

# Puertos y Ciudades Portuarias en el Atlántico

Nuevas contribuciones metodológicas acerca  
del Sur Global



COORDINADORES:

César Teixeira Honorato • Daniel Castillo Hidalgo • Alcidésio de Oliveira

||| EBOOK

 **ULPGC**  
ediciones

# Puertos y Ciudades Portuarias en el Atlántico

Nuevas contribuciones metodológicas acerca del Sur Global

*Ensayos dedicados a la memoria del profesor Miguel Suárez Bosa,  
Catedrático de historia económica de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.  
Gracias por conectar las tres orillas del Atlántico. Tu ejemplo nos guía.*

# Puertos y Ciudades Portuarias en el Atlántico

Nuevas contribuciones metodológicas acerca del Sur Global

COORDINADORES:

César Teixeira Honorato • Daniel Castillo Hidalgo • Alcidésio de Oliveira (Jr.)



2022

PUERTOS y ciudades portuarias en el Atlántico [Recurso electrónico] : nuevas contribuciones metodológicas acerca del Sur Global / coordinadores, César Teixeira Honorato, Daniel Castillo Hidalgo, Alcidésio de Oliveira (Jr.). -- Las Palmas de Gran Canaria : Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Servicio de Publicaciones y Difusión Científica, 2022

1 archivo PDF (326 p.). -- (Divulgación científica; 16)

ISBN 978-84-9042-471-1

1. Puertos – Atlántico 2. Ciudades – Puertos – Atlántico 3. Ciudades – Puertos – Atlántico – Historia I. Teixeira Honorato, César, coord.. II. Castillo Hidalgo, Daniel, coord.. III. Oliveira, Alcidésio de, coord.. IV. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, ed. V. Serie

627.2(261)

911.375(261)

THEMA: TNFD, JBSD, RPC, 1QSA y 1QSAS

### **Puertos y Ciudades Portuarias en el Atlántico: Nuevas contribuciones metodológicas acerca del Sur Global**

Colección:

Divulgación Científica, nº 16

Coordinadores:

César Teixeira Honorato, Daniel Castillo Hidalgo y Alcidésio de Oliveira (Jr.)

Primera edición. Las Palmas de Gran Canaria, 2022.

Revisado en abril de 2023.

© de los textos: los autores

© de la edición: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria  
Servicio de Publicaciones y Difusión Científica de la ULPGC

Primera edición: Las Palmas de Gran Canaria, 2022

<http://spdc.ulpgc.es> · [serpubli@ulpgc.es](mailto:serpubli@ulpgc.es)

ISBN: 978-84-9042-471-1

Maquetación y diseño: Servicio de Publicaciones y Difusión Científica de la ULPGC

Queda rigurosamente prohibida, sin la autorización escrita de los titulares del «Copyright», bajo las sanciones establecidas por las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático.

*¡El Atlántico! Vasta extensión de agua, cuya superficie cubre veinticinco millones de millas cuadradas, con una longitud de nueve mil millas por una anchura media de dos mil setecientas. ¡Importante mar, casi ignorado por los antiguos, aunque conocido quizá de los cartagineses, esos holandeses de la antigüedad, que en sus peregrinaciones comerciales seguían las costas occidentales de Europa y de África! ¡Océano cuyas playas de sinuosidades paralelas abrazan un perímetro inmenso regado por los mayores ríos del mundo: el San Lorenzo, el Mississippi, el Amazonas, el Plata, el Orinoco, el Níger, el Senegal, el Elba, el Loira, el Rin, que le traen aguas de los países más civilizados y de las más salvajes comarcas, magnífica llanura surcada incesantemente por buques de todas las naciones, amparados bajo todos los pabellones del mundo, terminada por esas dos terribles puntas, tan temidas de los navegantes, el cabo de Hornos y el Cabo de las Tempestades!*

Julio Verne (1870), *Veinte mil leguas de viaje submarino*,  
Capítulo VIII.

# Índice de contenidos

## **Presentación**

*Cezar Teixeira Honorato, Daniel Castillo Hidalgo y Alcidésio de Oliveira (Jr.)* .....9

## **Puertos y ciudades portuarias, un modelo en construcción**

*Miguel Suárez Bosa* .....11

## **Puertos: narrativas pre y postmodernas**

*José Jobson de Andrade Arruda*.....19

### **1. Ciudades Portuarias: Tratando de conciliar los conflictos económico-urbanístico-ambientales**

*Alberto Maia da Rocha Paranhos* .....29

### **2. Interdependencia ciudad-campo: los vínculos entre el Aljarafe y el puerto de Sevilla. Siglos XIII-XIV**

*Renata Vereza y Paula Souza Vale Justen* .....51

### **3. Comercio prohibido de esclavos en Bahía: ¿omisión o connivencia?**

*José Ricardo Moreno Pinho*.....72

### **4. Río de Janeiro, el puerto y la presencia española en su vida cotidiana**

*Érica Sarmiento y André Azevedo* .....99

### **5. El Advenimiento de los Puertos Inteligentes**

*Leonardo Cruz da Costa y José Viterbo*.....126

<b>6. El Puerto de Nueva Orleans como anfitrión: la exposición internacional industrial y centenario del algodón en 1884</b>	
<i>Mónica de Souza Nunes Martins</i> .....	149
<b>7. Puerto de Itajaí: tensiones políticas y cultura obrera. Un análisis de las experiencias de los portuarios de Itajaí (SC) entre 1900 y 1930</b>	
<i>André Luiz Rosa</i> .....	184
<b>8. Puertos de cacao: Ilhéus, Bahía y Takoradi (Costa de Oro), 1926-1945</b>	
<i>Luciane Aparecida Goulart y Flávio Gonçalves dos Santos</i> .....	217
<b>9. Entre la “pared” y la bodega: un análisis de los cambios promovidos por las leyes de modernización portuaria en el mercado laboral portuario de Espírito Santo (1993-2017)</b>	
<i>Luiz Cláudio M. Ribeiro y Gracineide Souza</i> .....	248
<b>10. Las ciudades portuarias de la hidrovía Paraguay y Paraná. El surgimiento de una nueva dinámica frente a los hinterlands dominantes del Cono Sur a finales del siglo XX</b>	
<i>Miguel Ángel De Marco (Jr.)</i> .....	287
<b>Índice de autores</b> .....	320

**Índice de tablas**

Tabla 6.1. Gama de las exposiciones anteriores a Nueva Orleans.....167

Tabla 8.1. Hitos en el puerto de Ilhéus, 1920-1942 .....224

Tabla 8.2. Cacao exportado por Bahía y Costa de Oro entre 1925 y 1949 .....242

Tabla 9.1. Movimiento portuario en Brasil (2016).....250

**Índice de figuras**

Figura 6.1 The New Orleans Exposition: Arrivals at the Levee.....162

Figura 8.1. Antiguo Puerto de Ilhéus entre o Pontal e o Rio Cachoeira .....221

Figura 8.2. Puerto de Ilhéus, 1925 .....222

Figura 8.3. Movimiento de barcos en el puerto de Ilhéus en 1939.....222

Figura 8.4. Embarcaciones de trasbordo de corta distancia en el puerto de Ilhéus.....227

Figura 8.5. Puertos de Costa de Oro en 1800 .....233

Figura 8.6. Construcción del puerto de Takoradi, 1921-1928.....238

Figura 9.1. Estructura organizativa de OGMO .....267

Figura 9.2. Grado de satisfacción de TPA con la gestión de OGMO ....280

## Presentación

Cezar Teixeira Honorato, Universidad Federal Fluminense  
Daniel Castillo Hidalgo, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria  
Alcidésio de Oliveira (Jr.), Universidad Estadual de Río de Janeiro

Este volumen es fruto de un amplio proyecto centrado en el estímulo y difusión de los estudios sobre puertos y ciudades portuarias desarrollados junto a jóvenes investigadores del Laboratorio POLIS —Laboratorio de História Econômica e Social. El impulso de este tipo de estudios en América del Sur se ha venido reforzando en las últimas décadas, debido también a la relevancia del sector marítimo-portuario para comprender el funcionamiento de la economía y la política internacional.

En este contexto de expansión del campo de estudios, se celebró en 2018 el Coloquio Internacional *Portos e Cidades Portuárias*, que dio fruto a un libro digital, publicado en acceso abierto ([www.polisuff.com.br](http://www.polisuff.com.br)), dando continuidad a lo acontecido en un evento anterior organizado en la Universidad de Santa Cruz (Bahía) en 2010. Esa reunión impulsó también la publicación en 2011 del primer volumen de esta temática, síntesis de los esfuerzos realizados por parte de la comunidad académica latinoamericana<sup>1</sup>.

Desde entonces, los lazos académicos han seguido fortaleciéndose entre ambas orillas del Atlántico, y particularmente con referencia a la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. La colaboración entre académicos latinoamericanos y miembros de la ULPGC; su participación en programas de intercambio y la publicación de resultados conjuntos evidencian esa política de cooperación interuniversitaria de la cual este volumen es otro claro

---

<sup>1</sup> SANTOS, F. (org.) (2011). *Portos e cidades: movimentos portuários, atlântico e diáspora africana*. Ilhéus: Editus.

ejemplo. Esta colaboración también se ha impulsado desde la Red Internacional La Gobernanza de los Puertos Atlánticos (siglos XIV-XXI), de la cual el profesor de la ULPGC, Miguel Suárez Bosa ha sido miembro fundador, además de miembro permanente de su comité científico. Por su parte, el profesor César Honorato ha sido también dinamizador de contactos en esa red, formando parte de su comité honorífico. Ambos académicos han permitido poner en contacto a nuevas generaciones de investigadores, muchos de los cuales participan en este libro. La participación de la Cátedra POMAR de la ULPGC en este proyecto también es destacable y resalta el papel rector de la ULPGC en los estudios multidisciplinares vinculados al océano en todas sus facetas. Queremos agradecer especialmente el apoyo recibido por parte del Servicio de Publicaciones y Difusión Científica de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Con este espíritu integrador, los coordinadores de este libro han realizado una selección de contribuciones que son de interés para un público internacional interesado en aspectos diversos de la historia marítima atlántica. Un espacio geográfico delimitado en grandes áreas de influencia política y económica, lugar privilegiado para los estudios sobre mundialización y globalización. Este libro aborda temáticas diversas, pero mantiene un hilo conductor común, que es el papel de las ciudades y núcleos urbanos vinculados a los puertos. Las ciudades portuarias han desempeñado un papel esencial en la difusión tecnológica, cultural, económica e incluso filosófica. Los puertos y sus ciudades portuarias como ejes de la globalización y lugares de encuentro entre los factores de cambio estructural a escala local e internacional. Lugares de cambio y transición aceleradas. Todos estos aspectos se recogen en este volumen, que se inicia con dos contribuciones metodológicas fundamentales preparadas por los profesores Miguel Suárez Bosa y José Jobson de Andrade.

Partiendo de una propuesta variada y que aborda diferentes periodos cronológicos, esperamos que este volumen contribuya a mejorar el conocimiento en el campo de la historia marítima, económica, urbana, institucional y social. La combinación de contribuciones de académicos senior y de jóvenes investigadores proporcionará al lector una experiencia de descubrimiento, reflexión y aprendizaje que deseamos sea de su agrado.

