

PATRIMONIO VISUAL Y REPRESENTACIÓN CULTURAL. APORTES SOBRE LOS FONDOS DE LOS PUERTOS DE LA LUZ (ISLAS CANARIAS) Y LA HABANA (CUBA)

Carmen Ascanio Sánchez

Los siglos XVIII y XIX han sido con seguridad los de mayor dinamismo en los puertos atlánticos, conformándose estos como piezas claves en el desarrollo económico, social y cultural de las ciudades y áreas donde se ubican. En este sentido, las Islas Canarias y Cuba han sido territorios estratégicos en las rutas de América, África y Oriente, especialmente a partir del siglo XVIII cuando el desarrollo de las manufacturas europeas y el nuevo sistema de explotación colonial implican una transformación espacio-económica y cultural de hondas consecuencias para los enclaves relacionados con el Atlántico.

En el contexto de esta expansión atlántica, el interés por las Islas Canarias se afianza en estos dos siglos. En una primera etapa, fue el puerto de Tenerife el más importante para la recalada y avituallamiento de barcos que iban en expediciones hacia el continente africano o hacia América, mientras que a partir del siglo XX el foco pasó al Puerto de La Luz de Las Palmas de Gran Canaria (Jiménez y et al., 2005). En cuanto al puerto de La Habana, fue un enclave estratégico en el contexto del Golfo de México y el mar Caribe, como parte de la estrategia española de colonización atlántica y las posibilidades de la trata negrera y los nuevos géneros tropicales (Sorhegui D´Manes, 2007).

De mediados a finales del siglo XIX se produce una serie de cambios técnicos y económicos que influyen en el aumento de visitantes hacia las Islas Canarias, en especial a partir de la declaración de puertos francos en 1852, cuando se establecen diversas navieras en las Islas. Al mismo tiempo comienzan las visitas de viajeros y fotógrafos europeos que dejan numerosos textos e imágenes sobre el archipiélago. Lo mismo ocurrirá en diversas áreas de Latinoamérica, en especial en Centroamérica y el Caribe. Ciertamente, los siglos XIX y XX han sido revolucionarios en los modos de representación, en especial a partir de la invención de técnicas químicas y mecánicas que revolucionan los modos de plasmar visualmente la realidad. Si bien antes el dibujo, la acuarela, el grabado u otras técnicas ya habían impuesto su dominio en este sentido, la invención de la fotografía introduce un antes y un después en la reproducción de imágenes. La fotografía tendrá gran difusión tanto en las Islas Canarias como en otras del Caribe, al ser escala marítima de expediciones científicas, recibiendo numerosos viajeros y fotógrafos en busca de territorios exóticos.

Este artículo es parte de un proyecto de investigación sobre los puertos atlánticos,¹ conformado por un grupo interdisciplinar desde la historia, la economía, la antropología y la arquitectura. Uno de los objetivos centrales ha sido el análisis de los puertos atlánticos como dinamizadores y soporte de las ciudades en diferente tipo de actividades; por tanto, un elemento básico ha sido la identificación de procesos sociales y culturales asociados a dicha dinámica. Una de las estrategias de investigación ha sido el análisis visual, indagando en el patrimonio visual de los puertos o en relación con los mismos. La principal tarea de la primera

fase ha sido la recopilación bibliográfica, el censo de fuentes y/o recursos y la pesquisa en los considerados más relevantes. Dependiendo de los mismos ha habido una rápida indagación (caso de aquellos que se encuentran digitalizados) u otros en los que las dificultades han sido mayores. Por ejemplo, en algunos consultados (especialmente privados) ni siquiera había una mínima clasificación o sistematización; otros se encuentran en la fase inicial de su digitalización; en algún caso no pudo visitarse por dificultades relacionadas con los permisos necesarios para su consulta. Esto hace que el aporte de estas páginas sea más descriptivo y que se centre en el Puerto de La Luz de Las Palmas de Gran Canaria, señalando los fondos del Puerto de La Habana en un intento de avanzar en elementos comparativos entre ambos. Por ello, la primera parte se basa en esta clasificación e indagación para, en la segunda, lanzar una propuesta en dos sentidos: uno, el metodológico, desde el que reflexionar sobre este tipo de análisis; y dos, la posibilidad comparativa en el estudio de los puertos atlánticos.

PATRIMONIO VISUAL Y REPRESENTACIÓN SOCIOCULTURAL

En otros escritos ya he reflexionado sobre la idea de representación, las diferentes escuelas y teóricos, así como su relación con la realidad sociocultural y sus dobles (Ascanio Sánchez, 2007). Remitiéndome a ellos, solo repetir la relevancia de la representación visual en la cultura occidental contemporánea que ha estado y sigue estando influenciada por la imagen y su reproducción en múltiples formas y soportes. Analizar las imágenes, las representaciones visuales, requiere retomar enfoques semióticos y de la producción de sentido social (Eco, 1970; Klinkenberg, 2003), abandonando, pues, tanto la idea de copia como de invención para hablar de re-construcción. Como también he repetido en esos trabajos, esto implica tanto a técnicas como el dibujo, la acuarela, el grabado, etc., como a otras que parecieran más neutrales como la elaboración cartográfica o las que implican tratamientos químicos y mecánicos, que supuestamente neutralizan gran parte de la subjetividad humana. Este es el caso de la fotografía o el cine, que en un tiempo se difundieron como las técnicas más legítimas para el análisis de la realidad, haciendo de ellas un documento vivo de la realidad histórica (Brigard, 199; Crawford, 1992; Crawford y Turton, 1992; France, 1979; Puccini, 1988). Sin embargo, estas técnicas —a pesar de su soporte químico y mecánico— no pueden ocultar su carácter de construcción, aunque resulta evidente la necesidad de diferenciar entre tipos de soportes visuales, discursos y géneros artísticos, ya que dependiendo de los mismos se entrecruzan o no símbolos, percepciones e imaginarios culturales.

