



PROGRAMA DEL

PROGRAMME OF THE

**V COLOQUIO INTERNACIONAL DE LA
GOBERNANZA DE LOS PUERTOS ATLÁNTICOS**

***5th INTERNATIONAL CONFERENCE OF THE
GOVERNANCE OF ATLANTIC PORTS***

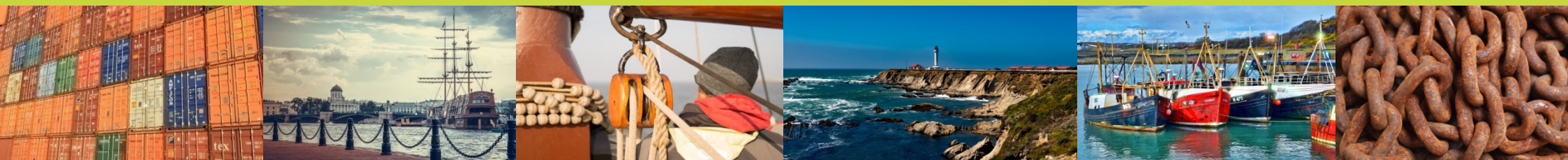
Puertos y Desarrollo – Ports and Development

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Las Palmas de Gran Canaria

Islas Canarias, España

30 de noviembre-2 de diciembre de 2017



BIENVENIDA, WORDS OF WELCOME

El comité organizador local y el consejo científico de La Gobernanza de los Puertos Atlánticos les damos la bienvenida a Las Palmas de Gran Canaria como participantes en el V Coloquio Internacional de nuestra red científica.

Siguiendo las llamadas a contribuciones y los temas de investigación, el comité organizador ha ordenado las propuestas en 17 sesiones paralelas. El programa incluye dos conferencias (Sandro Mendonça y Ayodeji Olukoju).

El tema central del Coloquio gira en torno a los puertos y el desarrollo desde múltiples enfoques. Nuestro objetivo es aunar esfuerzos desde distintas metodologías. Las sesiones cubren una amplia variedad de temáticas y cronologías.

El programa social del Coloquio incluye dos visitas y una cena de recepción.

Deseamos agradecer el generoso apoyo mostrado por todas las instituciones que se han volcado en la celebración de este evento.

¡Esperamos que su estancia en Gran Canaria sea feliz y productiva!

Miguel Suárez Bosa

Daniel Castillo Hidalgo

The Local Organizing Committee and the Scientific Committee of the Governance of the Atlantic Ports warmly welcome you to Las Palmas de Gran Canaria as participants of the Vth International Conference of our scientific network.

Following the call for contributions and their topics, the Organizer Committee has approved 17 parallel sessions. Furthermore, the programme offers two keynote lectures (Sandro Mendonça and Ayodeji Olukoju).

The main theme of the Conference is ports and development from a range of approaches. The Conference is expected to contribute to the implementation of different methodologies on similar issues. Sessions cover a wide range of subjects and chronologies.

The social programme includes two guided visits and a gala dinner.

We would like to thank all institutions involved with the organization of this Conference for their generous support.

We hope you will have a productive and enjoyable time in Gran Canaria!

Miguel Suárez Bosa

Daniel Castillo Hidalgo

Coordinadores, *Local Coordinators*

Daniel Castillo Hidalgo
Miguel Suárez Bosa

Comité Organizador Local, *Local Organization Committee*

Laila Brichta
Mercedes Calvo Cruz
Juan José Díaz Hernández
Flavio Gonçalves Dos Santos
Alejandro González Morales
Roberto J. González Zalacaín
José Ángel Hernández Luis
Antonio Ramón Ojeda
Ana María Rivera Medina
Germán Santana Pérez
Sergio Solbes Ferri

Comité Científico, *Scientific Committee*

Luis G. Cabrera Armas
Daniel Castillo Hidalgo
César Honorato Teixeira
Sylviane Llinares
Ayodeji Olukoju
Amèlia Polonia
Ofelia Rey Castelao
Ana María Rivera Medina
Miguel Suárez Bosa

Comité Honorífico, *Honour Committee*

Eduardo Aznar Vallejo
Michel Bochaca
Guy Saupin

Patrocinan, *Funding Institutions*

Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España,
Proyecto Redes HAR2016-81812-REDT

Excelentísimo Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Departamento de Ciencias Históricas de la U.L.P.G.C.

Instituto Universitario de Análisis y Aplicaciones Textuales (IATEXT)

Casa África

Autoridad Portuaria de Las Palmas

Departamento de Geografía de la U.L.P.G.C.

Facultad de Economía, Empresa y Turismo de la U.L.P.G.C.

Colaboran, *Partner Institutions*

Vicerrectorado de Comunicación y Proyección Social de la
U.L.P.G.C.

Guaguas Municipales

LA GOBERNANZA DE LOS PUERTOS ATLÁNTICOS EN CIFRAS



30 de noviembre, *30th November*

8:30-17:30 **RECOGIDA DE ACREDITACIONES. REGISTRATION**

9:00-9:30 **PRESENTACIÓN, OPENING SESSION**

9:30-11:00 **SESIONES PARALELAS, PARALLEL SESSIONS**

11:30-13:00 **SESIONES PARALELAS, PARALLEL SESSIONS**

15:00-16:30 **SESIONES PARALELAS, PARALLEL SESSIONS**

16:30-18:00 **SESIONES PARALELAS, PARALLEL SESSIONS**

18:45-20:30 **CONFERENCIA, KEYNOTE**

1 de diciembre, *1st December*

8:30-10:30 **RECOGIDA DE ACREDITACIONES. REGISTRATION**

9:00-10:30 **SESIONES PARALELAS, PARALLEL SESSIONS**

15:00-16:30 **SESIONES PARALELAS, PARALLEL SESSIONS**

17:00-18:30 **SESIONES PARALELAS, PARALLEL SESSIONS**

18:45-20:30 **CONFERENCIA, KEYNOTE**



DR. SANDRO MENDONÇA

Sandro Mendonça is Professor at the Department of Economics, ISCTE-Lisbon University Institute. His work focuses mostly on economics of innovation and industrial policy. He is Scientific Manager of “Science and Society” at CYTED (the Ibero-American program for science and technology). He was consulted extensively and internationally, both with the public and private sectors, as well as the “third sector”, both in Portugal and abroad. He holds a column in Expresso (Portugal’s leading weekly newspaper) and he also writes a column in Up (the onboard magazine of TAP Airlines).



DR. AYODEJI OLUKOJU

Ayodeji Olukoju is Professor at the University of Lagos. He was inducted fellow of the Nigerian Academy of Letters in 2011. He was a two-term Vice-Chancellor at the Caleb University from 2016 to 2016. He is author of over 100 scholarly publications on Nigerian and comparative maritime, social, economic and urban history. He is recipient of the Japan Foundation, British Academy, Henry Charles Chapman, Leventis Foundation, Institute of Developing Economies (Tokyo) and DAAD Postdoctoral Research Fellowship. He is member of the New York-based Advisory Board of the African Peacebuilding Network and he is the first-ever African member of the Executive Committee of the International Maritime Economic History Association. He has consulted for UNESCO, Ford Foundation for Tropical Research, the Israel Science Foundation and the Nigerian National Merit Award Board.

PROGRAMA. SCHEDULE

DÍA 1, DAY 1 (Jueves 30 de NOVIEMBRE, Thursday 30th NOVEMBER,)

8:30-17:30 RECOGIDA DE ACREDITACIONES. REGISTRATION

(IATEX, Campus de Humanidades, El Obelisco)

9:00-9:30 PRESENTACIÓN. OPENING SESSION

(Salón de Actos de Humanidades, El Obelisco)

9:30-11:00 COMUNICACIONES EN SESIONES PARALELAS. PARALLEL SESSIONS

IATEX SALA A, Sesión 1: Comercio y desarrollo portuario durante la expansión atlántica (I) (Coordinadora: Amélia Polònia)

9:30-9:45 *Production, trade and the development of an Atlantic Economy, 1500-1800.* Richard Unger.

9:45-10:00 *Tráfico marítimo-mercantil desde los embarcaderos del archipiélago canario al puerto novohispano de Campeche, siglos XVII-XVIII.* Mario Trujillo Bolio.

10:15-10:30 *Los puertos de la esclavitud: modernización portuaria y tráfico de esclavos en el Atlántico.* Germán Santana Pérez.

10:30-10:45 *Frontera marítima y retaguardia: los puertos de la Baja Andalucía y su hinterland en el tránsito de la Edad Media a la Moderna.* Roberto J. González Zalacain.

IATEX SALA B, Sesión 2: Transformaciones y reconstrucción del frente marítimo (Coordinadora: Ana María Rivera Medina)

9:30-9:45 *Port-city VS Beach-city: Las Palmas de Gran Canaria, una metamorfosis truncada.* Gerardo Delgado Aguiar.

9:45-10:00 *A apropriação e valorização do património na frente de águas industriais: o caso do Estuário do Tejo.* Andre Fernandes.

10:15-10:30 *St. Petersburg: "a door to Europe". Anatomy of the port-city heritage.* Kirill Nazarenko y Maria Smirnova.

11:00-11:30 COFFEE BREAK

11:30-13:00 COMUNICACIONES EN SESIONES PARALELAS. PARALLEL SESSIONS

IATEX SALA A, Sesión 3: Comercio y desarrollo portuario durante la expansión atlántica (II) (Coordinador: Sergio Solbes Ferri)

11:30-11:45 *Empirismo y conocimiento geográfico en la primera expansión atlántica.* Eduardo Aznar Vallejo.

11:45-12:00 *La traite atlantique et la naissance des villes portuaires en Afrique noire (1650-1850).* Guy Saupin.

12:15-12:30 *El puerto de Buenos Aires y el establecimiento de su aduana en la segunda mitad del siglo XVIII. Un intento de control por parte del imperio español.* Manuela Domínguez-Orta.

12:30-12:45 *En los albores de la expansión: fuentes narrativas, visibilización y caracterización de los espacios portuarios en Castilla (c.1350-1450).* Víctor Muñoz Gómez.

IATEX SALA B, Sesión 4: Puertos de América del Sur y el Caribe (I) (Coordinador: César Honorato)

11:30-11:45 *Constituição de um Sistema portuário agroexportador e industrial na Bahia-Brasil (1960-1990).* Flavio Gonçalves dos Santos y Rita Santana de Carvalho Rosado.

11:45-12:00 *Las transformaciones del puerto de Maracaibo en el contexto de los vaivenes de la explotación petrolera.* Catalina Banko.

12:15-12:30 *Salvador do século XIX. O porto que abastecia a cidade.* Ricardo Moreno Pinho.

13:00-15:00 ALMUERZO DE TRABAJO

IATEX SALA A, Sesión 5: Comunidades portuarias (I) (Coordinador: Roberto J. González Zalacain)

15:00-15:15 *Portusmagnis incommodissimos mavibus. Castropol, vicissitudes históricas y protagonismo portuario de una pequeña villa asturiana (siglos XIII-XVI).* María Álvarez Fernández.

15:15-15:30 *Rendición de cuentas de la imposición directa en las Aduanas portuarias. Canarias, 1744-1753.* Mercedes Calvo Cruz.

15:45-16:00 *Los soviéticos en los puertos canarios entre 1967 y 1991.* Irina Yánishev Nésterova.

16:15-16:30 *La Rochelle et la course huguenote: une économie de guerre, source de puissance et de prospérité (1568-1598).* Mickäel Augeron.

IATEX SALA B, Sesión 6: Modernización y reforma de los puertos franceses durante la Edad Moderna (Coordinador: Michel Bochaca)

15:00-15:15 *Le développement d'un port: La Rochelle, entre représentations et réalités (XVIIe-XVIIIe siècle).* Jacques Peret.

15:15-15:30 *L'impact de la Traite des noirs dans les ports de l'Océan Atlantique: l'exemple des ports de la basse Seine ?* Eric Saunier.

15:45-16:00 *Le développement d'un port: La Rochelle à travers une analyse comparé et interactive des flux maritimes sur la façade atlantique (XVIIe-XVIIIe siècle).* Christine Plumejaud-Perreau.

16:00-16:30 *Les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées et la modernisation des ports français. L'exemple de la Normandie à la fin du XVIIIe siècle.* Sébastien Martin.

IATEX SALA C, Sesión 7: Puertos de América del Sur y el Caribe (II) (Coordinadora: Catalina Banko)

15:00-15:15 *Bahia e Charleston: uma abordagem comparativa sobre a emergência de dois sistemas portuários do império Português e Britânico no Atlântico (sécs XVI-XVIII).* Ana Catarina García.

15:15-15:30 *Factores de desarrollo portuario: innovación en los puertos de América Latina.* Daniella de Luca Navarrete.

15:45-16:00 *Portos e a Cidade de Ilheus: as transformações urbanas a partir da construção do « Porto do Malhado » (1960-1980).* Rosana Dos Santos Lopes.

16:00-16:30 *A operação portuária pré-capitalista no Brasil: um olhar holístico de seu desenvolvimento.* Thiago V. Mantuano Da Fonseca.

16:30-17:00 **COFFEE BREAK**

IATEX SALA A, Sesión 8: Redes migratorias y puertos (Coordinador: J. Amandio Barros)

16:30-16:45 *Poblamiento, migración y movilidad en el circuito portuario "Caribe oriental inglés-Costa oriental de Venezuela-Guayana" en el siglo XIX. El aporte histórico de la presencia portuguesa.* Antonio de Abreu Xavier.

16:45-17:00 *Quels contours pour les arrière-pays de profession et de migration? Bordeaux, Rochefort, La Rochelle, Nantes et les arrière-pays du Centre-Ouest Atlantique.* Jean-Christophe Tendaoui.

IATEX SALA B, Sesión 9: Puertos e inversiones en infraestructuras (Coordinador: Miguel Suárez Bosa)

16:30-16:45 *O Porto do Rio de Janeiro e o Desenvolvimento: o Caso da Caixa Especial dos Portos (1900-1910).* César Honorato y Lucas Honorato.

16:45-17:00 *Patrón de especialización productiva y valor añadido en el Sistema Portuario Español.* Juan José Díaz Hernández, José I. Estrán Ramírez y Eduardo Martínez Budriá.

17:15-17:30 *Inversiones en infraestructuras portuarias en los archipiélagos atlánticos, 1850-1940.* Luis Gabriel Cabrera Armas.

18:45-20:30 **CONFERENCIA, KEYNOTE LECTURE**

(Salón de Actos de Humanidades, El Obelisco)

"Schumpeterian seaports: A comprehensive review of technical progress and institutional innovation of a global dynamic industry"

Prof. Sandro Mendonça, ISCTE, Lisbon and University of Sussex.

8:30-10:30 **RECOGIDA DE ACREDITACIONES. REGISTRATION**

(IATEX, Campus de Humanidades, El Obelisco)

9:00-10:30 **COMUNICACIONES EN SESIONES PARALELAS. PARALLEL SESSIONS**

IATEX SALA A, Sesión 10: Comercio y desarrollo portuario durante la Expansión Atlántica (III) (Coordinador: Germán Santana Pérez)

9:00-9:15 *Génesis de la globalización de la economía europea : las conexiones entre los puertos de la España Atlántica y los del Mar del Norte en la Baja Edad Media.* Jesús Ángel Solórzano Telechea.

09:15-09:30 *As Ilhas Atlânticas na Projecção dos portos portugueses nos séculos XVI e XVII.* J. Amandio Barros.

09:30-09:45 *L'impact de la course dans l'économie maritime marocaine à l'époque moderne.* Leila Maziane.

09:45-10:00 *Navegación y comercio en el puerto de Cádiz (siglos XIV-XV).* Daniel Rios Toledano.

IATEX SALA B, Sesión 11: Evolución de las bahías e instalaciones portuarias (Coordinador: Guy Saupin)

9:00-9:15 *Développement et accessibilité des ports français au XVIIIe siècle. Causalité environnementale, écosystèmes techniques et bonnes pratiques.* Sylviane Llinares.

09:15-09:30 *L'évolution du commerce domingois dans les dernières décennies du XVIIe siècle : édification, élargissement et transformation des zones portuaires du Nord et du Centre.* Philippe Hrodej.

09:30-09:45 *La paulatina desaparición de una infraestructura portuaria: los muelles del arrabal de la villa de Errentería (Gipuzkoa) a lo largo de la Edad Moderna.* Oiana Artetxe Fernández e Iago Irixoa Cortés.

09:45-10:00 *La transformación del paisaje de la bahía de Pasaia a través de la cartografía y fuentes históricas (ss. XVI-XXI).* Enrique De Rosa Giolito.

IATEX SALA C, Sesión 12: Comunidades portuarias (II) (Coordinador: José Ángel Hernández Luis)

9:00-9:15 *Building a modern port for London: the dock companies. Industrial and entrepreneurial role, 1799-1914.* Tri Tran.

09:15-09:30 *L'impact du développement portuaire dans la recomposition du rapport inclusion/marginalisation au XVIIIe siècle.* Aude Loriaud.

09:30-09:45 *Los inicios de la Universidad de mercaderes de Bilbao (1481-1501). Corporación de representación gremial e institución de un gobierno portuario.* José Damián González Arce.

09:45-10:00 *El inglés como lengua franca en el Puerto de Las Palmas: del cambullón a las plataformas.* Alexander Cárdenes-Rodríguez.

11:00-15:00 **VISITA GUIADA**

Puerto de La Luz y Las Palmas

Almuerzo de Trabajo

15:00-16:30 **COMUNICACIONES EN SESIONES PARALELAS. PARALLEL SESSIONS**

IATEX SALA A, Sesión 13: Resiliencia y cambios de actividad en las ciudades-puerto (Coordinadora: Leila Maziane)

15:00-15:15 *La planificación del espacio portuario de Las Palmas de Gran Canaria en sus primera etapas de desarrollo (1883-1950).* Alejandro González Morales y Antonio Ramón Ojeda.

15:30-15:45 *Qu'est-ce qu'un port industriel ? Réflexions à partir des cas de Bordeaux et de Bilbao (vers 1880-vers 1980).* Alexandre Fernandez.