*Los coordinadores. Julio de 2022*

# **Puertos y ciudades portuarias, un modelo en construcción**

**Miguel Suárez Bosa**

**Catedrático de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria**

El conjunto de contribuciones de esta publicación que se presenta versa sobre puertos y ciudades atlánticas, cabe pues una reflexión sobre el significado este binomio, que frecuentemente se conoce con el concepto de ciudad-puerto; el mismo, tiene su raíz en la estrecha asociación existente entre ciudades y puertos, puesta de manifiesto por numerosos autores, lo cual constituye un tema recurrente en la historia y permite acuñar el concepto mencionado. Ciertamente, la ciudad portuaria es uno de los elementos esenciales del moderno espacio económico mundial. Simboliza la interdependencia del medio ambiente y la sociedad, y envuelve la fusión de la diversidad cultural y la experiencia histórica. Es verdad que la asociación entre puertos y ciudades es un tema recurrente a través de la historia, desde las antiguas culturas del Mediterráneo, del Océano Índico o de la China hasta la actualidad, las ciudades es una constante en todas las civilizaciones y los puertos sirven como nodos facilitadores del crecimiento económico a muy diferentes escalas.

Los textos analizan ciudades y puertos atlánticos, pero, si bien el Atlántico es una realidad física, se trata de un concepto construido a lo largo de la historia, a cuya conformación han contribuido de forma decisiva los puertos; al respecto, nos puede ser útil el concepto de globalización, siendo el Atlántico un espacio privilegiado para valorar el proceso de su desarrollo, tanto en su primera etapa, conocida como mundialización, como en la globalización propiamente dicha, es decir desde mediados del siglo XIX y su culminación los años 1990.

En cuanto a la relación puerto-ciudad, la metodología que se ha mostrado más fructífera es la de tradición anglosajona, con raíz en la geografía, que parte de una visión diacrónica de la geografía histórica, expuesta por Brian Hoyle; también, son útiles las aportaciones de disciplinas como la nueva geografía económica liderada por el nobel Paul Krugman, en tanto que componente fundamental del análisis económico; asimismo, en este campo, se resaltan los aportes de Milton Santos, especialmente, con su trabajo seminal *La naturaleza del espacio* (2000), de tal manera que los puertos deben ser vistos no sólo como una unidad “microeconómica” o centro de negocios, sino ubicados en una ciudad, pertenecientes a una región económica que tiene potencialidades, recursos, empresas y agentes económicos y sociales en pugna por el excedente económico; conviene añadir el enfoque del “espacio de flujos” (y las redes) de Manuel Castells, que nos lleva a estudiar los espacios de flujos que desarrollan los puertos (hinterland y foreland), considerando a las redes económicas, financieras, y de carga que van y vienen al puerto, realizando el transporte de mercancías.

Para Mollan de Jourdan (1993) o Butel (1999) el sistema de ciudades portuarias atlánticas, junto con la red de transporte mundial y la dependencia entre ambos, ha jugado un importante papel en la evolución del mundo moderno. Si comparamos la relación entre puertos y ciudades de Europa, África y América, debemos tener en cuentas las importantes diferencias físico-geográficas entre los continentes. Europa es la parte del mundo más diversificada entre penínsulas e islas y en muchas partes de este continente la influencia del mar viene desde lejos (Báltico, Mediterráneo, Mar Negro), y facilita la interpenetración entre tierra y mar y el florecimiento de muchas civilizaciones marítimas. La situación es algo diferente en otros continentes. Generalmente, las costas africanas no están bien dotadas de bahías naturales y presentan problemas para el fácil acceso de la moderna navegación y la creación de puertos artificiales. No obstante, la ciudad portuaria africana tiene una larga historia y es el producto de contactos con pueblos pescadores del exterior, culturas marítimas y el poder metropolitano. América, al contrario, dispone de importantes estuarios (Río de la Plata, Amazonas, Río San Lorenzo), que son rutas para que los barcos penetren desde el océano al continente y lugar de localización de las ciudades.

Podemos considerar la ciudad portuaria como una variante de las ciudades marítimas, aunque habría que tener en cuenta las ciudades fluviales. Resulta sencillo demostrar el carácter urbano de muchos núcleos de población situados a orilla del mar, las cuales desempeñan funciones estrechamente vinculados con su localización geográfica. Estos núcleos cumplen todos los requisitos teóricamente exigidos para ser consideradas ciudades, como son los de ser sede de considerables aglomeraciones humanas, realizar actividades específicamente no ligadas directamente con la economía agraria e implicando un cierto grado de coordinación y mantener relaciones con otra serie de ciudades contribuyendo así a la constitución de una red urbana dentro de un territorio más o menos amplio. Señalamos algunas de las características propias de las ciudades marítimas y asumibles, por extensión, también como atributos de las portuarias: contribuyen más que ninguna otra a constituir sistemas urbanos de gran amplitud; son extraordinariamente móviles y flexibles; desempeñan funciones propias y distintas de otro tipo de ciudades llegando a encarnar de manera inequívoca alguna de las características ciudadanas tales como la autonomía administrativa, la movilidad demográfica, la movilidad social o la heterogeneidad cultural; presentan una fisonomía distintiva: funciones económicas, estructura social, aparato institucional, singularidad de sus objetivos culturales. Conviene, por tanto, precisar algo más en cuanto a la definición de la ciudad propiamente portuaria. Por ejemplo, Franck Broeze señala que tiene que ser analizada a la luz de la función del puerto sobre todo las fuerzas del *hinterland* y del *foreland* a través de la función física y la mediación del puerto que explicar en qué medida, el ritmo y la forma de desarrollo específicas de cada ciudad portuaria.

En términos históricos algunos factores rodean el desarrollo de la ciudad portuaria, de tal manera que la asociación está muy enraizada en la historia, uniendo el origen y el desarrollo de una ciudad con la actividad marítima a través de muchas centurias; la asociación puede ser relativamente nueva, derivada de la moderna innovación tecnológica. Asimismo, la unión puerto-ciudad es muy variada y compleja, la interdependencia puede ser de muy diferente grado y puede tener diversas dimensiones: en el contexto espacial y temporal, la influencia social y económica o, en fin, en dimensión tecnológica y política.

Las ciudades portuarias (y los sistemas portuarios en los que se insertan) han constituido en sí mismas fenómenos dinámicos, en constante cambio, como respuesta a una amplia variedad de factores, lo que las ha llevado a actuar como centros de innovación, núcleos de complejos sistemas de desarrollo económico que determinan la dirección y la intensidad de los procesos económicos de las ciudades a las que sostienen. De tal manera que la relación puerto ciudad varia a lo largo del tiempo, como han establecido Hoyle y Pinder. La secuencia va de la estrecha relación entre el puerto y la ciudad, refiriéndose al espacio, la arquitectura y la economía, en la Antigüedad Clásica hasta la Revolución Industrial; le siguió otra etapa que se inicia a finales del siglo XIX al XX con la industrialización y la introducción del barco a vapor, en la cual se constata una división de funciones: en los puertos se concentraron los servicios de carga y descarga, mientras que los comerciantes, las bolsas, los bancos, las compañías de navegación, las agencias de seguros, los bancos, etc., se retiraron del sector portuario asentándose en los centros urbanos; a continuación, hasta la década de 1960 y la introducción de contenedores, se produce un crecimiento industrial asociado al movimiento portuario y el establecimiento de empresas industriales en torno al puerto como astilleros, silos, frigoríficos, depósitos de combustible; desde la década de 1960-1970, después de la introducción de los contenedores se originan grandes cambios en el área portuaria y pérdida de puestos de trabajo, y se abandonan áreas portuarias céntricas, produciéndose terrenos baldíos combinado con un proceso de des-industrialización de las antiguas zonas portuarias; finalmente, desde finales de la década de 1970 se asiste a una reorientación urbanística hacia aquellas áreas céntricas abandonadas e inmuebles deshabitados y la introducción de toda una gama de nuevos servicios, oficinas, viviendas, actividades culturales y turísticas.

El comercio transatlántico jugó un papel esencial en la actividad marítima y portuaria. Era por los puertos, obviamente, por donde entraban en Europa los productos coloniales como tabaco, té, café, chocolate y azúcar y productos textiles (algodón); por los puertos de África salían los esclavos y a donde arribaba el oro después de recorrer las rutas continentales africanas. Se valora también el papel de los puertos africanos como lugar donde se desarrolla una animada actividad, protagonizada por empresarios en muchos casos esclavos libertos. Y los puertos americanos conectaban con las rutas

terrestres del continente, conformando un sistema de caminos que ponía en contacto a los puertos con los centros económicos. A fines del período colonial, la economía transatlántica integrada alcanzó su máxima articulación en torno a la demanda de productos coloniales que eran transformados en Europa occidental por las industrias europeas. Las principales ciudades portuarias se convirtieron en grandes metrópolis que atraían a comerciantes y mano de obra para trabajar en los diversos oficios marítimos.

Siendo cierta esta valoración para los países centrales del capitalismo, hay que contemplar el ángulo inverso, es decir qué papel juegan en las colonias. En la mayoría de los casos, los puertos son una mera infraestructura por donde salen las materias primas o desembarcan tropas, y en torno a ellos se desarrollan macro ciudades sin la mínima calidad de vida.

Diversos estudios han demostrado la interrelación entre la función económica y el crecimiento de las ciudades portuarias a partir de la Edad Moderna desde Estados Unidos a Latinoamérica, de tal manera que su evolución dependió los intercambios comerciales; también conviene señalar la estructura social dependiente del puerto, donde se mezclaban desde empresarios y esclavos y otras categorías sociales. Este proceso coincide con la introducción de barcos de vapor en el siglo XIX, pues se sabe que su progresiva generalización causó cambios sustanciales en los puertos con respecto a la construcción de muelles, dársenas y almacenes y la mecanización de trabajos de carga. Las exigencias de la navegación a vapor y el aumento del tamaño de los barcos, demandó estructuras más complejas. Pero no siempre se disponía de lugares adecuados para su construcción, especialmente en las costas del continente africano, la cual no se prodiga en bahías que ofrezcan buenas condiciones para construir puertos, ni los ríos son apropiados para el transporte fluvial. Desde este momento, el aumento del tamaño de las unidades ha exigido infraestructuras de mayor tamaño.

La historia demuestra que las economías regionales coloniales se orientaron de forma progresiva hacia los mercados internacionales de materias primas, alterando las estructuras socioeconómicas e institucionales preexistentes. No es extraño, pues, que los puertos africanos o los latinoamericanos y los asiáticos se especializaran en el tráfico de graneles minerales y agropecuarios, marcando una trayectoria de dependencia en el largo plazo. Este

aspecto es especialmente interesante, puesto que las infraestructuras portuarias pueden generar fuertes procesos de *path-creation* en las regiones donde se insertan, dando lugar a efectos de arrastre sobre el conjunto de la economía.

Así, pues, los puertos generalmente están vinculados a una ciudad, cuando así sucede influyen en su nacimiento y configuración. La interacción social y cultural de los puertos con su entorno ha sido una constante a lo largo de la historia, particularmente con las ciudades desde la Baja Edad Media, afectando a las funciones urbanas, tanto económicas como sociales y culturales. Son esenciales para el desarrollo de las economías ribereñas, ya que a través de ellos se realiza el tránsito de mercancías y las operaciones de servicio de determinadas industrias. Frecuentemente, las zonas urbanas ligadas a puertos reciben mayores inversiones, beneficiando a las actividades que desarrollan y generando empleo tanto en el puerto como en las industrias dependientes y auxiliares que se han ido concentrando en el entorno de los puertos. Asimismo, un puerto facilita el acceso a una mayor oferta de bienes importados a menores precios y favorece la expansión del mercado a través de las exportaciones; también pueden propiciar las economías de aglomeración, a las que han contribuido como focos de atracción, selección y desarrollo de la actividad industrial, economías de localización y aglomeración que se refuerzan mutuamente convirtiendo en teoría a los puertos en potentes polos de desarrollo.

