

Ostia. Puerto de Trajano, plano.  
Reconstrucción de Lanciani (1868)  
Lothal, Reconstrucción gráfica hipotética,  
de Wikipedia. The Free Encyclopedia  
Mileto, Maqueta, Museo de Pérgamo, Berlín  
Ostia. Trajan's Port, plan. Reconstruction  
by Lanciani (1868)  
Lothal, Hypothetical Graphic Reconstruction,  
from Wikipedia. The Free Encyclopedia  
Miletus, Model, Pergamon Museum, Berlin

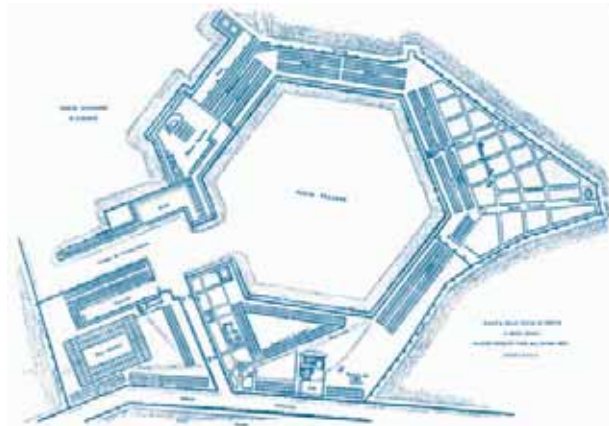
## Para una historia de la ciudad portuaria. Desde los orígenes hasta la era industrial

### For a History of the Port City. From the Origins to the Industrial Age

En los eventos históricos del desarrollo de las ciudades, en gran parte del mundo, el vínculo que une las transformaciones urbanas con las de los puertos es un aspecto verdaderamente determinante para comprender lo que ha sucedido en el curso de los siglos, sobre todo en el ámbito de las diversas ciudades, y a una escala más amplia, en vastos territorios e incluso en las relaciones internacionales.

La organización y el funcionamiento, primero de cada "ciudad-puerto", luego de los "sistemas" portuarios nacionales, han sido desde hace mucho tiempo objeto de estudio de muchas categorías de investigadores, que cada vez más han puesto el acento en la relación esencial entre la ciudad y su puerto, con el fin de describir y comprender las principales transformaciones urbanísticas, las fases de crecimiento socio-económico, las modificaciones acontecidas en la historia de la cultura urbana.

En este trabajo se intenta ofrecer sólo algunos puntos de reflexión sobre el tema, poniendo la atención sobre el largo período histórico precedente a la era de la industrialización y utilizando para ello algunas "imágenes" como referencia – seguramente muy parciales pero sin dudas sugerente – para ilustrar momentos de este informe.



### Ciudad y puerto en los orígenes

En la historia urbana antigua de muchos países parece evidente un dato: que las ciudades han sido siempre construidas con la perspectiva de relacionarse con el mundo por fuera de ellas. Y las estructuras urbanas que crecen cerca del agua, desde el principio, buscan relaciones con otras realidades urbanas, privilegiando los contactos a través del mar o de los ríos, más que aventurarse en los territorios de la tierra firme, a sus espaldas.

El descubrimiento arqueológico – que se remonta a los años '50 del siglo pasado – de los restos de la antigua ciudad de Lothal (estado de Gujarat, India) que formaba parte de una de las primeras civilizaciones urbanas, la del Indo, ha puesto en evidencia la presencia de lo que ha sido considerado por muchos estudiosos como el primer "dock" que se conoce. Estamos hablando del 2400 a.C. y en las hipótesis interpretativas que se han realizado para este asentamiento, parece claro el significado de una gran cuenca de agua aquí encontrada, con una posible función de amarre para pequeñas embarcaciones para el desarrollo de actividades comerciales que debían tener un rol muy significativo en la economía del centro de la India. Presumiblemente, la cercanía del río Sabarmati que desemboca luego en el Océano Índico, podía permitir operaciones de transporte de mercaderías, esenciales para el desarrollo de los intercambios en el contexto de la región. Algunos han cuestionado la efectiva existencia de una escala portuaria dentro de aquél espejo de agua, pero la presencia de estructuras identificables como almacenes y pequeños negocios revela un nexo que en los siglos sucesivos parecerá bien evidente: el de la íntima conexión entre las funciones portuarias y las del comercio urbano, que en los primeros tiempos, se concretiza en la construcción de depósitos en proximidad a los muelles marítimos y, sucesivamente, en la organización de las actividades de venta, articuladas ya sea en modestos como en complejos espacios que, ya en la Grecia antigua, adquirirán las dimensiones de sofisticados centros comerciales.

