

Los archivos de los puertos españoles. Un esfuerzo hacia la normalización de su actividad

The Spanish Port Archives. A concerted Effort to their Standardise Activity

En el número 12 de la revista *Portus*, Coia Escoda, archivera del Puerto de Tarragona, publicó un artículo, en representación del Grupo de Trabajo de Difusión de los Archivos de los Puertos del Sistema Portuario Español, titulado “Los Archivos de los Puertos Españoles, baluartes de la memoria escrita”. En él, Escoda realizaba, de una forma lúcida y sencilla, una semblanza sobre el estado general de los distintos archivos de los puertos de España. Partiendo de una serie de notas precisas acerca de la creación de las antiguas Juntas de Obras de Puertos, el valor documental que en consecuencia se ha ido “almacenando” en los puertos, puso de manifiesto la necesidad de los archivos no sólo para custodiar y conservar un patrimonio documental de gran valor, sino para difundir y poner en servicio esta documentación, no sólo en los propios puertos sino en el entorno social de influencia de cada uno de los mismos.

Como respuesta a esta necesidad, continúa explicando Escoda, nacieron los primeros archivos portuarios a finales de la década de los ochenta del pasado siglo. Llama la atención sobre la considerable diferencia que hay entre los distintos archivos desde el momento de su creación, y el gran problema que todos ellos han de afrontar tarde o temprano, la falta de espacio, o más bien habría que decir, falta de previsión de espacio, lo que hace que durante los últimos años, algunos de ellos hayan tenido que implicarse en procesos de ampliación o traslado de instalaciones.

Del contacto entre distintos responsables de archivos portuarios, y de la percepción de la cantidad de problemas comunes a los que éstos tienen que hacer frente, nace la idea de organizar encuentros anuales de todos los profesionales de este ámbito: las jornadas técnicas de archivos portuarios, lo que considera, de alguna manera la autora como un comienzo para poner cara a estos problemas, para que los que están más adelantados refuercen sus iniciativas con el apoyo de la colectividad y que los que están aún en fases más incipientes aprovechen las sinergias que entre todos se generen.

A continuación pone el acento en las funciones comunes que desempeñan todos los puertos y, en consecuencia, la semejanza en la documentación que todos ellos generan, y destaca algunos de los documentos con mayor riqueza de información, las distintas colecciones que los puertos pueden poseer, y la aportación de las bibliotecas y hemerotecas de estos centros, cuya especialización las hace casi únicas. Finalmente, la responsable del Archivo del Puerto de Tarra-

gona hace referencia, a la influencia de los puertos sobre el entorno en que se asientan, espacios fundamentales para el desarrollo morfológico de las ciudades. Como decía Ortega Valcárcel para el caso del Puerto y la Bahía de Santander, refiriéndose a las relaciones del espacio urbano con su entorno físico, “sin duda el más destacado atributo físico de la ciudad”¹. En consecuencia, la información que se custodia en los centros de documentación y archivos portuarios es fundamental tanto para la propia administración portuaria, como para el conocimiento de la ciudad y la región en que se asientan. La importancia de la labor de promoción y difusión de este conocimiento desde los archivos y la necesidad de la implicación de la organización en esta labor, con la finalidad de “ocupar cada uno de ellos el papel que les corresponde dentro del engranaje de la organización portuaria como baluartes de la memoria escrita de los puertos”, es el colofón que Coia Escoda hace en su disertación, y a la vez la puerta de entrada para conocer algo más acerca de la dinámica del Grupo de los Archivos del Sistema Portuario Español, que es lo que pretendo reflejar a partir de estas líneas.

Para la elaboración de este artículo se ha enviado un cuestionario a todos los archivos portuarios, sobre distintos aspectos funcionales de cada uno de estos servicios; de ellos se han recogido once, una muestra que, aunque obligue a tener una cierta cautela en las afirmaciones, se considera suficientemente significativa para reflejar el estado de la cuestión. Así, de las respuestas que hemos recibido, el primer hecho que se pone de manifiesto, ya destacado en el artículo anterior, es la gran diversidad en el desarrollo de estos centros desde su creación, puesto que, si bien los primeros archivos portuarios modernos se crearon al final de la década de los ochenta y principios de los noventa del siglo pasado, los últimos datan de mediados de la década actual, de manera que, mientras unos están aún organizando sus fondos para comenzar a dar un servicio adecuado, otros ya han realizado o están inmersos en procesos de ampliación, como Castellón, Gijón y Santander, o de traslado, como Vigo.