15:45-16:00 *De la base navale au pôle de course au large: Reconversion des espaces portuaires et développement du nautisme dans la rade de Lorient (1966-2016).* Christophe Cérimo.

16:00-16:15 *Propuesta para abordar la cultura portuaria en Las Palmas de Gran Canaria: el cambullonero.* Iván Hernández Cazorla.

IATEX SALA B, Sesión 14: Complejos industriales y empresariales en los puertos (Coordinador: Luis G. Cabrera Armas)

- 15:00-15:15 *Building-up seaport innovation capabilities: The Port of Gothenburg as a complex logistic system (CoLS).* Nicola Scaccianoce y Sandro Mendonça.
15:15-15:30 *Maroc-Chimie I & Maroc Phosphore I: deux complexes industriels installés à Safi grâce à son port.* Saïd Chemsî.
15:30-15:45 *La conversión del Puerto de Las Palmas en centro logístico pesquero del Atlántico Centro Oriental.* Álvaro Díaz de La Paz.
15:45-16:00 *Bordeaux: Entrepôt international.* Aude Labrit.

IATEX SALA C, Sesión 15: Medioambiente y litoral portuario (Coordinadora: Sylviane Llinares)

- 15:00-15:15 *Novos rumos para un desenvolvimento sustentável de cidades-porto: gestão e patrimónios portuarios no espaço Latino-Americano.* Amélia Polónia, Ana M. Rivera Medina y Catia Costa.
15:15-15:30 *Medioambiente y competitividad en los puertos del sur de Europa. Los casos de los Puertos de Sevilla y Granadilla de Abona.* Jesús G. Moreno Navarro y Jesús Ventura.
15:30-15:45 *Medioambiente y tráfico marítimo de hidrocarburos en Canarias, 1975-2015.* Luis G. Cabrera Armas, Josué Barrera Santana y Francisco J. Ramos Leal.
15:45-16:00 *Les épaves de la seconde guerre mondiale à Dakar, des témoins du port de Dakar comme base stratégique au XXe siècle.* Moussa Wélé.

16:30-17:00 **COFFEE BREAK**

17:00-18:30 COMUNICACIONES EN SESIONES PARALELAS. PARALLEL SESSIONS

IATEX SALA A, Sesión 16: Puertos Africanos (Coordinador: Ayodeji Olukoju)

- 17:00-17:15 *Port et dynamiques urbaines à Agadir (Maroc).* Ourmassi El Mati y Hrnaka Atmane.
17:15-17:30 *O Porto de Moçamedes nos oitocentos: cultura, economia e comercio pesqueiros.* Laila Brichta.

17:30-17:45 *Port Activity and Economic growth in Africa in historical perspective: a methodological approach.* Daniel Castillo Hidalgo y Morten Jerven.

IATEX SALA B, Sesión 17: Cambio institucional y actividad portuaria (Coordinador: Flavio Gonçalves dos Santos)

- 17:00-17:15 *«A parede» e o porão: uma análise das alterações pela Lei de Modernização dos Portos de 1993 no mercado de trabalho portuário no Espírito Santo.* Luiz Claudio Ribeiro y G. María de Souza.
17:15-17:30 *El contrato de suministro de contenedores: un desafío a los puertos marítimos.* Pierre-Jean Bordahandy.
17:30-17:45 *O Porto de Salvador. 1930 a 1963. Legislação, investimentos e infraestrutura.* Rita C. Santana de Carvalho Rosado.
17:45-18:00 *Container terminals in Brazil: Intertemporal Efficiency Analysis.* Vander Lucas y Leopoldo Kirschner.

18:45-20:30 **CONFERENCIA, KEYNOTE LECTURE**

(Salón de Actos de Casa África, Casa África)

“African Seaports and Development in historical perspective”

Prof. Ayodeji Olukoju, University of Lagos.

21:15 **CENA DE GALA, GALA DINNER**

09:30-12:30 **VISITA GUIADA**

Miradores de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria

INFORMACIÓN PRÁCTICA, CONFERENCE FACILITIES

Acceso a Internet, Internet Access Acceso libre a la red ULPGC.

Free access to the ULPGC wireless network.

Certificados de participación, Certificates of Participation Los coordinadores asignados sesión distribuirán los certificados al final de cada una de las sesiones.

The coordinators of each session will provide them at the end of the session.

Funciones de los coordinadores, Role of coordinators of sessions Los coordinadores de cada sesión presentan a los ponentes y deben garantizar el cumplimiento de los tiempos asignados a cada intervención (15 minutos), además de ordenar un turno de preguntas. Los coordinadores recibirán toda la información necesaria para el desarrollo de la sesión previamente. Los coordinadores distribuirán los certificados de participación.

The coordinators of each session present participants and they must assure the fulfillment of the session times (15 minutes by speaker). They organize a round of public intervention. Organizers will previously provide them all the session information. They provide the certificates of participation for each participant.

Teléfono de contacto en caso de urgencia, Contact Phone in case of Emergency Daniel Castillo (+34 722620914).

Guagua del Aeropuerto, Airport Bus Línea 60 (línea directa con salidas cada 30 minutos. El trayecto dura unos 20 minutos hasta la estación de guaguas de Las Palmas). El billete de la guagua se paga al conductor.

Line 60 (direct line departing each 30 minutes. The journey takes 20 minutes to the Las Palmas bus station). Bus ticket must be paid on board.

Localización del Coloquio, Conference Venue

IATEX, Campus del Obelisco, Plaza de La Constitución, Las Palmas de Gran Canaria, Gran Canaria, Islas Canarias.

Coffee Breaks y almuerzos, Coffee Breaks and Lunchs

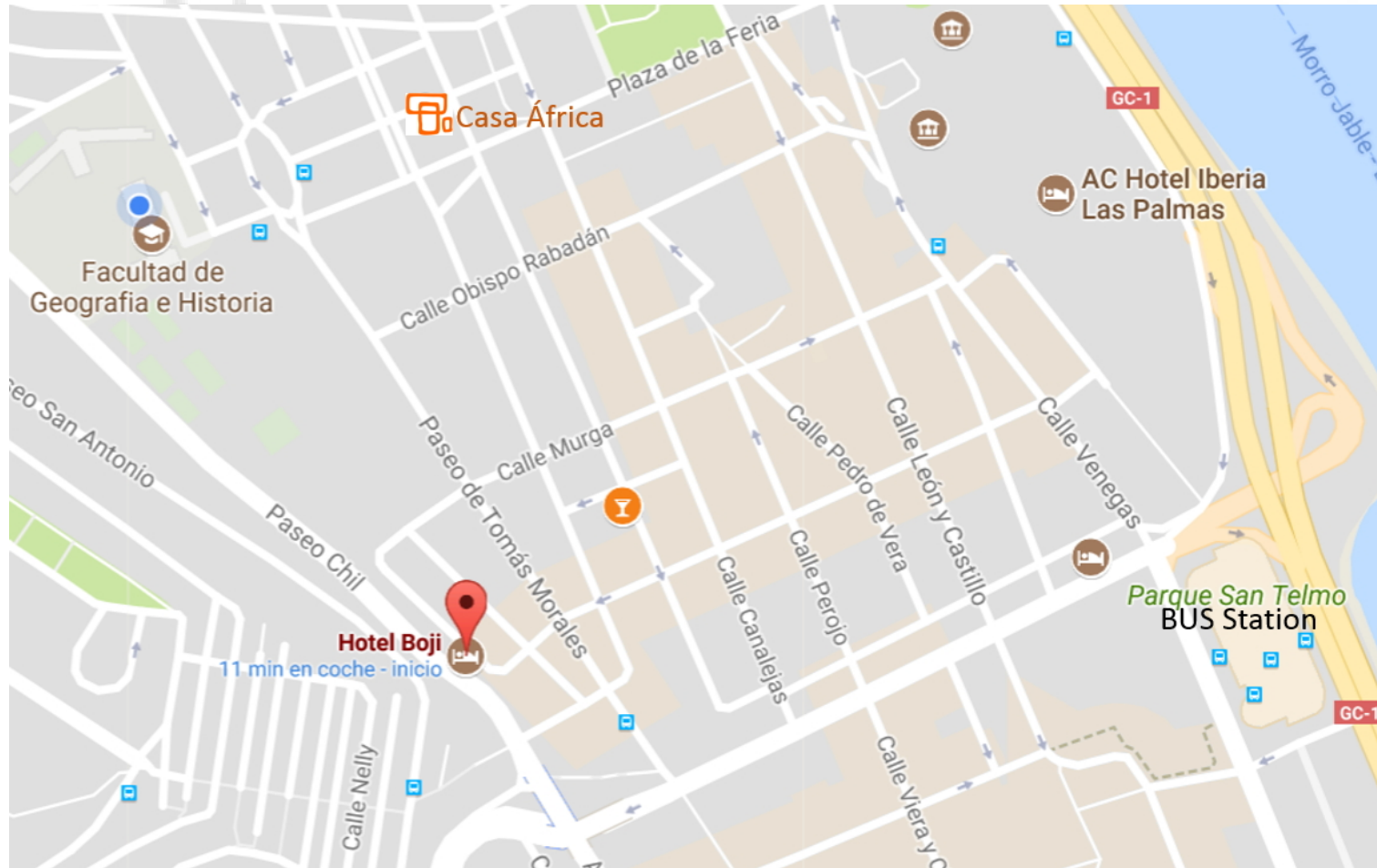
Los almuerzos de trabajo se ofrecerán de forma gratuita durante las pausas de almuerzo. Alternativamente, puede almorzar en cualquier establecimiento de los muchos existentes en Las Palmas. Existe una gran oferta de precios en los alrededores de la Facultad. El café y el té se sirven en el patio de la Facultad durante las pausas establecidas.

Work lunches are freely served during lunch breaks. Alternatively, you can have lunch at one of Las Palmas' many bars and restaurants. There are options in every price class in the vicinity of the congress venue. Coffee and tea are served in the Faculty Court during coffee breaks.

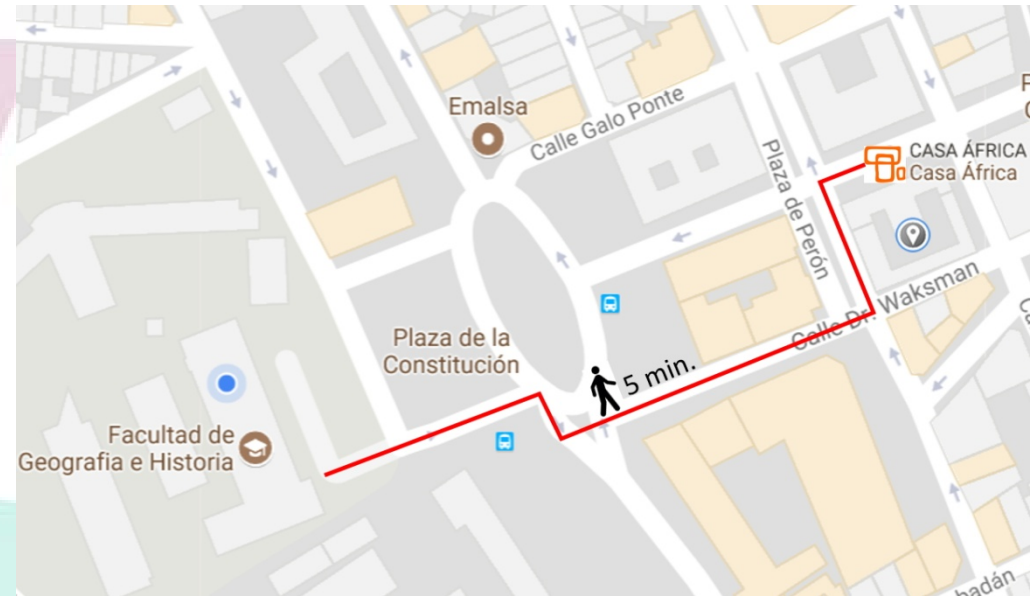
Biblioteca, Library La biblioteca de Humanidades se encuentra junto a la sede de la Conferencia. Su horario es de 8:15 a 20:45 de lunes a viernes.

The Humanities Library is located next to the congress venue. The Library is open on Monday-Friday from 8:15 to 20:45.

LOCALIZACIÓN DEL COLOQUIO Y HOTELES, *CONFERENCE VENUES AND HOTELS*



LOCALIZACIÓN DEL COLOQUIO Y HOTELES, *CONFERENCE VENUES AND HOTELS*



CONFERENCIA, PROF. OLUKOJU (CASA AFRICA)

KEYNOTE LECTURE, PROF. OLUKOJU (CASA AFRICA)

SESIONES PARALELAS, SALAS A, B y C

PARALLEL SESSIONS, ROOMS A, B and C

Sesión 1, *Session 1****Production, trade and the development of an Atlantic Economy, 1500-1800. Richard Unger.***

From the earliest commerce across the Atlantic producers on both sides of the ocean sought goods to ship to other and often distant ports. As trade grew and shipping became more efficient markets around the Atlantic became more integrated. Similar or even the same goods became available virtually everywhere. The process moved ahead slowly in the early years but the presence of opportunities to sell goods to far away places and to do so regularly and in a predictable way meant greater production, the growth resulting from increases in capital and labour devoted to making exactly those goods that were easily traded. The pace and character of integration of markets is measurable in a number of ways. The tests are based on prices in different markets for the same goods. Data collected, made machine readable and available in the Allen-Unger Global Commodity Prices Database (<http://www.gcpdb.info/>) forms the basis for assessing the integration of the markets of different ports around the Atlantic and the market in general for different goods. Sparse for the sixteenth century, information becomes more abundant through to 1800, that alone showing the growth of trade and in the size of the towns that serviced the trade. The comparison of the price history of traded goods over three centuries and using price differentials and correlations of price movements will indicate patterns of development in different ports and their hinterlands along the Atlantic littoral. The results will also indicate what types of technology, institutions, policies and traditions limited or permitted trade, the integration of markets and, with that, the general development of all of the economies involved.

Tráfico marítimo-mercantil desde los embarcaderos del archipiélago canario al puerto novohispano de Campeche, siglos XVII-XVIII. Mario Trujillo Bolio.

Las rutas transatlánticas se fortalecieron considerablemente con la evolución que históricamente guardó la carrera de Indias en el Atlántico americano y, también, con la llegada, a las colonias hispanoamericanas, del libre comercio en el último cuarto del siglo XVIII. Lo anterior se evidenció a través de un proceso marcado por negocios mercantiles entre comerciantes de los puertos insulares de Santa Cruz de Tenerife, Garacucho, La Laguna y La Palma con el puerto novohispano de Campeche (Fariña González, 1997). En este contexto el objetivo de la presentación es mostrar cuales fueron las especificidades que entre los siglos XVII y XVIII guardaron los intercambios de productos, bebidas y materias primas que, mercaderes canarios y sevillanos establecieron con comerciantes y consignatarios campechanos (García Bernal, 1970). Asimismo, se distinguirá cual fue el mercado canario de exportación e importación con Campeche y que se expresó en los envíos de vino malvasía y aguardiente, así como la llegada de productos provenientes de Campeche como sucedió con el añil, palo de tinte, pimienta de Tabasco, grana y copal. (Trujillo Bolio, 2009). Finalmente, se mostrarán las características que guardó el tráfico ilegal que se hizo realidad entre los mercaderes tinerfeños con los comerciantes y autoridades virreinales de Campeche en las transacciones de contrabando de mercancías y fuerza de trabajo esclava. (Cordero González, 2004; Guimerá Ravina, 1985).

Los puertos de la esclavitud: modernización portuaria y tráfico de esclavos en el Atlántico. Germán Santana Pérez.

Durante la Etapa Moderna, sobre todo entre los siglos XVI y XVII, numerosos puertos atlánticos acometieron obras de mejora y modernización de infraestructuras portuarias financiadas con la venta de licencias del tráfico de esclavos. Incluso cuando la Corona otorgó el comercio de esclavos en monopolio a través de los asientos, continuó concediendo licencias a municipios atlánticos para que pudieran financiar estas obras. En este artículo analizaremos qué puertos fueron los

beneficiados, cuál era su relación con la esclavitud además de obtener financiación con ella, las obras portuarias acometidas, la naturaleza de las obras, la cuantía de las mismas y el proceso de adjudicación.

Frontera marítima y retaguardia: los puertos de la Baja Andalucía y su hinterland en el tránsito de la Edad Media a la Moderna. Roberto J. González Zalacaín.

Las décadas finales del siglo XV y las de comienzos del XVI suponen una época trascendental para la historia marítima de la Baja Andalucía. La prolongación de la expansión de los reinos ibéricos por el Atlántico y su concreción en la arribada al continente americano abrió un nuevo universo de posibilidades que, no obstante, no se empezaron a materializar de forma evidente hasta entrado ya el siglo XVI. En esos momentos la fachada atlántica de la corona castellana se configura como una frontera marítima de interés prioritario para los monarcas. Esta propuesta de comunicación pretende caracterizar la evolución del sistema portuario de la Baja Andalucía en esa época en la que se está produciendo la llegada del continente americano, pero en la que aún no se ha desencadenado todo el impacto derivado de ella. Como se ha dicho, se trata de un tiempo en el que estos puertos funcionan como frontera sur de la corona de Castilla, que tiene una prolongación mar adentro en las Islas Canarias, última posesión territorial castellana a este lado del océano. El objetivo de la comunicación pasa por establecer esa caracterización fronteriza a partir de las relaciones de estos puertos con la retaguardia que constituyen sus *hinterlands*, desde un punto de vista social, económico y también militar. En definitiva, se trata de medir el impacto que este carácter fronterizo tiene en las zonas de influencia de estos puertos andaluces, los cuales forman un complejo sistema portuario dependiente, en último extremo, del puerto de Sevilla, principal polo económico del Atlántico sur en esa época y en las centurias siguientes. Sin duda, el desarrollo de estos puertos a partir del contexto señalado sirve para poder evaluar su carácter de motor de desarrollo de regiones mucho más amplias que las que a priori dependen jurídicamente de ellos.

Sesión 2, *Session 2*

Port-city VS Beach-city: Las Palmas de Gran Canaria, una metamorfosis truncada. Gerardo Delgado Aguiar.