Para el análisis que aquí pretendemos, habría que distinguir entre distintos tipos de patrimonios materiales, uno de los cuales es el visual, que se interrelacionan en las formas y discursos de representación sociocultural. En este sentido, habría que tener presente los siguientes:

- Los recursos visuales relacionados con los puertos: cartografía, dibujo, fotografía, pintura, etc.
- Los recursos inmobiliarios y mobiliarios: edificios, museos, objetos, etc.
- Los literarios o textuales, relacionados con visiones sobre los puertos y que proceden de escritores, viajeros, etc.

En esta comunicación solo se presentará un avance sobre el primero de ellos, centrándonos en el Puerto de La Luz de Las Palmas de Gran Canaria y en el de La Habana en Cuba, si bien este segundo se encuentra en una primera fase por motivos que se explicitarán a lo largo de la exposición. En todo caso, el foco de interés está en la comparación ya que uno de los objetivos de esta investigación es poner en evidencia las relaciones entre ciudades atlánticas,

sus influencias pero, también, los elementos que las diferencian y, por tanto, las estrategias de representación históricas.

Habría que aclarar que el campo de la representación visual, tanto en las Islas Canarias como en Cuba, cuenta con una rica iconografía a tenor de lo que se cita en parte de la historiografía recopilada, algunas de las cuales plasman interesantes imágenes (Chailloux Laffite, 2007; Cruz Rodríguez, 2002; Fairchild, 1995; Hazard, 1928; Índices, 1970; Stubbs, 1989). Sin embargo, la mayor parte de estas obras citan este hecho más que plasman, señalándose la existencia de materiales y fondos que al parecer han desaparecido. En todo caso, es escaso el análisis iconográfico y desde el punto de vista de la construcción sociocultural. En las Islas Canarias, las primeras imágenes conocidas son las de aborígenes tras la conquista castellana (Ciorasnescu, 1980): varios dibujos de indígenas de varias islas y una escena de danza, atribuidas a un ingeniero italiano, Leonardo Torriani, en viaje de inspección por las fortificaciones de las Islas entre 1587 y 1593.² Gracias a este ingeniero tenemos un mapa de la ciudad de Las Palmas en la que puede apreciarse su núcleo inicial y cómo estaba prácticamente desierto. Sobre mapas y planos de las Islas Canarias, y en concreto de Gran Canaria y de su capital, contamos con numerosos trabajos en el archipiélago, ya que las fuentes son numerosas y de gran riqueza, seguramente porque el archipiélago fue lugar codiciado por diversas potencias europeas, atacado e invadido en numerosas ocasiones. Esta cartografía es pues de enorme riqueza y dibujar la dinámica de la zona portuaria es una de las labores que realiza parte del equipo del proyecto. Sin embargo, la producción visual más importante y densa sobre las Islas Canarias se ha originado a partir de las diversas expediciones científicas y los viajes de aventura de los siglos XVIII y XIX. Aquellas estaban formadas por científicos, dibujantes y artistas que plasmaron paisajes y figuras de las Islas; en cuanto a los viajeros, eran en su mayoría escritores y artistas, a los que se añade a finales del siglo XIX una oleada de los primeros fotógrafos europeos. Es ahora cuando se inicia un proceso de mirada hacia todo lo coetáneo: modos de vida, escenas populares, costumbres, personajes y oficios, etc. La mayor parte de estas imágenes se divulgan en el interior de obras, publicadas por estos científicos y viajeros; de otras muchas existen referencias y poco más: posiblemente nunca se publicaron o se han perdido. En todo caso existen múltiples dudas sobre la atribución de las mismas, debido a la falta de datos o a la confusión de autorías entre dibujantes, grabadores, etc.

En el caso de Cuba contamos con más trabajos y datos relacionados con la cartografía que con el dibujo-pintura o producción visual.³ De hecho, la cartografía cubana ha sido de gran relevancia, aunque hasta 1793 no salió publicado el primer mapa de la isla en la denominada Guía de Forasteros; el autor del mismo, el gaditano Antonio López Gómez, sería solicitado poco después por la Comisión expedicionaria del conde de Jaruco y Mopox que recorrería el país y elaboraría un nuevo mapa superior al anterior pero que sería enviado a España. Solo a comienzos del siglo XIX se inició un nuevo proyecto que produjo una parte de la cartografía de La Habana y sus alrededores. Hubo otras contribuciones topográficas menores hasta la de Alejandro de Humboldt. El naturalista hizo dos visitas, en 1800 y 1804, realizando interesantes aportaciones estadísticas, visuales y cartográficas. A partir de 1824 se asentó el uso de la litografía y se comenzaron a producir diversos tipos de mapas y planos. A mediados de los años veinte hubo dos producciones de relevancia: el Ensayo Político de la Isla de Cuba por Alejandro de Humboldt, y en segundo lugar el censo de 1827 durante el gobierno del capitán general Francisco Dionisio Vives. Este mapa topográfico tenía anexados planos de las principales ciudades, caseríos, ingenios y haciendas. A mediados de siglo se publicó un Mapa de la Isla de Cuba y tierras circunvecinas, según las divisiones de los naturales y las derrotas que siguió el Almirante D. Cristóbal Colón en sus descubrimientos, y los primeros

establecimientos de los españoles para servir de ilustración a su historia antigua, de José María de la Torre y de la Torre (realizado en 1837 y publicado en 1841); el mismo tuvo una gran repercusión ya que delimitaba las provincias aborígenes (cacicazgos indígenas), evidencias historiográficas e interpretaciones de las rutas seguidas por Colón en su segundo y cuarto viaje.

En el año 1841 aparecería el primer Atlas Cubano de Rafael Rodríguez, con numerosas litografías de los planos con información geográfica, histórica y estadística, adornados con blasones y escudos. En muchos de estos planos y mapas aparecían imágenes de diverso tipo, por ejemplo en los del francés Alejo Helvecio Lanier en 1823 con vistas de la catedral de La Habana y del palacio de gobierno. Este estilo de planos orlados y decorados estuvo de moda en el siglo XIX, mezclando ilustraciones, grabados y mapas. Una de las producciones más importantes apareció en 1857 en la obra de José María de la Torre *Lo que fuimos y lo que somos, o La Habana antigua y moderna*, con 180 páginas de extensión y un plano de La Habana que recoge la evolución de la ciudad desde 1519 hasta el propio año 1857. De este autor destacar su gran habilidad para el dibujo y que fue la figura más importante del siglo en mapas orlados, con viñetas y dedicatorias, publicando el primer mapa de La Habana con casas, dividido por barrios y señalando sus divisiones administrativas (Macle Cruz, 2008). Sin embargo, estas imágenes esparcidas en mapas, planos, obras, pinturas, etc. no se encuentran recopiladas de modo sistemático y mucho menos analizadas.