Con la idea de empezar a mostrar el huevo desde la cáscara, he pensado hacer referencia en primer lugar a algunas cifras sobre el espacio físico que ocupan los archivos: superficie, metros lineales de estantería, puestos para investigadores, etc. Se ha de tener en cuenta los grandes volúmenes que componen el legado documental de los puertos, de ahí lo significativo que resulta conocer la superficie destinada a depósitos documentales y bibliográficos. Lo primero que salta a la vista es la desigualdad entre unos y otros puertos, de manera que estos valores se mueven entre los menos de cien metros cuadrados de algunos puertos, hasta los cuatrocientos metros de Vigo o lo cuatrocientos cincuenta de Barcelona; en proporción con esto, los metros de estantería destinados a albergar la documentación va de doce metros lineales a los casi cuatro mil de Barcelona. Muy pocos puertos cuentan con equipamientos específicos, tales como depósitos especiales para documentos magnéticos o de gran formato – solo Castellón, Tarragona y Vigo poseen los dos tipos de instalación, mientras que Santander y Coruña, únicamente para gran formato –. Y, si bien todos tienen alarma anti-incendio, solo la mitad tienen antirrobo, al igual que sistemas de climatización. Debo aquí llamar la

Coia Escoda, the archivist at the Port of Tarragona, published an article in Number 12 of the magazine *Portus*, on behalf of the Port Archive Diffusion Task Force for the Ports belonging to the Spanish Port System, entitled “The Spanish Port Archives, Bastions of Written Memory”. The article gave a highly readable, lucid yet simple account of the general state of the different Spanish Port archives. She made it clear that archives are required not only to safeguard and conserve document heritage of great value, but also so that the documentation concerned can be disseminated and put into service, not only at the ports in question but also in the social spheres of influence of each one of the ports concerned. She did this on the basis of a series of notes about the establishment of the old Juntas de Obras de Puertos (Port Works Bodies), she referred to the value of the documentation that had been “stored” in the ports as a result.

Escoda went on to explain how the first port archives began to emerge in the 1980s in response to this need. From the outset, she drew the readers' attention to the major differences that there were between the various archives from the outset, and the considerable problem that they have all had to face at one time or another, i.e. a shortage of space, or, to put it in another way, a lack of planning for space, which means that in recent times, some of the ports have had to either enlarge their storage facilities or transfer them to other premises. Contact between those responsible for port archives and an appreciation of the amount of problems common to all of them, has enabled those involved to realise the benefits to be obtained from holding annual meetings between all the professionals in this area. The author considers that the port archive technical workshops serve as a starting point for dealing with these problems, so that those who have made the most progress can enhance their initiatives with the support of the group as a whole, while those who are still at more incipient phases can make the most of the synergies generated by all of them. She then focuses on the functions shared by all ports and, as a result, the similarities between the types of documents that they all generate, before highlighting some of the documents that contain a greater wealth of information, the different collections that certain ports might be more likely to possess, and the contributions that can be made by the book, newspaper and periodical libraries at these centres, in view of the fact that their specialisation makes them almost unique.

Finally the chief archivist at the Port of Tarragona makes reference to the effects that the ports have had on their immediate environments and spheres of influence, in their capacity as essential spaces for the morphological development of their cities. In the words of Ortega Valcárcel, when referring to the Port and Bay of Santander and the relationships between the urban space and its physical environment “this is undoubtedly the city's most outstanding physical attribute”¹. As a conse-

Carmelos Rodriguez

atención sobre el hecho de que con los conocimientos y los medios que hoy se disponen, todos los archivos de puertos sin excepción deberían contar con este tipo de equipamientos.

