

## **La necesidad de descentrar el discurso dominante sobre las ciudades puerto**

### **A necessidade de descentralizar o discurso dominante sobre as cidades portuárias**

#### ***The Need to Decentralize the Dominant Discourse on Port Cities***

**Hernán Cuevas Valenzuela y Jorge Budrovich Sáez \***

#### **La fantasía de la ciudad puerto y su puesta en cuestión**

Las ciudades puerto han cumplido funciones esenciales para el surgimiento del comercio marítimo internacional y su expansión a nivel mundial. Las infraestructuras y tecnologías logísticas y portuarias han jugado un rol central en dicha expansión. El transporte marítimo y los puertos han conectado territorios distantes canalizando flujos de poblaciones, materias primas, mercancías, oro, plata, dinero; y han contribuido a la difusión de ideas, creencias religiosas y tecnologías (Ciccantell y Bunker, 1998; Hein, 2011; Schubert, 2011; Vormann, 2015). Estas líneas son representativas de un discurso dominante en el campo de estudios sobre las ciudades puerto que sugiere que éstas siempre han sido lugares de encuentro entre culturas y personas, así como factores dinamizadores del intercambio y el desarrollo. Esta representación de las ciudades puerto -su variada cultura, pluralismo social y étnico, y su dinamismo económico y comercial- ha fascinado la imaginación moderna que se basa en la ideología del progreso.

257

Incluso ciudades portuarias en zonas semiperiféricas, como Valparaíso en el centro de Chile, se convirtieron durante el siglo XIX en lugares cosmopolitas con estilos de vida vibrantes y economías internacionalizadas (Ortega *et al.*, 2014). Otras más periféricas, como Iquique y Antofagasta en Atacama, y Talcahuano en el centro sur de

---

\* *Hernán Cuevas Valenzuela*: profesor asociado del Instituto de Historia y Ciencias Sociales, Universidad Austral de Chile. Correo electrónico: hernan.cuevas@uach.cl. *Jorge Budrovich Sáez*: profesor de la Universidad de Valparaíso, Chile. Doctorado de Estudios Interdisciplinarios (DEI). Correo electrónico: jorgebudrovich75@gmail.com.

Chile, también experimentaron una bonanza comercial y un progreso inéditos durante las últimas décadas del siglo XIX gracias a los enclaves extractivos de salitre, cobre y carbón.

Este breve artículo reporta una revisión bibliográfica y documental representativa (aunque no exhaustiva) de estudios sobre ciudades portuarias. Junto con mostrar la persistencia de un imaginario urbano-portuario que estiliza e idealiza la ciudad puerto, critica el ocultamiento que se hace de su rol ambivalente en el desarrollo desigual del sistema-mundo capitalista (Wallerstein, 2004, 2007), o mejor: de la ecología-mundo en la era del capitalosceno (Moore, 2020). Se identifican dos momentos cualitativamente diferentes de dicho discurso, aunque complementarios. Finalmente, se propone una necesaria crítica descolonizadora de dicho discurso para poder aquilatar la complejidad y el rol de las ciudades puerto en la construcción de la red global.

### **La fantasía de la ciudad puerto durante la expansión del capitalismo industrial**

El discurso dominante sobre la ciudad puerto es el resultado de una fantasía que difunde una imagen atractiva, pero a la vez incompleta, de la ciudad puerto y sus territorios interiores. En efecto, las ciudades puerto, además de ser centros de desarrollo cultural, social y económico, también han sido escenarios de algunos de los aspectos más oscuros de la modernidad y la expansión del capitalismo, como la esclavitud y la migración forzada, la explotación del trabajo humano y la naturaleza en economías de enclave, la apropiación violenta y expropiación de los recursos naturales, y el imperialismo ecológico y político (Costa y Gonçalves, 2020; Cuevas y Budrovich, 2020). Así, la representación incompleta de la ciudad puerto compensa ideológicamente y oculta los impactos socioambientales negativos del desarrollo desigual y combinado de los diferentes litorales y territorios.