En cuanto a los fondos o fuentes primarias han sido identificadas, priorizando para la investigación aquellas que tanto nuestras informaciones como nuestros informantes consideraron más relevantes.⁴ Los fondos/archivos/colecciones podrían clasificarse en tres grupos:

1. Fondos de archivos históricos y de cartografía.
2. Fondos artísticos: pintura, grabados, etc.
3. Archivos fotográficos.

Fondos de archivos históricos y de cartografía en las Islas Canarias y en La Habana

En las Islas Canarias contamos con una importante bibliografía basada en los principales fondos, tanto de las Islas como foráneos (Millares Torres, 1977). Sin embargo, existe otra serie de fondos y archivos locales escasamente estudiados desde el punto de vista de lo visual; por ejemplo, el mismo archivo del Puerto, el del Ayuntamiento y otros.

En el caso de Cuba, hasta el siglo XIX gran parte de sus materiales también se encuentran en el exterior. Es a partir de mediados del siglo XIX cuando se inician importantes empresas cartográficas, tanto de la isla en su conjunto como de zonas de importancia estratégica como el Puerto de La Habana. El fondo más importante en la actualidad es el del Archivo Nacional de Cuba en La Habana, donde se conservan cientos de mapas y planos de la isla y su puerto. Otros fondos de interés serían los de la Biblioteca Nacional y el del Palacio del Gran Capitán.

Fondos artísticos

La mayor parte están sistematizados y catalogados en las pinacotecas, aunque no han sido objeto de análisis sistemático en el tema que abordamos. La labor es ardua debido a los diferentes soportes (grabados, pinturas, etc.) y a la dispersión de los mismos en pinacotecas públicas insulares y externas, e incluso en colecciones particulares. Destacan en este sentido,

museos de las Islas Canarias y el Museo Nacional de Bellas Artes de La Habana, que cuenta con una relevante colección artística. Habida cuenta de la dificultad de analizar estos fondos artísticos, la recopilación ha sido aleatoria, basándose en visitas a estos museos y en referencias halladas en libros y catálogos. En este sentido, es interesante remitirse a la historia del paisaje marítimo como género pictórico y, por lo tanto, a los puertos. Esta temática se inicia en Europa (Flandes y Holanda) hacia el siglo XVI, centrándose primero en imágenes del paisaje y, con posterioridad, en el relato de costumbres o inclusive el estudio tecnológico. Por ejemplo, en las Islas Canarias se cuenta con imágenes visuales que tienen como foco la costa pero son escasísimas las que se centran en los puertos. En el caso de la isla de Gran Canaria, solo en el siglo XIX aparecen grabadores y pintores que plasman áreas de la capital donde suele apreciarse, al fondo, el frente marítimo y en algún caso la bahía de La Isleta o el puerto. Uno de los artistas más difundidos ha sido J. J. Williams, del que tenemos numerosos dibujos⁵ de paisajes, escenas y tipos canarios. Williams y Diston, otro conocido artista inglés asentado en las Islas, colaboraron en la obra *Histoire Naturelle des Iles Canaries*, de Barker-Webb y Sabin Berthelot, publicada en París entre 1835-1850 (Berthelot y Barrer-Webb, 1977). La misma contiene unas sesenta láminas ilustradas por Berthelot, Williams y Diston, sobre arquitectura popular, mobiliario, indumentaria, industrias caseras, modos de cargar, embarcaciones, etc., entre las cuales tenemos varios paisajes con el fondo del puerto y/o La Isleta: Vista de La Isleta desde el istmo y Vista de la ciudad desde el istmo. De la ciudad de La Habana también existen interesantes producciones, guiadas también por los convencionalismos del género, pero igualmente poco analizadas.



Foografía 1. Bahía de La Habana, Cuba. Grabado de 1841.

Archivos fotográficos

En ambos casos, la recopilación, catalogación y digitalización de imágenes visuales es relativamente reciente, en especial en el caso de Cuba por los problemas asociados a su situación y recursos de tipo técnico.

En todo caso, ambos contextos geográficos coinciden en ser escala marítima de gran importancia en la ruta del Atlántico y Caribe y, por tanto, espacios donde hubo una inicial y rápida difusión de la técnica fotográfica de finales del siglo XIX. Ambos lugares recibieron la visita de numerosos viajeros y fotógrafos en busca de territorios exóticos. Por ejemplo, en las Islas Canarias ya en 1847 está documentada la presencia de los primeros retratistas al “daguerrotipo”; sin embargo, la llegada de un fotógrafo pudo ser anterior a 1842 en que un francés pudo realizar retratos a supuestos indígenas que luego ilustrarían la obra de Berthelot (Vega de la Rosa, 1998). La posterior transformación de las Islas en destino turístico aumentó la producción de estas imágenes de paisajes y tipos insulares, así como su difusión por los países emisores del mismo. Sin embargo, gran parte de estas fotografías han sido desconocidas en las Islas hasta tiempos muy recientes, aunque sí fueron difundidas en el extranjero como postales turísticas. Por todo ello, resulta lógico que los archivos fotográficos sean relativamente recientes en las Islas. Solo en los últimos decenios han comenzado a darse a conocer colecciones, particulares en su mayoría, de gran interés.