Aunque los archivos han de estar estrechamente vinculados con el resto de la administración portuaria, por razones obvias, puesto que es la organización la que alimenta sistemáticamente al archivo, éstos, necesitan, para el buen ejercicio de sus funciones, de una cierta autonomía funcional dentro de la empresa, puesto que el propio centro de documentación o archivo tiene que poder contactar directamente con todos y cada uno de los departamentos, además de con la ilimitada variedad y complejidad de los usuarios externos que afecta a este servicio. No puede hablarse de la implantación plena del archivo en los puertos si cerca de la mitad de los mismos tienen que compartir sus tareas con otras de la propia administración, no llegan a la mitad los que poseen sala de lectura para investigadores; la excepción de Tarragona, con doce puestos, o Barcelona, con ocho, no puede poner un velo sobre una realidad que aún empaña el sistema archivístico portuario.

Ahondando algo más en la herida, ni siquiera el servicio de reprografía está implantado en todos los archivos portuarios, un 40% carecen del mismo; y mientras que las aplicaciones informáticas para la gestión del archivo, de los documentos o de los servicios, están implantadas en mayor o menor medida en casi todos los puertos, no en todos, muy pocos tienen aplicaciones específicas para la gestión integral de los archivos; sólo los archivos de Castellón y Vigo que utilizan Archivo 3000, el de Baleares, con Archvidoc, y Barcelona con IADOC, tienen aplicaciones específicas para esta gestión de alguno de los servicios; son sin embargo mayoría los que funcionan con bases de datos diseñadas en Acces, en Knosys, incluso en Excel, para la gestión de cada servicio.

Estamos ya dentro del huevo, para seguir con la figura con que inicié esta explicación, donde he podido conocer qué documentos, qué conocimiento cobija cada una de estas instalaciones, tanto desde el punto de vista cualitativo, como cuantitativo. La mayor parte de los Puertos sólo poseen los fondos procedentes de las antiguas Juntas de Obras de Puertos hasta las actuales Autoridades Portuarias, muy pocos gestionan algún otro fondo documental relacionado con el Puerto. Entre las excepciones sobresale nuevamente Tarragona donde se acogen hasta nueve fondos documentales diferentes de los que destaca el de la Junta Protectora de Obras del Puerto, que abarca desde el año 1714 hasta 1878, el organismo precedente de la moderna Junta de Obras del Puerto. También Castellón, Santander y Vigo poseen cada uno un fondo ajeno a la propia Autoridad Portuaria.

El volumen que ocupa cada uno de estos fondos en los puertos, también refleja la gran disparidad existente entre los puertos españoles: de los más de cinco mil quinientos metros de Barcelona, pasa a mil ochocientos de Tarragona, cerca de mil quinientos de Coruña, y luego un grupo numeroso que no llega a los mil metros lineales de documentación, como Algeciras, Gijón o Santander, y nada desdeñable es el número de los que se alejan considerablemente de esta cifra. Las razones de esta disparidad son muy diversas, desde los casos en que el Archivo aún no ha recuperado



quence, the information that is kept in the port documentation and archive centres is essential not only for the port authorities themselves, but also for the city and the region where the port lies. The importance of promoting and publicising this knowledge from the archives themselves and the need for the organisation to be involved in this task, with a view to ensuring that "all of them can take on their respective roles within the port organisation as bastions of written memory of the ports", is the main point that Coia Escoda is putting across in her dissertation; it is also the way in to find out more about the dynamics of the Spanish Port System Archives Group, and that is what I am trying to show in these lines.

Before preparing this article, a questionnaire was sent to all the port archives, concerning the different functional aspects of each one of these services; eleven of these have been collected, this amounting to a cross section that, although it makes it necessary to approach the statements and claims with reservations, is felt to be sufficiently significant to show what the situation is currently like. In view of this,

the first finding to emerge from the answers that we have received, and this was already pointed out in the previous article, is the great diversity in the way these centres have developed since their inception, given that although the first modern port archives were created at the end of the 1980s and the beginning of the 1990s, the most recent ones only date back to midway through the current decade, so that some of them are still organising their collections with a view to beginning to provide a suitable service, whereas others, such as Castellón, Gijón and Santander, are already involved in the process of enlargement, or, as in the case with Vigo, moving to new premises.