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria posee una estrecha franja marítimo-terrestre representada por el denominado istmo de Guanarteme. Este espacio, en el que lo urbano transita con lo marítimo en dos conjugaciones diferentes, portuaria y turística, ha sufrido una intensa transformación territorial y socioeconómica. La planificación y el modo en que se gestiona el proceso de adaptación no parece que termine de resolver los problemas (escasa superficie, alta densidad de ocupación, impacto medioambiental, saturación de las vías de comunicación, etc.), algunos perennes y enraizados en el tiempo y otros que afloran por el empuje de los procesos sociales y económicos. El papel de los agentes sociales es importante y, una vez más, a la comunidad local no se le asigna el rol que le corresponde. Los productos que se ofrecen en una y otra orilla se diluyen o enmascaran realidades complejas de resolver que se acumulan en un repositorio de ideas erráticas que, en algún momento, habrá que ordenar para la eficiente gestión del espacio afectado. El análisis se centrará en dos actividades portuarias que han definido, en las tres últimas décadas, las funciones del puerto y sus relaciones con la ciudad: el tráfico de contenedores y los cruceros turísticos. La primera porque ha supuesto la expansión territorial exterior de los puertos y el aumento de la capacidad de almacenaje, manipulación y línea de atraque, para consignar mega-embarcaciones (*crossovers*) con mayor calado y capacidad de carga. Y, la segunda, ha generado efectos transformadores sobre el borde de contacto entre el puerto y la ciudad de una actividad, la turística, que ha sido históricamente recíproca para los intereses de ambos entornos, aunque con percepciones diferentes sobre el modo en que se aborda el planeamiento del *waterfront*.

A apropriação e valorização do património na frente de águas-urbanas: o caso do Estuário do Tejo. Andre Fernandes.

No contexto da cidade pós-industrial, onde o abandono e a obsolescência funcional das áreas portuárias/industriais ditaram o declínio e a descaracterização de extensos territórios localizados em frentes de água, a valorização da imagem e identidade do lugar, assente nas suas características sociais, territoriais e histórico-culturais, assume particular significado. Neste contexto, as intervenções de revitalização de

frentes de água, desencadeadas um pouco por todo o mundo, têm vindo a adotar diferentes abordagens e estratégias de valorização da dimensão cultural e patrimonial, determinadas pela forma como estes elementos são apropriados nestes processos. No caso específico do Estuário do Tejo (Portugal), tem-se assistido, desde a década de 1990, a uma dinâmica de promoção da revitalização das frentes ribeirinhas no contexto de uma região portuária, um processo indissociável do seu reconhecimento como espaços de oportunidade para a prossecução de intervenções indutoras da afirmação e consolidação de um novo ciclo de ocupação deste território. Tendo o Arco Ribeirinho Sul do Estuário do Tejo como caso de estudo, procurou-se compreender e sistematizar as estratégias de apropriação e valorização do património e identidade cultural no âmbito dos processos de revitalização das frentes de água que aqui tiveram lugar. Para o efeito, adotou-se uma abordagem qualitativa, incidente na análise de planos, documentos estratégicos e projetos de intervenção. A aplicação desta abordagem traduziu-se na identificação de três grandes dimensões de apropriação valorativa do património e identidade cultural: (i) como recursos para novas atividades, indissociável da dinâmica regional de afirmação das frentes ribeirinhas como “territórios do lazer”; (ii) como vetores de reforço da identidade territorial, que pressupõe a encetação de um processo de patrimonialização dos elementos herdados dos ciclos precedentes; (iii) como elementos de diferenciação territorial, que tem subjacente o reconhecimento do valor e utilidade de tais elementos no quadro de estratégias mais abrangentes de diferenciação destes territórios.

St. Petersburg: “a door to Europe”. Anatomy of the port city heritage. Kirill Nazarenko y Maria Smirnova.

The image of the "door to Europe" is a reflection of the role of St. Petersburg as a seaport. In the XVIII - first half of the XIX century the port was a city-forming phenomenon and the port infrastructure permeated the whole city. To this day, the city remains closely connected with the port both in terms of cultural heritage and existing institutions. Citizens feel the impact of the port on everyday life. Research goals: To identify how the infrastructure of the port of the XVIII century turned into a sea port heritage. To clarify the role of maritime heritage of the city in the preferences of tourists. Proposed methodology: The methodology is based on the principle of historicism, the methods used in the urban history, much attention is paid to the interdisciplinary methods and workings in the intersection of the historical, geographical, economic and cultural sciences. As sources statistics,

various narratives, cartographic materials, architectural planning were used. Main expected outputs: The most important feature of the modern St. Petersburg is the huge role of the heritage generated by the port. A significant and integral part of the historic center of the city are buildings and structures that once made up the port infrastructure. According to the most modest estimate, 25% of the top sights of the city are the objects of the maritime heritage. Among the museums, they are 15%. The presentation will detail the structure of the sea port cultural heritage of St. Petersburg. They are: shipbuilding enterprises and fortifications defending the port; embankments - quay walls; warehouses, trade yards and the Exchange; small rivers and canals; toponyms and heraldic symbols of the city; and the most important planning feature of the city - the facades of buildings are oriented to rivers and canals.

Sesión 3, Session 3

Empirismo y conocimiento geográfico en la primera expansión atlántica. Eduardo Aznar Vallejo.

En la inicial exploración del Océano concurren tres tipos de saberes: el transmitido por la geografía mítica, el propio de la incipiente navegación astronómica y el ligado a la experiencia marinera. Este último es el preponderante durante el siglo XV, período de nuestro estudio. La base del mismo es el análisis de los relatos de viajes coetáneos, desde *Le Canarien* hasta el *Manuscrito Valentim Fernandes*, pasando por Zurara, Cadamosto, Diogo Gomes y Münzer. Su límite se encuentra en el *Esmeraldo de Situ Orbis* de Duarte Pacheco Pereira, que marca el paso a los auténticos derroteros. En él se presta atención a la aprehensión del medio ambiente, tanto marino como costero, a fin de asegurar la navegación y servir de información para futuras singladuras. Del primero interesan, sobre todo, las corrientes, las mareas y los vientos. Del segundo, los lugares de aguda, la profundidad de la costa, los escollos naturales, los surgideros y los elementos de referencia en el paisaje. Sus datos se complementan con informaciones acerca de la flora, la fauna y de las poblaciones encontradas, en su doble faceta de caracterización del territorio y fijación de su interés.

La traite atlantique et la naissance des villes portuaires en Afrique noire (1650-1850). Guy Saupin.

La communication proposée entend réfléchir sur l'articulation entre la traite atlantique et l'émergence d'un nouveau type de ville en Afrique atlantique intertropicale : la ville portuaire littorale. Les nouveaux échanges maritimes entraînent une révolution en Afrique noire atlantique : le littoral qui était un cul de sac et peu peuplé devient un espace stratégique pour le commerce à longue distance. L'analyse s'appuiera sur quelques noyaux urbains pionniers : Saint-Louis du Sénégal, les noyaux à partir des forts majeurs de la Côte de l'Or et de la Côte des Esclaves, les villes de l'Angola comme Luanda et Benguela. Cette création dépend de l'évolution de la gestion de l'interface terre-mer à travers la répartition des rôles entre Africains, Européens puis Américains, au sein d'une régulation longtemps maîtrisée par les premiers, et des qualités géographiques atlantiques du site, tant physiques pour la sécurisation du commerce qu'humaines au sein d'une hybridation humaine essentielle. Les circulations des individus, volontaires ou forcées, imposées par le fonctionnement du commerce maritime induisent des sociétés urbaines ternaires où un groupe médian métissé joue le rôle d'intermédiaire entre une minorité d'Européens et une majorité d'Africains. La diversité des types de présence européenne trouve sa traduction dans les caractéristiques du paysage urbain et son évolution. Dans la mutation du comptoir commercial en ville portuaire, il faut souligner le rôle structurant de la plage et du fort dans l'émergence d'une trame urbaine spontanée. La construction progressive de l'urbain s'opère dans une hybridation entre les modes résidentiels du village africain et les références en provenance d'un monde atlantique européen et américain. Naît ainsi la ville-havre fortifiée à oligarchie métissée. Il n'existe aucune synthèse sur ce thème, seulement à chaque fois un chapitre dans de rares synthèses sur l'histoire urbaine africaine. L'approche habituelle de la question mérite d'être nettement renouvelée en partant des besoins portuaires des commerces spécifiques et des différences importantes dans les rapports entre Africains et Européens. La variété des sites analysés permettra de questionner ces variations, tout en valorisant la dimension atlantique avec la participation des Brésiliens. L'analyse de cette émergence de villes portuaires d'Afrique noire atlantique sera enrichie par la comparaison avec le même processus en Amérique coloniale.

El puerto de Buenos Aires y el establecimiento de su aduana en la segunda mitad del siglo XVIII. Un intento de control por parte del imperio español. Manuela Domínguez-Orta.

El trabajo que se presenta se contextualiza temporalmente en la segunda mitad del siglo XVIII y geográficamente en Buenos Aires, capital del Virreinato del Río de la Plata, jurisdicción correspondiente a los territorios de la actual Argentina. Hasta la segunda mitad del siglo XVIII el comercio con Indias se caracterizó por una política restrictiva de puertos peninsulares e indianos. Así, el monopolio peninsular lo tuvo el puerto de Sevilla, hasta 1717 que se trasladó a Cádiz como consecuencia del traslado de la Casa de la Contratación, y el monopolio en los territorios indianos lo tuvieron los puertos de Veracruz y Portobelo. Desde el primero se distribuían las mercancías a los territorios del Virreinato de Nueva España, y desde el segundo a los del Perú. La incapacidad de los productos españoles para competir en precios con los extranjeros, como consecuencia de la política de puerto único, perjudicó el comercio de ultramar y las rentas de éste. Por ello, se pusieron en marcha reformas que perseguían una mayor flexibilización comercial, autorizándose a otros puertos el comercio. La apertura de nuevos puertos trajo consigo nuevas aduanas. Entre ellos el puerto de Buenos Aires en 1778 y su Aduana al año siguiente. Las potencias extranjeras luchaban por ostentar el control sobre este puerto, como consecuencia de su situación estratégica para el comercio. El objetivo del presente trabajo es estudiar la regulación de la Aduana de Buenos Aires, y analizar el control que se pretendió ejercer sobre las rentas generadas. Sus siete capítulos cubrían cualquier hueco que pudiera derivar en fraude contra el Real Erario perjudicando las arcas de la Corona, ya que, además del proceso contable, quedaban establecidos los procedimientos generados por la logística del transporte y características de la mercancía.

En los albores de la expansión: fuentes narrativas, visibilización y caracterización de los espacios portuarios en Castilla (c.1350-1450). Víctor Muñoz Gómez.

Con anterioridad al final del siglo XV, la actividad de los puertos castellanos había experimentado un desarrollo sostenido al menos desde el siglo XIV, tal y como ha puesto de manifiesto la investigación medievalista durante las últimas décadas. Las fuentes legislativas, documentales y cartográficas de la época, pese a que reflejan la pujanza de los centros portuarios de Castilla en el Cantábrico y la Andalucía atlántica, han aportado menor información en la descripción de dichos espacios en ambas áreas costeras, sus condiciones náuticas y sus equipamientos. En este sentido,

el acercamiento a las fuentes narrativas puede aportar una apreciable información para enriquecer nuestros conocimientos al respecto para una época que ha sido considerada como la de “edad dorada” de la marina castellana medieval y, por tanto, base para la posterior proyección hacia el Atlántico de Castilla a partir del final del siglo XV y el inicio del siglo XVI. Así, en esta comunicación analizaremos las narraciones literarias que recogen en su desarrollo episodios navales dilucidados en las costas castellanas dentro de una cronología comprendida entre 1350 y 1450. Las obras estudiadas, fundamentalmente diferentes textos cronísticos emanados del entorno regio castellano y de otros particulares, amén de relatos de viaje, cuentan con la virtud de nutrirse para tales pasajes con experiencias personales de sus redactores o del recurso a diarios de abordaje y otra documentación náutica. Gracias a ello, nos permitirán acometer diversos objetivos. Por un lado, tomar cuenta de la relevancia y jerarquía entre los puertos del reino y las actividades principales en ellos desplegadas a partir de su consideración en dichas fuentes. Por otro lado, integrar datos sobre la morfología de dichos espacios, las características para su práctica, fondeo, carga, reparación, etc. por parte de distintas embarcaciones y la existencia o no de infraestructuras de tipo portuario en ellos. Al fin, dotarnos de una imagen del grado de desarrollo de los complejos portuarios castellanos a mediados del siglo XV apta para la elaboración de un análisis diacrónico más preciso de su evolución hasta el siglo XVI a partir de otras fuentes narrativas, documentales y cartográficas.

Sesión 4, *Session 4*

Constituição de um Sistema portuário agroexportador e industrial na Bahia-Brasil (1960-1990). Flavio Gonçalves dos Santos y Rita Santana de Carvalho Rosado.

Esta comunicação tem por objetivo discutir o processo de constituição do Sistema Portuário Baiano, impulsionado por uma concepção nacional-desenvolvimentista, de vertente conservadora, com forte presença do estado autoritário e, conseqüentemente o papel da empresa estatal instituída para administrá-lo. Para realização desta tarefa, foram utilizados textos legislativos, relatórios e boletins técnicos – a partir das quais se percebeu as orientações políticas, econômicas e técnicas para a implantação e desenvolvimento das atividades portuárias. Utilizou-se também, fontes iconográficas, para identificar os processos de expansão da infraestrutura portuária ao longo do tempo e fontes jornalísticas, com o objetivo de

identificar os discursos da imprensa para identificar, quais e de que natureza eram os consensos que se pretendeu construir a respeito da política portuária no Estado da Bahia, no período de 1960 e 1990. O marco inicial, 1960, justifica-se em escala internacional por ser o de início do processo de containerização; em escala nacional por ser o período de instalação da Ditadura Militar, que reconfigurou o modelo desenvolvimento brasileiro, por um viés conservador. E em escala local por ser o período de criação do Polo Industrial de Aratu, que demandou a construção de um porto em suas imediações. Já o marco final, 1990, sustenta-se em nível global por dar início a quarta fase da globalização; escala nacional por marcar a extinção da Portobras, empresa estatal, administrador dos portos brasileiros e por ser o registrar um inflexão na política econômica brasileira em direção ao neoliberalismo. Em escala regional, por ser o ano em que a CODEBA assume as funções de autoridade portuária do Estado da Bahia. A comunicação trás os resultados iniciais da investigação “Estudos comparativos dos sistemas portuários da Bahia- Brasil e das Ilhas Canárias-Espanha - 1960/ 1990” desenvolvida no âmbito do “Proyecto HAR2015-64044R-Global South. Puertos y desarrollo económico y social en El Atlántico meridional (1850-2010)”.

Las transformaciones del puerto de Maracaibo en el contexto de los vaivenes de la explotación petrolera. Catalina Banko.

El puerto de Maracaibo se había convertido en una plaza mercantil de gran relevancia desde el siglo XIX gracias a la exportación del café proveniente de la región andina de Venezuela y del Departamento Norte de Santander (Colombia). Este fue el primer importante paso en la transformación urbana de Maracaibo y su puerto. Una segunda etapa se abrió en los años de la Primera Guerra Mundial al iniciarse la explotación petrolera en las costas del lago de Maracaibo, evento que se tradujo luego en un cambio radical de la base económica de Venezuela que descansará cada vez más en la actividad minero extractiva. Para Maracaibo, ese proceso significó profundas modificaciones tanto en la zona portuaria como en los espacios urbanos, además de las alteraciones del paisaje y el deterioro del medio ambiente. Un fuerte impulso recibió el comercio de importación, conectado con las operaciones extractivas, al tiempo que se intensificaban el tráfico lacustre y el movimiento de pasajeros. A las obras de modernización de la infraestructura del puerto se sumaron las edificaciones de residencias, oficinas y almacenes en la ciudad. La vida portuaria se fue especializando en la importación de todo tipo de artículos, equipos y herramientas necesarias para la industria petrolera, al tiempo

que iba declinando la exportación de café. Estas tendencias fueron visibles hasta aproximadamente los años cuarenta, cuando la hegemonía que ostentó el puerto de Maracaibo en lo relativo a la explotación petrolera comenzó a decaer con el descubrimiento de nuevos yacimientos en otras regiones del país, surgiendo así diversos puertos petroleros habilitados exclusivamente para la exportación de crudo, que carecían de una historia y tradición preexistente, como había ocurrido con Maracaibo. Ejemplos de ello son los puertos Caripito, Las Piedras, Puerto La Cruz y Guanta. En cuanto al Zulia, se modificó el perfil de la industria en la región con el establecimiento de modernos puertos en las costas lacustres, tanto para la exportación de petróleo como para sus importaciones, a lo que se sumaría más adelante la construcción de la refinería de Bajo Grande. Maracaibo siguió conservando su posición como principal centro urbano de la región, pero cada vez más alejado de las operaciones vinculadas directamente con el petróleo.

Salvador do século XIX. O porto que abastecia a cidade. Ricardo Moreno Pinho.

Esta comunicação é resultado de parte do segundo capítulo da Tese de Doutorado defendida em abril de 2015, que foi publicado em livro em abril de 2016, com o título: “*Açambarcadores e famélicos*”, e de artigo publicado em dezembro de 2016 na coletânea “*Histórias e espaços portuários*”. Descreve o abastecimento de alimentos da cidade do Salvador na segunda metade do século XIX, destacando a precariedade das vias terrestres e o papel desempenhado pelas rotas marítimas que ligavam os centros produtores a capital baiana. Revela a dupla função do porto soteropolitano, conhecido como exportador e importador para a grande navegação, por um lado, e a que cresceu em importância junto ao comércio de cabotagem. Esta pesquisa utilizou como fontes Documentos do Arquivo Público da Bahia, Arquivo municipal de Salvador, Leis e Decretos, Relatórios, Teses, Dissertações, etc.