En la actualidad, concretamente para el estudio del Puerto de La Luz y de Las Palmas y su zona aledaña, contamos con cuatro archivos o fuentes de relevancia: el fondo fotográfico de El Museo Canario de Las Palmas de Gran Canaria, el álbum de la Junta de Obras del Puerto, el archivo de la FEDAC (Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria) perteneciente al Cabildo de la isla de Gran Canaria y, finalmente, archivos particulares que se citan en diversas obras publicadas y que sería necesario sistematizar. Veámoslos:

El Museo Canario

Hasta bien avanzado el siglo XX, uno de los pocos fondos fotográficos ha sido el de El Museo Canario, en Las Palmas de Gran Canaria, que contiene 2.016 fotografías, la mayor parte en placas de vidrio (negativos al colodión sobre vidrio, técnica utilizada de finales del XIX a comienzos del XX), datadas de finales del siglo XIX a mediados del XX.

De ese total, un mínimo de 257 imágenes están directamente relacionadas con el puerto: su construcción, infraestructuras, ampliación, tareas, fábricas/empresas, etc. De ese total, algo más de la mitad son una colección de la CICER (construcción en especial) que pertenecen al fotógrafo isleño Teodoro Maish y realizadas en 1928. Y digo que esta cantidad es “un mínimo” porque el recuento se ha realizado a partir de la base de datos del propio Museo Canario y que consta de los siguientes campos: nº de registro, título, fecha, formato, estado, notas (donde consta el posible autor) y observaciones.

Al ser un archivo fotográfico en placas, su visualización resulta difícil y habría que revelarlas y hacer una comparación sistemática. Por el título, temática, datación y atribución, al menos una cuarta parte de las mismas serían duplicados de las fotografías en papel que constan en el archivo de la FEDAC, del que se hablará a continuación; en todo caso, la comparación y sistematización resulta compleja en la actualidad hasta que se avance en la catalogación y digitalizado de las imágenes originales.

El Archivo de la Junta de Obras del Puerto

Este archivo está compuesto por varios álbumes de fotos que contienen alrededor de dos centenares de fotografías, sin catalogar. El mismo ha sido revisado pero no sistematizado, aunque la mayor parte de sus fotografías son generales de la dinámica del puerto y algunos

acontecimientos. Por el estado de las mismas y en aras a su conservación sería de gran interés elaborar una base de datos y digitalizarlo.

El Archivo de la FEDAC (Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria) perteneciente al Cabildo de Gran Canaria

El archivo fotográfico de la FEDAC cuenta con más de 47.000 imágenes distribuidas en series. De ellas, la colección más importante es la procedente de la colección privada de José Antonio Pérez Cruz, adquirida por el Cabildo en 1999. Dicha colección consta de diferentes soportes pero en su mayoría son en papel, reproducción de fotografías antiguas y postales originales. En concreto, contiene 11.000 imágenes de las Islas Canarias que se están digitalizando en la actualidad y pueden visualizarse en la web (fedac.org). Tanto la catalogación como la tipologización que se está llevando a cabo implican una serie de problemas que habría que tener en cuenta. Por ejemplo, algunas fotografías y/o postales en realidad son duplicados de un mismo fotograma que solo se advierte al trabajar repetidamente con alguno de ellos; es decir, un mismo fotograma pudo ser coloreado, revelado al revés, recortado, etc., formando parte de diferentes postales. En cuanto a su realidad física es un nuevo material, pero como imagen y representación la base es un mismo fotograma, aunque ciertamente sí que resulta de interés conocer qué imágenes fueron más difundidas, cómo lo fueron, etc. para otro tipo de análisis desde el punto de vista de la representación cultural. Todo ello dificulta la catalogación ya que requiere de múltiples comprobaciones, aunque es una carencia que puede ser fácilmente subsanable con la comparación futura. Esta es la colección que hemos sistematizado para nuestro análisis.

En cuanto a los fondos fotográficos en el caso de Cuba, concretamente de la ciudad de La Habana, hemos priorizado los siguientes: el Archivo Nacional de Cuba, el Archivo de la Oficina del Historiador de La Habana en el Palacio del Gran Capitán, la Biblioteca Nacional y otras colecciones fotográficas. Veámoslos.

El Archivo Nacional de Cuba

Aparte de la mapoteca citada, el mismo tiene una fototeca que en la actualidad consta de 66.300 materiales, la mayor parte en soporte papel y que van desde 1865 a la actualidad. Este archivo fotográfico comienza en 1945, gracias a materiales ya existentes en el Archivo Nacional pero en especial a través de donaciones. La catalogación se iniciará mucho más tarde, coincidiendo con el uso de ordenadores y elaborando descriptores a mano. Solo en los últimos años, con evidentes problemas técnicos para ello, se ha iniciado el proceso de digitalización de las mismas, habiéndose realizado la sistematización de unas 6.000, o sea, aproximadamente el 10% del total existente. En cuanto a las temáticas son variadas pero para el trabajo que nos ocupa se encuentran carpetas inscritas como: Bahías, Comercio, Edificaciones, cárceles y presidios, Asociaciones, Clubes, transporte marítimo y embarcaciones.

Archivo de la Oficina del historiador de La Habana, Palacio del Gran Capitán

En el mismo se encuentra otra importante fototeca que se inició en el año 1993 con fondos ya existentes en el Palacio, aunque en ese momento no eran muy numerosos. En la actualidad ha crecido considerablemente debido a adquisiciones y donaciones fotográficas, de modo que consta de unas 100.000 imágenes, de ellas 75.000 en soporte fotográfico y clasificado en álbumes, 17.000 en diapositivas y unas cientos más en diversos soportes. En cuanto a su

datación, la mayor parte de ellas son de finales del siglo XIX y mitad del siglo XX, con algunos daguerrotipos de 1840 y otra parte de colección reciente. En cuanto a los temas, basándonos en los álbumes son: Arquitectura, Urbanismo, Comercio, Personalidades y Álbumes de familias cubanas. Debido a la especialización actual del Palacio, la mayor parte de las colecciones recientes se centran en la arquitectura y urbanismo de la ciudad de La Habana pero muchas de las imágenes son de gran interés para un estudio del Puerto de La Habana y la expansión urbana.

Biblioteca Nacional

Según diversos informantes, en la Biblioteca Nacional existe otro archivo fotográfico de gran importancia con cientos de imágenes; sin embargo, no pudimos indagar en él al no obtener los permisos necesarios.