Una perspectiva descolonial de la historia colonial y poscolonial de las ciudades puerto del Sur global nos permite desvelar su rol en la conformación del capitalismo y su aporte a la reproducción ampliada del capital como un proceso global que es parte de la trama de la vida en la ecología-mundo. Esta perspectiva pone en el centro las relaciones asimétricas entre grupos humanos y territorios como parte de un continuo sociedad-naturaleza, por medio de varios mecanismos de acumulación de poder y opresión, procesos de acumulación del capital por medio de la explotación de territorios periféricos por parte de territorios centrales, la construcción de infraestructura para la explotación de poblaciones y la naturaleza, el despojo de bienes comunes, concentración del poder político y económico, y las prácticas de producción de conocimiento occidental. Observar estas relaciones revela las desigualdades interdependientes en el sistema-mundo (Wallerstein, 2004), así como de las profundas desigualdades que existen entre territorios al interior de cada país y región.

Este énfasis en las relaciones coloniales nos permitirá reescribir la historia de los puertos durante los siglos XIX y XX, para analizar la expansión del capitalismo asociada a las innovaciones en tecnologías, infraestructuras y medios de transporte surgidos durante aquel período.

Así, por ejemplo, podríamos estudiar los enclaves extractivos de guano y nitratos usados como fertilizantes de la extensa región del desierto de Atacama durante el siglo XIX, y luego de la así llamada Guerra del Salitre o del Pacífico. Para ello, tendríamos que relevar la importancia que jugaron la explotación de la naturaleza y el trabajo, y los flujos de materiales ecológicos, sus formas de extracción, y las migraciones, incluidas aquellas de carácter forzoso. Un buen punto de partida para una investigación tal, es el trabajo previo de Clark y Foster (2009), quienes han sugerido que la transformación de las relaciones ecológicas entre la ciudad y los territorios, así como entre el centro y la periferia en el sistema-mundo, configuró lo que denominaron un “imperialismo ecológico” durante el siglo XIX. Este instituyó una forma de explotación del ambiente en los territorios periféricos en subsidio de los territorios centrales. Se consolidó así una forma de intercambio desigual que instaló una fractura metabólica a nivel global que era coherente con las asimetrías del capitalismo imperial del siglo XIX. Clark y Foster (2009) ilustran dicho proceso con el caso ejemplar del comercio de guano inicialmente, y luego del salitre. Su investigación sugiere que el guano y los nitratos fueron transferidos desde Perú, Bolivia y Chile para enriquecer los suelos empobrecidos de Europa, especialmente de Gran Bretaña, donde se experimentaban procesos de explosión demográfica y aumento de demanda de alimentos asociados a la creciente urbanización e industrialización acelerada. En conjunto, estos procesos produjeron la pérdida de fertilidad del suelo en los territorios de los países centrales, una gran demanda de fertilizantes naturales y su exportación masiva desde Atacama para subsidiar ecológicamente los suelos empobrecidos y degradados del centro industrial en Europa. Este flujo de materiales ecológicos produjo el enriquecimiento de los territorios del centro y la consiguiente degradación ambiental en los territorios de extracción en la periferia. Junto con ello, se produjo la importación de trabajo foráneo bajo formas de migración forzada o cuasi forzada de personas desde China e incluso desde la Isla de Pascua para que se desempeñaran en los enclaves extractivos de guano y nitratos (Calle, 2016; Segall, 1958). El caso de los trabajadores chinos, llamados despectivamente *coolies*, está documentado y muestra que muchos eran trabajadores de origen pueblerino y que fueron “astutamente” semiesclavizados sobre la base de su propio endeudamiento para migrar a las guaneras y enclaves salitreros de Atacama. Además de los enclaves extractivos interiores, los puertos y las ciudades litorales también jugaron un rol fundamental en este encadenamiento productivo y logístico de carácter global. Las ciudades litorales alojaron a los puertos y les proveyeron de mano de obra barata para la estiba y desestiba de las naves. Este esquema imperialista de explotación del ambiente y el trabajo permitió a los países centrales apropiarse de los recursos naturales y del trabajo de la periferia.