Sesión 5, *Session 5*

Portusmagnis incommodissimos mavibus. Castropol, vicisitudes históricas y protagonismo portuario de una pequeña villa asturiana (siglos XIII-XVI). María Álvarez Fernández.

La pequeña villa de Castropol, la más occidental de toda la costa asturiana, no ha recibido hasta la fecha la atención historiográfica debida, a pesar de los ricos

testimonios documentales que conservamos para los siglos medievales. Nacida en el corazón de la tierra episcopal de Ribadeo, amplísima comarca asturiana del Navia-Eo, pronto dio muestras de un potencial económico más que significativo encauzado a través de su puerto y debido no sólo al intenso tráfico mercantil de la ría del Eoa fines de la Edad Media sino también a las minas de oro presentes en el hinterland de Castropol. El excepcional despegue de la villa y los pactos firmados con otros núcleos vecinos (como el gallego de Ribadeo) harán intervenir a los poderes fácticos de la zona (Rey y Obispo) en aras de defender unos intereses jurisdiccionales y fiscales que se veían comprometidos por las muestras de autonomía económica y administrativa, cada vez mayores, de la pequeña villa a fines del siglo XIII. Sucesivos golpes de autoridad por parte del señor de la tierra reivindicando sus competencias, impedirán en parte el despegue económico de Castropol, intervenido siempre por los poderes fácticos de la zona. Una lucha de poderes que refleja la particularidad del caso que presentamos y que justifica su tratamiento individualizado. A ello habrá que unir la disponibilidad de las fuentes documentales locales, que nos permiten conocer aspectos muy interesantes de la vida intramuros de esta pequeña villa portuaria medieval y extrapolarlos al resto de las *polasasturianas*, carentes de cualquier tipo de información local para los siglos medievales.

Rendición de cuentas de la imposición directa en las Aduanas portuarias. Canarias, 1744-1753. Mercedes Calvo Cruz.

Las rentas generales o de aduanas, junto con las rentas provinciales y los estancos, constituían la mayor fuente de recaudación de impuestos para la Corona, existiendo distintos regímenes tributarios y métodos de recaudación, circunstancias que llevaron al gobierno borbónico a reformas en materia fiscal, económica y contable en el siglo XVIII. Estas reformas se concretaron en la implantación de la administración directa de estas rentas a partir de 1740, mediante la creación e interconexión de instituciones, desde el poder central hasta la delegación del mismo en los diferentes territorios, al objeto de centralizar la información y, lo que era aún más importante, la cuantía de todos los caudales. Todo ello fue derivó en la creación de un marco institucional, que sería dotado de los correspondientes cargos que debían estar al frente de las administraciones y, a quienes se les asignaría determinadas funciones. La materialización de la administración directa, fue complementada por la emisión de normativa de carácter económico y contable, que ser cumplida por cada una de las instituciones y las personas implicadas. El objetivo

de este trabajo es estudiar y analizar la cuenta dada por el tesorero general de las rentas generales en Canarias, desde la perspectiva de la Historia de la Contabilidad y con la metodología propia de esta disciplina. Todo ello, nos permitirá establecer algunas conclusiones respecto al método contable utilizado y sus características, además de comprobar si se aplicó la normativa emitida por la Corona y, por tanto, de obligado cumplimiento en la rendición de cuentas de estos caudales. También, este trabajo mostrará las diferentes instituciones implicadas, conformando una estructura organizativa y administrativa que la Corona fue creando para implantar la administración directa de las rentas de aduanas y conseguir un mayor control de sus caudales. En este sentido, la contabilidad será la protagonista, dado que a través de la misma se obtendría la información necesaria y puntual, que permitía la toma de decisiones al poder político.

Los soviéticos en los puertos canarios entre 1967 y 1991. Irina Yánishev Nésterova.

Nuestra presentación tiene como objeto general de estudio, los “*intereses soviéticos*”, principalmente económicos y pesqueros, en las Islas Canarias en las dos últimas décadas de existencia de la URSS. Esta problemática la abordamos a través del análisis de un caso, la empresa “Sovhispan”, acrónimo que identifica a una empresa mixta, “Sov” de soviético e “hispan” de español o hispano, que operó inicialmente como una consignataria de la flota soviética desde los puertos de La Luz en la Provincia de Las Palmas y de Santa Cruz en Santa Cruz de Tenerife entre los años 1971-1991. La actividad económica, desarrollada por la URSS, a través de la llegada de la flota y el funcionamiento de la empresa mixta “Sovhispan”, resultó bastante beneficiosa para la economía de las islas.

La Rochelle et la course huguenote: une économie de guerre, source de puissance et de prospérité (1568-1598). Mickäel Augeron.

La confrontation des sources françaises, anglaises, portugaises et espagnoles (rapports administratifs et militaires, correspondance, actes notariés, récits) permet de mieux cerner la place et le rôle de la guerre maritime dans l'économie rochelaise au temps de guerres de Religion. Dès l'année 1568, la ville de La Rochelle s'impose comme la capitale maritime du parti huguenot. Elle se transforme aussitôt en une véritable base d'opérations, qui donne aux protestants la maîtrise des mers. Ses corsaires sèment la terreur dans les rangs catholiques et portent notamment atteinte

à la bonne santé commerciale des ports du nord de l'Espagne. Les autorités rochelaises obtiennent de Jeanne d'Albret puis d'Henri de Navarre un quasi-monopole pour la vente et la redistribution du butin réalisé sur l'ennemi. Alors que la plupart des autres ports français subissent de plein fouet les effets de la guerre maritime, La Rochelle peut ainsi se prévaloir d'une relative prospérité. Les profits tirés de la course – et de la piraterie lors des trêves militaires – compensent en grande partie les pertes financières consécutives à la chute du grand commerce maritime et à l'affaissement du nombre d'armements pour la pêche à Terre-Neuve. Preuve en sont les grands travaux qui sont menés par le corps de ville afin de protéger et même d'embellir la cité durant cette période. Il faut dire que La Rochelle a su précocement et rapidement convertir son économie portuaire en une véritable économie de guerre, tout en s'appuyant sur les réfugiés normands ou bretons qui affluent dans son port, avec capitaux et/ou navires parfois.

Sesión 6, Session 6

Le développement d'un port : La Rochelle, entre représentations et réalités (XVIIe-XVIIIe siècle). Jacques Peret.

Cette communication s'inscrit dans le cadre du programme de recherches de l'Université de La Rochelle, DYPOMAR (Dynamiques portuaires, Milieux urbains et environnements maritimes), consacré notamment à l'étude du site maritime rochelais sur la longue durée du XVI^e au XXI^e siècle et s'appuyant sur l'analyse d'un corpus de cartes et de plans de la ville et de son espace portuaire. Ces cartes doivent toujours être considérées comme une représentation de l'espace urbain et de sa « banlieue » terrestre et maritime où le choix des éléments du patrimoine renvoie à l'histoire de la ville et notamment au grand siège de 1628. Si cet ensemble de cartes et de plans demande une approche critique, il n'en fournit pas moins une masse de données sur le port, son environnement maritime et ses infrastructures dont on suivra l'évolution de la fin du XVI^e siècle au début du XIX^e siècle. Le port de La Rochelle, au départ havre urbain et fortifié sort rapidement du cadre du vieux port et de ses tours et s'organise autour d'une série de rades et de mouillages extérieurs avec toutes les difficultés d'accès et de communication qui en résultent. L'analyse précise de cette cartographie met aussi en évidence les projets d'amélioration des infrastructures portuaires et les travaux accomplis jusqu'au premier bassin à flot achevé en 1808. Ces handicaps et ces retards dans l'aménagement du port n'empêchent pas pour autant le développement du

commerce maritime de La Rochelle, premier port colonial français à la fin du XVII^e siècle, second port négrier au XVIII^e siècle, réalités économiques à mettre en relation avec les représentations de la ville. L'étude méthodique d'une série de cartes publiées sur plus de deux siècles offre ainsi une nouvelle approche sur l'évolution des infrastructures portuaires et par là même sur le développement d'un port comme La Rochelle.

L'impact de la traite des noirs dans les ports de l'Océan Atlantique : l'exemple des ports de la basse Seine ? Eric Saunier.

Cette proposition de communication repose sur les résultats d'une recherche dont l'objectif principal est de saisir, sous un angle inhabituel, l'impact du développement du commerce triangulaire dans un espace portuaire régional, la basse Seine, et notamment dans les relations entre les trois « villes ports » (Rouen, Le Havre et Honfleur) qui furent au centre d'une dynamique qui contribua à faire de l'axe de la Seine la seconde porte de sortie française des bateaux négriers entre le milieu du XVII^e et du XIX^e siècle. Partant de l'exploitation croisée d'un corpus de sources exploitables tant du point de vue des méthodes quantitatives (particulièrement des registres de l'inscription maritime), que qualitatives (registres des sociétés populaires, presse et papiers de famille) notre recherche vise en effet à dépasser l'étude de l'impact du commerce triangulaire dans le champ des pratiques économiques et de l'organisation des marchés commerciaux pour s'intéresser à la question de la capacité de l'essor du commerce transatlantique de modifier l'évolution des mentalités et des relations au sein de sociétés portuaires qui ont été confrontées progressivement à la présence de populations et de questions nouvelles liées à l'essor du commerce colonial. A travers l'étude des bassins de recrutement humain formés pour armer des bateaux dévoreurs de main d'œuvre, des nouveaux mouvements migratoires nés des contacts croissants entre ces ports et deux nouveaux continents, mais aussi des relations nouvelles élaborées entre les villes ports unies par la pratique de ce commerce, il découle trois constats qui constitueront les parties successives de notre intervention : l'existence d'un resserrement des liens entre ces trois sociétés portuaires s'agissant non seulement des élites négociantes mais aussi des hommes d'équipage, une modification des relations culturelles caractérisée par une inversion progressive des relations traditionnelles entre les deux ports principaux (Rouen et Le Havre), enfin et alors même que le mouvement de l'économie coloniale havraise se détourne de

l'Atlantique, la difficulté de ces sociétés à tourner la page de l'histoire de la traite atlantique.

Le développement d'un port : La Rochelle à travers une analyse comparée et interactive des flux maritimes sur la façade atlantique (XVII-XVIII siècle). Christine Plumejaud-Perreau.

Cette communication s'inscrit dans le cadre du programme de recherches de l'Université de La Rochelle, DYPOMAR (Dynamiques PORTuaires, Milieux urbains et environnements MARitimes), consacré notamment à l'étude du site maritime rochelais sur la longue durée du XVI^e au XXI^e siècle. Cette recherche s'appuie sur l'analyse d'un registre dit de « Seignelay », une enquête menée exhaustivement sur tous les ports des amirautés et diocèses du Royaume de France entre 1683 et 1686 décrivant les navires et leurs voyages accomplis l'année du recensement, qui est comparé aux recensements de trafic portuaire extraits de la base Navigo Corpus (<http://navigocorpus.org/>) pour l'année 1787. De ces sources, nous avons construit une base de données géoréférencée et datée qui nous permet de questionner les motifs des navires qui viennent à la Rochelle, pour déterminer la part des escales, des destinations, des activités de pêche par exemple, ainsi que les volumes associés en nombre de bateaux, ou tonnage. Elle se présente sous la forme d'un atlas Web interactif, où chacun peut questionner les informations à l'échelle et sur la date et localité portuaire qui l'intéressent. Cela facilite l'analyse du port de la Rochelle dans un contexte plus général, celui de l'Arc Atlantique français par exemple, afin de repérer les spécificités de la navigation Rochelaise (figure 1) par rapport au port de Bordeaux (figure 2) par exemple, et de re-situer tous ces ports dans une hiérarchie et une typologie amenée à évoluer. Un zoom permet ensuite de s'intéresser aux trafics locaux, et de mieux détailler les mécanismes qui pilotent la dynamique du système portuaire des pertuis charentais. L'étude cartographique dynamique et interactive des flux maritimes offre ainsi une nouvelle approche sur l'évolution des hiérarchies portuaires à différentes échelles, et par là même sur l'évolution d'un système portuaire comme celui de La Rochelle et des pertuis charentais.

Les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées et la modernisation des ports français. L'exemple de la Normandie à la fin du XVIII^e siècle. Sébastien Martin.

A partir des « grandes découvertes » maritimes, les ports jouent un rôle majeur dans le développement de l'Europe occidentale. Lieux d'ouverture vers le lointain et

réceptacle des richesses du monde pour ceux qui appartiennent au commerce, lieux de construction et d'armement des imposantes marines de guerre européennes pour ceux relevant du militaire, les ports sont des territoires à part, des interfaces entre terre et mer, où la confluence de ces deux éléments rend nécessaire des infrastructures spécifiques dès qu'augmentent les activités et les trafics. Tandis que les arsenaux se distinguent par la précocité et la modernité de leurs aménagements, la plupart des ports marchands s'équipent lentement au gré de leurs besoins, et parfois fort tardivement. A la fin du siècle des Lumières, certains ports conservent encore par bien des points un aspect précaire où la berge fait souvent figure de quai. Or, les infrastructures sont des éléments déterminants de l'opérativité d'un port, à la fois facteurs de croissance lorsqu'elles sont adaptées, et freins à l'activité lorsque les travaux de modernisation tardent à venir. Les enjeux de pouvoir – internes et externes à la ville-port – interfèrent aussi parfois et font de l'équipement du port une réalité à la croisée du souci esthétique et de l'efficacité économique. Pour importante qu'elle soit, cette dimension concrète a longtemps été tenue dans l'ombre des flux, des navires et des hommes. En France, ces territoires singuliers sont investis au XVIIIe siècle par de nouveaux acteurs : les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées. Après les routes et les canaux, ils s'emparent des ports, non sans difficultés d'ailleurs car les calculs physico-mathématiques peinent à domestiquer la mer et à appréhender les lois de la nature. Néanmoins, leur expertise technique se manifeste par des interventions allant des travaux d'entretien à de grands travaux de transformation, parfois jusqu'à la reconfiguration urbaine lorsqu'il s'agit de mieux connecter la zone portuaire à la ville qui l'enserme. Avec son complexe portuaire constitué de ports civils et militaires, le littoral normand est un terrain d'observation propice à saisir les enjeux de la nouveauté technique à différentes échelles, entre le petit port satellite et la grande ville-portuaire atlantique qu'est Le Havre. En Normandie, le déploiement des projets et réalisations de l'ingénieur Cessart – pont-tournant, digue, quai, écluse, bassin à flot – donne aussi la possibilité d'approcher la dimension socio-économique et politique que sous-tend tout aménagement portuaire, sans compter les enjeux d'image qui sont une facette neuve de l'ingénierie civile de l'époque, comme à Cherbourg où la monarchie se lance dans la création *ex-nihilo* d'un nouvel arsenal. Autour de ces thèmes de réflexion, l'objectif de cette communication est d'interroger les conditions et les limites du nouvel âge technique porté par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, et plus largement d'apprécier les conditions d'intervention de l'État monarchique dans la modernisation des ports français au XVIIIe siècle.

Sesión 7, *Session 7*

Bahia e Charleston: uma abordagem comparativa sobre a emergência de dois sistemas portuários do império Português e Britânico no Atlântico (Sécs XVI-XVIII). Ana Catarina Garcia.

A comunicação que nos propomos efetuar centra-se numa abordagem comparativa entre dois importantes portos do sistema imperial português e britânico nos territórios americanos. O principal objetivo deste trabalho é, tendo por base dados históricos, literatura de viagens, cartografia e dados arqueológicos, confrontar os processos expansionistas iniciais que implicaram escolha, estratégia, posicionamento e desenvolvimento das cidades-porto da Baía, no Brasil, e de Charleston, nos EUA. Tendo como referência a arqueologia da paisagem, serão comparadas as geomorfologias destas duas distintas cidades-porto revelando de que forma as suas características naturais, tanto em contexto terrestre como aquático, foram determinantes para a sua eleição como portos e locais de assentamento com vista ao desenvolvimento urbano. As adversidades das conquistas do território às populações indígenas e de que modo esse fator condicionou a escolha do local de assentamento serão outros dos aspetos a tomar em conta nesta abordagem. Já numa perspetiva económica serão também comparadas as soluções de funcionamento e acessibilidades dos portos, em relação às respetivas cidades, reconhecendo as principais produções que aí se vieram a desenvolver, açúcar e tabaco no caso da Baía e algodão e gado em Charleston, intimamente conectadas com a capacidade de escoamento facilitada pelo funcionamento portuário. Conhecendo a relevância que as duas cidades-porto tiveram no contexto do desenvolvimento e afirmação imperial Atlântica dos movimentos expansionistas iniciais, tanto portuguesa como britânicas, pretendemos com esta abordagem comparar modelos de funcionamento, verificar a existência de porosidades e pontos de contacto entre os dois portos em análise. Pretende-se igualmente perceber em que medida as estruturas e o tipo de sistema portuário desenvolvido obedeceu ou não à implementação de modelos europeus pré-estabelecidos e em que medida estes foram já espaços de afirmação de uma nova trajetória das novas cidades-porto no contexto de uma Modernidade no Novo Mundo.

Factores de desarrollo portuario: innovación en los puertos de América Latina.
Daniella de Luca Navarrete.

Actualmente, un puerto se define de una manera diferente. En efecto, los puertos tratan de convertirse en un nodo de la cadena logística completa. Ello plantea nuevos desafíos de gobernanza para las autoridades portuarias y para el transporte en general, ya que los puertos están destinados a proporcionar servicios más especializados y a integrarse en complejas cadenas logísticas dentro de las economías, donde se constituyen *plataformas logísticas integradas*. Por lo tanto, los antiguos puertos de América Latina deben superar el desafío de los diseños tradicionales, principalmente bajo la necesidad de mejorar la logística y la integración territorial en todo el interior del país y de la región. Todo lo anterior presenta desafíos como la coordinación y la gestión de las partes, visión logística a largo plazo y Planificación portuaria de manera colaborativa. Por lo tanto, se hace necesario aplicar nuevos diseños a los actuales puertos de América Latina, los que deben estar en función de los desafíos logísticos de la región, integrando las operaciones de las cargas pero también la relación con la comunidad, disminuyendo las externalidades, y en muchos casos ubicando las zonas de tratamiento de cargas lejos del mar. El presente artículo tiene por objetivo demostrar que los puertos de América Latina deben superar los desafíos de diseños tradicionales y orientarse en mejorar la integración logística, por medio del diseño de trabajos en red y con la propuesta de plataformas logísticas integradas. La metodología de trabajo es por medio de la comparación de los avances en materias portuarias realizadas en los principales puertos de América en relación a la propuesta de Red de puertos digitales y cooperativos que propone el Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA). Además, se usa como modelo de comparación el desarrollo de plataformas logísticas europeas que constituyen Corredores de comercio.