En ambos contextos se ha mencionado la existencia de archivos y/o colecciones privadas que podrían ser de interés. Algunas de las mismas están siendo sistematizadas y digitalizadas pero se encuentran en una primera fase. En las Islas Canarias, algunas de esas colecciones privadas han sido adquiridas por organismos oficiales (tal es el origen de la mayor parte del fondo de la FEDAC) pero en otros casos solo tenemos constancia de las mismas por referencias en diversas obras publicadas. Lo mismo ocurre en el caso de Cuba, donde se nos han citado posibles fondos hoy desaparecidos o distribuidos entre varios archivos como los del Antiguo Ministerio de Obras Públicas de La Habana, o imágenes de revistas o periódicos de finales del XIX y comienzos del XX, la mayor parte sin sistematizar y digitalizar (Índices, 1970). En este sentido, técnicos de la Oficina del Historiador tienen previstas tareas relacionadas con el patrimonio visual y algunos interesantes trabajos pueden verse en la revista *Opus Habana*. En los últimos años se han venido recuperando archivos y colecciones que resultan de enorme interés patrimonial. Uno de los que están siendo digitalizados es la colección fotográfica de Samuel Feijóo, recuperadas por la Dra. Gema Valdés Acosta de la Universidad de Las Villas y digitalizadas por el Dr. Jesús Guanche. La mayor parte del archivo que se ha podido consultar se centra en temas de tipo etnográfico (industria azucarera, tabaco, artesanías, costumbres y fiestas campesinas, rituales, etc.). En todo caso, indicar que en Cuba queda una ingente labor al respecto ya que las carencias de material y tecnología impiden una ágil catalogación y digitalización, a pesar del evidente interés de técnicos e instituciones. En este sentido, en este trabajo podemos mencionar dichos fondos pero no realizar un análisis que sólo se esbozará respecto al Puerto de La Luz de Las Palmas de Gran Canaria.

EL PUERTO DE LA LUZ DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: AVANCE SOBRE SU PATRIMONIO VISUAL

Las fotos del Archivo de la FEDAC vienen siendo catalogadas en los últimos años y clasificadas en lo que se denominan álbumes de diversas temáticas y/o zonas. Por ejemplo, tenemos álbumes por municipios y de las principales ciudades de las Islas. En cuanto a temáticas, todo depende de la cantidad de fotografías existentes. Por ejemplo, existen álbumes de “Cultivos de exportación”, “Vestidos y trajes de la época”, “Paisajes canarios”, “Artesanía canaria”, “Trabajadores canarios”, etc. Esto quiere decir que una misma fotografía puede estar en uno o más álbumes, dependiendo de la temática. En el caso de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, tenemos cincuenta y tres álbumes tanto por zonas como por temáticas. Los primeros se refieren a zonas emblemáticas de la ciudad (tales como los antiguos barrios de Vegueta y Triana, barrios populares en expansión, el frente marítimo, etc.) o de edificios de

alto valor histórico-artístico. En cuanto a las temáticas son dispares, yendo desde el álbum de “Cultivos de exportación”, “transportes”, a otros dedicados a la moda masculina, femenina o infantil de la época.

En cuanto al asunto que nos atañe, cabe destacar dos álbumes dobles denominados: “El frente marítimo de Las Palmas” donde se encuentran todas aquellas fotografías donde la costa es la protagonista y, el otro, “Puerto de La Luz” que guarda casi todas las instantáneas del puerto.

Sin embargo, para este trabajo se ha tenido que determinar previamente qué temáticas podrían estar relacionadas con el objeto de estudio ya que, por ejemplo, una fotografía general del puerto podría ubicarse en el álbum “El frente marítimo...” pero una del tranvía llegando al puerto podría haberse ubicado en la de “Transportes”, o en ambas. Por ello se han listado todas las clasificaciones existentes y se han revisado todos aquellos álbumes que pudiesen contener elementos relacionados con el puerto o temáticas afines (exportación, expansión de la ciudad, oficios, etc.). La comprobación y comparación de imágenes es fácilmente accesible en este archivo al estar todas ellas digitalizadas; a pesar de ello, la duplicidad de alguna hace compleja la comparación.

De la revisión realizada se ha hecho una clasificación global de:

- Fotos realizadas en el espacio físico del Puerto de La Luz y alrededores inmediatos.
- Fotos relacionadas con el puerto y la expansión de la ciudad, pero que se ubican en otros espacios.

Esta segunda clasificación resulta más compleja y está en proceso de sistematización, pero en ella se recogen escenas relacionadas con el mar, tanto en el resto del frente marítimo como en otras zonas de las Islas, de modo que se pueden analizar temáticas concretas como los oficios relacionados con la actividad portuaria (carpinteros de ribera, prostitución, por ejemplo), modos de vida, etc.

En cuanto a aquellas fotografías realizadas en el espacio físico portuario, son en la actualidad ciento veinticuatro. De las mismas la mayoría son vistas generales de esa parte de la ciudad con el puerto al fondo o amplias panorámicas del puerto. Del resto se ha realizado una primera clasificación en:

1. Infraestructuras, transporte y crecimiento de la ciudad.
2. Economía insular, empresas y comercio.
3. Estructura y categorías sociales.
4. Personajes y acontecimientos históricos.
5. Fiestas, costumbres y modos de vida.

Infraestructuras, transporte y crecimiento de la ciudad

Esta es la serie más numerosa, ya que gran parte de las fotografías muestran algún momento de la expansión de la ciudad y del puerto, desde las cuales pueden analizarse las diversas etapas de crecimiento en infraestructuras y transportes. Una gran parte está datada desde comienzos a mediados del siglo XX, apreciándose desde ellas las distintas fases o modelos de desarrollo portuario. Esto resulta de especial interés en una etapa que concentra importantes transformaciones ligadas a la construcción de muelles, dársenas, almacenes y una

mayor mecanización, al tiempo que la división de funciones hace surgir nuevos servicios (como los de carga y descarga), comercios y compañías de navegación. Lo mismo ocurre avanzado el siglo XX, donde el establecimiento de empresas industriales genera la aparición o expansión de astilleros, depósitos o silos alrededor del mismo puerto.