259

¿Pero qué decir de las consecuencias de ese pasado colonial y poscolonial en la situación de las ciudades puerto y sus territorios en el Sur global? La descolonización, que afectó a muchos países del Sur global, fue un proceso iniciado durante el siglo XIX con la decadencia de algunos de los primeros imperios modernos. Después de la Segunda Guerra Mundial, este proceso se configuró como un cambio político a escala global que “culminó en el gran movimiento de descolonización en todo el Tercer Mundo” (Said, 1993, p. xii).

Estas observaciones críticas chocan con la difundida fantasía de progreso y simbiosis positiva entre los territorios que ha fascinado a los estudiosos de la ciudad

puerto. Esta fantasía del desarrollo capitalista oculta el desarrollo desigual entre las ciudades puerto y los territorios en el Norte y Sur globales.

### La fantasía de la ciudad puerto en la era de la globalización

Hoy observamos una segunda fascinación con la evolución de la ciudad puerto. Esta imagen se alimenta de las grandes innovaciones tecnológicas constitutivas de la llamada revolución logística, típicamente representada por la “contenedorización”, la mecanización y automatización en las tareas de carga y descarga, el gigantismo naval, la digitalización del transporte y la aceleración e incremento del comercio internacional (Haralambides, 2017). ¿Cuándo se origina esta nueva fascinación? Esta es posterior a la Segunda Guerra Mundial, y coincide temporalmente con la descolonización (Said, 1994), la crisis del fordismo y la globalización, en el sentido de la conformación de una economía verdaderamente global y no solo internacional (Gereffi, 2005).

La ciudad puerto se representa como el resultado de la expansión del libre comercio internacional y la consiguiente reestructuración de la producción mundial sobre la base de las ventajas competitivas de los territorios. En esta nueva era de la globalización se produce una acelerada división internacional del trabajo que reconfigura la geografía del capitalismo mundial. En el marco de estas transformaciones, que han hundido viejas ciudades portuarias y levantado otras nuevas, se han realizado ambiciosos proyectos urbanísticos, a veces para acomodar el litoral a la expansión portuaria, otras para reapropiarse y volver a capitalizar zonas portuarias abandonadas. Estos proyectos suelen reconfigurar la franja litoral con atrevidos diseños arquitectónicos y urbanísticos, o con estrategia de “patrimonialización” de infraestructuras y edificaciones en ruinas. En efecto, el rediseño de los *waterfronts* ha producido algunas de las principales imágenes de esta segunda fascinación moderna por las ciudades puerto (Schubert, 2011; van del Laar, 2020). Esta segunda fascinación con la ciudad puerto coincide con la expansión del neoliberalismo y la conciencia de que algunas ciudades puerto constituyen *hubs* logísticos y plataformas económicas, comerciales y regulatorias con amplias capacidades para influir los flujos globales y operaciones económicas entre regiones, así como el transporte de mercancías y personas, contactando empresas, mercados y territorios distantes.

Mientras la fascinación del primer período industrial ocultaba el rol de las ciudades puerto en la trata de esclavos y el despojo de recursos y territorios, esta segunda fase intenta ocultar los efectos de las desigualdades, la precarización social y laboral, y los conflictos e injusticias socioambientales que se vuelven menos reconocibles debido a la astucia de la reestructuración socioeconómica y territorial neoliberal. El éxito de ambas fascinaciones con la ciudad puerto -la del capitalismo industrial fordista y la del capitalismo global posfordista- depende de la representación ideológica, incompleta y sesgada de la ciudad puerto, los territorios interiores y su reestructuración.

Lo que comparten ambas representaciones distorsionadas es que son parte de un añoso linaje de relatos que conforman la narrativa moderna del progreso, la modernización social y el desarrollo capitalista. Así, vemos dos versiones de la fascinación actual por las reestructuraciones. En ciudades como Hamburgo, el viejo