En otras palabras, quizás no tenemos la certeza de que el de Lothal fuese propiamente un "dock" portuario y que haya sido verdaderamente el "primero", pero seguramente el tipo y las características del asentamiento urbano encontrado – especialmente su cercanía con un curso de agua – dejan entrever la posibilidad de que el aparato comercial de aquel centro se proveía por vías de agua, y que la estructura descubierta estaba en función de esta exigencia, confirmando el hecho de que el "puerto", para esta ciudad, representaba un elemento tan esencial como insustituible.

### Entre Grecia y Roma

Observando el esquema urbano de una ciudad griega de fundación como Mileto, se nota en seguida que en la célebre estructura de Hipodamo, que data del siglo V a.C., la relación entre ciudad y puerto es decididamente "íntima": el puerto está, no sólo físicamente, cerca del corazón del centro de la ciudad, sino en manera igualmente inmediata, las actividades portuarias se conectan, a través de la función comercial, a la vida pública que se concentra en torno a la imponente "ágora", auténtico perno de todo el tejido urbano.

Será difícil encontrar en la historia de la ciudad occidental, por muchos siglos, una conjugación similar entre puerto y ciudad. Una excepción es Alejandría, en Egipto, que Ale-



In the historical process of city development, throughout most of the world, the bond between the transformations of the city and those of the port is undoubtedly critical to the understanding of what occurred over the centuries, first within the context of the cities themselves, but also at a larger scale, in vaster regions and even in international relations.

The organization and operation, first of individual "port-cities", then of national port "systems", have become over time the focus of study for many categories of researchers, who have always placed the accent on the essential relationship between the city and its port, in order to describe and understand the principal transformations in the city plan, the phases of social and economic growth, the changes that took place in the history of urban culture.

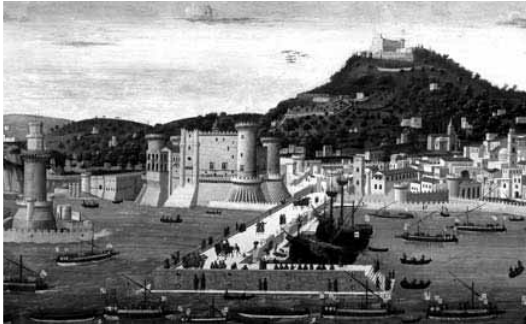
This article intends simply to offer a series of considerations on this theme, focusing attention on the lengthy historical period that preceded the age of industrialization and using several "images" for this purpose as a partial but evocative reference, to illustrate some of the arguments in this report.

### The Origins of the City and the Port

In the ancient urban history of many countries, one fact is clear: cities are usually built with the prospect of creating relationships with the world beyond them. And the urban structures that arise near the water, seek relationships with other urban nuclei very early on, preferring contact by sea or along the rivers, rather than adventuring out into the mainland behind them.

In the 1950's, the archaeological discovery of the remains of the ancient city of Lothal (in the Indian state of Gujarat) built by one of the earliest urban civilizations, the Indo, highlighted the presence of what many scholars consider to be the first port "dock" known to man. We are talking about the year 2400 B.C., and among the possible interpretations that have been advanced for this settlement, this seems to be a clear indication of the presence of a large body of water, found here, in relation to its possible use for mooring small boats, and as a venue for trade, which must have played a significant role in the economy of this Indian city. Presumably, its vicinity to the Sabarmati river, which flows into the Indian Ocean, would allow the

Rinio Bruttomesso



jandro Magno quiso construir en torno al 330 a.C., en una posición muy favorable sobre el Mediterráneo y, por ende, asignando al puerto un valor estratégico para su futuro desarrollo.

Tanto en Atenas, con el Pireo, como en Roma, con el puerto de Ostia, los dos grandes centros del mundo antiguo en la cuenca mediterránea, por su posición geográfica, tendrán que organizar las propias principales estructuras portuarias a cierta distancia del corazón urbano, debiendo además garantizar la seguridad de la conexión entre el mar y el interior. En particular, con el emperador Trajano, el puerto de Ostia alcanza una articulación y una complejidad, cuyo diseño general revelado por las excavaciones arqueológicas, nos hace comprender cómo en aquél período el puerto se había transformado en una auténtica "ciudadela" portuaria.