Todo lo anterior requiere, como es lógico, de una serie de infraestructuras y mejoras que repercuten en todo el entorno urbanístico de la ciudad. Por ejemplo, algunas fotos reflejan las ampliadas carreteras al puerto desde finales del siglo XIX, algunas inclusive con personajes que parecen estar esperando en los márgenes la llegada de carruajes; otras plasman las obras y el recorrido del tranvía al puerto, importante obra de ingeniería civil a comienzos del siglo XX. En esta y otras imágenes el transporte es un elemento clave, mostrándose los diversos tipos y su evolución: carros, gabarras, barcos de vela y vapor, aviones, submarinos, etc.

Otras pocas se centran en las obras del tendido eléctrico de la zona y en el alcantarillado del puerto, todas ellas realizadas en el primer cuarto del siglo XX. Por tanto, un análisis denso de estas imágenes puede mostrarnos la evolución de las infraestructuras y edificios relacionados con el puerto, muchos desaparecidos hoy o considerados como patrimonio portuario.

Economía insular, empresas y comercio

La repercusión de la expansión del puerto y la ciudad puede apreciarse tanto en la economía insular como en el mismo puerto. En este sentido, son numerosas las fotos de barcos llegando al puerto, avituallándose, etc., que muestra la gran actividad del mismo sobre todo a comienzos del siglo XX. Otra serie, de mediados del XX, muestra una serie de tareas de carga y descarga en el muelle grande, enmarcadas todas ellas en el trasfondo de las numerosas grúas, maquinarias, silos y edificios construidos en esta época. Son de especial interés algunas de los astilleros o de empresas como la Woermann Line o la Grand Canary Coaling.

Por otra parte, la agricultura de exportación fue uno de los ejes de la economía insular a lo largo del siglo XX y motor de la actividad en el puerto. Algunas de estas fotografías muestran la febril actividad que generó la exportación frutera. Un último tema que aparece en varias imágenes se relaciona con el trabajo y la organización del mismo en el puerto, mostrando tareas tales como carga/descarga, obreros de la construcción, operarios de diverso tipo, el práctico del puerto y otras.



Fotografía 2. Estibando huacales, 1920-25, Felipe Baena. Archivo FEDAC.

Estructura y categorías sociales

Esta serie es escasa y debe ser comparada con otras existentes, tanto de la ciudad como de la isla, para analizar determinados elementos de la estructura social de las Islas. Por supuesto, aquí quedan enmarcadas todas esas fotografías de trabajadores y las diversas tareas de construcción o infraestructuras alrededor del puerto o de los estibadores, la serie de fotos del muelle, barcos y huacales de plátanos. Sin embargo, estas fotografías dicen poco de las condiciones de vida o elementos de lo que se ha denominado la “identidad portuaria” o, más allá, de la realidad del movimiento obrero; por ejemplo, ninguna recoge imágenes de las primeras actividades reivindicativas de comienzos del siglo XX.⁶

Por supuesto, la imagen no es neutral sino que es construida por el ojo del fotógrafo y, por tanto, por un enfoque, ideología y tendencia concreta. Al igual que visibiliza, oculta lo que no quiere ver reflejado. Como contrapartida a esto se encuentra toda una serie de fotografías relacionadas con la burguesía urbana y el comercio portuario. Espacio social clave para esta burguesía será el denominado Club Náutico, del que tenemos numerosas fotografías que recogen el edificio y sus espacios, con personajes paseando, conversando o celebrando alguna fiesta. Esta otra parte de la realidad tiene más densas representaciones visuales, en especial si la ampliamos con toda una serie de fotografías de familias burguesas de la ciudad y retratos de personalidades relevantes que podemos encontrar en este y otros archivos fotográficos.

Un elemento de interés desde el punto de vista de las categorías sociales es la del género. Aquí, de nuevo, la invisibilidad es sumamente significativa. Las mujeres apenas están representadas en estas fotografías, inclusive en actividades donde parece haberse demostrado su importante papel: por ejemplo, la elaboración de determinadas manufacturas relacionadas con el comercio portuario o la pesca. En todo caso, sí que aparecen en un espacio social como es el Club Náutico, acompañadas del referente masculino. Este elemento resulta de

importancia en un espacio altamente masculinizado como son los puertos, donde la presencia femenina parece estar prescrita o ser marginal, como es el caso de la prostitución que, como oficio considerado inmoral y teñido de secretismo, no es representado.

Personajes y acontecimientos históricos

De estas fotografías, algunas recogen momentos relacionados con algún acontecimiento histórico. Por ejemplo, las carabelas del cuarto centenario a finales del siglo XIX, la llegada del ministro Covian u otra de la Infanta Isabel a comienzos del XX; el Plus Ultra en el puerto en 1926, la llegada del Queen Mary en los años sesenta. Una imagen de gran interés es la del desembarco de tropas de la Guerra de Cuba en 1898. En otro sentido, algunas nos acercan al marco de la época: por ejemplo, las fotografías de los submarinos en el puerto a comienzos de los años XX o la flotilla de la armada atracada en Santa Catalina, a finales de la misma década.



Fotografía 3. Desembarco de las tropas de la Guerra de Cuba, 1898, sin autoría. Archivo FEDAC.

Fiestas, costumbres y modos de vida

Muchas de estas fotografías reflejan algún tipo de personaje, mayoritariamente hombres y niños, desde los que se puede analizar modos de vida, costumbres e incluso tipos de representación. De nuevo, la mujer no aparece en estas imágenes de espacios públicos, exceptuando las del Club Náutico antes mencionado. Por último, otras pocas fotografías reproducen fiestas, tanto de tipo popular como burguesas. De aquellas destacan unas pocas de procesiones marítimas en la costa; de las segundas, fiestas del mencionado Club en el Muelle de Santa Catalina.