puerto y los *waterfronts* son intervenidos para integrar terminales más operativas con la vida y trama de la ciudad. En otras, como Londres y Barcelona, el espacio es intervenido para remodelar áreas portuarias abandonadas e infraestructura ruïnosa, y eventualmente trasladar la plataforma portuaria, como en el último caso. Este discurso, que se construye sobre la fantasía de la modernización capitalista globalizada, es capaz de articular elementos ideológicos heterogéneos que se acomodan para cada estrategia, sea de expansión portuaria o de renovación urbana sobre áreas abandonadas. La misma estructura simbólica e imaginaria de base articula significados diferentes y ambiguos como el libre comercio, la globalización, el libre emprendimiento, la creatividad, la innovación, las tecnologías de transporte y la logística, el turismo, el crecimiento económico, las ventajas competitivas, la inversión, la relativa incapacidad del estado, la planificación del desarrollo territorial, la participación ciudadana, el uso racional del suelo y la integración urbana en espacios públicos, la cultura local, el esparcimiento y la sostenibilidad socioambiental, entre muchos otros.

Pero incluso en el Norte global, la restructuración de viejas terminales portuarias no siempre ha sido del todo exitosa, como lo demuestra el reciente caso del puerto de Liverpool, que ha perdido su estatus de reconocimiento de sitio de valor patrimonial de UNESCO, o la continua decadencia de Marsella. Sin embargo, el discurso fascinante de la restructuración económica, social y espacial de las ciudades puerto y los territorios interiores sigue siendo dominante.

Aunque en pocas ocasiones estas experiencias han sido exportadas con éxito al Sur, el atractivo de la fantasía en que se fundan moviliza nuestros deseos e influye en sitios como Valparaíso y San Antonio, como se puede apreciar en los utópicos proyectos presentados en la Bienal de Arquitectura de Valparaíso en 2017.

261

### **Desmontando las fantasías**

¿Cómo explicar la extraña adhesión a esas representaciones fantasiosas de las ciudades puerto en los desiguales escenarios característicos del Sur global? Este relato acerca de las ciudades puerto, en sus dos fases, mantiene un mismo componente ideológico. El discurso de la modernización capitalista, en el que se formó la retórica del desarrollo portuario, enfatizó lo racional y lo ordenado, elogió las mejoras tecnológicas que aseguró a Occidente y el Norte desarrollado su superioridad. Construyó así un conjunto de bipolaridades y diferencias, frecuentemente más imaginadas que factuales, que permitía la imputación de términos como “primitivo”, “subdesarrollado” y “atrasado” a las sociedades del Sur global y sus ciudades puerto, para presentarlas como antónimos de los sustantivos “progreso”, “crecimiento” y “desarrollo”. Estos últimos aportan el tema central de la gran narrativa de la ciudad puerto contemporánea.

Subyace a esos planes de progreso una fantasía de la modernización del capitalismo global muy poderosa que nos conduce a planificar terminales portuarias del Primer Mundo, en el caso que lo deseado sea la expansión portuaria, como ocurre en Hamburgo y en el puerto de San Antonio. O bien a planificar paseos,

espacios públicos, museos y centros comerciales y de negocios, cuando lo deseado es la renovación urbana de zonas portuarias abandonadas, como sucede con las viejas zonas portuarias de Barcelona o Londres, modelo que es imitado con algunos de los planes de renovación urbana en el sector del Muelle Barón en Valparaíso. Una perspectiva descolonial puede ayudar a desmontar el velo de fascinación que distorsiona nuestra apreciación de estos planes.

Otro aspecto importante es que esta fascinación frecuentemente ha ocultado las consecuencias de la reestructuración económica, social y espacial que impulsan dichas intervenciones sobre el espacio urbano y portuario. Las formas arquitectónicas de los *waterfronts* y las iniciativas de innovación económica suelen cubrir la desaparición o declinación de algunas de las actividades tradicionales en los puertos, como la pesca, la industria portuaria y ferroviaria, y una serie de industrias pesadas relacionadas, como los astilleros y la industria marítima, la industria metalmecánica y las maestranzas de ferrocarriles, o la industria química y petroquímica, para nombrar solo algunas. Estos planes de renovación urbana respondían frecuentemente a una situación de crisis social y urbana producida por la política de reestructuración productiva y socioeconómica. A su vez, las lógicas de reestructuración productiva, socioeconómica y territorial deben ser comprendidas en el contexto más amplio de la dinámica de desarrollo desigual e interdependiente que caracteriza al sistema-mundo capitalista. Este es una red de cadenas globales de suministros que reorganizan continuamente la geografía del capitalismo sobre la base de la división internacional del trabajo entre los países y territorios. La reestructuración productiva, socioeconómica y espacial de los territorios se explica por la pérdida de competitividad global de unos y el ascenso de otros territorios. O por el desarrollo tecnológico, que -como resultado de la innovación- destruye sectores completos de la economía que quedan atrasados. Estos procesos de reestructuración generan irremediablemente desempleo, abandono y ruina. Así, bajo la superficie de innovación y crecimiento de nuevas economías, suelen mantenerse comunidades locales tradicionales que se precarizan y se transforman en clientes de políticas de reconversión laboral y programas sociales de apoyo que se vuelven permanentes en los territorios afectados.