Portos e a Cidade de Ilheus: as transformações urbanas a partir da construção do “Porto do Malhado” (1960-1980).
Rosana Dos Santos Lopes.

Em Ilhéus, até a década de sessenta do século XX, o Porto instalado na Baía do Pontal constituía-se num lugar privilegiado, com grande movimentação urbana e importância regional. Lugar de receber e enviar mercadorias, viajar, vender, comprar, apreciar, enriquecer... O comércio, a gestão urbana, as decisões políticas e o lazer estavam contidos neste território. Funcionava em regime de concessão feita a Companhia Industrial de Ilhéus (1919 a 1969) e fazia-se necessário, periodicamente,

a dragagem para o aprofundamento dos canais da barra para o acesso até o ancoradouro, o que apontava para a necessidade de um novo porto, com a justificativa de problemas estruturais. A intensiva exportação de cacau demandaria o pleito da mudança de local, para a enseada das Trincheiras, no Bairro do Malhado, com a construção e aparelhamento de um novo porto, para o atendimento às expectativas de uma “modernidade” que incluía, dentre outras questões, a remodelação e expansão da cidade. Isso se vincula também às novas modalidades de meios de transportes e de deslocamentos e, conseqüentemente, aos portos. A produção cacauzeira vai demandar elevado quantitativo de exportação durante todo o século XX, tanto nos Portos de Ilhéus, como no Porto de Salvador. Para analisar os portos de Ilhéus, do ponto de vista histórico, é necessário aproximar ou delimitar alguns conceitos ou expressões vinculadas ao tema, de modo a buscar respostas a questão que ainda permanece: Como as relações entre os portos e a cidade de Ilhéus influenciaram na sua paisagem urbana, especialmente ao longo do processo de construção e instalação do novo Porto (1960-1980)? Na análise documental (escrita e imagética) é perceptível a influência do porto sobre a cidade e desta sobre o porto e adquire sentido a partir das atuações dos sujeitos, ou seja, do papel e das escolhas dos empresários, dos trabalhadores, dos embarcadiços e dos cidadãos. A localização do porto, da feira e também da estação ferroviária, cujo posicionamento se dá no centro da cidade, estabelece uma dinâmica de aproximação e circularidade muito intensa e que possibilita perceber a intensidade da movimentação da feira livre, do centro comercial de Ilhéus e comunidade portuária em ação. A pesquisa é vinculada ao GPEADA e também ao Grupo de Pesquisa Portos e Cidades do Mundo Atlântico, nos quais atuamos como pesquisadora.

A operação portuária pré-capitalista no Brasil: um olhar holístico de seu desenvolvimento.
Thiago V. Mantuano Da Fonseca.

O objetivo dessa comunicação é buscar as generalidades com relação aos portos brasileiros e sua Operação Portuária ao longo do século XIX. Buscaremos um enfoque holístico sobre as infraestruturas, o arcabouço jurídico-político e as relações político-institucionais dos principais portos nacionais (Rio de Janeiro, Santos, Recife, Salvador, Belém e Rio Grande); são nessas perspectivas que eles mais se tornam homogêneos. Entretanto, não deixaremos de tecer comentários sobre as perspectivas do negócio e da força de trabalho que, embora menos

generalizáveis, também têm aspectos em comum. Os nossos estudos e pesquisas sobre o porto do Rio de Janeiro se acumulam há quase sete anos, muito temos produzidos sobre a operação portuária do Rio de Janeiro, agora chegou a hora de um olhar mais nacional sobre a questão portuária no oitocentos. Embora pretendamos pontuar suas características distintivas, especialmente no tocante as mercadorias trafegadas por eles, e demonstrar como o desenvolvimento regional atuou como força importante no curso das diferentes histórias portuárias brasileiras, fato é que boa parte das análises que se seguem estão amparadas no caso concreto da Corte e Capital Federal, mas podemos atenuar certa generalização com as comprovações empíricas de que muitas características do porto do Rio são encontradas, de forma paradigmática, na maioria dos portos brasileiros.

Sesión 8, *Session 8*

Poblamiento, migración y movilidad en el circuito portuario “Caribe oriental inglés-Costa oriental de Venezuela-Guayana” en el siglo XIX. El aporte histórico de la presencia portuguesa. Antonio de Abreu Xavier.

Desde las ocasionales enseñadas de arribo y el establecimiento de embarcaderos hasta la consolidación de puertos; desde los asentamientos eventuales y la migración controlada de europeos hasta las dinámicas ciudades portuarias; desde la navegación de cabotaje hasta la conexión por líneas de navegación. Así se pueden ilustrar los procesos diacrónicos de poblamiento, migración y movilidad que se entrecruzan en la frontera anfibia formada por la costa oriental de Venezuela y la isla de Trinidad, una frontera que es atravesada por la conexión marítima entre los territorios ingleses en Guayana (Berbice, Demerara y Esequibo) y en el Caribe suroriental (Grenada, St. Vincent, Barbados y St. Lucia). La migración y la movilidad de portugueses por esta amplia zona es el eje para alcanzar el objetivo de analizar el entrecruzamiento de estos procesos a lo largo del siglo XIX. Las fuentes consultadas, tanto archivísticas, bibliográficas y hemerográficas, no sólo proceden de los repositorios portugueses, que brindan documentos y estudios sobre una migración lusa casi lineal entre partidas y destinos y, por ende, con escasa información sobre la movilidad regional; para el análisis histórico propuesto ha sido necesario además recurrir a fuentes caribeñas, estadounidenses, inglesas y venezolanas que permiten la comparación de datos y la confrontación de posiciones políticas y de intereses económicos de las naciones involucradas en torno al desarrollo poblacional y marítimo regional.

Quels contours pour les arrière-pays de profession et de migration ? Bordeaux, Rochefort, La Rochelle, Nantes et les arrière-pays du Centre-Ouest Atlantique. Jean-Christophe Temdaoui.

Les circulations professionnelles et les migrations vers les mondes ultra-marins (Caraïbe, Guyane) offrent la possibilité d'étudier l'évolution des contours des arrière-pays des ports du Centre-Ouest atlantique (Bordeaux, Rochefort, La Rochelle et Nantes) dans un XVIIIe siècle qui approfondit le rayonnement portuaire dans les terres en se plaçant du côté des acteurs de la mobilité vers les ports et les colonies. Il s'agit d'une étude quantitative, géographique et chronologique, fondée sur des lettres et des dépêches de la Marine et sur les registres recensant les mouvements des immatriculés (gens de mer du département de la rivière de Charente, familles destinées pour Cayenne transitant par Rochefort), des engagés et des passagers volontaires du Centre- Ouest atlantique, se destinant aux Isles ou à la Guyane entre 1756 et 1792. Cette analyse présente des modalités de connexion entre l'intérieur et les ports : des corridors de circulation (fluviaux ou routiers), continus ou segmentés dans le temps, des spécialisations portuaires, et des stratégies de mobilité étroitement associées à une perception de l'espace par la famille, l'engagé ou le ministre de la guerre soucieux de peupler Cayenne. Cette étude révèle combien les arrière-pays du Centre-Ouest atlantique sont polypolarisés, au carrefour de plusieurs zones d'influence portuaire, en fonction de la distance euclidienne et des externalités qui jouent en la faveur d'un port ou d'un autre. La dilatation des fonctions portuaires recompose alors les stratégies de mobilité. Les 5 provinces du Centre-Ouest Atlantique (le Limousin, l'Angoumois, le Poitou, l'Aunis et la Saintonge), connectées à ces 4 ports marchands et militaires, par voies routières et fluviales (la Charente, la Sèvre Niortaise), constituent un laboratoire d'analyse qui place le passager pour les Isles et le professionnel de la mer au cœur d'une lecture humaine de la notion d'arrière-pays afin d'en montrer les spécificités et les discontinuités.

Sesión 9, *Session 9*

O Porto do Rio de Janeiro e o Desenvolvimento: o Caso da Caixa Especial dos Portos (1900-1910). César Honorato y Lucas Honorato.

O objetivo da presente comunicação é de apresentar os primeiros resultados do Projeto Global South. Puertos y desarrollo económico y social en el Atlántico

Meridional (1850-2010) HAR2016-81812-REDT e do Projeto Acervo Documental SPU (UFF/BID). Neste sentido, apresentaremos inicialmente uma reflexão acerca das possibilidades de utilização principalmente da cartografia e dos processos administrativos existentes na Secretaria Nacional do Patrimônio da União, documentação ainda inédita. Em seguida, analisaremos a construção do porto do Rio de Janeiro através da Caixa Especial dos Portos. Devido aos elevados custos da construção do Porto do Rio de Janeiro o Governo Federal contraiu um vultoso empréstimo internacional tendo como garantia as rendas da Alfândega e os recursos provenientes da venda ou cessão dos terrenos acrescidos por aterros ou desapropriados que se tornaram terras públicas através de uma instituição inédita em termos brasileiros, inclusive na historiografia - a Caixa Especial dos Portos - criada para vender estes terrenos e ao mesmo tempo, objetivando o desenvolvimento indústria e comercial da região. Finalmente, vamos analisar a atuação desta instituição no trato das grandes empresas instaladas na nova região portuária.

Patrón de especialización productiva y valor añadido en el Sistema Portuario Español. Juan J. Díaz Hernández, José I. Estrán Ramírez y Eduardo Martínez Budriá.

Los puertos juegan un papel clave en el desarrollo económico por su condición de eslabón estratégico en la cadena global de transporte. Además del papel del puerto como un recurso productivo para el conjunto del sistema económico, los puertos pueden ser analizados como un agente productivo generador de valor añadido para la región en la que opera. En este sentido, este trabajo adopta un enfoque multiproductivo y distingue entre los servicios prestados a las mercancías (graneles sólidos, líquidos, mercancía general y el tráfico de avituallamientos) y los servicios de tránsito de pasajeros (regulares y de cruceros). Este trabajo persigue tres objetivos. En primer lugar, analizar el patrón de especialización productiva por tráfico y puerto de 27 Autoridades Portuarias (AAPP) integrantes del Sistema Portuario Español durante el periodo 2008-2013. En segundo lugar, medir el valor añadido bruto a coste de los factores generados por las AAPP. En tercer lugar, analizar la relación entre el valor añadido bruto generado y el patrón de especialización de cada AP para estimar la contribución a la generación de valor añadido de cada uno de los servicios prestados en los puertos. Los resultados muestran que, en términos del patrón de especialización, es posible identificar dos tipos de puertos: aquellos que se han concentrado en las demandas de servicios realizadas por la región donde se localiza el puerto y aquellos otros que se han

especializado como una escala en el paso de mercancías en la cadena global de transporte. Además, se ha encontrado que el tráfico de mercancía general no contenerizada, de graneles sólidos y de tránsito de pasajeros en cruceros son los principales generadores de valor añadido. Finalmente, se ha comprobado que la especialización productiva de algunas autoridades portuarias no se ha visto reflejado, con la misma intensidad, en la generación de valor añadido.

Inversiones en infraestructuras portuarias en los archipiélagos atlánticos, 1850-1940. Luis G. Cabrera Armas.

Sin duda uno de los ejes en los que se sustenta el proceso de globalización y crecimiento económico contemporáneo es el constituido por el transporte marítimo. El crecimiento de los intercambios de bienes y personas desde mediados del siglo XIX trajo consigo cambios en la organización y dimensión del tráfico marítimo. En este proceso, el papel de los puertos resultó crucial al convertirse en la principal “interface” en la relación tierra y mar. Más aún, determinados puertos en virtud de su favorable posición geoestratégica, apoyo institucional y/o iniciativas empresariales, se asentaron como nodos logísticos en un mercado cada vez más globalizado, insertándose en las redes marítimas internacionales al responder a los nuevos desafíos de la navegación y el comercio. Esta comunicación analiza dicho proceso a partir del estudio de las diferencias en la dotación de infraestructura en los puertos insulares del atlántico medio y su efecto en la atracción de actividad y tráfico hacia las instalaciones portuarias para el periodo 1850-1940. Para ello se reconstruyen las series de formación bruta y neta de capital en los puertos isleños y se realiza una estimación del stock de capital aplicando el Método del Inventario Permanente. Los resultados reflejan que la dotación de infraestructura, y sus diferencias, constituyen uno de los ejes en los que se asentó la conversión de los puertos insulares canarios en nodos logísticos en el tráfico tricontinental atlántico contribuyendo, además, al crecimiento y transformación de la economía insular.

Sesión 10, *Session 10*

Génesis de la globalización de la economía europea: las conexiones entre los puertos de la España Atlántica y los del Mar del Norte en la Baja Edad Media. Jesús A. Solórzano Telechea.

El propósito de esta comunicación es dar a conocer las características y los mecanismos de las conexiones de los centros urbanos portuarios de la España Atlántica en la Baja Edad Media con los del Mar del Norte (Irlanda, Inglaterra y Flandes), que tuvo por objetivo la eliminación de las barreras comerciales y la resolución de los conflictos para que las sociedades portuarias pudieran realizar sus actividades en otras regiones y países, en el contexto de la génesis de la globalización de la economía europea y española ocurrida entre los siglos XIII y XV.

As Ilhas Atlânticas na Projecção dos portos portugueses nos séculos XVI- e XVII. **J. Amandio Barros.**

O objetivo deste trabalho é apresentar dados inéditos que descrevem a relação dos portos do Noroeste português com os arquipélagos atlânticos nos primeiros séculos da Época Moderna. Desde a sua integração nas Coroa ibéricas os agentes portuários portugueses encontraram nas Ilhas campo de experiências riquíssimo tanto na introdução de culturas (como os cereais, açúcares e vinhedos) como na exploração de recursos naturais (madeiras e plantas tintureiras), bem como na sua utilização como pontos de escala para as navegações efectuadas no Atlântico. Mais do que isso, no período em que se estruturou aquilo que muitos autores designam por "Sistema Atlântico", os arquipélagos foram essenciais como nós de ligação entre espaços geográficos distantes, para os quais existiam planos de diferente natureza: da Coroa e 'estado central', e planos gizados nos portos por entidades privadas. Parte da matéria que envolve este relacionamento é sobejamente conhecida pela historiografia. No entanto, existem temas que merecem melhor exploração. Por exemplo, a forma como as Ilhas (caso das Canárias, por exemplo) constituem um espaço de colaboração entre agentes ibéricos, campo de actuação das redes que existiam nos portos, local de instalação de diversos agentes que operavam no terreno e nos diferentes espaços atlânticos, movendo negócios, capitais e logística que ainda não conhecemos na sua totalidade e dimensão, mas desmentindo, de forma inegável – e muito graças à intervenção dos portos – a tradicional noção de rivalidade que durante muito tempo dominou as análises historiográficas. Outro facto menos conhecido reside na transferência de tecnologia entre as ilhas e os territórios americanos, perfeitamente notada na documentação dos portos, promovendo experiências tecnológicas e organizativas que correram o mundo atlântico e foram, mais do que uma vez, primitivamente experimentadas nos arquipélagos – caso da transferência de mão-de-obra escrava especializada para o

Brasil. Além destes temas, e de outros suscitados pelas novas abordagens que a rede da governança dos portos atlânticos tem suscitado, a documentação portuária portuguesa e castelhana permite revelar dados pertinentes acerca de ritmos de contacto, agentes portuários envolvidos e resultados desses mesmos contactos que esta comunicação pretende mostrar.

L'impact de la course dans l'économie maritime marocaine à l'époque moderne. **Leila Maziane.**

Dans le présent texte, nous allons essayer d'aborder la question fondamentale que pose la guerre de course dans le contexte économique du Maroc à l'époque moderne, à savoir celle de sa rentabilité. Est ce qu'il est possible d'évaluer, malgré la complexité de notre questionnement, son efficacité économique pour les grandes places maritimes du pays des Chérif dans leur ensemble, et plus spécifiquement pour ceux qui l'ont impulsée à partir de ses résultats globaux ? En d'autres termes, la course a-t-elle été payante sur le temps long ? À qui cette activité a-t-elle profité le plus ? Quels sont les rapports entre la course et l'économie portuaire ? Autant d'interrogations auxquelles, nous allons essayer d'apporter des réponses à la lumière des matériaux fournis par les archives marocaines et européennes.

Navegación y comercio en el puerto de Cádiz (siglos XIV-XV). **Daniel Ríos Toledano.**

Dentro de la diversidad de posibilidades temáticas que nos brinda la celebración de este V Coloquio Internacional de la Gobernanza de los Puertos Atlánticos (siglos XIV-XX), hemos decidido elegir como campo de estudio el puerto de Cádiz durante los siglos bajomedievales. Como objetivos iniciales de este estudio se proponen, en primer lugar, describir las infraestructuras portuarias que componían el paisaje de la ciudad; en segundo lugar, estudiar la organización del puerto gaditano dentro del complejo sistema portuario de la Bahía de Cádiz, destacando su papel como puerta de unión entre el mar y la tierra; en tercer lugar, analizar sus relaciones comerciales con otras ciudades portuarias y marítimas. Su privilegiada situación geográfica le permitió establecerse como escala obligada de las embarcaciones que transcurrían la ruta atlántico-mediterránea y como plataforma para el desarrollo de diferentes expediciones marítimas. Por último, se abordará el papel que desempeñaron algunas comunidades mercantiles extranjeras como genoveses y mallorquines. En este trabajo la metodología empleada responde a las características básicas de cualquier

investigación histórica. Por un lado, la primera parte del trabajo concierne el análisis de las fuentes documentales disponibles y con la lectura de la bibliografía existente. Y la segunda parte se corresponde con las reflexiones y la redacción del texto. Entre los resultados más relevantes podemos destacar la necesidad de revalorar el papel desempeñado por el puerto de Cádiz en la Baja Edad Media y la necesidad de realizar un planteamiento global sobre la integración del sistema portuario gaditano en el panorama internacional medieval.