CONCLUSIONES

El Atlántico es un elemento común a los puertos que lo bañan y sus rutas marítimas han ido conformando complejas redes entre ellos. Algunos autores han hecho mención al hecho de los distintos papeles de los puertos europeos y latinoamericanos, ya que aquellos han sido mayoritariamente lugares de importación de mercancías y emigración; estos parecen tener un rol más relacionado con la exportación de sus materias primas y de inmigración. Si bien el caso de las Islas Canarias se liga a los primeros, algunas connotaciones nos llevan a considerar el Puerto de La Luz y de Las Palmas como un nodo que ha distribuido bienes y servicios hacia América y África, cumpliendo uno u otro rol, en especial en relación a los procesos migratorios (inmigración, asentamientos, emigración, retornos) y a la evolución de los monocultivos históricos (plátano y tomate, en especial) y su exportación (Suárez Bosa, 1998).

Estos aportes reseñados son únicamente el comienzo de un análisis que necesariamente tendría que ampliarse. Para el caso del Puerto de La Habana poco puede decirse hasta que se hayan sistematizado y digitalizado los fondos antes mencionados. Sin embargo, a partir de la bibliografía recopilada (Chailloux Laffita, 2007; Couceiro Rodríguez, 2008; Guanche, 1966; Nuñez y Oliveiras, 2008) y de los trabajos que se llevan a cabo en diversas instituciones de La Habana (especialmente desde la Oficina del Historiador), se podrían avanzar algunos elementos de interés común. En mi opinión, dos cuestiones son de especial relevancia: la identidad portuaria y la representación de lo urbano/rural/migratorio a través de la misma. Lo explicitaré a través del caso del Puerto de La Luz de Las Palmas de Gran Canaria. Un elemento de interés en el mismo es el de comparar su patrimonio visual con el del resto de la ciudad y de la isla de Gran Canaria, intentando responder a determinadas cuestiones: ¿Es el material visual generado por el puerto elevado o no, comparativamente hablando, al que tenemos del resto de la isla o Islas? En realidad, si atendemos a que el Puerto de La Luz y de Las Palmas ha sido en el siglo XX el motor económico de la isla de Gran Canaria, se podría afirmar que el material es escaso. Pero... ¿qué espacios y/o temáticas son las que reciben la atención del que construye y hace la foto? Los primeros fotógrafos serán extranjeros (ingleses, alemanes, portugueses, etc.) que visitan las Islas en muchos casos de paso hacia otros lugares de África o América. Estos van construyendo una imagen de las Islas Canarias como primitivas y diferentes, exóticas por su flora, fauna, tradiciones y paisajes. Por ello, los espacios que llamaron su atención, que fueron los protagonistas de sus miles de fotogramas, no se ubicaban en las ciudades sino en las zonas rurales.

Ciertamente las ciudades también recibían numerosas visitas y se suele mencionar el interés de sus monumentos, sus paisajes marítimos, etc., pero el foco de atención y las imágenes que fueron difundidas ampliamente en Europa sobre las Islas Canarias, generalmente en postales, se basan en representaciones primitivas, exóticas y tradicionales de sus gentes. A finales del siglo XIX son estos diacríticos de tipo primitivista los que se conforman como los elementos más difundidos de la identidad de las Islas: determinadas artesanías, oficios, etc., que pronto serán asumidos por la burguesía e intelectualidad urbana. Por ello, a los fotógrafos extranjeros les suceden, prontamente, una serie de fotógrafos isleños (Luis Ojeda, Teodoro Maish, etc.) que retoman estos elementos identitarios que eran los valorados por el exterior. El Puerto de La Luz y de Las Palmas no parece ser uno de ellos. Si hacia el primer cuarto de siglo el fotógrafo isleño Maisch realiza una amplísima serie de fotografías sobre la CICER y el puerto fue porque reflejaba lo que parecía más que evidente: la expansión del puerto, el impresionante aumento de las infraestructuras y servicios a su alrededor. Sin embargo, parecen ser fotos documentales e incluso de encargo, nunca focos de

atención tenidos como valor endógeno. De hecho, la identidad portuaria no parece haber atravesado más allá de los márgenes del espacio del puerto y fue construida, asumida y transformada, en todo caso, por los habitantes de su área aledaña, de los barrios construidos a finales del XIX y comienzos del XX, producto de migraciones internas (entre islas y en la misma isla, de las zonas rurales), que comenzaron a llegar atraídas por el dinamismo portuario, las crisis del mundo rural y la necesidad de trabajo. La identidad portuaria parece marcada, pues, por un campo de conflictos que une a las nuevas poblaciones asentadas en esta ciudad en expansión, las estrategias comerciales y exportadoras (monocultivos históricos, por ejemplo) de la burguesía portuaria, gran parte ligada biológica y económicamente con el exterior, y el surgimiento de la conciencia obrera y barrial. Migraciones-movimientos de población, estrategias de poder y conflicto de clases son tres elementos que con seguridad unen la conformación y dinámica de otros espacios atlánticos y que parecen explicar cómo se relacionan puerto-ciudad y el resto del territorio.