With a view to starting to "show the egg from the shell", I have decided to begin by mentioning some figures concerning the amount of room that archives take up: surface area, metres of shelving, jobs for research workers, etc. It is essential to understand how much space is taken up by the legacy of port documentation, which explains why it is important to know how much room will have to be given over to the different documents and books. The first thing that becomes

apparent is the disparity between one port and another, to the extent that the space available in some ports is as little as less than 100 square metres, whereas others, such as Vigo, have 400 sq. m, and Barcelona has 450 sq. m; bearing this in mind, the shelf space in metres devoted to storing the documentation ranges from 12 linear m to nearly 4,000 linear m, in the case of Barcelona. Very few ports are equipped with specific storage facilities for documents in magnetic form or those in large formats – only Castellón, Tarragona and Vigo have both types of facility, whereas Santander and Coruña, only have facilities for large format documents –. Furthermore, although all of them are equipped with fire alarms, only half of them are fitted with anti-theft devices and with air-conditioning equipment. I must stress at this point that with the know-how and the resources that are available today, all port archives, without exception, ought to be provided with all these items of equipment.

Although for obvious reasons the archives have to be closely associated with the rest of the port authority, i.e. because that is the body that systematically supplies the archives, if the latter are to fulfil their functions to the best of their ability, they require a degree of functional autonomy within the company, given that the documentation or archive centre itself has to be able to make direct contact with each and every one of the departments, as well as with the unlimited variety and complexity of external users that affect this service. It is not possible to claim that the archive is fully implemented in its port if nearly half the employees have to combine their archiving tasks with other administrative activities, if not even half of these centres have a reading room for researchers; the exceptions of Tarragona, with 12 posts, or Barcelona, with 8, are not enough to conceal the reality facing the port archive system.

To rub more salt into the wound, there is not even a reproduction service in most port archive centres, 40% lacking such facilities; and information technology applications for managing the archives, the documents or the services, are implemented to a greater or lesser extent in nearly all the ports, very few of them have specific applications for the overall management of the archives; only the archives at Castellón and Vigo that use Archivo 3000, the Balearics, using Archvidoc, and Barcelona with IADOC, are equipped with specific applications for managing some of the services; most of them operate with databases designed in Acces, in Knosys, and even in Excel, for the management of each service.

We have now gone beneath the shell and are inside the egg, to continue with the analogy that we are using to illustrate the explanation, which is where I have been able to find out which documents and what knowledge is harboured in each one of these facilities, from both qualitative and quantitative viewpoints. Most of the Ports are only in possession of the collections coming from the old Juntas de Obras de Puertos

(Port Works Bodies) up to the modern Autoridades Portuarias (Port Authorities), very few manage any other document collections associated with the Port. Once again, Tarragona stands out as an exception that proves the rule; this Port has as many as 9 different document collections, including the documentation from the Junta Protectora de Obras del Puerto (Port Works Protection Body), which takes in the period running from 1714 to 1878, the Body that was the precursor to the modern Junta de Obras del Puerto. Castellón, Santander and Vigo also each have one collection that has nothing to do with the Port Authority itself.

Once again, the room that is taken up by each one of these collections reveals the great disparities between one port and another: the differences range from the more than 5,500 m at Barcelona, to the 1,800 m at Tarragona, to the 1,500 m at A Coruña, down to the large group that does not have even 1,000 linear m of documentation, such as Algeciras, Gijón or Santander, and a considerable number of those have a great deal less than that figure. A variety of reasons account for these major differences, including the cases where the Archives have not yet recovered all the scattered documentation or documentation that was even accidentally or deliberately destroyed, during other periods of administration – this would include the effects of the Spanish Civil War in certain regional capitals. Whatever the reason, this could be the subject of a specific study.

The dynamics inherent to ports, systems which are in a constant state of change, growth and evolution, where major maritime and land structures are built that affect considerable surface areas at the point of contact between the sea and land, have all served to ensure that photography, ever since its inception, has become an ideal supplementary medium to the records that are kept by these Bodies. For many decades, photography has been used in many of the administrative acts that take place at Ports. This is true to such an extent that the photography collections of many of them not only enable us to find out, through images, how port spaces have evolved; in many cases these illustrate much of the cities where they lie. Furthermore, such images also enable the viewer to find out how photography itself has developed in time; it is not unusual for some of these archives to contain collections of the following kinds: tintypes, albumen on glass and glass negatives.