#### La vida de la ciudad en un muelle portuario

Pocas representaciones urbanas, pintadas en los siglos pasados, son capaces de ser más elocuentes al dar informaciones sobre la relación puerto-ciudad que la del artista anónimo, inmortalizando en la famosa Tavola Strozzi, la condición del muelle portuario de Nápoles, en torno al 1470. Parece evidente que aquel lugar era una movida derivación sobre el agua del espacio público interno a la muralla, y que en definitiva, representaba una extraordinaria escena urbana, una especie de "platea", desde la cual admirar el "espectáculo" representado de lo que, mientras tanto, sucedía sobre el agua (un cortejo naval llegando a la ciudad), sin interferir con la normal actividad portuaria (carga y descarga de las mercaderías), que se desarrollaba en el muelle.

La contigüidad física del puerto con la ciudad era, en aquel período histórico, también sinónimo de integración funcional y de relación continua entre los dos ámbitos urbanos, que hacían manifiesta esta íntima unión, permitiendo el crecimiento de las fortunas de una importante "ciudad-portuaria", como era el centro napolitano en el siglo XV.

#### Un ideal de ciudad portuaria transformado en realidad

El tema del puerto en la ciudad parece ser un leit motiv en el arte figurativa occidental, a partir del tardío siglo XV, especialmente en Italia, cuando el gusto de la representación de la escena urbana pasa, cada vez más frecuentemente, de la citación de situaciones de fantasía a la descripción fiel de trozos de ciudades portuarias. Así como, al contrario, algunas zonas de paisaje urbano real se utilizan para representar escenografías de ciudades imaginarias, en las que se asigna un rol central al puerto en la composición pictórica. Los dos casos son extremadamente interesantes para comprender, a falta de documentaciones visuales alternativas, cuál era el estado de la relación puerto-ciudad en aquellos siglos y cómo era imaginado o asimilado como símbolo ideal.

La "Ciudad ideal", representada en la "Tabla de Berlín", obra de atribución controvertida, pero seguramente de un artista italiano que la completa hacia finales del siglo XV, parece un auténtico "manifiesto" de la nueva ciudad renacentista (que integra la visión ya anticipada en las otras dos representaciones de "ciudad ideal", conocidas con el nombre de "Tabla de Urbino" y "Tabla de Baltimore"). Pero en esta imagen, el horizonte visual se abre sobre un espejo de

agua, sobre un puerto, conectado directamente al corazón de la ciudad, sin algún obstáculo aparente, en una perspectiva que deja entrever que la "plaza de piedra" está conectada sin solución de continuidad con la "plaza de agua". La relación física inmediata demuestra cuánto el puerto era considerado parte esencial, complemento necesario en la construcción de la identidad de la "nueva" ciudad.

Lo que antes era sólo "mencionado" en la imagen descripta, se vuelve bastante explícito y triunfal en muchos cuadros de Claudio de Lorena (Claude Lorraine) que, en pleno siglo XVII, hace del "puerto urbano" el elemento central de su narración pictórica, donde la ciudad está representada esencialmente por la yuxtaposición de fachadas de edificios monumentales, con frecuentes citaciones de edificios verdaderamente existentes, y donde el puerto lame las entradas de las casas nobles, poniendo a la vista la pesada fatiga del trabajo de los marineros. La nobleza de la arquitectura urbana se compara con el espectáculo de los barcos en el puerto, con sus mástiles, jarcias, velas y banderas, iluminadas por un sol naciente o poniente, que hace vibrar toda la escena de esta perfecta relación entre puerto y ciudad.

Pero las descripciones "ideales" de la Tabla de Berlín y de los cuadros de Lorraine toman contornos de concreta autenticidad cuando se observan las representaciones de Venecia de los siglos pasados. Ya a inicios del siglo XVI, el primer, gran y absolutamente realista, "retrato" de la ciudad, propuesto por De' Barbari, ilustra en detalle la relación

transportation of merchandise, which was essential to the development of trade in the regional context.

There has been some debate as to the actual existence of a port on that body of water, but the presence of structures that may be identified as storerooms and small shops brings to light a connection that will become far more clear in the centuries to come: the intimate relationship between the functions of the port and urban trade, which in earlier eras, led to the construction of warehouses near the maritime wharves and later, to the organization of trading activities, which took place in either modest or more complex spaces which, in ancient Greece and later, would grow to the dimensions of sophisticated shopping centres.