Sesión 11, *Session 11*

Développement et accessibilité des ports français au XVIIIe siècle. Causalité environnementale, écosystèmes techniques et bonnes pratiques. Sylviane Llinares.

Les ports, selon leurs particularités topographiques, hydrographiques et hydrologiques, nécessitent des travaux d'aménagements spécifiques et une technique d'entretien adaptée, fruit d'une expérience acquise au fil du temps par une sélection progressive des méthodes les plus efficaces. Comprendre le pourquoi de l'inaccessibilité implique d'abord une observation constante des effets de la nature conjugués aux efforts des hommes. La recherche des causes du problème est donc aussi essentielle que les moyens d'y remédier. Les projets d'aménagement et de remise en état des ports conçus au XVIII^e siècle en France traduisent une forte demande de moyens et de réalisations. On peut ainsi observer comment la modernité technique associée à une culture de l'aménagement par la suppression des obstacles de la nature conjointe à une réforme gestionnaire est perçue comme un facteur déterminant du développement de la richesse et du dynamisme des ports.

L'évolution du commerce dominicais dans les dernières décennies du XVII^e siècle : édification, élargissement et transformation des zones portuaires du Nord et du Centre. Philippe Hrodej.

Bien avant l'édification de Port au Prince sur la côte de Saint-Domingue, le commerce, autorisé ou frauduleux, s'est opéré à partir de l'île de la Tortue avant un glissement vers la Grande Terre, essentiellement sur les quartiers de Centre (Léogane et le Petit-Goave) et les quartiers du Nord (Le Port-de-Paix et surtout le Cap français). Malgré les difficultés des premiers temps, le commerce, durant les dernières décennies du XVII^e siècle, a pu s'amplifier préfigurant l'urbanisme des

villes et le développement portuaire du siècle suivant. Ce sont les agents de modernisation économiques et institutionnels au gré des vicissitudes de la situation politique qui seront ici étudiés pour ces deux différents ports en même temps que la transformation dont ils font l'objet pour accueillir ce surcroît de navires venus en droiture des ports de métropole, du Canada et d'Amérique du Nord ou effectuant un circuit triangulaire avec l'Afrique. Le passage du pétun à l'économie sucrière en passant par la culture de l'indigo joue indéniablement un rôle d'accélérateur dans cette évolution qui bénéficie d'une protection de la part des autorités.

La paulatina desaparición de una infraestructura portuaria: los muelles del arrabal de la villa de Errentería (Gipuzkoa) a lo largo de la Edad Moderna. Oiana Artetxe Fernández e Iago Irixa Cortés.

La bahía de Pasaia ha sido testigo de actividades vinculadas al mar a lo largo de los siglos. Por sus características geofísicas el lugar ha formado un importante puerto; un lugar compuesto por diversas comunidades de pobladores y que acogió en su seno muelles, astilleros y otros espacios portuarios. Sin embargo, las transformaciones paisajísticas y urbanísticas que ha sufrido la comarca, especialmente a raíz de la industrialización, nos dificultan conocer con exactitud el paisaje de siglos pasados. El caso más significativo lo constituye la villa de Errentería, cuyo emplazamiento actual, rodeado de multitud de edificios, hace complicado pensar que con anterioridad al siglo XVIII fuese una población que miraba cara a cara a las aguas de la bahía. Con todo, la documentación y determinados elementos gráficos permiten visualizar esa realidad. En este sentido destaca el largo muelle del arrabal que se extendía desde una de las puertas de la villa y, siguiendo la ruta terrestre, llegaba hasta a península de Capuchinos. Una infraestructura que va tomando forma al filo del año 1500, tras haber conseguido la villa licencia regia para instalar una lonja y para reparar el muelle de su puerto. Al ser un elemento concejil, el gobierno de la villa era el encargado de su mantenimiento y son precisamente los acuerdos del regimiento, conservados a partir de 1523, los que posibilitan realizar un seguimiento exhaustivo en la evolución del muelle: su utilización e importancia como elemento portuario, las reparaciones que exigía y cómo se hacía frente a ellas, los motivos que causaban los daños, la problemática planteada en torno a la sedimentación de la bahía, etc. Abordar esos avatares será el objetivo de la presente comunicación, englobando el tema en el eje temático relacionado con los puertos e inversiones en infraestructuras.

La transformación del paisaje de la bahía de Pasaia a través de la cartografía y fuentes históricas (ss. XVI-XXI). Enrique De Rosa Giolito.

Objetivos de investigación

- Documentar a través de diferentes representaciones cartográficas y fuentes documentales, el paisaje de la bahía de Pasaia y el patrimonio cultural marítimo a él asociado entre los siglos XVI y principios del XXI.
- Detectar los elementos de valor paisajístico, actividades socioeconómicas (Usos) y patrimonial (Hitos)
- Realizar un mapa de la percepción, referente a cada época (sincrónico) con los usos del suelo y el patrimonio cultural.

Metodología propuesta

La gestión de dicha información se realiza mediante SIG, con la herramienta Arc Gis 10.2 y el estudio de fuentes documentales, primarias, en base a los usos del suelo, que se encuentran en los diferentes archivos históricos. Para ilustrar nuestro propósito utilizamos las cartas marinas, de la segunda mitad del siglo XVI, hasta el siglo XX escenificando el paisaje con imágenes, cuadros, fotografías antiguas y actuales y modelizaciones diversas por medio de una cartografía elaborada en los distintos periodos que han sido publicadas y por otra parte, me apoyare en referencias históricas de los distintos archivos existentes en España, en relación a los distintos usos, utilizando fuentes históricas secundarias. A fin de facilitar la lectura y comparación, utilizamos la toponimia contemporánea de los nombres del lugar.

Resultados obtenidos

Por medio del presente estudio, podemos mostrar cómo ha ido evolucionando el paisaje en las diferentes épocas principalmente como función industrial: Astilleros, industria pesada de fundiciones de plomo, hierro, industria pesquera, petrolera y auxiliar. Verificamos, cuestiones sociales y algunos aspectos de la vida cotidiana, resaltando el conocimiento del patrimonio cultural marítimo, la configuración y estructuración de los espacios portuarios. Analizada de manera sincrónica aporta datos de gran interés sobre factores antrópicos: construcción de infraestructuras de

transporte, portuarias y defensivas, por un lado, la importancia de los cotos de aprovisionamiento madereros o la explicación de factores naturales: colmatación de la bahía por sedimentos provenientes de los arroyos y regatas. En ella podemos destacar importantes transformaciones, la configuración del modelo de ocupación costero y el desarrollo portuario. El análisis pormenorizado permite conocer y definir el importante patrimonio cultural asociado a la intensa actividad marítima que, durante siglos, se desarrolló en este marco geográfico y que pretendemos resaltar por medio de un itinerario cultural.

Sesión 12, *Session 12*

Building modern port for London: the dock companies. Industrial and entrepreneurial role, 1799-1914. Tri Tran.

This contribution will analyze the factors and motives behind the modernization of the port of London in the late 18th century, thus explaining its further expansion in the 19th century. The rising constraints and demands created by Britain's colonial trade and the unprecedented population growth of the early industrial era forced commercial businesses that operated in London harbour in the late 18th century to respond to new challenges: they first had to make technical and organisational choices in terms of port infrastructures. They also had to convince political institutions (the British government, the City's guilds) and commercial partners (the City's banks, shipowners, commercial companies involved in home and overseas trade) of the feasibility of their project. Finally the new port infrastructures modified work organisation and thus labour relations; again, despite a few notable industrial conflicts in the industrial period, it seems the port authorities managed to control and discipline their workforce and prevent, as much as possible, industrial action.

Why were dock companies formed in the late 18th centuries? who were the institutions that participated in their foundation? and conversely who were the groups that opposed the project ? What were the technical and organisational challenges? How were they met? This contribution will address these different issues and will be based on a variety of primary sources produced by different and sometimes opposed institutions / bodies, at different times of the long 19th century (the dock companies' archives, government papers, parliamentary papers, the national and local press).

L'impact du développement portuaire dans la recomposition du rapport inclusion/marginalisation au XVIIIe siècle. Aude Loriaud.

Au XVIIIe siècle, la croissance économique des ports de l'Atlantique favorisa l'ascension sociale de ceux qui prirent part au commerce international. Nous pouvons donc nous demander si les ports furent des laboratoires de la recomposition du rapport inclusion/marginalisation. Une étude comparative serait propre à esquisser des réponses. Ainsi, nous proposons de discuter l'impact que le développement portuaire du XVIIIe siècle a pu avoir dans l'intégration ou la marginalisation sociale des couvents de femmes à Bordeaux et Rouen. La marginalisation des religieuses semble s'être renforcée dans les ports en raison de leur mode de vie déconnecté des évolutions liées aux circulations de marchandises et de personnes. Nous avons réalisé une étude qualitative des registres de dépenses et des inventaires dressés pendant la Révolution française car ils nous renseignent sur le mobilier et les livres possédés, donc sur la consommation et les achats de produits coloniaux et sur leur intérêt pour les nouveaux courants intellectuels. Nous montrerons aussi comment les mutations urbaines et la proto-industrialisation ont parfois remis en question l'implantation géographique des couvents dans les ports. Cependant, les missions caritatives et d'enseignement des religieuses soulignent leur volonté de s'intégrer. De même, dans les ports, les négociants et les marchands apportèrent leur soutien financier à ces communautés en y plaçant leurs filles comme pensionnaires ou novices. Pour le prouver, nous avons réalisé une prosopographie des novices à Bordeaux et à Rouen grâce aux livres d'entrées en religion et aux examens de profession. Pour sortir de ce dualisme, il faut changer d'échelle : de la ville au couvent. Il existait différents niveaux d'intégration en fonction du statut des sœurs. Ainsi, les supérieures étaient intégrées dans la société par le biais des correspondances qu'elles entretenaient avec tout un réseau de relations, pour la gestion de leur propriété et le règlement de leurs affaires judiciaires.

Los inicios de la Universidad de mercaderes de Bilbao (1481-1501). Corporación de representación gremial e institución de un gobierno portuario. José Damián González Arce.

Es bien sabido el papel protagonista que desempeñaron las corporaciones mercantiles en la dinamización del comercio naval hispánico de la baja Edad Media. Hasta ahora, ha sido mejor abordada la trayectoria de los consulados de mar de la

Corona de Aragón (Barcelona, Valencia o Mallorca), o la de la Universidad de mercaderes de Burgos; pero, gracias a estudios recientes (algunos de mi autoría), también empiezan a ser conocidos el consulado genovés de Sevilla o la cofradía de Santa Catalina de San Sebastián. Sin embargo, ha quedado relegado, sin duda por falta de documentación, el análisis de la Universidad de mercaderes de Bilbao, el mayor puerto cantábrico de la Castilla preindustrial. Hasta ahora, los datos que se tenían sobre esta asociación, antecedente del importantísimo Consulado local fundado por Juana I en 1511, eran fragmentarios e inconexos, e incluso se especulaba sobre la fecha de su fundación, que hoy podemos situar en torno a 1482. Ello gracias a la aparición de nuevas fuentes, muy abundantes y de gran riqueza documental, que van a permitir el estudio de este surgidero de la ría del Nervión y cómo llegó a alcanzar el papel hegemónico en el comercio exterior que ha mantenido hasta la actualidad. Se trata, nada menos, que de la mayor parte de los registros de averías de dicha Universidad de finales del siglo XV, algo completamente excepcional en el contexto europeo, así como de otra documentación igualmente inédita como padrones de prebostazgo, manifestaciones de extranjeros o cuadernos de cargazón y otros. De manera que, con esta comunicación, pretendo dar a conocer la citada documentación, así como realizar un primer avance sobre la estructura de esta institución capital para el desarrollo del comercio local.

El inglés como lengua franca en el Puerto de Las Palmas: del cambullón a las plataformas. Alexander Cárdenes-Rodríguez.

El puerto de Las Palmas ha sido un elemento clave en el desarrollo económico y social de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. En este contexto, desde la creación del puerto a finales del siglo XIX y hasta el presente, el inglés ha jugado un papel muy importante como lengua franca utilizada para comunicarse entre los distintos agentes que han intervenido en el funcionamiento de la actividad portuaria. Con este trabajo hemos investigado y analizado la evolución del uso de la lengua inglesa desde el *pichingli* (Armistead, 1997) que usaban los cambulloneros para realizar sus transacciones hasta el inglés especializado que se utiliza actualmente en los astilleros y empresas de servicios radicados en el recinto portuario y en las embarcaciones (distintos tipos de barcos y plataformas) que recalcan por él. Para llevar a cabo este estudio hemos utilizado tanto fuentes escritas que hacen referencia al uso e influencia del inglés en el puerto durante los siglos XIX y XX como entrevistas y encuestas realizadas recientemente a personal vinculado al puerto para

conocer cuál es el impacto e importancia que esta lengua ha tenido a lo largo de este período de tiempo. Consideramos que los resultados obtenidos a través de esta investigación pueden ser relevantes para entender la importancia histórica del inglés en el puerto de Las Palmas y su influencia sobre el desarrollo de la ciudad así como para conocer cómo se articula hoy día el uso de dicha lengua en este espacio portuario, abriendo a la vez la puerta a futuras investigaciones en este campo.

Sesión 13, *Session 13*

La planificación del espacio portuario de Las Palmas de Gran Canaria en sus primeras etapas de desarrollo (1883-1950). Alejandro González Morales y Antonio Ramón Ojeda.

La construcción de un espacio dinámico como es el puerto, especialmente si éste se sitúa en el contexto urbano, implica la planificación previa de las obras, incluso en su diseño “urbanístico”. Es objetivo del presente trabajo estudiar los principales planes de ordenación del puerto de la Luz y de Las Palmas en sus primeras etapas de desarrollo (1883-1950) y analizar la relación que se establece entre el ámbito portuario y la trama de la ciudad. Para ello, consultamos en el archivo de la Autoridad Portuaria los diferentes planes diseñados para el desarrollo de las obras, no todos ellos finalmente ejecutados. Asimismo, se analiza el proceso de desarrollo del espacio portuario en relación al crecimiento y expansión urbanas. En primer lugar, cómo la construcción del nuevo puerto en la rada de La Isleta supone la aparición de un nuevo núcleo de población al norte de la ciudad: El Puerto, o actuales barrios de La Isleta y Santa Catalina. Seguidamente, cómo la vieja carretera del puerto que unía éste con Vegueta-Triana representó el eje esencial para el crecimiento moderno de Las Palmas de Gran Canaria, hasta integrar en su trama los en origen exentos barrios portuarios. Por tanto, se quiere analizar el diálogo que se establece entre los espacios conexos de la ciudad y puerto de Las Palmas.

Qu'est-ce qu'un port industriel ? Réflexions à partir des cas de Bordeaux et de Bilbao (vers 1880-vers 1980). Alexandre Fernandez.

On sait ce que la fortune du port de Bilbao doit à l'extraction minière et à l'industrie lourde. On sait peut-être moins que la croissance du trafic du port de Bordeaux (de 800 000 tonnes en 1860 à 4,2 millions de tonnes en 1913...), fondée sur les importations de produits coloniaux, a généré un type d'industrialisation sans doute

spécifique mais néanmoins notable. Une fois précisés les indicateurs typologiques et présentés l'évolution de la structure des trafics, une étude comparée des trajectoires de ces deux ports du Golfe de Gascogne/Vizcaya s'attachera non pas tant à reconstituer les étapes de celles-ci qu'à tenter d'éclairer les stratégies, fort différentes à Bordeaux et à Bilbao, d'adaptation (à mesurer notamment les processus respectifs de « prise de conscience » du déclin relatif) aux nouvelles conditions de la division internationale du travail au cours des années 1970.

De la base navale au pôle de course au large : Reconversion des espaces portuaires et développement du nautisme dans la rade de Lorient (1966-2016). Christophe Cérino.

Longtemps classée au rang des villes portuaires « grises » de la reconstruction et de l'industrie navale, Lorient est devenue en quelques années le premier pôle de course au large européen et dispose de plus de 3 000 emplacements dans sa rade pour accueillir les bateaux de plaisance. À la fin du XXe siècle, les restructurations de la matrice étatique, qui avait assuré pendant plus de 300 ans un solide socle d'emplois au Pays de Lorient, ont conduit les pouvoirs publics locaux à réfléchir à la diversification économique de leur territoire. Alors qu'étaient lancées de profondes réorganisations des modèles d'activités militaires et halieutiques, dont il était moins question de la disparition que de l'adaptation aux enjeux contemporains, c'est en se tournant une fois encore vers la mer et ses usages que la cité s'est ouverte de nouvelles perspectives de développement. En une quinzaine d'années, profitant des aides accordées notamment par l'Union européenne et l'État, d'importants investissements ont permis l'émergence d'un secteur nautique de haut niveau et l'accompagnement de la création de ports de plaisance. Entre reconversion des espaces portuaires, opérations d'aménagements et développement d'un nouveau secteur d'activités, la modernisation de la rade et de la ville-port a peu à peu transformé l'image confinée d'un territoire industrialo-militaire en celle d'une cité maritime devenue destination touristique.

Propuesta para abordar la cultura portuaria en Las Palmas de Gran Canaria: el cambullonero. Iván Hernández Cazorla.