262

En definitiva, la reestructuración económica y social neoliberal de puertos y territorios debe ser vista en el marco de relaciones globales en el sistema-mundo capitalista, o como una “ecología-mundo” cuya geopolítica y vida económica están enraizadas en una relación particularmente dinámica -y violenta- con las redes de la vida (Moore, 2020). Esta perspectiva nos ayuda a desmontar algunas de las fascinaciones producidas por el discurso de la globalización y la reestructuración de los terminales portuarios, de las ciudades que los cobijan y los territorios interiores que producen los bienes y las mercancías.

## Conclusión

Este relato acerca de las ciudades puerto, en sus dos fases, mantiene un mismo componente ideológico. El discurso de la modernización capitalista, en el que se formó la retórica del desarrollo portuario, enfatizó lo racional y lo ordenado, elogió las mejoras tecnológicas que aseguró a Occidente y el Norte desarrollado su superioridad.

Construyó así un conjunto de bipolaridades y diferencias, frecuentemente más imaginadas que factuales, que permitía la imputación de términos como “primitivo”, “subdesarrollado” y “atrasado” a las sociedades del Sur global y sus ciudades puerto, para presentarlas como antónimos de los sustantivos “progreso”, “crecimiento” y “desarrollo”. Estos últimos aportan el tema central de la gran narrativa sobre la ciudad puerto contemporánea.

Nuestra aproximación crítica a la ciudad puerto y el discurso dominante sobre su desarrollo propone que todo conocimiento está siempre socialmente situado. Por tanto, la ideología del progreso de la ciudad puerto y la generalización de los planes de desarrollo son una forma de conocimiento que intenta universalizarse por medio de lógicas de transferencia de políticas en el formato de mejores prácticas de diseño e integración urbana y portuaria, estándares de eficiencia portuaria y cohesión social, entre otras. Estos discursos, exportados desde el centro, intentan ser aplicados en las ciudades puerto de las periferias del Sur global, olvidan su lugar de enunciación privilegiado y terminan convirtiéndose en un intento más que esconde su lugar de enunciación y su origen. En tanto proceso epistémico con hondas consecuencias políticas, esta colonialidad del conocimiento sobre las ciudades puerto sigue vigente hasta nuestros días. En efecto, este conocimiento sectorial sigue reflejando la “colonialidad del poder” (Quijano, 2016), especialmente en lo referido a materias como la economía marítima, la infraestructura y logística, los planes de desarrollo portuario y la renovación urbana de las ciudades puerto. Todos estos planes corresponden a esta colonialidad del conocimiento enmarcada en la era de la globalización en que las ideas se transfieren entre comunidades globales de expertos. Hoy es fundamental realizar la crítica de las políticas y los planes de desarrollo de las ciudades puerto en el Sur global con enfoques que descentren los relatos sobre la globalización que tienden a afirmar una forma de centrismo y a ocultar la centralidad de los “otros” no occidentales que han sido fundamentales en la forja del mundo globalizado que conocemos hoy (Bhambra, 2015). El propósito de dicha crítica no es simplemente invertir el relato en una suerte de “occidentalismo” (Said, 2002) o en un nuevo centrismo antieuropeo (Wallerstein, 2007), sino un ejercicio crítico de las consecuencias aún vivas de las formas de pensamiento dominantes, así como de todo centrismo, por medio de una reflexividad atenta y capaz de descentrar todo conocimiento sobre los planes de desarrollo de las ciudades puerto y sus territorios interiores en el Sur global.