In other words, we may not be absolutely certain that what was found in Lothal was actually a port "dock", and that it was really the "first", but what is certain is that the type and characteristics of the urban configuration discovered here – especially given its vicinity to a river – make it possible that the commercial system of this city was supplied along the water, and that the structure unearthed here was functional to this need, confirming the fact that the "port" represented an essential and irreplaceable element in this city.

#### Between Greece and Rome

Observing the urban configuration of a Greek foundation city such as Miletus, it

is clear that in the famous plan by Hippodamos, drafted in the 5th century B.C., the relationship between city and port is definitely "intimate": not only is the port physically located near the heart of the city, but just as directly, the activities of the port connect, through the commercial function, to public life, concentrated in the commanding "agora", the true focus of the entire urban fabric.

It would be difficult, in the history of the western city, across the centuries, to find a configuration that so clearly establishes a similar union between port and city. The only exception, in this sense, is Alexandria in Egypt, which Alexander the Great built in 330 B.C. in a particularly favourable location on the Mediterranean sea, there by attaching strategic value to its future development as a port.

Both Athens, with the Piraeus, and Rome, with the port of Ostia, the two largest centres in the ancient world around the Mediterranean Basin, were forced by their geographical position to organize their principal port structures at some distance from the heart of the city, and guarantee safe conditions along the connection between the sea and the mainland. In particular, under the Emperor Trajan, the port of Ostia became extremely articulated and complex, and the general plan unearthed by the archaeological excavations, helps us to understand that during that period the port had been transformed into an authentic port "citadel".



Nápoles. Tabla Strozzi (detalle), (1472), Museo di San Martino, Nápoles

Ciudad ideal. Tabla de Berlín (aproximadamente 1495), Gemälde Galerie, Berlín

Claude Lorraine, Puerto con el embarque de Santa Úrsula (1641), National Gallery, Londres.

Nápoles. Tavola Strozzi (det.), (1472), Museo di San Martino, Nápoles

Ideal City. Berlín Panel (1495 circa), Gemälde Galerie, Berlín

Claude Lorraine, Seaport with the Embarkation of Saint Ursula (1641), National Gallery, London.

entre la Plaza San Marco – el corazón político-religioso y civil de la ciudad – y el “Bacino” (cuenca) de San Marco – que alberga el puerto de entonces – revelándonos que, lo que el artista de la Tabla había “idealizado”, el genio y la creatividad de la Serenísima República de Venecia lo habían realizado en su tiempo, con algún siglo de anticipación.

Y será todavía un artista, el célebre Canaletto que, en los primeros decenios del siglo XVIII, hacia los finales de la historia de esta República, tendrá la capacidad de fijar en telas magníficas la complejidad de la vida cotidiana de un puerto urbano, como el de Venecia, sobre cuyas aguas se mezclan una miríada de embarcaciones y se entrelazan las actividades portuarias con las ligadas a la existencia de una ciudad, todavía capaz de maravillarse a los más sofisticados visitantes extranjeros. Tanto en el “Bacino” enfrente de la Plaza, como a lo largo del Gran Canal con las fachadas de los palacios nobles, se desarrollan las funciones típicas de una importante ciudad portuaria, siendo los intercambios comerciales todavía la base de un dominio ya llegado a su epílogo.

La disolución de un poder que, aproximadamente un siglo más tarde, el pintor inglés Turner interpretará magistralmente, con las figuraciones de un “Bacino”, sumergido en una luz deslumbrante, pero mayormente vaciado de las actividades portuarias y a punto de ver desaparecer los barcos y aquel puerto que había albergado por siglos, para ser definitivamente transferidos a las estructuras modernas de la Estación Marítima fuera del centro.