La cultura ocupa un lugar central en el desarrollo de la sociedad, dada su importancia en la constitución de grupos y comunidades sociales relativamente homogéneas.. Una cultura se compone de diversos elementos adscritos a una

geografía y tiempos concretos, e intrínsecamente relacionados con los fenómenos socioeconómicos que se hayan producido. El estudio de esta no se adscribe únicamente a la historia cultural y marítima, sino que es un campo en el que se pueden aplicar estudios interdisciplinarios con el objetivo de narrar la historia como un *todo*, teniendo en cuenta el concepto de “historia total” procedente de Annales. El objetivo de esta investigación es realizar una propuesta que permita estudiar la cultura portuaria de Las Palmas de Gran Canaria y, que a su vez, sirva para estudiar otras ciudades portuarias. Para ello se han utilizado fuentes existentes relativas a la dicha y otras que, aunque no están directamente relacionadas, ayudan a elaborar una metodología que nos permita trabajar estos elementos a largo plazo. En este caso se abordarán, por una parte, algunos aspectos generales, como la importancia del desarrollo urbano, o específicos, como las perspectivas foráneas de la cultura portuaria de dicha ciudad. Para alcanzar este objetivo se ha utilizado la figura del cambullonero como sujeto histórico para investigar la cultura portuaria en Las Palmas de Gran Canaria desde finales del siglo XIX hasta la década de los sesenta del siglo XX. Respondiendo a las preguntas de investigación planteadas se ha podido elaborar un esbozo de elementos que se pueden encontrar en la cultura portuaria de dicha ciudad y que fuentes se pueden utilizar, la narrativa de la historia cultural del cambullonero y la comparativa de este con elementos similares en otras ciudades portuarias, como Funchal.

Sesión 14, *Session 14*

Building-up seaport innovation capabilities: The Port of Gothenburg as a complex logistic system (CoLS). Nicola Scaccianoce y Sandro Mendonça.

Technical change, institutional transition and globalisation have been driving forces that have converged on that most important, but discrete enabler of trading connections and logistic innovation. Seaports deal with multiple challenges and crunching pressures. Oceanic hubs in particular have become organisationally reconfigured spaces, informationally dense and regulation intensive. In such a fluid context the need for performance and broader sustainable impacts has led to increasing efforts for efficiency, productivity and differentiation. Within the modern seaport ecology, in particular, Port Authorities have surfaced with a new set of internal and external roles, i.e. orchestrating within- perimeter dynamics among private actors while strengthening the port’s position in the international network of business flows. Moreover, Port Authorities are increasingly implicated in

stakeholder alignment while ensuring safety, environmental, and quality standards compliance. This paper advances the framework of “Complex Logistic Systems” (or CoLS) to address the evolving phenomena of seaports. This view is explored in the case of Gothenburg, the foremost Scandinavian port. Drawing on a diverse array of first-hand evidence we argue that Gothenburg Port Authority has been transformed into a “systems integrator” within a new division of public-private labour, i.e. a knowledge-based agent that specialises in high-level type of intermediary professional services such as hub design, technical consultancy, marketing strategy and business brokerage while delegating most lower-level tasks to terminal handlers, ro-ro operators, among others actors. We conclude that the Port Authorities’ adaptive and anticipative capabilities are dynamic intangible assets that make the most of economies of scope and speed, learning effects, positive externalities, and extensive know-how networks.

Maroc-Chimie I & Maroc Phosphore I: deux complexes industriels installés à Safi grâce à son port. Saïd Chemsî.

Le Maroc, deuxième producteur et premier exportateur des phosphates dans le monde, devrait valoriser une partie de son minerai. C’est ainsi que le gouvernement décida de construire, en 1958, un complexe chimique. Mais avant de le construire, il était indispensable de trouver un lieu à proximité de : un gisement de phosphate ; un gisement du soufre ; une source d’eau douce ; une côte dont les eaux de mer sont toujours froides et surtout d’un port pour l’exportation. La ville de Safi répondait à toutes ses exigences. En effet, Safi n’a que 80 Km du Jbel Gantour. Pour le soufre, Safi est distante de 120 km du gisement de Kettara. Quant à la côte à l’eau froide, l’océan fournit la grande quantité d’eau pour le refroidissement des machines. Le principal élément de ce choix était le port. Safi, site portuaire millénaire a vu son port se moderniser dès 1923. C’est cette même année que les gisements de Youssoufia furent découverts par Louis Gentil. Mais les premières embarcations des phosphates, à partir du port de Safi, n’ont commencé qu’en 1932. Le Maroc exportait cette matière en état brut, et il fallait valoriser cette ressource économique par l’aménagement d’un complexe industriel. Effectivement, Maroc-Chimie I fut construit entre 1962 et 1965. Quatre ans plus tard, le gouvernement décide d’implanter un nouveau complexe (Maroc-Phosphore I) dédié à la production d’acide phosphorique. Quelles sont les étapes de ces travaux, et quel impact ils ont eu sur le port ? L’installation de ces usines près de Safi, a-t-elle, engendrée un développement pour cette ville ? Safi était déjà un port d’exportations des céréales

et d'autres produits agricoles et animaliers vers l'Europe. Quelles sont alors les nouvelles connexions maritimes qu'a permis l'exportation des phosphates et du soufre ?

La conversión del puerto de Las Palmas en centro logístico pesquero del Atlántico Centro Oriental. Álvaro Díaz de la Paz.

La actividad pesquera en los puertos ha experimentado una profunda transformación técnica y económica en la etapa contemporánea. Esta comunicación analiza las respuestas de los agentes, públicos y privados, a este proceso de transformación a partir del estudio de un puerto atlántico: el de Las Palmas (Gran Canaria). En este sentido, analizamos primero como el puerto se convirtió en el eje del mercado del pescado en esta zona del Atlántico Centro Oriental, gracias a su papel como lugar de suministro y apoyo a la actividad extractiva. A partir de los años 50, con la denominada segunda revolución industrial en las pesquerías oceánicas, el papel del puerto, y sus agentes, se transformó pasando de centro de suministro a centro redistribuidor hacia mercados lejanos (Mediterráneo y Pacífico), apoyándose en la ampliación y dotación de una moderna infraestructura portuaria y de frío. Por último, se estudia como en la última década la acentuación del proceso de globalización, impulsa un nuevo papel del puerto en la actividad pesquera. El producto pesquero ya no tiene que arribar, almacenarse o transformarse, para su reenvío a otros mercados. El puerto de Las Palmas opera ahora como un centro virtual de la extracción y distribución de la pesca en todo el litoral atlántico africano, aprovechando el profundo conocimiento de los agentes del mercado (productos, embarcaciones disponibles, zonas económicas exclusivas utilizables, etc.).

Bordeaux : Entrepôt international. Aude Labrit.

Bordeaux jouie d'une situation géographique particulièrement intéressante. Ouverte sur l'océan Atlantique, elle est également reliée, par un dense réseau fluvial, à un fructueux arrière-pays. Une position qui lui permet, notamment au XVIIIe siècle, de s'affirmer comme un intermédiaire de choix entre les colonies (Afrique, Antilles), l'hinterland aquitain et les marchés nord européens (Hollande, Irlande, Baltique, Ligue Hanséatique, etc.). Par conséquent, dans le cadre du Ve Colloque International de la gouvernance des ports Atlantiques (XIVe-XXIe siècles) consacré à l'étude des ports comme agents de développement régionaux, et en accord avec

les thématiques « ports et expansion Atlantique » et « ports et arrière-pays : connexions » ; je souhaiterais proposer une intervention qui reviendrait sur le rôle de Bordeaux comme port-entrepôt international pour les réexportations coloniales tout au long du XVIIIe siècle. D'un point de vue méthodologique, il s'agirait de reconstituer, étape par étape, le processus de commerce triangulaire mise en place par les négociants bordelais, afin de mettre en lumière une stratégie commerciale rôdée et efficace. Celle-ci consistait en effet à embarquer des produits (farines, blés, vins, prunes, draps, cordes, etc.) venus de Moyenne-Garonne à destination de l'Afrique où ils étaient par la suite échangés contre des esclaves. Une main d'œuvre à son tour revendue dans les colonies antillaises (St-Domingue, Guadeloupe, Martinique, etc.) afin de ramener en métropole des denrées exotiques réservés aux marchés nord européens. Le but de cette étude, fondée sur des chiffres précis, sera de démontrer qu'il est injuste de limiter les activités portuaires bordelaises au XVIIIe siècle à la seule traite négrière. Contrairement à Nantes par exemple, Bordeaux a su s'imposer comme une plate-forme, un agent de développement et de liaisons privilégiées entre les principaux pôles commerciaux français, européens et internationaux.

Sesión 15, Session 15

Novos rumos para un desenvolvimento sustentavel de cidades-porto: gestão e patrimónios portuarios no espaço Latino-Americano. Amèlia Polònia, Ana M. Rivera Medina y Catia Costa.

Port-cities have been changing and evolving from Antiquity to the present days. Globalization, the speed of information circulation and the intense migration patterns, the new ways of understanding the relationship between harbors and urban space, side by side with the new economic uses of seaports, have generated different ways of dealing and understanding seaports' role in a local, national and global dynamics. Even when seaports maintain their original economic roles, their political, economic, social and cultural dynamics have generated a valuable heritage, that became an asset of social and economic value by itself. Seaports' roles as platforms of transference of technical knowledge, people, information and cultural patterns make them central stages for shared histories and elected forums for the analysis of shared, sometimes conflictive memories, with which public policies have to deal with in a very complex way. Coopmar (Transoceanic Cooperation. Public Policies and Iberoamerican Sociocultural Community), a

CYTED thematic research network, intends to contribute to the understanding of these processes within the Atlantic world, by connecting tradition and innovation and by dealing with the unique and differentiating heritage of the Iberoamerican sociocultural space, throughout a cross-disciplinary and interdisciplinary approach. Focused on the transformation of the natural and cultural landscapes, over time, the project gives added value to the patrimonial elements built and perpetuated through the cultural transferences involved in the process. Prioritizing a transatlantic dimension, and the relationship between the sea and the society, with special attention given to the maritime and port communities, CoopMar put together a multinational team able to discuss all these implications in nowadays society of the Iberoamerican space. Hence, the tangible and intangible heritage becomes the focus of the project, trying to give added value to transcultural memories and differentiating heritages, interconnected by political, social, economic, cultural and geostrategic evolving dynamics. Identification, monitoring, preservation and dissemination of those common heritages are among the targets of this research network, academically based, but aiming at an intense dialogue with the overall society and the public powers. Promoting a sustainable development of seaports of Ibero-America, based on the economic and cultural value of that common heritage is the ultimate aim of the project and the team. Globalization, new technologies and greater easiness of travel made these nodes centers of cultural pilgrimage, giving rise to so-called cultural tourism. In Europe, these dynamics are already evident on the Atlantic and Mediterranean coast, where interpretation centers, museums, universities, companies and public authorities join forces to complete a strategy plan aimed at a sustainable cultural management, trying to reach the various levels of the society. Could these strategies be shared with Latin- American spaces, and be improved by Latin-American experiences, namely dealing with UNESCO worldwide heritage sites? Coopmar is therefore a laboratory to create synergies between the two margins of the Atlantic in pursuit of the recovery, preservation and diffusion of a common history: the history of cooperation between Europe and Latin America. Its rationale and action program will be submitted to scrutiny in this scientific event devoted to debate seaports and development overtime.

Medioambiente y competitividad en los puertos del sur de Europa. Los casos de los Puertos de Sevilla y Granadilla de Abona. Jesús G. Moreno Navarro y Jesús Ventura.

La declaración de impacto Ambiental sobre el dragado del Guadalquivir ha sido desfavorable, forzando a las autoridades portuarias del Puerto de Sevilla a plantearse nuevas estrategias futuras para garantizar su competitividad. La valoración del impacto ambiental también supuso el retraso de más de una década en la construcción del Puerto de Granadilla de Abona con cambios radicales sobre su proyecto inicial. En ambos casos se valoraba el crecimiento global del tráfico de contenedores y la tendencia al aumento de tamaño de buques e infraestructuras portuarias. Las aportaciones de la comunicación propuesta se han extraído a la luz de los primeros estudios de competitividad de los puertos de Granadilla de Abona y Tánger-Med, elaborados por los autores, así como la evolución que ambos proyectos han experimentado desde el año 2004 hasta nuestros días. Las necesidades de mayores calados y líneas de muelles sugieren la necesidad de reflexionar sobre la sostenibilidad a medio plazo de estos patrones de competitividad.

Medioambiente y tráfico marítimo de hidrocarburos en Canarias, 1975-2015. Luis G. Cabrera Armas, Josué Barrera Santana y Francisco J. Ramos Leal.

La importancia marítima de Canarias se debe, entre otros factores, a su posición geoestratégica, lo que favorece un elevado volumen de tráfico marítimo y, más importante si cabe, un continuo flujo de productos energéticos asociado al refinado del petróleo en el Archipiélago, así como al consumo interno y al suministro a la navegación. Aunque el tráfico marítimo de productos petrolíferos destinado al mercado interior en Canarias ha experimentado un progresivo decrecimiento en la última década, el paralelo incremento de la producción en el África Occidental y, con ella, del tránsito de petróleo y derivados hacia Europa, ha aumentado el posible riesgo medioambiental para Canarias. Este tráfico, además, podría aumentar si la actividad extractiva se desarrollara en aguas canarias o en sus cercanías. El principal objetivo de esta comunicación es cuantificar, a partir del análisis y tratamiento de las series disponibles, los riesgos asociados al tránsito internacional de buques, al consumo interior, así como el posible efecto de las prospecciones de hidrocarburos. Nuestros resultados indican que, en su máxima producción prevista, la extracción de crudo supondría, respecto a las cifras del tráfico actual, sólo el 18% del total. En

otras palabras, tanto en términos de número de buques como de mercancías peligrosas transportadas, el mayor riesgo se deriva del paso de buques cargados con crudo hacia Europa.

Les épaves de la seconde guerre mondiale à Dakar, des témoins du port de Dakar comme base stratégique au XXe siècle. Moussa Wélé.

Durant la seconde guerre mondiale, le port de Dakar constituait une base navale stratégique dans l'atlantique. Ce port qui fut au début de sa construction (1857-1866) une « station-service de l'Atlantique », devient rapidement un port stratégique dans le trafic maritime international avec ces rôles de port de commerce, de transit et de port militaire durant la seconde guerre mondiale 1939-1945 (Seck, 1972 ; Ndao, 2009 ; Castillo, 2015). Ce rôle de base navale, va faire de Dakar un lieu de convoitise entre les puissances occidentales après l'armistice de la France face à l'Allemagne. Ce qui fait que le port de Dakar et certaines parties de sa ville furent bombardés durant « l'opération Menace » du General De Gaulle et ses alliés britanniques contre les forces françaises pro-vichystes basées à Dakar. Plusieurs bâtiments de guerre et quelques navires de commerce ont été coulés durant cette attaque (ANS, 2D-8). Notre objectif fut donc d'effectuer des recherches archéologiques sous-marines afin d'établir un inventaire des épaves qui sont issues de ces bombardements. Ces recherches nous ont permis d'obtenir des témoins matériels importants pour justifier que le port de Dakar fut une base navale stratégique dans l'atlantique durant la seconde guerre mondiale. Nous avons donc exploité plusieurs sources à savoir les données archivistiques, les interviews auprès des pêcheurs de la presqu'île du Cap-Vert et aussi nous avons confronté ces données avec des explorations sous-marines qu'on a effectuées aux abords de l'île de Gorée et du Port de Dakar pour retrouver ces sites sous-marins. Ces Recherches ont permis d'obtenir une cartographie des épaves de bateaux, de sous-marins et d'avions de chasse de type *swordfish* et *Curtiss* qui ont été coulées durant les bombardements. Ces épaves constituent aujourd'hui, un patrimoine subaquatique important pour analyser le rôle stratégique du port de Dakar, station atlantique ; mais aussi elles occupent une place majeure dans l'environnement marin de Dakar car étant des récifs artificiels pour les poissons très connus par les pêcheurs de Dakar.

Sesión 16, Session 16

Port et dynamiques urbaines à Agadir (Maroc). Ourmassi El Mati y Hrnaka Atmane.

L'objectif de cette contribution est d'analyser les impacts du port d'Agadir (Sud marocain) sur le fonctionnement de son territoire d'accueil. Il s'agit donc d'évaluer la place des activités portuaires dans la dynamique socioéconomique et spatiale de l'arrière pays direct du port suivant une approche historique. En termes des résultats, le port était, jusqu'au séisme de 1960, le secteur le plus riche et le plus dynamique de la ville d'Agadir. La politique prédominante était que la ville devait s'adapter aux besoins du port. Après la période de la reconstruction, la ville a pu rapidement diversifier son économie grâce aux grands investissements notamment dans le domaine du tourisme. Cet essor de la ville a freiné le développement du port car l'aménagement de l'espace urbain a privilégié la fonction touristique au détriment de l'activité portuaire. Par conséquent, c'est plutôt le port qui doit aujourd'hui s'adapter aux besoins de la ville.

O Porto de Moçamedes nos oitocentos: cultura, economia e comercio pesqueiros. Laila Brichta.

O porto de Moçamedes, criado em 1857 com a instalação da alfândega oito anos após a fundação da cidade por portugueses vindos do Brasil, objetivava exportar os gêneros agrícolas tropicais que se intencionava produzir no sul de Angola, similarmente ao Brasil. A colônia agrícola baseada na produção de açúcar não obteve o êxito esperado e a região especializou-se na pesca e exportação de seus derivados – peixe seco, óleo e farinha de peixe. A escolha pelos portugueses do local para a instalação da colônia de Moçamedes no século XIX ocorreu, também, pela presença abundante de peixes em suas águas litorâneas, relatada desde a primeira viagem de Diogo Cão, em 1485, confirmada por posteriores expedições. Dados demográficos revelam que a população em Moçamedes em fins da década de 1850 era majoritariamente de pescadores, colonos advindos do Algarve que se juntaram à população fundadora, desenvolvendo artesanalmente a nascente indústria da pesca. Dados estatísticos revelavam que o Porto Alfandegado de Moçamedes, que administrava os portos de Porto Alexandre (atualmente Tômbwa) e Baía dos Tigres, exportava peixe desde a década de 1860. Esta comunicação analisará a relevância do Porto de Moçamedes para o desenvolvimento da região sul de Angola

e para o comércio atlântico com outros portos africanos e com Portugal no século XIX, notando que os principais produtos de exportação foram os derivados da pesca. Discutirá a relevância da economia da pesca enquanto uma estratégia de exploração de regiões ultramarinas, e como uma forma de inserção de determinada localidade no sistema mundo capitalista. São utilizados documentos alfandegários dos portos angolanos na segunda metade do século XIX, relatos e memórias de viajantes, documentos oficiais relativos às migrações portuguesas, ao comércio e indústria para as colônias ultramarinas e trocas de correspondências consulares, e historiografia já produzida.