Apart from photos, the collections of images in the port archives may also contain prints, microfilms or microfiches, videos, CDs, DVDs, etc. A special and separate mention would have to be of the mapping collections, mainly comprising plans.

Where photographs are concerned, undoubtedly the best collections are those of Barcelona, with more than 50,000 images, or the approximately 20,000 photos of Santander. However, most of the port collections contain between 2,000 and 10,000. There are relatively few examples of the other

toda la documentación dispersa hasta la mera destrucción, accidental o no, en otras etapas de la administración – los efectos de la Guerra Civil en algunas capitales pueden estar en la base de alguno de estos casos. En cualquier caso esto podría ser objeto de un estudio específico.

La dinámica propia de los puertos, sistemas en permanente estado de cambio, crecimiento, o evolución, donde se realizan obras de grandes estructuras que afectan a amplios espacios en el lugar de contacto entre el mar y la tierra; todo ello ha hecho que desde que nació la fotografía, ésta se convirtiera en un documento idóneo para complementar muchos de los expedientes que se abren en estos organismos. Desde hace décadas la fotografía es algo inherente a muchos de los actos administrativos de los Puertos. De manera que, a través de las colecciones fotográficas de éstos, no sólo podemos conocer en imágenes la evolución de espacios que muchas veces abarca hasta buena parte de las ciudades en que se asientan, sino que en ellas se puede estudiar también la propia evolución formal de la fotografía en su historia; no es extraño ver en muchas de estas colecciones ferrotipos, albúminas sobre vidrio, negativos en vidrio o cualquier otro soporte sobre los que ha evolucionado la fotografía en sus casi dos siglos de existencia.

Además de fotografías, los fondos de imágenes de los archivos portuarios pueden contener grabados, microfilms o microfichas, videos, cds dvds, etc. Mención aparte merece el fondo cartográfico, principalmente formado por planos. En cuanto a las colecciones fotográficas, sin duda la reina de este apartado, destacan las 50.000 imágenes de Barcelona, o las cerca de 20.000 de Santander, pero la mayoría se mueven entre las 2.000 y las 10.000. El resto de tipos de imágenes que he mencionado es cuantitativamente escaso, destacando únicamente las más de 6.000 microfichas que posee Tarragona en sus fondos. Sólo la cartografía, compuesta casi exclusivamente por planos de instalaciones,



Sala de consulta para investigadores del Archivo del Puerto de Tarragona
Nuevo depósito documental del Archivo del Puerto de Santander inaugurada en enero de 2009

Participantes en las IV Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios, que se celebraron el pasado mes de noviembre en A Coruña

Tarragona Reference Room: Port of Tarragona Archive reference room for researchers.

New Repository: New repository for documents from the Port of Santander Archives opened in January 2009.

Coruña Encounter: Participants in the IV Technical Workshop on Port Archives, which was held last November in A Coruña.

buques, generales y todo tipo de detalles, también conforman ricas colecciones que, al igual que en el caso de las fotografías, pueden mostrar la evolución formal de las técnicas y materiales cartográficos desde las últimas décadas del siglo XIX hasta hoy. Son abundantes las piezas realizadas a mano, únicas, con un valor documental y formal excepcional. Sólo la mitad de los puertos tienen este fondo cartográfico organizado, descrito pieza a pieza y registrado en una base de datos; se trata de colecciones de entre mil y dos mil unidades, sólo una punta de iceberg de la gran magnitud que se encuentra formando parte de los diferentes expedientes de obras en los archivos.