#### En los umbrales de la era industrial

La organización del puerto dentro de la ciudad se torna cada vez más articulada y compleja a medida que la cantidad de las mercaderías y el crecimiento de las redes de los puertos toma proporciones planetarias. Los puertos históricos no pueden contener la explosión del número de embarcaciones, el aumento de sus dimensiones, la expansión de las zonas de almacenamiento de las mercaderías y la multiplicación de los depósitos portuarios: el puerto se “extiende” en la ciudad y continuamente requiere nuevos amarres, nuevas cuencas de agua, nuevos espacios, cada vez más especializados. Mientras en los puertos históricos europeos esta fase sigue a la precedente como lógica consecuencia del desarrollo imponente del comercio nacional e internacional, a través de expansiones más o menos en continuidad con los antiguos puertos, en las ciudades de más reciente constitución, como las americanas o algunas asiáticas, resultado de los procesos de colonización, se asiste al rápido y difundido apoderarse por parte del

#### The Life of the City on a Port Dock

Very few urban representations, painted in past centuries, can be more eloquent in providing information on the relationship between port and city than the work of an anonymous artist, who immortalized the condition of the port docks of Naples in his famous Tavola Strozzi, around 1470. It appears obvious that this place was a lively extension onto the water of the public space inside the city walls, but in fact it represents an extraordinary urban scene, a sort of “platform” from which to admire the “spectacle” represented by everything that was happening on the water at the time (a naval procession that was entering the city), without in any case interfering with the everyday activities of the port (loading and unloading the merchandise), which took place on the dock. The physical contiguity of the port and the city was, in that historical period, the synonym of a functional integration and an ongoing relationship between the two urban spheres, which made this intimate bond evident, and fostering the increase in the fortunes of a “city-port” as important as was Naples in the XVth century.

#### The Ideal of a City Port transformed into Reality

The theme of the port in the city became something of a leit motiv in western figurative art, starting in the late fifteenth century, and especially in Italy, when the taste for the representation of urban scenes began to shift from the representation of fantasies to the loyal description of views of port cities. Just as, on the contrary, some portions of real urban landscapes were used to compose sets of imaginary cities, in which the port plays a central role in the painterly composition.

Both cases are of extreme interest, given the absence of alternative visual documents, for an understanding of the state of the relationship between port and city during those centuries, and how it was imagined or even adopted as a symbol of the ideal.

The “Ideal City”, represented in the “Berlin Panel”, a painting whose attribution is controversial but is definitely the work of an Italian artist who completed it towards the end of the fifteenth century, appears as an authentic “manifesto” of the new Renaissance city (which integrates the earlier visions of two other representations of the “ideal

city”, the “View of the Ideal City” in Urbino and the one in Baltimore). But in this view, the visual horizon opens onto a body of water, a port, directly connected to the heart of the city with no apparent obstacle, in a perspective view that makes it clear that the “stone piazza” is linked in an unbroken connection to the “water piazza”. The direct physical relationship makes it clear that the port was considered to be an essential part, absolutely necessary to the construction of the identity of the “new” city.

What was merely “hinted at” in the above-mentioned image, becomes explicit and triumphant in many paintings by Claude Lorraine, who at the height of the 17th century, makes the “urban port” the central element in his painterly narrative, where the city is essentially represented by the juxtaposition of the façades of monumental palaces, frequently copied from existing buildings, and where the port lies just beyond the doorsteps of the noble homes, highlighting the life of toil of the sailors. The nobility of the urban architecture is matched by the splendid view of the ships in the harbour, with their masts, ropes, sails and flags, lit by an early morning or evening sun, which makes the entire scene of this perfect relationship between port and city vibrate.

But the “ideal” descriptions of the Berlin “Ideal City” Panel and the paintings by Lorraine seem so concretely authentic when compared with the representations of Venice from centuries past. At the beginning of the 16th century, the first large and absolutely realistic “portrait” of the city offered by De Barbari, provided a detailed illustration of the relationship between Piazza San Marco – the political, religious and civil heart of the city – and the Bacino – where the city’s port was located at the time – revealing that what the artist of the Panel had “idealized”, the genius and the creativity of the Most Serene Republic of Venice had already created at least a century earlier.

And in the early decades of the 18th century, towards the end of the Republic’s history, yet another artist, the famous Canaletto, painted magnificent canvases that were able to portray the complexity of daily life in an urban port such as Venice, where a myriad of boats crossed paths on the water and the activities of the port blended with the daily life of the city, fascinating even the most sophisticated foreign visitors.



puerto de vastas e importantes porciones de la ciudad, transformándose, por muchos motivos en el auténtico polo de atracción, no sólo económico. En Nueva York, por ejemplo, viejas impresiones del siglo XIX muestran claramente cómo los muelles portuarios estaban íntimamente ligados a la ciudad y cómo era ocupada masivamente por las actividades portuarias, desarrolladas en una dimensión de vitalidad caótica. Las proas de los barcos casi tocaban las fachadas de los edificios sobre el waterfront, mientras que coches de todo tipo, tirados por caballos, invadían las calles del borde ciudadano, transformadas en muelles portuarios.