Pero también propician las actividades vinculadas con la trata de esclavos, el intercambio de productos relacionados con la cultura y las religiones africana, en proceso de ida y vuelta de África a Brasil o el Caribe. En efecto, Los puertos pueden ejercer una poderosa atracción en su área de influencia o territorios dependientes (la ciudad, la región o el país entero). Las regiones y los sistemas portuarios en los que se insertan han constituido en sí mismas fenómenos dinámicos, en constante cambio, como respuesta a una amplia variedad de factores, lo que las ha llevado a actuar como centros de innovación, núcleos de complejos sistemas de desarrollo que determinan la dirección y la intensidad de los procesos económicos de las regiones y ciudades que sostienen. Como ámbito complejo e inestable, el puerto se erige así en agente de desarrollo cuyos efectos multiplicadores transforman el espacio

de incidencia, entendiendo por esto último no sólo el territorio en el que se asientan, sino también las áreas de influencia a las que sirve y de las que se benefician. El punto de partida es considerar las infraestructuras portuarias, más concretamente los servicios que prestan, como elementos esenciales para el bienestar económico de las sociedades modernas.

En el ámbito propiamente cultural, los puertos han contribuido a la difusión de inventos, ideas, libros, el arte, los alimentos, las vacunas, medicinas o plantas, ya desde su origen bajo medieval. Las ciudades que lo acogen son estaciones de tiendas y talleres, mercados de compraventa de esclavos, productos y mercancías, de barcos o almacenes de depósitos, han sido paso de expediciones migratorias, comerciales, científicas.

No conviene olvidar los efectos negativos que presentan los puertos, provenientes principalmente de costes medioambientales y sociales tales como la generación de tráfico nocivos, la contaminación, la presencia de mercancías peligrosas, el “efecto barrera” o su incompatibilidad, total o parcial, con la localización de ciertas industrias como la turística, o el coste de oportunidad de proyectos de inversiones regionales alternativos a nivel regional. Los expertos insisten en que no se debe ignorar la influencia negativa que los puertos pueden ocasionar. En efecto, los territorios y las ciudades marítimas pueden sufrir la influencia negativa de actividades que generaron *deseconomías* o frenos al desarrollo, como la actividad pirática o la contaminación. También encontraríamos aquí el efecto negativo en enfermedades o actividades marginales como la prostitución. O, por ejemplo, se debe valorar si existe una ciudad portuaria donde la actividad de la trata sea su marca característica, pues, en algunos casos, especialmente en la Edad Moderna, fue la actividad fundamental: del lado de la oferta estaban las ciudades africanas, próximas al continente Africano, de donde proceden los esclavos. Podemos citar a Ribeira Grande (Cabo Verde), Gorée (situada en la isla del mismo nombre próxima a Dakar, Senegal), Calé (Guinea), y tantas otras. Son ciudades con una estructura urbana marcada por el tráfico, el mercado de esclavos, la residencia de los tratantes... Del lado de las economías receptoras, se trata de ciudades propiamente esclavistas: Sal Salvador de Bahía, La Habana y otras muchas, donde asimismo encontramos un mercado de compra de esclavos, un barrio específico donde habitan una vez asentados como el Pelurinho *bahiano*.

De lo dicho se deduce que un programa de investigación sobre las ciudades portuarias debe incluir, lógicamente, parecidas opciones que el resto, pero incluyendo las particularidades de su naturaleza marítima. Sin pretender ser exhaustivo, se ha señalado como elementos de estudio propios el espacio urbano y el cambio de modelo demográfico a la economía de la ciudad, el discurso de las élites, los espacios de sociabilidad o la naturaleza y localización de los conflictos, las biografías de ciudades, las redes sociales o la vida cotidiana, procurando integrar elementos materiales y sociales y las relaciones entre los espacios, los individuos y el tiempo en una interrelación compleja y no determinista.

## Puertos: narrativas pre y postmodernas

José Jobson de Andrade Arruda

Profesor Emérito de la Universidade de São Paulo, Brasil

Con enorme alegría constatamos el retorno de la historia de los puertos, y por extensión de las aglomeraciones urbanas a ellos conectados. Los primeros avances en esta materia en Brasil los encontramos en los trabajos de José Roberto do Amaral Lapa, quién realizó buenas incursiones en el campo de la historia económica del Brasil colonial. Unas aproximaciones que se insertaban en la historia de los puertos, rutas y tráficos mercantiles impulsados por la Escuela de Annales bajo la batuta de Fernand Braudel y otros prolíficos historiadores como Pierre y Hughette Chaunu, inmortales gracias a sus estudios sobre el comercio entre Sevilla y el Atlántico. Esta obra colectiva que me ha honrado con la elaboración de su prefacio, liderada por el profesor César Honorato, uno de los más distinguidos especialistas en la producción historiográfica sobre los puertos brasileños, marca un retorno prometedor. Este volumen representa una contribución relevante en el estado de la cuestión de un campo de estudios en pleno desarrollo.

Los capítulos que la componen se refieren esencialmente a los siglos XIX y XX, periodo clásicamente comprendido dentro de la historia contemporánea, con algunas excepciones que desbordan sus límites cronológicos, en sus etapas previas o incluso hasta la historia del mundo presente, con contribuciones que llegan al siglo XXI. Esta aproximación temático-cronológica ofrece una suerte de continuación bienvenida al texto publicado en 2020 por la editorial Alameda bajo el título *Portos Coloniais brasileiros*, coordinado por Marco Volpini Micheli y Thiago Días, obra que recorre el periodo moderno, con una breve incursión en el siglo XIX. Libros que parecen com-

plementarse, no solo por las cuestiones referidas a la temporalidad, sino también por sus aproximaciones temáticas y metodológicas.

*Puertos y Ciudades Portuarias* es una obra colectiva en su más amplia acepción. Diversa en la variedad de sus temáticas, pero con un elemento de cohesión vinculado al papel de los núcleos urbanos portuarios. El resultado de todo ello es un volumen equilibrado que da cumplida cuenta de sus propósitos y reflejan el perfil de sus autores: especialistas de diferentes instituciones académicas y áreas de conocimiento que proporcionan perspectivas regionales pero que insertan una idea común en torno al carácter estructural de los estudios sobre puertos y ciudades. De tal forma, los cambios estructurales y las aproximaciones desde la larga duración aparecen insertos en cada una de las contribuciones en mayor o menor grado.

Pese a esa diversidad de autores, los capítulos incorporan también una de las premisas características impulsadas por el profesor Honorato: la necesaria correlación entre diferentes factores, entre lo singular y lo plural; la búsqueda de un sentido amplio a los eventos analizados dentro de variadas metodologías cualitativas y cuantitativas, procedimiento demostrado en su libro *O Polvo e o Porto*, trabajo sobre la Companhia Docas de Santos a finales del siglo XIX y que ha sido recientemente reeditado.

La palabra puerto es polisémica. Etimológicamente es originaria del latín *portus*, que significa puerta, abertura o entrada. Es decir, lugares de tránsito y afluencia, donde ocurre una intensa circulación de personas y bienes. Razones por las cuales se incorporan acepciones varias, incluyendo un amplio nivel de significados que van desde abrigo a guarida, sentido de evidentes connotaciones subjetivas, incluyendo escondite y refugio, conceptos indicativos de la forma en que los puertos se adentran en el imaginario como un elemento de protección, pero también un lugar de amparo para la transgresión social. Otro concepto similar es el de muelle, de hecho, la plataforma para el atraque de los buques en los puertos, que sin mayor intervención es un dique de abrigo y protección. De tal manera, la dotación de equipamientos transforma una mera infraestructura defensiva en una herramienta comercial principal. Concretamente, un puerto es un lugar específico en la costa, o incluso en un río, que permite fondear, anclar y atracar embarcaciones. Incluso, en una acepción más actualizada, un lugar de atraque natural

o artificial que dispone de equipamientos o instalaciones apropiadas para las operativas de embarque y desembarque.

En todo caso, cuando pensamos en un puerto, y por extensión, en la ciudad que lo acoge, la cual dio origen y en la cual se originó -véase el ejemplo clásico de la ciudad de Oporto, una ciudad leal que dio origen al nombre eterno de Portugal (Camões, *Os Lusíadas*, VI, p. 52)- asoma a nuestra mente la que sería la principal razón de su existencia: la función de tránsito y distribución de transporte, el tráfico y circulación de bienes, mercancías, maquinaria, seres humanos e ideas. Sin embargo, el puerto puede ser mucho más. Puede expresar una condición identitaria. Puede representar una gran metrópolis regional como Buenos Aires que, durante siglos, ha reunido a la mayor parte de la población argentina y acabó por conferir a sus habitantes el apodo de porteños. Es decir, son frecuentes los procesos en donde la propia conceptualización del puerto se confunde con la nación, y por extensión, llega a simbolizarla.

En estos términos, el puerto no puede ser reducido a una condición de centro comercial, un lugar donde los buques se protegen de las tormentas y los oficiales de la marina mercante se exponen a las furias de los trámites aduaneros. El puerto puede expresar a la nación, a las localidades regionales donde se localiza. En países con litoral muy extenso, como es el caso de Brasil, los puertos, desde tiempos coloniales, fueron esenciales en el proceso de formación económica, social, política, religiosa y territorial, ejerciendo funciones principales en la configuración de un territorio por explotar. Los enclaves costeros y portuarios fueron puntas de lanza en la conquista del interior y la defensa militar del territorio. Esto era todavía más evidente en el caso de los puertos únicos y exclusivos para el comercio con el exterior, gracias a los monopolios otorgados por las coronas europeas. En el Brasil colonial, existían prohibiciones para el comercio libre con otras naciones competidoras, e incluso con otras partes del Imperio portugués bajo los términos del pacto colonial. De tal forma, podemos imaginar la fuerza y el poder económico que se concentraba en esos lugares de donde partía la energía del estado colonial en su totalidad, vinculados a redes mercantiles de alcance mundial. ¿Es posible entonces pensar en las ciudades marítimas coloniales brasileñas sin analizar el papel de sus puertos? ¿Lo que les caracterizaba formó una simbiosis perfecta?

Los puertos no se reducen a una condición de meros vehículos facilitadores del tránsito mercantil como acabamos de explicar. Son mucho más. Son microcosmos complejos, densos, llenos de energía vital, llenos de significados. En verdad, son fábricas de significados. Un puerto es un lugar de cultura. Es un lugar extravertido, abierto a los nuevos conocimientos, y por eso, es un factor de creación civilizatorio. Es un medio de hibridación. Una puerta de entrada y salida de viajeros, de los que se alejan de lo cotidiano, sea por necesidad, sea por espíritu de aventura; de turistas atraídos por el paraíso tropical; de los exiliados políticos que huyen de la represión. Pero para los grandes flujos migratorios, es un elemento perenne y constante en nuestra civilización donde los puertos adquieren un significado más especial aún. Las fotografías colectivas o individuales almacenadas en los archivos de los centros de internamiento y registro de inmigrantes en Santos, Sao Paulo o Río de Janeiro son pruebas indelebles de una transfiguración identitaria. Las imágenes expresan la esperanza de un nuevo renacer, después del trauma de la partida y las dificultades del viaje transoceánico. La mayoría cambiará su vida de forma radical. Asumirá nuevas profesiones, nuevos roles en la sociedad. Trabajadores rurales se convirtieron en operarios, comerciales, agricultores, encargados, propietarios, profesionales liberales, todo esto en unas pocas generaciones. Una veloz adquisición de nuevos valores, un proceso irrefrenable de deslizamiento hacia nuevas formas de identidad.