Capítulo aparte merece la cuestión de los medios que cada Autoridad Portuaria pone para la gestión de este servicio, el personal, cualificado y no cualificado, y los instrumentos de descripción y de acceso a la documentación con que se cuenta. Aunque el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, aprobado por la Dirección General de Trabajo el 21 de diciembre de 2005, sólo reconoce el cargo de Técnico de Gestión Documental, con la clasificación profesional del Grupo II, Banda II; como si los archivos portuarios ya estuvieran creados y únicamente se necesitara el personal con la cualificación mínima para atender las peticiones de expedientes, la realidad es que en la práctica totalidad de los casos ha habido que partir de cero, y han tenido que ser verdaderos profesionales formados para la gestión documental los que han tenido que planificar y organizar todos los procesos desde el principio. La realidad es, así mismo, que no todos los puertos han incorporado profesionales suficientemente especializados, de ahí que las diferencias entre unos y otros puertos no sólo sea cuantitativa. Cerca de la mitad de los puertos que han contestado el cuestionario carecen de personal formado en esta especialidad; lamentablemente en muchos casos se resuelve el problema incorporando a este servicio personal administrativo, sin formación especializada, al que se le otorga la categoría de técnico en gestión documental. De aquí se deriva otra de las lagunas importantes en el sistema de archivos portuarios españoles.

Sin profesionales adecuadamente formados es difícil crear un sistema apto para la gestión documental, de manera que son excepción los que tienen editados instrumentos de descripción como inventarios o guías: sólo Castellón, Tarragona y Barcelona se cuentan entre los que se han aplicado en esta tarea. Bien es verdad que la implantación de las modernas bases de datos hace prescindibles este tipo de instrumentos, pero sin duda la labor de difusión del conocimiento sobre nuestros fondos tiene mayor repercusión cuando se cuenta con catálogos, guías o inventarios.

Los servicios de consulta y préstamo, en consecuencia, también se ven afectados por las carencias antes descritas. Algunos archivos portuarios todavía no cuentan con servicio de consulta externa, solo la mitad poseen acceso a las consultas de sus fondos sin restricción, algunos, incluso tienen mínimos de consulta interna, lo que convierte a estos archivos en meros almacenadores de documentos. Destacan no obstante algunos puertos en este apartado, como las más de ochocientas consultas internas de Barcelona y de novecientas externas, seguido por las quinientas internas de Baleares, aunque estos últimos con muy escasa incidencia en consultas externas. Algo parecido ocurre con Gijón o

types of images that I have mentioned, apart from the more than 6,000 microfiches that the Port of Tarragona has in its collection. The mapping itself, consisting almost entirely of plans of installations and facilities, vessels, general mapping and maps containing all kinds of details, also constitutes a wonderful collection that, as in the case of the photographs, can serve to show the formal development of mapping techniques and materials from the final decades of the 19th Century until the present day. There are many unique hand-crafted items, of great and exceptional value as documents. Only half the ports have these cartographic collections in organised form, described item by item and recorded in a database; they are collections that range from one to two thousand items, only the tip of the iceberg when one considers the number that form part of the different works records in the archives.

A separate chapter must be devoted to the question of the resources that each individual Port Authority is prepared to provide to manage this service, the staff, skilled and unskilled, and the tools for describing and accessing the documentation that is available. However, the II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, approved by the Dirección General de Trabajo on 21st December 2005, only recognises the post of Document Management Technician, with the professional classification of Group II, Section II, as if the port archives were already created and all that was needed were staff with minimum qualifications to attend to requests for records, the truth of the matter is that in nearly all cases it has been necessary to start from scratch, and those involved have had to be professionals perfectly trained in the art of document management; they have had to plan and organise all the processes from the very beginning. Another truth is that not all ports have taken on professionals who are sufficiently qualified, hence the fact that the differences between some ports and others is not merely quantitative. Almost half the ports that have filled in the questionnaire do not have personnel trained in this speciality. Unfortunately, it is often the case that attempts are made to overcome this problem by taking on administrative personnel with no specialised training to carry out this service; these employees are then granted the category of document management technicians. As a result, there are major omissions and gaps in the Spanish port archive system. Without properly trained professionals, it is difficult to create a suitable system for document management, to the extent that Castellón, Tarragona and Barcelona are exceptions in the sense that they are ports that have at their disposal descriptive tools such as inventories or guides. Although it is true to say that the modern databases have rendered such tools dispensable, it is also a fact that the task of disseminating information about our collections has a greater effect if it is done with the aid of catalogues, guidebooks or inventories.