En otro testimonio, esta vez literario, de la extensión del área portuaria de la Nueva York, exuberante ciudad de agua de mitad del siglo XIX, nos llega desde las primeras páginas de “Moby Dick”, cuando Melville describe su ciudad natal como toda “rodeada de muelles como las islas del Océano Índico por sus arrecifes de coral”.

También en la lejana Sidney, fundada a finales del siglo XVIII, esta relación puerto-ciudad se repite sobre la línea de las ciudades occidentales, con una unión muy fuerte y directa entre tejido urbano y zonas dedicadas a las actividades portuarias. A falta de la documentación fotográfica, aún por llegar, son las magníficas y detalladas impresiones a colores de finales del siglo XIX que nos ilustran esta íntima relación hecha de intercambios, de entrelazamientos, de sobreposiciones, que a veces no permiten percibir dónde termina la tierra y dónde inicia el mar, con el puerto y sus barcos que actúan como una bisagra dinámica entre los dos elementos.

Ya en algunas de estas imágenes comienzan a aparecer los penachos de humo que esconden las primeras chimeneas de las fábricas ubicadas en la ciudad y en proximidades del puerto: son las señales, todavía dispersas, de la llegada de la nueva era, la de la industria, destinada a transformar en profundidad los lazos seculares que se habían establecido entre la ciudad y su puerto, desde su nacimiento.

Both the Bacino, in front of the Piazza, and the Grand Canal, in front of the palaces of the nobility, were the venues for the functions typical of an important port city, where trade was still the focus of a dominion that was headed towards its epilogue.

The dissolution of a power that, a century later, the English painter Turner would interpret in masterly fashion, with a representation of the Bacino bathed in a brilliant light, but for the most part devoid of any port activities and soon to witness the disappearance of the ships and the port that had been there for centuries, and which would be transferred to the more modern structures in the decentralized Maritime Station.

#### At the Threshold of the Industrial Era

The organization of the port within the city became increasingly articulated and complex as the quantity of the cargo and the expansion of the network of ports acquired planetary dimensions. The historical ports were hard put to contain the explosion in the number of ships, the increase in their size, the expansion of warehousing districts for the cargo and the increase in the number of port warehouses: the port spread out into the city and constantly required new moorings, new docks, new spaces and greater specialization.

Whereas in the historic ports of Europe this phase followed the preceding one as a logical consequence of the remarkable development of national and international trade, expanding more or less in continuity with the ancient ports, in cities founded more recently, such as the American or Asian cities arising from the processes of colonization, the ports rapidly and widely took over important sections of the city, and in many ways became the authentic centre of attraction, and not from a purely economic point of view.

In New York, for example, old nineteenth-century prints clearly demonstrate how the port docks were an intimate part of the life of the city, and how they were massively occupied by port activities, which took place in an atmosphere of chaotic vitality. The prows of the ship almost touched the façades of the buildings along the waterfront, and wagons of every kind, pulled by horses, invaded the streets along the edge of the city, transformed into wharves for the port.

And another demonstration, a literary one, of the extension of the port of New York, an exuberant mid-19th century waterfront city, comes to us from the initial pages of “Moby Dick”, when Melville describes his native city as “belted round by wharves as Indian isles by coral reefs”.

Even in faraway Sydney, founded at the end of the 18th century, this relationship between port and city is configured just like western cities, with a very strong and direct relationship between the urban fabric and the zones dedicated to the port. In the absence of photographic documentation, which was yet to come, the magnificent detailed coloured prints from the end of the 19th century illustrate this intimate relationship of exchange, interconnection and stratification that sometimes made it difficult to understand where the earth ended and the sea began, with the port and its ships serving as a dynamic seam between the two elements.

Some of these images display the early billows of smoke rising out of the first chimneys of the industries established in the city near the port: these are the timid signs of the onset of a new era, the age of industrialization, which would profoundly modify the centuries-old bond created between the city and its port, at the origins.



Canaletto, Venecia, La Cuenca de San Marco hacia el este (aproximadamente 1730), Museum of Fine Arts, Boston

La ciudad de Sidney (una vista aérea) 1888

Canaletto, Venecia, the Bacino di San Marco towards the east (1730 circa), Museum of Fine Arts, Boston

The city of Sydney (a bird's eye view), 1888