BIBLIOGRAFÍA

- ASCANIO SÁNCHEZ, C.: *Género, tradición e identidades. Estrategias de creación de valor en la alfarería de La Atalaya (Gran Canaria)*, Gran Canaria: Anroart Ed., 2007.
- BERTHELOT, S.; BARKER-WEBB, P.: *Emografía y Anales de la Conquista de las Islas Canarias*, Las Palmas de G.C.: El Museo Canario, 1977 [1849].
- BRIGARD, E. d.: “Historique du film ethnographique”, CLAUDINE DE FRANCE (ed.): *Pour une anthropologie visuelle*, París: Mouton Éditeur, 1979, pp. 21-52.
- CHAILLOUX LAFFITA, G. (coord.): *De dónde son los cubanos*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2007.
- CIORASNESCU, A.: “Prefacio”, *Le Canarien. Crónicas francesas de la Conquista de Canarias*, Tenerife: Aula de Cultura de Tenerife, 1980.
- COUCEIRO RODRÍGUEZ, A. V.: “La ciudad de La Habana desde la antropología urbana”, *Catauro* (17), pp. 143-153, 2008.
- CRAWFORD, P. I.; TURTON, D. (eds.): *Film as Ethnography*, Manchester: Manchester University Press, 1992.
- CRAWFORD, P. I.: “Film as Discourse: the Invention of Anthropological Realities”, CRAWFORD y TURTON (eds.): *Film as Ethnography*, Manchester: Manchester University Press, 1992, pp. 66-84.
- CRUZ RODRÍGUEZ, J. d.l. (comis.): *Alfred Diston y su entorno. Una visión de Canarias en el siglo XIX*, Tenerife: Cabildo de Tenerife y Caja Canarias, 2002.
- ECO, U.: “Sémiologie des messages visuels”, *Communications* (15):11-51, 1970.
- FAIRCHILD, D.: *Canarias en la “National”*, Tenerife: Idea, 1995.
- FRAGA GONZÁLEZ, C.: “Alfred Diston y la saga familiar”, DE LA CRUZ RODRÍGUEZ, Juan (Comisario exposición): *Alfred Diston y su entorno. Una visión de Canarias en el siglo XIX*, Tenerife: Cabildo de Tenerife/CajaCanarias, 2002, pp. 67-94.
- FRANCE, C. d. (ed.): *Pour une anthropologie visuelle*, París: Mouton Éditeur, 1979.
- GUANCHE, J.: *Componentes étnicos de la nación cubana*, La Habana, Fundación Fernando Ortiz, 1966.
- HAZARD, S.: *Cuba a pluma y lápiz*, La Habana, Cultural S.A., La Moderna Poesía, 1928.
- ÍNDICES: *Índices de revistas cubanas del siglo XIX*, La Habana, Biblioteca Nacional de Cuba, 1970.
- JIMÉNEZ, J. L.; GONZÁLEZ DE LA FE; SUÁREZ BOSA: “Cambios en la organización de la actividad en el Puerto de Las Palmas (Gran Canaria): una visión histórica”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* (7): 66-89, 2005.
- KLINKENBERG, J. M.: “Claves cognitivas para la solución al problema del iconismo”, *Disgnis. Iconismo. El sentido de las imágenes* (4): 15-26, 2003.
- MACLE CRUZ, J.: *Paradigmas en la cartografía cubana del siglo XIX* (sin publicar), 2008.
- MILLARES TORRES, A.: *Historia General de las Islas Canarias de Agustín Millares Torres, complementada con elaboraciones actuales de diversos especialistas* (tomo IV), Tenerife: Editorial Edirca, 1977.

- NUÑEZ, R. y OLIVERAS, R.: “¿Habr  razón que guarde el equilibrio? (Reflexiones sobre la segregación urbana en La Habana: políticas, instrumentos y resultados)”, *Catauro* (17), pp. 5-31, 2008.
- PUCCHINI, S.: “Per un  iconografia del viaggio ottocentesco. I protagonisti, la divulgazione la documentazione scientifica”, *La Ricerca Folklorica* (18), pp. 67-82, 1988.
- SORHEGUI D’MARES, A.: *La Habana en el Mediterráneo Americano*, Imagen Contemporánea, La Habana, 2007.
- SUÁREZ BOSA, M.: “La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y de Las Palmas (1891-1980)”, MARTÍNEZ RUIZ, José Ignacio y et. al. (coords.): *Mercados y organización del trabajo en España: siglos XIX y XX*. Grupo Editorial Atril, pp. 303-314, 1998.
- STUBBS, J.: *Tabaco en la periferia. El complejo agro-industrial cubano y su movimiento obrero 1860-1959*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1989.
- VEGA DE LA ROSA, C.: “Fotografía”, MAC IAS, Antonio (dtor.): *Enciclopedia Canaria*, Tenerife: Ediciones Canarias, V. IV, pp. 1546-1548, 1998.

NOTAS

- ¹ “Los Puertos y la configuración del tejido empresarial en las ciudades atlánticas (siglos XIX y XX)”, dirigido por el Dr. Miguel Suárez Bosa de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Ministerio de Educación y Ciencia. Código: HUM 2006/05963/ HIST.
- ² Los dibujos de Torriani, al parecer datados en 1590, se encuentran en la Biblioteca Universitaria de Coimbra, en Portugal.
- ³ Nos referimos a la revisión parcial que se ha realizado y a las informaciones obtenidas. Por tanto, habría que esperar a finalizar la revisión bibliográfica y sobre la producción visual de la isla de Cuba y, concretamente, de la ciudad de La Habana. En este sentido, agradezco la inestimable información sobre la cartografía cubana, pero también sobre parte de la producción visual, del especialista del Archivo Nacional de La Habana, don Jorge Macle.
- ⁴ En el transcurso de la investigación han ido sumándose más fondos/archivos o colecciones a la lista inicial, siendo conscientes de la necesidad de priorizar en esta primera fase pero, también, de indagar en los fondos de otras fuentes citadas.
- ⁵ Aquí los denominaré dibujos en general; ciertamente, muchos de ellos eran bocetos que otros artistas convirtieron en litografías o aguadas. Al respecto parece haber distintas opiniones, debidas a la incierta atribución de muchas obras. Así, dibujos de estos artistas eran llevados a litografías y, lógicamente, firmados por este segundo autor. En otros casos, se desconoce a este y se denomina como grabador a quien sólo hizo los dibujos, como es el caso de J. J. Williams (Fraga González, 2002). Estos son detalles menores para los objetivos de este análisis; por ello he preferido denominarlos como dibujos, lo que al menos fueron en origen, sin entrar en debates sobre las autorías de unas u otras técnicas posteriores. Williams es ampliamente conocido en las Islas, aunque su identidad está todavía por determinar. Al contrario, Diston fue un conocido británico que llega a Tenerife en 1810 y se instala en el Puerto de la Cruz donde formaría su hogar y viviría hasta su muerte en 1861 (Cruz Rodríguez, 2002).
- ⁶ En 1911, por ejemplo, hubo numerosas manifestaciones con hechos luctuosos. En el año 1912, los portuarios del carbón constituyeron la primera sede o Casa del pueblo, que fue destruida en 1936 (Suárez Bosa, 1998).