## Bibliografía

Bhambra, G. K. (2015). *Global Sociology in Question*. *Global Dialogue* 5.2. Recuperado de: <https://globaldialogue.isa-sociology.org/articles/global-sociology-in-question>.

Calle, M. (2014). Hijos del dragón: inmigrantes chinos y su inserción socioeconómica en la Provincia de Tarapacá, 1860-1940. *Revista de Ciencias Sociales*, 32, 25-62.

Chua, C., Danyluk, M., Cowen, D. y Khalili, L. (2018) Turbulent circulation: Building a critical engagement with logistics. *Environment and Planning D*, 36(4), 617–629.

Ciccantell, P. y Bunker, S. (1998). *Space and transport in the world?system*. Greenwood: Praeger.

Clark, B. y Foster, J. B. (2009). Ecological imperialism and the global metabolic rift: Unequal exchange and the Guano/Nitrates trade. *International Journal of Comparative Sociology*, 50(3/4), 311–334.

Cuevas, H. y Budrovich, J. (2020). La neoliberalización de los puertos en Chile: El caso de la ciudad?puerto de Valparaíso. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 38, 337–363.

Gereffi, G. (2005). *The Global Economy: Organization, Governance, and Development*. En N. J. Smelser y R. Swedberg (Eds.), *The Handbook of Economic Sociology* (160-182). Princeton: Princeton University Press and Russell Sage Foundation.

Haralambides, H. (2017). Globalization, public sector reform, and the role of ports in international supply chains. *Maritime Economics & Logistics*, 19, 1–51. DOI: 10.1057/s41278-017-0068-6.

Hein, C. (2011). *Port cities: Dynamic landscapes and global networks*. Londres: Routledge.

Hoyle, B. (1989). The port?city interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*, 20(4), 429–435.

264

Larkin, B. (2013). The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42, 327-343. DOI <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>.

Levinson, M. (2008). *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton: Princeton University Press.

Lynch, J. (1995). *Latin American Revolutions, 1808–1826: Old and New World Origins*.

Mah, A. (2014). *Port cities and global legacies: Urban identity, waterfront work, and radicalism*. Londres: Palgrave.

Moore, J. (2020). *El capitalismo en la trama de la vida. Ecología y acumulación de capital*. Madrid: Traficantes de Sueños.

Ortega, L. et al. (2014). 100 años de la construcción del Puerto de Valparaíso. *Historia y legado*. Santiago: Fondo de la Cultura y las Artes.

Quijano, A. (2016). Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. En E. Lander (Comp.), *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales* (201-246). Buenos Aires: Clacso/Ciccus.

Said, E. (1993). *Culture and Imperialism*. Nueva York: Vintage Books

Said, E. (2002). *Orientalismo*. Barcelona: Random House Mondadori.

Segall, M. (1958). *Desarrollo del capitalismo en Chile: cinco ensayos dialécticos*. Santiago: Editorial del Pacífico.

Schubert, D. (2011). Seaport cities: Phases of spatial restructuring and types and dimensions of redevelopment. En C. Hein (Ed.), *Port cities: Dynamic landscapes and global networks* (54–69). Londres: Routledge.

Santos, B. de S. (2013). *Descolonizar el saber, reinventar el poder*. Santiago de Chile: Lom.

Van de Laar, P. (2020). Waterfronts in global perspective. *Journal of Urban History*, 46(5), 1165–1173.

Vormann, B. (2015). *Global port cities in North America: Urbanization processes and global production networks*. Londres: Routledge.

Wallerstein, I. (2004). *World-System Analysis. An Introduction*. Durham: Duke University Press.

Wallerstein, I. (2007). *Universalismo europeo. El discurso del poder. México: Siglo XXI*.

### **Cómo citar este artículo**

265

Cuevas Valenzuela, H. y Budrovich Sáez, J. (2022). La necesidad de descentrar el discurso dominante sobre las ciudades puerto. *Revista Iberoamericana de Ciencia, Tecnología y Sociedad —CTS*, 17(50), 257-265. Recuperado de: [inserte URL]