As a result, the reference and loan services are also affected by the aforementioned shortcomings. Some port archives do still not have an external reference service, only half of them provide unrestricted access for enquiries about their collections, some even have minimum access for internal reference, which means that such archives are no more than document storage facilities. By contrast, there are some ports that receive many queries, such as the more than 800 internal enquiries and 900 external enquiries at Barcelona, followed by the 500 internal queries at Baleares, although the latter receives very few external consultations. The situation is similar where the Ports of Gijón or Coruña are concerned; these two receive 220 and 130 internal queries, respectively, but only about 10 external consultations. Vigo, with nearly 200 internal enquiries and over 80 external ones, or Santander, with more than 160 internal queries and 130 external ones, form part of another group where there is a greater balance between the two services. Tarragona, finds itself in an exceptional situation, because the number of external enquiries, 350, exceeds by far the number of internal queries, of which there are around 100.

To conclude, I would like to draw attention to the fact that, if on the one hand we are required by the Authorities to comply with what is stipulated in Article 37 of the Ley de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común, (Ley 30/92, dated 26 November) (Common Administrative Procedures and Legal Regime Act) which states and I quote: "The general public has the right to access the records and documents that, constituting part of a collection, are to be found in the administrative archives, regardless of the form in which they are kept or their graphic expression, sound or image, or the type of format in which they appear, as long as those collections and records correspond to procedures that are completed on the date of the application to access them". Furthermore, if one looks beyond what is stated in the aforementioned Act 30/92, it must be borne in mind that the Port Authorities are the owners of a wealth of document heritage, whose real value lies not in the length of shelving that it takes up, but in the knowledge that society can obtain from this heritage, in such a way that its dissemination and use will not only help towards creating a more educated society, and as a result one that is freer and more democratic, but also it will also enhance the value of the Port itself, in its deep-rooted traditional role as leader of the maritime and port culture within its own geographical area.

Note

1. Ortega Valcarcel, José, *Santander, la Ciudad y la Bahía* in "El Medio Urbano", Santander, GEA, 1994

Coruña, quienes tienen doscientas veinte y ciento treinta consultas internas, respectivamente, mientras que apenas una decena de consultas externas. Vigo, con casi doscientas consultas internas y más de ochenta externas, o Santander, con más de ciento sesenta internas y ciento treinta externas, componen otro grupo en el que hay un mayor equilibrio entre ambos servicios. Tarragona, representa una situación excepcional puesto que la consulta externa, trescientas cincuenta, supera con creces a la consulta interna, en torno a un centenar.

Quiero llamar la atención, para finalizar, sobre el hecho de que, si por una parte, estamos ante una obligación de la Administración, en cumplimiento de lo que expresa el artículo 37 de la Ley de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común, (Ley 30/92, de 26 de noviembre) donde se dice, y cito: "Los ciudadanos tienen derecho a acceder a los registros y a los documentos que, formando parte de un expediente, obren en los archivos administrativos, cualquiera que sea la forma de expresión gráfica, sonora o en imagen o el tipo de soporte material en que figuren, siempre que tales expedientes correspondan a procedimientos terminados en la fecha de solicitud", por otra parte, y mirando más allá de lo que dice la Ley 30/92, hay que considerar que las Autoridades Portuarias son titulares de un rico patrimonio documental, cuyo valor real reside, no en la longitud de estanterías que ocupen, sino en el conocimiento que de este patrimonio la sociedad puede extraer, de manera que su difusión y utilización no sólo va a contribuir a formar una sociedad más culta, y en consecuencia más libre y democrática, sino que a su vez refuerza el valor del propio Puerto en su papel liderazgo sobre el arraigo de la cultura marítima y portuaria dentro de su ámbito geográfico.

Nota

1. Ortega Valcarcel, José, *Santander, la Ciudad y la Bahía*, en "El Medio Urbano", Santander, GEA, 1994



El Muelle de Santander a mediados del siglo XIX
The Wharf: Santander Wharf midway through the 19th Century.