El concepto de identidad, en su origen, guardaba una fuerte vinculación con el de nacionalidad, con el de formación étnica, con el territorio de nacimiento y residencia. Un don casi natural, una referencia de estabilidad indicativa de una identidad que se adquiría al nacer. Una conceptualización que las investigaciones más recientes han relativizado a favor de una percepción más plástica del término “identidad”. En un seminario organizado recientemente por la Cátedra Jaime Cortesão, Chiara Vangelista, investigadora de la Universidad de Génova, expuso la condición identitaria del joven emigrante Hercule Florence, quien vivió en el Principado de Mónaco y en los territorios que acabarían conformando la Italia moderna durante el periodo que iba de las postrimerías del siglo XVIII al final del Segundo Imperio, especialmente en el contexto post-napoleónico. Una época marcada por la convulsión política en Europa y que reforzó las cuestiones identitarias. En ese contexto, Hercule Florence decidió emigrar a Brasil, viviendo en una

colonia alemana que se caracterizaba por una situación de absoluta descentralización identitaria.

Este tipo de experiencia multiidentitaria, no era algo raro ni mucho menos en aquel contexto. Por el contrario, se intensificó de forma exponencial en las poblaciones emigrantes europeas que se instalaron en América en los siglos XIX y XX. El siglo XX que, por otra parte, vio nacer el flujo inverso de migraciones, es decir el movimiento desde Iberoamérica hacia Europa. Estas experiencias permiten repensar los contextos que han sido observados como invariables en términos de unas identidades gestadas por las migraciones clásicas. Conceptos basados en la solidez de los significados, pero que requieren una reaproximación en términos de diálogo entre ellos. Así, encontraremos el concepto de *identidades deslizantes*, cambios profundos que acabaron por dar viabilidad al nuevo aparato teórico-metodológico sobre la reconceptualización del fenómeno identitario a partir de los interrogantes lanzados por la vivencia y la experiencia pasadas.

En este sentido, las migraciones espontáneas y sus elementos imprescindibles, los puertos, se constituyeron en referencias estratégicas para la revisión de las trayectorias identitarias. En lugar de un movimiento de vida colonial encuadrado en un sistema, generalmente entendido como permanente e inmutable a lo largo de tres siglos, con una estructura social rígida, típica de sociedades esclavistas e identidades congeladas, se creaba la posibilidad de abrir una nueva perspectiva que discutiese esa ecuación frente a un abordaje plástico y que admitiese la permeabilidad en el ámbito de la estratificación social. De forma precisa, la percepción que emerge del concepto de identidades deslizantes, propuesto por Stuart Hallem, permite caracterizar esas identidades híbridas, fragmentadas en un continuo vivir y ser.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> HALLEM, S. (2003). *Identidades e Mediações Culturais*. Editora UFMJ, Belo Horizonte. HALLEM, S. (2006). "Cultural Identity and Diasporas" in P. Williams and L. Christman (eds.), *Colonial Discourse and Post-colonial theory*, New York, Columbia University Press. HALLEM, S. (2006). *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro, D&P Editora. Véase también ARRUDA, J., FERLINI, V.L., SOUSA, F., GONÇALVES, P. y MONTSERRAT, P. (eds.) (2018), *Diasporas Globais e Migrações Contemporâneas*. São Paulo, Alameda.

Las identidades fluidas son un concepto gestado en el mundo contemporáneo. Aparecen en el seno de las problemáticas de la diáspora agitadas por la Globalización. Impulsadas por la magia imperativa del espacio-tiempo acelerado, un concepto que, *mutatis mutandis*, puede ser apropiado para el encuadramiento de las subjetividades temporales del mundo industrial, pero también, en cierta medida para la etapa colonial americana. Una concepción que avala la visión estratificada de identidad y complejiza su carácter, e incluso el propio concepto, puesto que todos los significados parecían definitivos y vuelven a resurgir en un diálogo de adaptación y reasignación. No es por casualidad que Claude Dubar, en *A Crise das identidades, a interpretação de uma mutação*, llame la atención sobre la pérdida de legitimidad de las formas de identidad precedentes, expresiones de crisis de las formas de identificación pretéritas. Por estas razones, la dimensión cultural de la historia de los puertos y de las ciudades portuarias presentan aún más si cabe una mayor visibilidad, que no desmerece una aproximación esencialmente económica como la que aparece en este volumen. Se trata en consecuencia de ampliar el campo de estudios en este segmento histórico crucial para la historia de los puertos a escala mundial, a partir de la proposición de nuevos objetos de estudio, nuevas aproximaciones, nuevos problemas de investigación. Todos estos nuevos parámetros requerirán una renovación de los presupuestos teórico-metodológicos tradicionales. Unas líneas de trabajo que son prometedoras, observando la dimensión cultural de la historia portuaria y de sus ciudades, y que podría tener por objetivo la universalidad de los movimientos migratorios y los desplazamientos de población, campo fértil para la elaboración de estudios sobre identidades, aspecto fundamental para comprender las sociedades actuales.

En este sentido, la categoría clave, propuesta por Hall es la de *diferencia*. Es decir, el presupuesto que asume la condición híbrida de toda identidad intrínsecamente es una mezcla de posiciones y contextos y no una esencia o una sustancia. Es una herramienta teórica que emerge de la investigación sobre el movimiento de los descendientes de esclavos africanos en el Caribe hacia las metrópolis de las potencias colonizadoras, especialmente Gran Bretaña. Para ellos, es una noción de diferencia que permite tratar los materiales que definen las identidades contemporáneas manifiestas en la fragmentación de los sujetos, y en consecuencia, en el desarrollo de identificaciones

culturales resultados vinculados a orígenes culturales, étnicos, raciales, lingüísticos, religiosos o de género. Todos estos aspectos diversos y vinculados a los individuos en sus lugares de residencia. Por el contrario, la no pertenencia a estas categorías genera personalidades deslocalizadas y sin arraigo, muchas veces vinculadas a la figura del marginal o el alternativo (*outsider*).

De igual modo, las categorías de clase y nacionalidad, que fijaban la identidad de forma objetiva y subjetiva, comienzan a perder sustancia, pierden significado, o de forma general, han sido resignificados. Estas transformaciones sutanciales cambiarán el modo de ser de las identidades individuales y colectivas, reforzando la convicción que hacemos de nosotros mismos como sujetos integrados en la sociedad. Tal descentralización de los sujetos nos empuja a pensar en la crisis de las identidades, en el colapso de la visión esencialista o subjetiva de las maneras como nos reconocemos en sociedad.

Esto representa una debacle de la concepción según la cual la identidad vincula al sujeto y lo estructura. Estabiliza por lo tanto los mundos culturales en cuanto los sujetos que en ellos habitan, los tornan predecibles. Así, aparece el sujeto postmoderno, múltiple, fragmentado, dotado de identidades diversas, en ocasiones contradictorias, que hacen de nuestra propia autopercepción una cuestión problemática, variable y que está continuamente en transformación en relación con los sistemas culturales que los envuelven, que los definen histórica y no biológicamente. En este sentido, el individuo asume identidades diversas a lo largo de su existencia. Identidades que son unificados en torno a un YO coherente, pleno y seguro; una fantasía que los sujetos construyen de sí mismos. Razón por la cual, a medida que los sistemas de significación y representación cultural se multiplican, los individuos son confrontados por una multiplicidad desconcertante de identidades posibles con las que podemos identificarnos, al menos de forma temporal. Todo ello provoca una profunda deconstrucción, que se observa también en varias áreas de conocimiento dedicadas a esta temática. Todas ellas, cada una desde su propia óptica, son críticas en la determinación del concepto de identidad pensada como una esencia referencial e inmutable. La identidad es virtual, acepción que incorporó Claude Levi-Strauss en *L'Identité*, poniendo el foco en el hecho de que para que en una sociedad existan identidades sustantivas, deben fragmentarse previamente en múltiples elementos deseables y posibles.

El concepto de identidad en su lectura crítica puede ser abordado, según Hall, solamente en última instancia, y desde que su forma ha sido deconstruida y destotalizada, es decir, desprovista de su condición de referencia política. Esto es relevante porque lo que está en juego, más que una teoría de conocimiento del sujeto es una teoría de la práctica discursiva, exactamente porque las identidades son construidas dentro y no fuera de un discurso. Esas identidades son producidas por y en condiciones históricas específicas a través de las diferencias y no fuera de ellas. En suma, concluye Hall: “las identidades son, como fueron, una posición que el sujeto es obligado a adoptar en cuanto se hace sabedor de que son representaciones y que las representaciones son siempre construidas a través de una ausencia.” De una ausencia, o en lugar del otro, puesto que la identidad ejerce como costura social.

La configuración de los trazos particulares que ejercen como costura de una persona o un conjunto de personas que forman un colectivo, aparece como una cualidad innata de las expresiones contrastadas, síntesis de lo diverso, lugar virtual que no tiene existencia fáctica. Todo ello es así porque la identidad se inscribe en un universo de lo simbólico, representa la alteridad, evoca un conjunto de valores, símbolos, creencias y costumbres de una cultura específica, a diferencia de otras. Elementos que cohesionan a un grupo social y que fundamentan el sentimiento de pertenencia a un cuerpo mayor, fuera de sí mismos y que provee a sus miembros de la capacidad de formar sus mentes, de forma sincrónica, una imagen de comunidad a la cual sienten pertenecer, siguiendo los términos propuestos por Benedict Anderson.

El trazado moderno, visceral, del nuevo concepto de identidad, según Ana Bella Castro, se encuentra en su dinámica intrínseca, porque no se puede separar de la cultura moderna en su esencia policéntrica y relacional. Porque esa dinámica es de autopercepción de un sujeto en relación con otros sujetos que emergen y se afirman solamente en contraste con sus iguales. Se trata, por lo tanto, de un juego dialéctico permanente entre autoafirmación y diferenciación. Un juego a través del cual el individuo interioriza la cultura y hace del otro un referente ontológico esencial para su definición y relación consigo mismo.

En estos términos, se asume que la identidad debe ser entendida como punto de convergencia entre los discursos y las prácticas culturales que constriñen a los individuos como sujetos sociales. Estas reflexiones brotan a partir de los estudios realizados por Hall y otros autores sobre las diásporas contemporáneas, resultado tardío de las transferencias demográficas masivas entre continentes y que encontraron en los puertos un complemento fundamental y que nos permite abordar la temática de las identidades que se encuentra en permanente reconstrucción. Esto sobre todo en unos tiempos actuales donde la interconexión globalizadora integra y acerca mucho más a los puertos y las regiones del planeta.

Con todo ello, desde un enfoque identitario, los puertos pueden ser lugares sin historia, o “no lugares”. Para muchos representan la suspensión transitoria de sus roles sociales, lugares de evasión y liberación. Esa condición aparece formulada por Marc Augé<sup>3</sup>, garante del anonimato y la ausencia de símbolos, por lo que pueden ser espacios sin identidad. Esto es un contrasentido, porque los puertos guardan una cierta relación con las identidades fluctuantes, al ser espacios que se distinguen por un tráfico permanente, por la multiplicidad de las personas que los frecuentan, por el bullicio y el desorden, por la suciedad y el desarraigo. Espantosos espectáculos que llamaban la atención de los visitantes como Claude Lévi-Strauss, quién en su primera visita a Rio de Janeiro:

“mordido por su bajía, hasta el corazón [...], como si la otra mitad hubiese ya sido devorada por las aguas [...] el Pan de Azúcar, el Corcovado, todos esos lugares tan conocidos son para el viajante que llega a la bahía, como las raíces de dientes perdidos en una boca desdentada.”<sup>4</sup>

El impacto hace que lo excéntrico redunde y seduzca a las sociedades diversas a la suya, generando fervor para conocerlas, deseo de elaborar nuevos parámetros de interpretación para las investigaciones etnológicas, en

---

<sup>3</sup> AUGÉ, M. (1994), *Não Lugares*. São Paulo, Papyrus.

<sup>4</sup> LEVI-STRAUSS, C. (1955). *Tristes Trópicos*, pp. 74-75.