Port Activity and Economic Growth in Africa in historical perspective: a methodological approach. Daniel Castillo Hidalgo y Morten Jerven.

The growth performance of African economies the past is a key question. A lack of long time series data has meant that a lot of historical analysis has used evidence from a very recent past (Jerven 2015). This literature has compressed history and made big leaps of faith about the persistent African “economic failure” in the past (Austin 2008). The list of suggested factor is long and is growing but has focused on institutional, cultural, path-dependence theories or environmental factors. However, recent times, scholars have found compelling evidence of the existence of periods of growth and development – using historical national accounts, real wages or anthropometric measures. This research has suggested that historical episodes of growth in African economies are common, and furthermore it questions whether there are structural factors that hinders growth in African economies. These growth episodes were rooted in the World Economy, and thus analysis on economic development necessarily must include the role of seaports from the late nineteenth century. It has been estimated that the main seaports handled close to ninety percent of the external trade in most of African countries since the colonial era up to present (Hilling, 1970:127-28; Castillo and Ducruet, 2017). Therefore, the long-term analysis of seaport activity could proportionate some outputs on the historical evolution of African economies. Building on the analysis of throughput and cargo distribution by ports, countries and regions we attempt to explore the linkages between economic growth (in terms of Human Development Index and GDP per capita) and port activity that represented the main trends in the external trade. Moreover, throughput rather than values will be used to affording a clearer and stable index of the scale and activities of each port (and the overall functioning of the regional port systems). For recent times (1970 onwards), figures on

containerized cargoes (TEUs) will be useful to investigate the introduction of the African economies in the world revolution of general cargoes. Finally, we will observe the main trends on port hierarchy evolution in the long run, attending to resilient, specialization and self-reinforcement effects which could be observed for each regional port system. Our analysis covered the period 1880-2010. The main Archival sources for port activity are taken from different countries and overseas Archives such as Great Britain, France or Senegal. We complete these figures with official publications from the most of maritime African countries.

Sesión 17, *Session 17*

“A parede” e o porão: uma análise das alterações pela Lei de Modernização dos Portos de 1993 no mercado de trabalho portuario no Espírito Santo. Luiz C. Ribeiro y G. Maria de Souza.

A comunicação analisa as alterações que ocorreram no Espírito Santo/Brasil após à implantação da Lei 8.630/1993, conhecida como “Lei de Modernização dos Portos” brasileiros. O estudo baseia-se na construção do Porto de Vitória (concluída em 1940) e no modelo de expansão dos terminais portuários do Espírito Santo até 1993 para apresentar a organização do trabalho em categorias profissionais autônomos vigente nestes portos até a Lei 8.630/93. A pesquisa bibliográfica e empírica com os trabalhadores avulsos mostrou que o modelo pós 1993 ensejou uma alteração profunda nas concessões públicas dos espaços portuários à iniciativa privada e, ao mesmo tempo, introduziu a figura do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) na dinâmica da contratação, e alterou a forma de sindicalização dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs). Conclui por demonstrar que as tais mudanças impactaram demasiado a vida dos trabalhadores.

El contrato de suministro de contenedores: un desafío a los puertos marítimos. Pierre-Jean Bordahandy.

Con el desarrollo de la containerización; la ubicación, el funcionamiento, el aspecto, y la operación general de los puertos ha cambiado extensivamente. Esta presentación se centra sobre la herramienta principal de estos cambios, es decir, el contenedor de transporte marítimo, y más particularmente en el contrato de suministros de contenedores a las empresas consignatarias en el contexto del transporte marítimo. Este contrato no tiene ningún precedente histórico y esta

novedad representa un desafío para los puertos, la práctica jurídica marítima internacional y los tribunales de muchos países que no han logrado todavía desarrollar un régimen adecuado. Esto afecta no solamente la utilización propia del contenedor sino a las operaciones portuarias a varios niveles. Por estas razones, nuestra presentación se acerca más particularmente a dos ejes propuestos en el coloquio, es decir, tecnología e innovación en los puertos por un lado y puertos e hinterlands, por otro. Después de una breve presentación de algunos de los problemas derivados de esta falta de régimen jurídico adecuado sobre el contrato de suministro de contenedores (confusión entre varias acciones en el cobro de servicios al usuario) esta presentación tiene como objetivo de proponer una solución. A través de un análisis de derecho comparado (Francés, Inglés, Americano Australiano y Brasileño), esta presentación intentará demostrar cómo una conceptualización sencilla y acertada del tráfico de contenedores en el transporte marítimo permitiría colocar este concepto en un contexto histórico, espacial y jurídico más pertinente, es decir, vinculado al derecho marítimo, lo que tendría por consecuencia, la reducción de confusiones entre principios jurídicos que es la fuente de la mayor parte los problemas que existen en esta materia.

O Porto de Salvador. 1930 a 1963. Legislação, investimentos e infraestrutura. Rita C. Santana de Carvalho Rosado.

O interesse é estudar o Porto de Salvador no período de 1930 a 1963 considerando, principalmente – a legislação específica sobre portos no Brasil e na Bahia à época, como se comportaram os poderes constituídos e a Companhia das Docas da Bahia em relação à infraestrutura do dito porto e, além do grau de influência do cenário nacional, e do internacional que conduziram a vida dos portos nacionais, sobretudo, do porto de Salvador. O período de 1930 a 1963 concentra em nível nacional momentos significativos associados ao contexto internacional: a Era Vargas iniciada com a Revolução de 1930, fase que agrega as consequências e os efeitos da queda da Bolsa de 1929, da Grande Depressão internacional da década de 1930, o processo (início) de industrialização do país, o estabelecimento do Estado Novo 1937 a 1945, quando se registrou a segunda guerra mundial e posteriormente o estabelecimento de uma nova ordem internacional. O ano de 1963 como data limite final da proposta se explica devido ao fato, de ter se registrado naquele momento, a transferência da administração do porto de Salvador, da cidade do Rio de Janeiro (que de 1960 não era capital do país) para a cidade de Salvador, onde se encontra o porto que a Companhia administrava. A concretização do trabalho, do

estudo proposto, exige consulta aprofundada principalmente: documentos originais custodiados pelo Arquivo Público do Estado da Bahia-APEB Seção de arquivos da república, que tratam mais especificamente sobre a Bahia no período referido, Relatórios, Atas e Atos produzidos pela administração do Porto de Salvador no período indicado; Relatórios da Associação Comercial da Bahia, os Relatórios dos Governadores da Bahia, além acordos e projetos relativos ao Porto da Bahia; e, a bibliografia específica.

Containers Terminals in Brazil: Intertemporal Efficiency Analysis. Vander Lucas y Leopoldo Kirschner.

Ports are considered providers of capital-intensive services. The recent evolution of the Brazilian port sector has led to significant impacts on competition and the expectation of further efficiency gains. Although Brazil is a big mover of dry bulk, general cargo is where the highest value-added goods and container handling is in this category. Considering the average value of efficiencies in the three years of analysis, two large terminals (TECON Santos and LIBRA Terminals - Santos) remain on the efficiency frontier. The intertemporal analysis using the Malmquist index shows the evolution of productivity of a container terminal and analyzing the rate of change in technology of the three terminals, we observed that for some these rates fell. This means that, despite remaining on the efficiency frontier, the *inputs* are being used by the port terminals in a less efficient way than in the previous period.

PARTICIPANTS OF THE 5th MEETING OF THE GOVERNANCE OF THE ATLANTIC PORTS 2017, 30 NOV-2 DEC

| Surname | First name | Affiliation | Country | E-mail address |
|----------------------------|-------------------|---|----------------|---|
| A Álvarez Fernández | María | University of Oviedo | Spain | alvarezmaria@uniovi.es |
| Artetxe Fernández | Oihana | Ereiten K.Z. | Spain | - |
| Atmane | Hnaka | University Ibn Zohr | Morocco | - |
| Augeron | Mickäel | University of La Rochelle | France | maugeron@univ-lr.fr |
| Aznar Vallejo | Eduardo | University of La Laguna | Spain | eaznar@ull.edu.es |
| B Banko | Catalina | University Central de Caracas | Venezuela | catalinabanko@gmail.com |
| Barrera Santana | Josué | University of La Laguna | Spain | josuerbarsan91@hotmail.com |
| Barros | J.M. Amandio | University of Porto | Portugal | amandiobarros@hotmail.com |
| Bochaca | Michel | University of La Rochelle | France | michel.bochaca@univ-lr.fr |
| Bordahandy | Pierre-Jean | University of South Pacific | Vanuatu | pierrejean.bordahandy@vanuatu.usp.ac.fj |
| Brichta | Laila | University Estadual de Santa Cruz | Brazil | lailabrichta@gmail.com |
| C Cabrera Armas | Luis Gabriel | University of La Laguna | Spain | lcabrera@ull.edu.es |
| Calvo Cruz | Mercedes | University of Las Palmas de Gran Canaria | Spain | mercedes.calvo@ulpgc.es |
| Cárdenes-Rodríguez | Alexander | University of Las Palmas de Gran Canaria | Spain | alexander.cardenes@ulpgc.es |
| Castillo Hidalgo | Daniel | University of Las Palmas de Gran Canaria | Spain | daniel.castillohidalgo@ulpgc.es |
| Cérino | Christophe | University of Bretagne-Sud | France | christophe.cerino@univ-ubs.fr |
| Chemsi | Saïd | University of Mohameddia-Casablanca | Morocco | saidchemsi@yahoo.fr |
| D De Abreu Xavier | Antonio | University of Evora | Portugal | aindax@gmail.com |
| De Luca Navarrete | Daniella | University of Valparaiso | Chili | daniella.deluca@uv.cl |
| De Rosa Giolito | Enrique R. | UNED | Spain | enriquerafael@hotmail.com |
| De Souza | G. Maria | University Federal do Espirito Santo | Brazil | - |
| Delgado Aguiar | Gerardo | University of Las Palmas de Gran Canaria | Spain | gerardo.delgado@ulpgc.es |
| Díaz de la Paz | Álvaro | University of La Laguna | Spain | adiapaz@ull.es |
| Díaz Hernández | Juan José | University of La Laguna | Spain | jjodiaz@ull.edu.es |
| Domínguez-Orta | Manuela | University Pablo de Olavide | Spain | mdomort@upo.es |
| Dos Santos Lopes | Rosana | University Estadual de Santa Cruz | Brazil | rlopes@uesc.br |
| E El Mati | Ourmassi | University Ibn Zohr | Morocco | ouarmassi143@gmail.com |
| Estrán Ramírez | José Ignacio | University of La Laguna | Spain | - |
| F Fernandes | Andre | University Nova of Lisboa | Portugal | andre.fernandes@fcsn.unl.pt |
| Fernandez | Alexandre | University of Bordeaux-Montaigne | France | alexandre.Fernandez@u-bordeaux-montaigne.fr |
| G García | Ana Catarina | University Nova de Lisboa & Univ. of Azores | Portugal | catarinagarcia@gmail.com |
| Gómez-Cornejo Aguado | Omar | University of Salamanca | Spain | omargca@usal.es |
| Gonçalves Dos Santos | Flavio | University Estadual de Santa Cruz | Brazil | fgsantos@uesc.br |
| González-Arce | José Damián | University of Murcia | Spain | josedam@um.es |

| | | | | | |
|----------|---------------------|--------------|---|----------|--------------------------------------|
| | González Morales | Alejandro | University of Las Palmas de Gran Canaria | Spain | alejandrogonzalez@ulpgc.es |
| | González-Zalacain | Roberto J. | UNED | Spain | robgonzalez@la-laguna.uned.es |
| H | Hernández Cazorla | Iván | University of Las Palmas de Gran Canaria | Spain | ivanhercaz@gmail.com |
| | Hernández Luis | José Ángel | University of Las Palmas de Gran Canaria | Spain | jose.hernandez@ulpgc.es |
| | Honorato | César | Universidade Federal Fluminense | Brazil | cezarhonorato@gmail.com |
| | Honorato | Lucas | Universidade Federal Fluminense | Brazil | lucasthonorato@yahoo.com |
| | Hrodej | Philippe | University of Bretagne-Sud | France | hrodej.philippe@neuf.fr |
| I | Irixoa Cortés | Iago | Ereiten K.Z. | Spain | iago@ereiten.com |
| J | Jerven | Morten | University of Lund | Norway | morten.jerven@nmbu.no |
| K | Kirschner | Leopoldo | University of Brasilia | Brazil | - |
| L | Labrit | Aude | University of Poitiers | France | aude.labrit41@orange.fr |
| | Lemos Baptista | Joao | University of Aveiro | Portugal | joaolemosbaptista@hotmail.com |
| | Llinares | Sylviane | University of Bretagne-Sud | France | sylviane.llinares@univ-ubs.fr |
| | Loriaud | Aude | University of Bordeaux-Montaigne | France | aude.loriaud@u-bordeaux-montaigne.fr |
| | Lucas | Vander | University of Brasilia | Brazil | vlucas@unb.br |
| O | Oliveira Brito | Eduardo C. | University Federal Fluminense | Brazil | eduardovaluche@gmail.com |
| | Olukoju | Ayodeji | University of Lagos | Nigeria | aolukoju2002@yahoo.com |
| M | Mantuano Da Fonseca | Thiago V. | University Federal Fluminense | Brazil | thiago_mantuano@id.uff.br |
| | Martin | Sebastien | University of Littoral-Côte d'Opale | France | sebastien.martin2@wanadoo.fr |
| | Martínez Budriá | Eduardo | University of La Laguna | Spain | embudria@ull.es |
| | Maziane | Leila | University Hassan II-Casablanca | Morocco | leila.maziane@gmail.com |
| | Mendonça | Sandro | University of Lisbon and Sussex | Portugal | sfm@iscte.pt |
| | Moreno | Jose Ricardo | University Federal de Bahia | Brazil | josericardomoreno@hotmail.com |
| | Moreno Navarro | Jesús G. | University of Sevilla | Spain | jgamore@us.es |
| | Muñoz Gómez | Víctor | University of La Laguna | Spain | vmunozgo@ull.edu.es |
| N | Nazarenko | Kirill | University of St. Petersburg State | Russia | kirbornaz@yandex.ru |
| P | Peret | Jacques | University of Poitiers | France | jacques.peret@univ-poitiers.fr |
| | Plumejeaud-Perreau | Christine | University of La Rochelle and UMR 7266 LIENSs | France | cplumejeaud@gmail.com |
| | Polonia | Amélia | University of Porto | Portugal | amelia.polonia@gmail.com |
| R | Ramón Ojeda | Antonio | University of Las Palmas de Gran Canaria | Spain | toni.ramon@ulpgc.es |
| | Ramos Real | Francisco J. | University of La Laguna | Spain | frramos@ull.es |
| | Rey Castelao | Ofelia | University of Santiago | Spain | ofelia.rey@usc.es |
| | Ribeiro | Luiz Claudio | University Federal do Espirito Santo | Brazil | sombradoscamaras@gmail.com |
| | Ríos Toledano | Daniel | University of Cadix | Spain | daniel.riostoledano@gmail.com |
| | Rivera Medina | Ana María | UNED | Spain | arivera@geo.uned.es |
| S | Santana de Carvalho | Rita C. | University of Bahia | Brazil | ritarosado11@hotmail.com |

| | | | | | |
|--------------------|--------------------|--|---|--------------------------------|------------------------|
| Santana Pérez | Germán | University of Las Palmas de Gran Canaria | Spain | german.santana@ulpgc.es | |
| Saunier | Eric | University of Normandie | France | eric.saunier@wanadoo.fr | |
| Saupin | Guy | University of Nantes | France | guy.saupin@univ-nantes.fr | |
| Scaccianoce | Nicolo | University of Lisbon | Portugal | scaccianoce@gmail.com | |
| Solbes Ferri | Sergio | University of Las Palmas de Gran Canaria | Spain | sergio.solbes@ulpgc.es | |
| Solórzano Telechea | Jesús Ángel | University of Cantabria | Spain | jesusangel.solorzano@unican.es | |
| Smirnova | Maria | University of St. Petersburg State | Russia | smirnmar@gmail.com | |
| Suárez Bosa | Miguel | University of Las Palmas de Gran Canaria | Spain | miguel.suarezbosa@ulpgc.es | |
| T | Tran | Tri | University of Tours | France | tri.tran@univ-tours.fr |
| | Trujillo Bolio | Mario | University Nacional Autonoma de Mexico | Mexico | trubolio@ciasas.edu.mx |
| U | Unger | Richard W. | University of British Columbia | Canada | richard.unger@ubc.ca |
| V | Ventura | Jesús | University of Sevilla | Spain | jventura@us.es |
| W | Wélé | Moussa | University Cheikh Anta Diop | Senegal | moussawe@gmail.com |
| Y | Yánishev Nésterova | Irina | Universidad de Las Palmas de Gran Canaria | Spain | irina.yanyshv@ulpgc.es |





V Coloquio Internacional de la Gobernanza de los Puertos Atlánticos (siglos XIV-XXI) Puertos y Desarrollo

30 Noviembre - 2 Diciembre de 2017
Las Palmas de Gran Canaria, Islas Canarias, España



PATROCINADORES EXTERNOS



www.ulpgc.es/gobernanza-puertos-atlanticos/

UNIDADES PATROCINADORAS DE LA ULPGC

Departamento de Ciencias Históricas
Instituto Universitario de Análisis y Aplicaciones Textuales
Departamento de Geografía
Facultad de Geografía e Historia
Facultad de Economía, Empresa y Turismo
Vicerrectorado de Comunicación y Proyección Social

G O B E R N A N Z A

S I G L O S X I V - X X I



Design: Daniel Castillo Hidalgo (2017)

Maps: Antonio Ramón Ojeda (2017)

Cover Pictures: Pexels.com

Social Media: Carlos Suárez, IATEXT

Contact information

Website: <http://www2.uned.es/gobernanza-puertos-atlanticos/#>

More Info: gobernanza@geo.uned.es

