de organización, conservación y difusión”. En MOJARRO BAYO, Ana María (dir.): *Actas de las Primeras Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios* “Sistema de Archivos de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias”. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, pp. 26-40.
- MOJARRO BAYO, ANA María (2007a): *La Historia del Puerto de Huelva (1873-1930)*. Universidad de Huelva. Tesis Doctoral.
- MOJARRO BAYO, Ana María (2007b): “III Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios”. *Revista de Historia TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 13. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 11- 14.
- MOJARRO BAYO, Ana María (2008): “Los Archivos portuarios: un análisis de sus objetivos comunes”. *VIII Congreso de ANABAD “Ciencia y Tecnología”*. Madrid, pp. 233-239.
- MOJARRO BAYO, Ana María (en prensa): “Creación y funcionamiento de redes de centros”. En ESPINA DÍAZ, Ana (dir.): *Actas de las Terceras Jornadas Técnicas de Archivo “Normalización y redes de Archivos. Red de Archivos Portuarios”*. Autoridad Portuaria de Gijón, Gijón (Asturias).
- MOJARRO BAYO, Ana María y CARRASCO PEREA, Sebastián (1994): *Inventario del Archivo del Puerto de Huelva*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva.
- PRIETA, Begoña de la, LLANSOLA, Gerard y RODRÍGUEZ, Carmelo (2006): “Grupo de Trabajo del Cuadro de Clasificación. Un Cuadro de Clasificación documental para el sistema portuario español”. En ESCODA MÚRRIA, Coia (coord.): *Actas de las Segundas Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios “La Clasificación y la Valoración de los documentos portuarios”*. Autoridad Portuaria de Tarragona, Tarragona, pp. 65-72.
- PUERTO de Barcelona. *Catálogo de imágenes del Fondo Carlos de Angulo* (1996). Autoridad Portuaria de Barcelona, Barcelona.
- RODRÍGUEZ DÍAZ, Carmelo (2005): “El Archivo del Puerto de Santander, una fuente de conocimiento para la Ciudad”. En MOJARRO BAYO, Ana María (dir.): *Actas de las Primeras Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios* “Sistema de Archivos de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias”. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, pp. 51-62.
- ROMERO TALLAFIGO, Manuel (1994): *Archivística y archivos. Soportes, edificios y organización*. Asociación de Archiveros de Andalucía, Sevilla.
- RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, Elena (2004): *Historia de la navegación comercial española: Tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*, 2 vols. Ente Público Puertos del Estado, Madrid.

SÁENZ RIDRUEJO, Fernando (1994): “Evolución de los puertos españoles durante el siglo XIX”. En VV.AA.: *Puertos españoles en la historia*. CEHOPU, Madrid, pp. 101-116.

TORREJÓN, Juan; MOLINA, José María y VARGAS, Sara (2006): *Archivo Histórico del Puerto de Cádiz: Inventario de fondos*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz.

ZOZAYA STABEL-HASEN, Juan (1994): “Construcción naval e ingeniería portuaria en el Mundo Antiguo y Medieval”. En VV.AA.: *Puertos españoles en la historia*. CEHOPU, Madrid, pp. 43-59.

SIGLAS

A.P.B. (Archivo del Puerto de Barcelona).

A.P.C. (Archivo del Puerto de A Coruña).

A.P.CE. (Archivo del Puerto de Ceuta).

A.P.G. (Archivo del Puerto de Gijón).

A.P.H. (Archivo del Puerto de Huelva).

A.P.M. (Archivo del Puerto de Málaga).

A.P.M.P. (Archivo del Puerto de Marín y ría de Pontevedra).

A.P.S. (Archivo del Puerto de Santander).

A.P.S.C. (Archivo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife).

A.P.T. (Archivo del Puerto de Tarragona).

A.P.VI. (Archivo del Puerto de Vigo).