José Jobson de Andrade Arruda

busca de un marco de referencia analítico original que sirva para elucidar la complejidad de los fenómenos humanos que observaba. Todo esto con una simple descripción de una ciudad exótica que abrazaba a un puerto, en aquellos tristes trópicos.

# Ciudades portuarias: tratando de conciliar los conflictos económico-urbanístico-ambientales

Alberto Maia da Rocha Paranhos

## Introducción

Tras la amable invitación del Profesor Dr. Cezar Honorato, sigue un ensayo técnico con las principales enseñanzas aprendidas durante los 17 años de servicios prestados por el autor como funcionario superior de ONU-Hábitat, en actividades de cooperación técnica en América Latina y el Caribe, así como en actividades de consultor autónomo tras su jubilación del Sistema ONU. Como foco general, se ha adoptado un tono más operativo y pragmático con respecto a las prácticas realizadas y sus lecciones. Estos casos se comentan según la cronología de los eventos de cooperación y consultoría.

Como agencia especializada del Sistema de las Naciones Unidas, el mandato de ONU-Hábitat es la promoción de la planificación y gestión para el desarrollo urbano sostenible, contribuyendo así para el cumplimiento de la entonces Meta 11 del Objetivo 7 de Desarrollo del Milenio (ODMs), ahora reforzada dentro del Objetivo 11 de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030) que, en muchos países (como en Brasil, por ejemplo), integran el marco legal de normas a ser observadas en el proceso gubernamental de planificación en todas las escalas territoriales. Desde el Programa de Hábitat, adoptado al final de la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat II, 1996, Estambul), la agencia ha centrado sus operaciones en Ciudades, Vivienda Adecuada y Servicios Básicos (agua, alcantarillado, drenaje, residuos sólidos, movilidad), así como en la gestión de los Gobiernos Locales (descentralización, capacitación, desarrollo institucional).

ONU-Hábitat es una agencia de cooperación técnica, pero no así financiera, ya que no se caracteriza como un “banco”. Para llevar a cabo sus actividades, definidas en un Programa de Trabajo bienal aprobado por su estructura de gobierno global, la agencia recibe contribuciones financieras de países donantes. Además de financiar el coste directo de esta cooperación, estas contribuciones también sirven como capital inicial para recaudar recursos financieros adicionales en beneficio de los programas y proyectos acordados en el Marco de Acción Común del Sistema de las Naciones Unidas en cada uno de los países que reciben dicha cooperación técnica. Así, puede haber situaciones en las que la actividad de cooperación técnica incluya la financiación directa de algunas inversiones iniciales, generalmente como efecto de demostración, para su posterior inclusión en los programas propios de cada país, que se ejecutarán enseguida con recursos propios.

## **Comentarios sobre casos de cooperación técnica y apoyo de consultorías**

### **Concepción y Talcahuano (Chile)**

A principios de los años noventa, con motivo de la Conferencia de Río-92, el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Hábitat<sup>5</sup>, y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, PNUMA, se asociaron para crear una plataforma de acción conjunta que abordara de forma integrada los retos del desarrollo urbano local y la conservación (o recuperación) del medio ambiente urbano. Esta plataforma se denominó Programa de Ciudades Sostenibles (con sigla SCP por su denominación en inglés) y estuvo activa durante más de 10 años, apoyando iniciativas en más de 100 ciudades de todas las regiones del mundo. En este ensayo, será comentada la iniciativa centrada en la región de Concepción, en Chile.

---

<sup>5</sup> En esa época, la agencia se denominaba Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (CNUAH), hasta 1996, cuando la Conferencia Habitat II (Estambul) propuso su denominación actual.

Por ocasión de la solicitud de cooperación técnica, en 1992-1993, la bahía de San Vicente se encontraba totalmente contaminada como consecuencia de varias actividades económicas, tanto en la propia bahía (pesca), como de origen terrestre (minas de hierro y producción química). La falta de un saneamiento básico adecuado, tanto en lo que respecta a la recogida y el tratamiento de aguas residuales como de residuos sólidos, también contribuyó a esta difícil situación medioambiental de la bahía. El panorama que se vislumbraba no era nada alentador, ya que el puerto pesquero era cada vez más inviable, mientras que muchas familias y comunidades dependían totalmente de los empleos e ingresos de este sector.

Cuando se inició el proceso de cooperación técnica —que incluyó a varios actores colaboradores además de ONU-Hábitat y el PNUMA, como la CEPAL, el PNUD, el Cuerpo de Paz de los Estados Unidos y la financiación del gobierno italiano, que sumó esfuerzos con el gobierno chileno— todos los socios lo tenían claro, tanto en el ámbito de la cooperación internacional, pero sobre todo a nivel nacional y local, que el primer esfuerzo debía ser el reconocimiento sincero de que la contaminación del agua existía y era una amenaza para todos los habitantes, usuarios y actividades de la región, independientemente de quién contaminara o cómo o cuánto o desde cuándo. Así, tras las primeras consultas públicas y reuniones de sensibilización, se elaboró un Perfil Ambiental Metropolitano, ensayando una metodología más rápida y de menor coste para no perder demasiado tiempo en este tema, y avanzar por aproximaciones sucesivas, partiendo de documentos más sencillos con información y conceptos básicos.

Este Perfil Ambiental Metropolitano fue el documento-base para una serie de consultas públicas adicionales, generando desdoblamientos en temas de deficiencia en varias áreas específicas, a saber, principalmente<sup>6</sup>: (i) gestión del abastecimiento de agua potable; (ii) planificación del uso y la ocupación del suelo urbano; (iii) gestión urbana y metropolitana. Cada uno de estos focos temáticos dio lugar a un Grupo de Trabajo en el que participaron representantes de los gobiernos locales, regional y nacional, asociaciones comunitarias y profesionales, el sector privado y el sector productivo, con el

---

<sup>6</sup> Más detalles pueden ser consultados en el portal [www.unhabitat.org](http://www.unhabitat.org) (en inglés) en las pestañas referentes al Sustainable Cities Programme (SCP).

apoyo técnico permanente de las agencias de cooperación. Esta actividad resultó en proyectos de enfoque más sencillo, con una ejecución relativamente rápida y barata, cuya finalidad no era solamente resolver algún problema específico identificado en esas consultas públicas, sino también un efecto pedagógico de valorización de todo ese proceso participativo que, sin duda, ocupó el tiempo libre de varias personas en sus fines de tarde, algunas noches y fines de semana durante algunos meses.

Paralelamente a la ejecución de estos proyectos de demostración, también se iniciaron otras actividades enfocadas a la superación de la pobreza local a través de la reconversión económica de algunas actividades que ya no encontraban competitividad en el mercado regional o internacional, presagiando una perspectiva de desempleo que no haría más que aumentar esa pobreza. Además, se ha hecho un esfuerzo por recuperar los lagos de la región, igualmente contaminados, y por identificar usos racionales para sus aguas, incluyendo un propósito de empleo e ingresos. El sector industrial altamente contaminante también fue apoyado firmemente a través de las plataformas existentes en ese momento que pretendían analizar toda la cadena de producción e identificar en qué puntos de esa cadena había alguna actividad ambientalmente inadecuada, proponiendo alternativas que pudieran mantener el volumen y la calidad de la cadena de producción, pero sin las consecuencias medioambientales negativas. Por último, el programa también incluía un proyecto de recalificación urbana y medioambiental de los asentamientos informales y espontáneos que permanecían al margen de la economía y el bienestar urbano.

El programa en su totalidad se incorporó a los planes de los gobiernos locales, regional y nacional, iniciando un proceso de mejora de la normativa y la gestión de la planificación urbana y regional con una perspectiva sostenible. Este paquete de cooperación técnica lanzó el Programa de Ciudades Sostenibles (ONU-Hábitat + PNUMA) en América Latina, que posteriormente incluyó a otras ciudades y países durante más de 10 años.

### **Guayaquil (Ecuador)**

Guayaquil es la ciudad más poblada de Ecuador y su principal puerto, con gran importancia regional en toda la costa sudamericana del Pacífico.

También es una conurbación con otros dos municipios, uno al este y otro al norte, separados de Guayaquil por dos ríos, uno de los cuales, el río Guayas, tiene un estuario de gran importancia medioambiental y económica, siendo además un elemento identificador del paisaje de la ciudad. La situación geomorfológica de Guayaquil presenta de vez en cuando un escenario muy peculiar, cuando las mareas altas del Pacífico coinciden con vientos más fuertes y el deshielo de los Andes, haciendo que el curso de agua del río Guayas “retroceda”, es decir, siga aguas arriba en el tramo urbano, provocando crecidas que anegan algunas partes de la ciudad, cuyo perfil es eminentemente plano y a veces con cuotas por debajo del nivel del río. También presentaba una situación urbana de gran compacidad edificada, con muchas zonas de pobreza y un sistema de transporte público muy ineficiente. Por otro lado, la ciudad contaba con una red vial muy bien diseñada y con anchos bastante generosos en general.

El puerto de Guayaquil se encuentra en un extremo de la ciudad, con actividades retroportuarias en sus inmediaciones, pero ya presagiando la necesidad de ocupar otros espacios dentro del perímetro urbano y eventualmente competir con las actividades urbanas convencionales por el uso de estos espacios. Dada la enorme importancia económica y fiscal de la actividad portuaria para la ciudad y el país, las autoridades municipales, regionales y nacionales han empezado a preocuparse por esta posible competencia por el espacio urbano.

En este contexto, a mediados de los años noventa, el Ayuntamiento de Guayaquil solicitó el apoyo técnico del Sistema de las Naciones Unidas, a través del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y del ONU-Hábitat, para reevaluar el proceso de planificación del desarrollo urbano local y regional, centrándose en la mejora del transporte público y la recalificación de los asentamientos informales. En ese momento, el alcalde de Guayaquil era un ex presidente de la República (Ingeniero León Febres-Cordero), cuya visión estratégica tenía mucho respaldo popular e institucional, lo que aumentó el peso político de la demanda y la responsabilidad de la iniciativa.

El programa de cooperación técnica se inició con las dos agencias de la ONU mencionadas anteriormente, que permanecieron activas en esta coor-

dinación hasta el final del programa en 2008, y con la financiación del propio Ayuntamiento, lo que resaltó la prioridad que el gobierno municipal daba a la iniciativa. Con el tiempo, y a partir de los buenos resultados obtenidos en los primeros años de actividad, se sumaron más socios técnicos al programa, que también accedió con cierta facilidad a otros créditos y financiaciones internacionales. Aunque el escenario de fondo incluía la existencia de un puerto cuya actividad era primordial para la ciudad, la región y el país, en ningún momento esta actividad comprometía el correcto desarrollo de la ciudad, ni éste mermaba la eficacia y el funcionamiento del puerto. Esto fue garantizado por el proceso de elaboración de un Plan Maestro de Desarrollo Urbano que reorientó la expansión física de la ciudad en direcciones más apropiadas y sin conflictos de interés territorial, dada la existencia de grandes áreas aún vacías en la periferia urbanizable de la ciudad. Esta labor se llevó a cabo bajo la coordinación de la Dirección de Planificación del Ayuntamiento, que posteriormente pasó a llamarse Dirección de Ordenación del Territorio e Infraestructuras, con el fin de reflejar mejor sus competencias y obligaciones dentro del amplio espectro de la planificación urbana. La principal directriz conceptual adoptada por este Plan Maestro fue la de seleccionar un conjunto de calles que dieran soporte físico a los ejes de transporte público masivo, a lo largo de los cuales se impulsaría la densificación con usos habitacionales, comerciales y de servicios que se irían implantando progresivamente, como ocurrió en Curitiba (Brasil) y Bogotá (Colombia), por ejemplo.

Este programa de cooperación técnica para promover el desarrollo urbano sostenible de Guayaquil y su región se ha desplegado en una serie de iniciativas más específicas y estratégicas, algunas de las cuales se comentan a continuación.

Uno de los principales resultados de este programa de cooperación se ejecutó con la participación directa y esencial de la Universidad Oxford Brookes del Reino Unido, que movilizó a estudiantes y profesores para un rediseño creativo de la ribera del río Guayas, que atraviesa el centro de la ciudad de Guayaquil. Esta actividad se llevó a cabo en colaboración con el sector privado de la ciudad y el Ayuntamiento. Su principal resultado fue la implantación de un paseo peatonal (*malecón*) a lo largo de toda la longitud central de esta zona ribereña, con zonas edificadas de dos y a veces tres plan-

tas, siempre con aparcamientos en la planta baja (o semienterrados), un nivel comercial con tiendas, servicios, restaurantes y cafés, y una cubierta transitable con miradores y plazas de descanso. Algunas instalaciones públicas que ya tenían un espacio limitado en sus locales de origen, como los museos, se trasladaron a este malecón, aumentando su visibilidad y asistencia. En este contexto, el río Guayas dejó de ser “la parte trasera de la ciudad” y se convirtió en su principal frente. Ya no era la zona donde se arrojaban los escombros a lo largo de la avenida de la ribera, sino la zona de encuentro y contemplación del río y de las otras orillas, en la conurbación metropolitana. Esta estrategia también limitó los casos de inundación ocasional de la ciudad y señaló la repetición de este tipo de equipamiento en otras zonas ribereñas de la ría, reforzando la reconciliación de la ciudad con sus ríos, que conforman su identidad visual, además de concienciar a los ciudadanos sobre la necesidad de la conservación medioambiental de los cursos de agua.

En otro colgajo de este amplio programa de cooperación, esta vez con el apoyo técnico y financiero de la Unión Europea, la Dirección de Acción Social y Educación del Ayuntamiento diseñó y ejecutó un proyecto de recalificación de zonas informales en la región de Bastión Popular, denominado Zona Urbana Marginal (ZUMAR). Este proyecto se centró en las mujeres y los jóvenes de los asentamientos de la zona, proporcionando empleo local y generación de ingresos, con la puesta en marcha de instalaciones de educación urbana y comunitaria, salud y formación, aprovechando que uno de los ejes de transporte masivo pasa por esta zona, facilitando así las conexiones intraurbanas.

El programa incluía diversas iniciativas de colaboración con las universidades locales para mejorar la formación profesional de las carreras directamente relacionadas con la planificación urbana y regional, tanto en los aspectos físicos como en las dimensiones sociales, económicas y medioambientales, así como el fortalecimiento de la propia gestión municipal, cuyas innovaciones fueron demandadas y apoyadas por las sucesivas administraciones. Por último, el programa de cooperación dejó algunas pautas generales para la continuación del proceso de expansión horizontal de la ciudad, hacia la zona de playa y las nuevas instalaciones portuarias y aeroportuarias, completando el marco logístico de la ciudad y su entorno inmediato.

## Ciudad de Panamá

La ciudad de Panamá presenta dos características bastante peculiares: la primera es que está separada en dos partes por el Canal de Panamá, ya que se sabe que el propio país fue “creado” por medio de una separación de Colombia para albergar este famoso canal transoceánico; la segunda es que está situada en un punto medio estratégico de América Latina, lo que ha sido muy bien aprovechado por la aerolínea nacional para convertir el aeropuerto de Tocumen en un centro de conexiones (“hub”) entre todos los orígenes y destinos de sus vuelos en el continente americano y el Caribe. Esta estrategia ha transformado el aeropuerto en un enorme centro comercial, donde los pasajeros en tránsito realizan o encargan todo tipo de compras. Esto ha convertido al aeropuerto en el complemento perfecto del Puerto de Balboa, situado en la entrada del canal desde el Océano Pacífico, así como del Puerto de Colón (situado en la otra entrada, desde el Océano Atlántico) y su impresionante Zona Franca, una de las más importantes del mundo.

La Zona del Canal ha estado bajo la soberanía de Estados Unidos desde su construcción y separó la ciudad de Panamá en Este y Oeste. Para unir estas partes, había un gran puente sobre el canal y sus zonas adyacentes, lo que siempre dificultó la planificación territorial integrada, dada la gran discrepancia funcional entre las dos partes separadas. Cuando la Zona del Canal fue devuelta a la plena soberanía panameña el 31 de diciembre de 1999<sup>7</sup>, los gobiernos municipal y nacional tuvieron que replantear todas sus estrategias territoriales para no sólo promover una mejor integración entre las porciones urbanas antes separadas, sino también para incorporar el canal y el puerto en el proceso de uso y ocupación del suelo, dentro de una lógica de crecimiento sostenible. En este contexto y con este fin se firmó un proyecto de cooperación técnica entre el Gobierno de Panamá, a través del Ministerio de Vivienda y Ordenación del Territorio, y la agencia ONU-Hábitat.

---

<sup>7</sup> Los Tratados Torrijos-Carter, firmados en septiembre de 1977, devolvieron a Panamá la soberanía sobre la Zona del Canal, que había sido entregada a la administración estadounidense desde el acuerdo de creación del canal en 1904. Se preveía un período de transición hasta la devolución administrativa definitiva el 31 de diciembre de 1999.

Este proyecto movilizó varias asociaciones locales con el objetivo de aprovechar al máximo los estudios e investigaciones existentes, especialmente los desarrollados en el ámbito universitario, aunque la mayoría de ellos tuvieron lugar en el contexto de una ciudad dividida cuya reunificación se reclamaba.

El principal activo de esta nueva situación era precisamente el territorio de la Zona del Canal, que albergaba no sólo las instalaciones del Puerto de Balboa y las esclusas para subir y bajar los barcos (hay una diferencia de 16 metros de altura entre los niveles de los océanos Atlántico y Pacífico), sino también las residencias de todo el personal civil y militar estadounidense que trabajaba en la administración y operación del canal.

El gobierno panameño decidió combinar dos oportunidades estratégicas: la cooperación técnica con el sistema de la ONU y la ventaja comparativa y competitiva del país en términos de ubicación geográfica en el continente. Sumado al patrimonio del territorio devuelto por la administración estadounidense, el gobierno nacional decidió ofrecer al sistema de la ONU los edificios de la antigua Zona del Canal como sedes regionales de las agencias para América Latina y el Caribe, lo que realmente facilitaría todas las operaciones, sobre todo porque la Asamblea General ya estaba tratando de promover esta integración interinstitucional interna con el Programa “Una ONU”. Varias agencias aprovecharon esta oferta y se trasladaron al país, ocupando los edificios de la Zona del Canal tanto para sus oficinas como para las residencias de su personal permanente. La oficina de representación nacional de la OEA también se trasladó a la zona y gran parte de los edificios centrales se convirtieron en lo que se conoce ahora como la “Ciudad del Saber”, concentrando las instituciones productoras de conocimiento en esa zona y promoviendo una mayor integración y convergencia entre los programas de cooperación técnica con el país y las subregiones de Centroamérica y el Caribe. Todo este movimiento institucional también estimuló la transformación del núcleo urbano de Panamá en un importante centro financiero regional, con sus ventajas y riesgos, ya que una de las ventajas ofrecidas fue un discutible proteccionismo fiscal.

Se intensificaron los estudios de mejoramiento para una mejor ordenación territorial de toda la ciudad de Panamá, ahora reunificada en su jurisdicción territorial, preservando en lo posible los bosques nativos relevantes

de la Zona del Canal y abriendo algunas oportunidades para programas de vivienda diferenciados, tanto para la clase media como para una franja de ingresos más popular, dada la contingencia de que el coste principal de la solución habitacional, que es siempre el suelo urbanizado, podría ser un subsidio importante al incorporar lotes en el área pública devuelta.

Como suele ocurrir en otras situaciones, en este caso también fue necesario estudiar cuidadosamente el marco de gobernabilidad de las relaciones entre el gobierno nacional, el gobierno municipal y la Autoridad del Canal de Panamá, que siempre ha tenido gran fuerza económica e institucional, independientemente del tipo de soberanía que caracterizaba el territorio. En rigor, se puede decir que el canal tiene un país, no al revés, y en este contexto es necesario realizar una excelente gestión sectorial para que sus resultados se redistribuyan en prosperidad para todo el país.

En este escenario, el gobierno nacional también aprovechó para avanzar hacia un proceso de descentralización administrativa y política, aumentando las responsabilidades de los gobiernos municipales. Aunque este proceso haya tenido sus altibajos con cada nueva administración del gobierno nacional, quedó claro que ya no era posible atender adecuadamente las necesidades rutinarias de zonas tan dispares y distantes como las regiones del extremo occidental, en la frontera con Costa Rica, y las comunidades indígenas, que ahora gozan de cierto grado de autonomía local. Este proceso de descentralización debía incorporar, además, una característica del país, que es el concepto de “*corregimientos*”, unidades electorales con diseño territorial propio, cuyos representantes elegidos forman parte de los órganos legislativos de los municipios y provincias donde se encuentran.

También estaba claro que el país necesitaba explorar mejor otros activos para reducir su dependencia económica del canal, aunque estaba igualmente bastante claro que éste siempre será su principal motor de desarrollo y prosperidad. Entonces, los estudios que condujeron a la adopción de una política nacional de ordenación del territorio identificaron con claridad las oportunidades del turismo en diversas regiones del país, así como la estrategia de atraer a los jubilados (especialmente los de América del Norte) para que vivan tanto en la capital como en la región occidental, cerca de la frontera con Costa Rica, publicitando su solidez y la seguridad institucional de ambos países. Por otro lado, las discrepancias sobre la ética financiera de las entida-

des bancarias que convirtieron a Panamá en un paraíso fiscal perjudicaron este concepto y obligaron al país a seguir buscando otras estrategias para consolidar su economía.

### Rio de Janeiro e Itaguaí

La ciudad de Rio de Janeiro ha tenido importancia portuaria durante siglos y ya ha sido ampliamente estudiada en este sentido. En el presente ensayo, pretendemos incluir una mirada específica a dos momentos de la ciudad en los que el tema portuario apareció, de nuevo, con gran intensidad: la celebración de la décima sesión del Foro Urbano Mundial de ONU-Hábitat, en 2010, y la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano Integral (PDUI) de la Región Metropolitana, a partir de 2015.

El Foro Urbano Mundial (FUM y WUF por las siglas en inglés) es un evento bienal organizado en años pares para conocer, debatir y evaluar los avances en la planificación del desarrollo urbano sostenible y la gestión de las ciudades. La serie se inició en 2002, celebrando el 10º aniversario del primer Foro Mundial de las Ciudades, organizado en Curitiba (Brasil) en 1992, durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, también conocida como Rio-92, que dio lugar a la Agenda 21 y, con las aportaciones del Foro, a la Agenda 21 Local. Esta serie se celebró en varias ciudades del mundo y, en 2010, el gobierno federal brasileño y el Ayuntamiento de la Ciudad de Rio de Janeiro se ofrecieron a acoger el evento. El tema elegido fue “El derecho a la ciudad: unir la ciudad dividida”, centrado en las desigualdades de todo tipo que se dan en las ciudades en general.

En las primeras reuniones entre el equipo brasileño y el de ONU-Hábitat, las autoridades gubernamentales pensaron en realizar este Foro en el Centro de Eventos de Barra da Tijuca (Riocentro), construido para albergar este tipo de eventos. Sin embargo, el equipo del ONU-Hábitat consideró que, al tratarse de un tema eminentemente urbano, éste no sería el mejor lugar, sobre todo en términos de movilidad y accesibilidad para los participantes. Tras explorar algunas opciones, se decidió que el mejor lugar para acoger el Foro, tanto desde el punto de vista de la movilidad como del enfoque temático sobre el derecho a la ciudad, sería el puerto de Rio de Janeiro. Tras su desactivación parcial, los galpones y cobertizos del puerto y su en-

torno pasaron por un proceso de deterioro y abandono, precisamente en la parte más noble de la ciudad en cuanto a su historia y evolución urbana. Afortunadamente, el propio alcalde se entusiasmó con la idea y se encargó de hacerla funcionar, lo que fue inmediatamente apoyado por el entonces ministro de las Ciudades y su equipo.

Se eligieron algunos galpones para albergar las conferencias y salas de reuniones, un cobertizo más amplio para ser el salón de exposiciones, y se hicieron ajustes alrededor de la Plaza Mauá para los esquemas de tráfico y circulación. El sector hotelero se mostró muy preocupado por ambas ubicaciones, tanto en Riocentro como en el puerto, alegando la escasa capacidad de alojamiento en los alrededores. El equipo de ONU-Hábitat contratacó con información cartográfica del propio sector hotelero, indicando que la ubicación en el puerto era mucho más favorable que en Barra da Tijuca. Incluso se estudió la posibilidad de alquilar cruceros para que fueran hoteles durante el evento, permaneciendo anclados en el propio puerto. Hubiera sido muy eficaz, aunque curioso, pero no fue necesario insistir en esta alternativa.

Desde el punto de vista de la organización del evento, el principal objetivo que se perseguía con esa ubicación para el Foro era mostrar que una parte importante de la ciudad de Rio de Janeiro estaba siendo ignorada en el proceso de desarrollo urbano y derecho a la ciudad. Varias indicaciones para el uso de los edificios en el retropuerto, como los molinos abandonados y otras edificaciones, no pudieron realizarse, dadas las dificultades legales y operativas para el uso de estos inmuebles con varias cuestiones pendientes en cuanto a la propiedad y las deudas fiscales. Fue una oportunidad perdida, ya que una de las intenciones del Foro era precisamente insistir en la posibilidad de una readaptación (*“retrofit”*, según el término técnico en inglés) creativa de estos inmuebles para uso habitacional, con vistas a algunos nichos de mercado especiales, como *lofts* para artistas que pudieran tener sus estudios y vivienda en el mismo lugar, estudiantes, parejas jóvenes, clase media en general, etc. Esta propuesta fue motivada por el hecho de que la zona central de Rio de Janeiro es intensamente comercial, pero carece de uso habitacional. Este desequilibrio en el uso del suelo tiene efectos muy graves en los planes de transporte público, ya que no hay una solución fácil para trasladar, en las horas de punta, a millones de personas de otras zonas de

Rio de Janeiro y su entorno metropolitano hacia una región que es pequeña en territorio, pero muy concentrada en puestos de trabajo.

Una de las pestañas de esta iniciativa preveía la posibilidad de reubicar en la zona portuaria a las familias que vivían en las laderas de la zona central y su entorno, proporcionando así la reforestación y la recuperación medioambiental de las laderas en diversos montes, evitando desprendimientos y otros riesgos de este tipo, pero manteniendo siempre a las familias en una región de fácil acceso para su movilidad, incluyendo el uso de bicicletas, por ejemplo. Por desgracia, esta idea no prosperó. Los desprendimientos de tierra que se produjeron poco después del Foro demostraron con mórbida eficiencia las ventajas de aquella propuesta que, por cierto, sigue siendo válida.

Uno de los resultados prácticos del Foro fue la revalorización de toda la zona a través del proyecto Puerto Maravilla, aún en curso, utilizando uno de los instrumentos de planificación urbana adoptados en el Estatuto de la Ciudad (Ley Federal de 2001), los Certificados de Potencial Adicional de Construcción (CEPACs). Sin embargo, existen otros instrumentos urbanísticos que todavía pueden movilizarse para contribuir al resurgimiento de la zona portuaria como una región más diversificada en cuanto a usos, a pesar de los diversos costes que requiere este uso, dada la posible situación de contaminación medioambiental de una parte considerable de esta región.

A partir de 2015, con las primeras negociaciones para la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano Integrado (PDUI) de la Región Metropolitana de Rio de Janeiro (RMRJ), el tema portuario volvió a surgir, ya que esta actividad está presente tanto en Rio de Janeiro como en los municipios vecinos de Niterói e Itaguaí. Este proyecto partió del punto de vista diferenciado de entender que el polo central de la Región Metropolitana es la Bahía de Guanabara, destacando así la importancia de este elemento geográfico, económico y turístico en el conjunto de la metrópoli. Además, la RMRJ es la única región metropolitana brasileña con doble polo, a partir de su historia política, considerando Rio de Janeiro y Niterói. En sentido estricto, al inicio de los trabajos se reconocían claramente cuatro territorios: (i) Rio de Janeiro y sus alrededores al norte en la “*Baixada*” Fluminense; (ii) Niterói y sus alrededores en el Leste Fluminense; (iii) la Bahía de Guanabara y sus municipios ribereños; y (iv) algunos municipios más periféricos que no encajaban en los primeros territorios preidentificados.

De todos estos territorios identificados como “homogéneos”, sorprende un poco la identificación de la Bahía de Guanabara como “territorio”, ya que se trata de una superficie de agua. Sin embargo, es un espacio en el que intervienen varios actores, y no sólo los puestos allí instalados, sino también la Fuerza Naval brasileña, los astilleros, las actividades pesqueras, las actividades de ocio náutico, los desplazamientos entre el centro de Rio de Janeiro, Niterói, Paquetá y la Isla del Gobernador, etc. La deplorable situación de la bahía, en términos medioambientales, ha puesto en peligro incluso el escenario de las competiciones olímpicas. Todo ello se debe a la falta de una adecuada solución de gobernanza colaborativa para el uso de este espacio, que en última instancia sufre con la salida de ríos contaminados por la polución de actividades cuyos efluentes líquidos no son debidamente tratados, y otros vertidos directamente de los barcos allí anclados.

Si bien los estudios logísticos de adelantaron con referencia a los puertos y aeropuertos en las cercanías de la Bahía de Guanabara, también se advirtió sobre la necesidad de evitar conflictos territoriales en Itaguaí, municipio que alberga varios puertos públicos y privados con creciente importancia económica, incluyendo el hecho de ser una de las puntas del Arco Metropolitano como soporte de la movilidad periférica de la RMRJ. Dadas las características del propio PDUI, dentro de las previsiones del Estatuto de la Metrópolis, aprobado en 2015 —y que sirvió de referencia para este PDUI, al ser el primero que se elaboró en la vigencia de este nuevo marco federal de desarrollo urbano y metropolitano—, el trabajo no debió entrar en tanto detalle municipal, aunque se identificaron claramente una serie de deficiencias, vulnerabilidades, potencialidades y oportunidades que tanto el Gobierno del Estado de Rio de Janeiro como cada uno de los gobiernos municipales deben evaluar cuidadosamente para un proceso mejor ordenado de promoción conjunta del desarrollo urbano sostenible de esta región tan querida por el imaginario colectivo de Brasil y del mundo, y tan demandada por sus residentes y usuarios.

Incluso antes de la elaboración del PDUI, el Leste Fluminense ya había sido objeto de una iniciativa muy interesante de asociativismo municipal con la experiencia del Consorcio del Leste Fluminense —CONLESTE— motivada por la implantación del Complejo Petroquímico de Itaboraí (COMPERJ), siendo la Petrobrás el principal financiador de esta experien-

cia. Las dificultades derivadas de la interrupción del proceso de implantación del COMPERJ provocaron igualmente la interrupción de esa experiencia de planificación intermunicipal integrada, dejando, aun así, lecciones muy importantes y pertinentes.

### **Itapoá (Santa Catarina, Brasil)**

Itapoá comenzó como una ciudad balnearia debido a su gran frente de mar y, más tarde, debido a su privilegiada ubicación geográfica en las inmediaciones de la bahía de Babitonga, cuyas aguas tranquilas y profundas ofrecen condiciones excepcionales para un puerto marítimo de gran calado, la ciudad comenzó a disputarse para recibir puertos privados. Actualmente, es uno de los mayores puertos privados de Brasil, y está considerado por la Agencia Nacional de Transportes Acuáticos (ANTAQ) como una de las terminales más ágiles y eficientes en el movimiento de carga de contenedores. En esta región del noreste del Estado de Santa Catarina se encuentra también el puerto de São Francisco do Sul (en la misma bahía de Babitonga) y el puerto de Itajaí, más al sur.

Este interés portuario pronto se vio como una amenaza para la calidad del medioambiente local y la posible expansión de la zona de playas al sur del territorio municipal, ya que el algún momento esta ocupación ampliada se encontraría con los límites del puerto. A su vez, este puerto también preveía su propia expansión, dada la confirmación del ventajoso contexto de la bahía en la cual estaba establecido, lo que sin duda reforzaría su competitividad en el sector portuario, en Brasil y en el mundo. Las grandes empresas internacionales de logística de carga marítima pronto organizaron asociaciones para transformar Itapoá en su centro regional (“hub”) de circulación de cargas.

En este escenario, la sociedad civil de Itapoá comenzó a movilizarse ya a mediados de los años noventa para crear una organización que defendiera los intereses de las familias y los empresarios comerciales involucrados en la explotación del territorio como balneario, buscando alguna forma de convivencia pacífica con la actividad portuaria. Así, se constituyó la Fundación para el Desarrollo de Itapoá-Pro-Itapoá, entidad reconocida como de utilidad pública municipal y estatal.

El Municipio de Itapoá ya había adoptado un Plan Maestro de Desarrollo Urbano en 2003, resultado de una asociación entre el Ayuntamiento y la Fundación Pro-Itapoá. Con la aprobación del Estatuto de la Ciudad en 2001, y la consiguiente necesidad de revisar los planes maestros cada 10 años como máximo, en 2013 se inició el proceso de revisión, coordinado por la misma Fundación Pro-Itapoá, en estrecha relación con la sociedad civil local y el gobierno municipal, tanto en el poder ejecutivo como en el legislativo. Un elemento muy peculiar de este proceso es que la empresa gestora del puerto privado de Itapoá aceptó financiar los estudios previos y la elaboración de la revisión de este plan maestro de la ciudad, como medida medioambiental compensatoria de los impactos que causaría la ampliación del puerto.

A lo largo de los estudios, se identificaron varios riesgos y vulnerabilidades del territorio municipal, tales como la erosión de la playa en la parte central de la ciudad, que ya estaba consumiendo incluso la calle frente a la playa, así como la necesidad de segregar el tráfico de camiones, con origen o destino en el puerto, del tráfico general de la ciudad y los accesos desde la carretera federal que va de Curitiba a Florianópolis. Así, se definieron distintas redes viales, cada una de ellas adaptada a la finalidad y a la carga previsible de las carreteras, contribuyendo a la armonización de los procesos de expansión de la ciudad y del puerto, sin que hubiera grandes interferencias ni conflictos territoriales. El futuro dirá si estas predicciones se hacen realidad, pero este parece ser un caso de asociación colaborativa del tipo ganadora, en el que ha prevalecido una visión convergente de prosperidad y bienestar comunes.

## Santos

Dentro de su propósito de promover el desarrollo urbano sostenible, y la revalorización de su enorme patrimonio histórico construido, el Municipio de Santos buscó en 2016 la asesoría especializada de la firma Jaime Lerner Arquitectos Asociados, la que solicitó la contribución técnica del autor de este ensayo para explorar la posibilidad de utilizar de manera más efectiva los instrumentos urbanísticos adoptados por el Estatuto de la Ciudad, ya incorporados en el marco jurídico-urbanístico de la ciudad.

Un elemento que quizás no sea generalmente conocido es que el municipio de Santos, en su mayor parte, ocupa una isla compartida con el municipio de São Vicente. Allí se encuentra casi toda su área urbana, ya que la parte continental del territorio municipal de Santos está ubicada en una zona de bosque atlántico considerada Área de Protección Medioambiental. Por otro lado, el puerto de Santos está instalado en gran parte de esta misma isla, ocupando también las orillas del otro lado del canal marítimo que la separa del continente. Es sabido que Santos alberga el equipamiento portuario más importante del país y, aun con el crecimiento proporcional de otras terminales marítimas en la costa atlántica, este puerto sigue aumentando su importancia estratégica. Así, los conflictos territoriales son previsibles en la zona urbanizada, ya que las mercancías tienen que atravesar varias zonas urbanas para llegar al puerto, ya sea por carretera o por ferrocarril.

No se puede ignorar o incluso minimizar el hecho de que la autoridad portuaria tiene sus propios objetivos institucionales y corporativos para mantener y fortalecer esta competitividad, pero también es absolutamente necesario que esta misma autoridad entienda las motivaciones del gobierno municipal para hacer frente a las debilidades medioambientales y socioeconómicas de la ciudad, asegurándose de que la expansión de las actividades portuarias se evalúen no sólo desde la perspectiva sectorial específica del puerto, sino de todo el entorno urbano-portuario.

Los estudios preliminares identificaron varias oportunidades potenciales para la recalificación de las áreas de interés histórico, así como algunos casos en los que este potencial podría desarrollarse a partir de ideas simples, pero bastante creativas, con bajas inversiones y resultados rápidos, creando una sensación positiva en el proceso de planificación territorial.

El Ayuntamiento venía desarrollando una serie de ajustes en su marco jurídico-urbanístico, especialmente en lo que se refiere a la revitalización de la zona central e histórica, sede de un envidiable patrimonio edificado que necesita cierta dinamización. Sin embargo, el crecimiento demográfico de la ciudad ha sido menor y esta demanda adicional encuentra un fuerte competidor en el desarrollo de la zona de playas, que es ciertamente más atractiva. Por lo tanto, a pesar de las varias buenas ideas, habrá que elegir las

prioridades para que la iniciativa privada también se alinee con estas mismas prioridades en lugar de dispersarse en otras iniciativas.

Cuando se iniciaron las actividades de consultoría especializada, se decidió centrarse en las oportunidades que ofrecían las prioridades ya definidas por el gobierno municipal para la dinamización del área urbana central y la mayor integración del transporte público, con una segunda línea de tren ligero (LRV). Así, las relaciones con la autoridad portuaria quedaron en segundo plano, pero algunas propuestas puntuales, como el “buque-carguero cultural”, las “*catraias*” (barcos pequeños tradicionales) etc se mantuvieron como ventanas de oportunidad para ser detalladas cuando esta relación institucional pueda ser trabajada con mayor atención. Dado que las elecciones del 2020 llevaron a la cabeza del Ayuntamiento a la autoridad municipal que había estado supervisando este programa de inversión urbanística, se supone que el programa continuará con éxito.

## **Algunas provocaciones: retos que hay que afrontar y cuestiones que hay que seguir estudiando**

A modo de conclusión de este breve ensayo, proponemos a continuación una serie de provocaciones en forma de preguntas, derivadas de los aprendizajes y dudas que han surgido a lo largo de los más de 20 años que abarcan los casos mencionados arriba.

### ***Mandato político-institucional y acción descentralizada***

Cada país tiene su propia estructura para distribuir los encargos (competencias) y los recursos entre las distintas instancias de la escala territorial de gobierno. Brasil se define como una Federación, pero tiene una característica única: entre las 25 federaciones existentes en el mundo, es la única en la que el Municipio es considerado como Entidad Federada, hecho mencionado ya en el artículo 1 de la Constitución Federal de 1988, un atributo que no existía antes. En todas las demás federaciones, el municipio depende de la instancia intermedia (Estado, Provincia, Departamento, Región etc), aunque gozando de autonomía política, administrativa y financiera. Por esto,

creemos que la cuestión del encuadramiento metropolitano es tan complicada en el ámbito brasileño, ya que la Constitución Federal no reconoce la “metrópoli” como una instancia de gobierno, sino, a lo sumo, como un arreglo “interfederativo” de gestión territorial y de servicios públicos de interés común, en los términos de la Ley Federal de Consorcios Públicos (2005) y el Estatuto de la Metrópoli (2015).

En este contexto, puede existir una asimetría de poder político-administrativo entre un gobierno local o regional, en el territorio que alberga un puerto, y la respectiva autoridad portuaria, ya sea pública o privada. Será necesario un intenso esfuerzo de coordinación interinstitucional para construir un plan de ordenación del territorio y desarrollo sostenible que aúne los objetivos del Derecho a la Ciudad con los del desarrollo sectorial portuario.

### *Tecnología, competitividad portuaria y sostenibilidad urbana*

Asistimos a una evolución tecnológica permanente en todos los sectores económicos y funcionales. Esto no excluye la gestión del desarrollo urbano en general y, en particular, de las ciudades, lo que ha dado lugar a la denominación de “ciudades inteligentes” (“*smartcities*”). Por un lado, tal como la mayoría de las actividades económicas insertas en el contexto global, la actividad portuaria necesita fortalecer y mantener su competitividad sectorial para seguir existiendo y produciendo prosperidad. Hay que tener siempre presente que la actividad portuaria en sí no se limita a lo que ocurre en el propio puerto, ya que genera empleo e ingresos a partir de la producción del bien que se manipula en el puerto y en toda la cadena logística desde su origen hasta el puerto. Nos atrevemos a decir que, en todos los casos, esta zona de influencia va más allá de los límites de la jurisdicción territorial de la ciudad que alberga el puerto, y de su región inmediata, alcanzando a menudo cientos de kilómetros. Así pues, este concepto de “prosperidad” mencionado anteriormente no se limita al efecto inmediato en la ciudad de acogida del puerto.

Por otro lado, los países y las ciudades se han comprometido a adoptar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS, Agenda 2030) como marco de referencia para sus respectivos procesos de desarrollo socioeconómico, territorial y medioambiental. Sin embargo, en varias ocasiones, ya sea en el

territorio o en el tiempo, se percibe un conflicto de intereses entre estos dos aspectos. Por lo tanto, la pregunta que surge es: ¿cómo utilizar estas nuevas herramientas tecnológicas, que aparecen cada día, para conciliar las necesidades de competitividad global de los puertos (incluyendo no sólo el puerto en sí, sino también el retropuerto, la logística de cargas etc) con el desarrollo urbano sostenible de las ciudades que los albergan y sus regiones de influencia?

### *Mejor distribución local del valor añadido en el PIB*

Los puertos contribuyen de forma decisiva a la cuantificación del PIB de las ciudades que los albergan, pero también exigen inversiones específicas en estas ciudades, ya sea por parte del gobierno municipal o de otros ámbitos territoriales de gobierno. Sin embargo, ese valor del PIB no siempre se traduce en ventajas de ingresos para esas ciudades, ni en mejores condiciones de vida para sus residentes y usuarios, además del movimiento de ingresos debido a la generación de empleos locales. ¿Cómo ajustar el sistema fiscal-tributario nacional, estatal y local para reequilibrar esta cuestión?

### *El riesgo de la monodependencia económica*

A menudo, la actividad portuaria es hegemónica en relación con las actividades económicas de la ciudad y de la región, de modo que cualquier variación de la productividad o de la competitividad portuaria que provoque su aumento o disminución repercute directamente en las condiciones de vida y de trabajo de la ciudad de acogida. ¿Cómo desarrollar herramientas que conviertan la actividad portuaria en un foco de promoción de otras actividades económicas locales (o regionales), para disminuir el riesgo de la relación de monodependencia económica de la ciudad (y esta cuestión no sólo se aplica con respecto a los puertos, sino también a los aeropuertos y a todos los demás tipos de dependencia económica de una actividad hegemónica)?

### *Ajuste en las soluciones de gobernanza sectorial y local*

En un mundo ideal, las autoridades portuarias y las municipales (y metropolitanas o regionales) coordinan sus actividades y necesidades de manera que se apoyan mutuamente o, al menos, no se estorban demasiado. Cuando

la administración portuaria es llevada a cabo por una entidad pública, a pesar del riesgo de indiferencia en cuanto al potencial de productividad y competitividad, hay más posibilidades de cierta coordinación, aunque las relaciones político-institucionales no siempre estén alineadas en la convergencia hacia un bien común. Sin embargo, cuando esa administración es privada y tiene inversores accionistas, es evidente que uno de sus propósitos es generar rentabilidad para el capital invertido y, por tanto, nunca perder la competitividad. Aquí es donde surgirán los conflictos con las directrices urbanísticas locales y la sostenibilidad urbana. En este escenario, incluso un Plan Maestro participativo y democrático tendrá que tomar decisiones difíciles.

¿Cómo pueden mejorarse las soluciones de gobernanza sectorial (puertos) y local (ciudad) para alcanzar un nivel de satisfacción recíproca mínimamente aceptable para que ambos entornos (puerto y ciudad) encuentren situaciones aceptables para sus respectivos actores-clave (inversores y ciudadanos)?

¿Cómo ajustar las sofisticadas soluciones de gobernanza sobre la calidad y el uso común del agua en las bahías portuarias, como lo hicieron en Baltimore y Tokio, por ejemplo, a las condiciones culturales e institucionales de regiones como la bahía de Guanabara y sus puertos, o el noreste de Santa Catarina (puertos de Itapoá, Itajaí, São Francisco do Sul), entre muchos otros casos del litoral brasileño y sus ríos navegables?

### *El riesgo del calentamiento global*

Ya existe un conocimiento global suficiente sobre el proceso de mudanzas climáticas con el calentamiento progresivo del planeta y sus diversas consecuencias prácticas, aunque su ocurrencia se prevé a largo plazo. ¿Cómo preparar desde ya a las ciudades costeras que albergan puertos para la inevitable subida del nivel del mar a largo plazo debido a este calentamiento, que sin duda afectará tanto al puerto como a su entorno urbano?

### *Guía técnica para la planificación económica-urbanística de las ciudades portuarias*

Al igual que existe desde el año 2000 una “guía técnica” para orientar el crecimiento de las ciudades que acogen aeropuertos<sup>8</sup>, denominada “Aerotrópolis”, ¿no sería interesante elaborar algo similar para las ciudades que acogen Puertos? Los estudios realizados sugieren que el beneficio-coste económico y socioambiental del transporte por agua tiende a ser menor que el del transporte aéreo para largas distancias, lo que ya sería un estímulo para las ciudades portuarias del siglo XXI.

### *Más y mejor cooperación técnica en lugar de algunos préstamos reembolsables*

Se ha producido una notable reducción de las alianzas y arreglos de cooperación técnica, mientras que las ofertas de financiación en general han aumentado, porque este es el objetivo básico de los bancos: vender dinero, contribuyendo a superar las dificultades financieras de los agentes públicos que se enfrentan a necesidades superiores a su disponibilidad presupuestaria anual. Este enfoque básico se ha matizado con la oferta simultánea de cooperación técnica y operativa, generalmente sin coste para el prestatario, pero tendente a reforzar específicamente los procesos de gestión del préstamo contratado o del sector para el que se contrató dicho préstamo.

¿Cómo reforzar la cooperación técnica horizontal entre ciudades que se enfrentan a retos similares y pueden aprender unas de otras sin mucho coste directo? ¿Por qué dar preferencia a la adquisición de nuevos préstamos financieros reembolsables, endeudándose más, cuando la libre transferencia de conocimientos ya adquiridos por las ciudades hermanas podría ser una solución razonable? ¿Por qué tanta resistencia a aprender de colegas municipales y a emular las lecciones “caseras” que han funcionado? ¿Temen los gestores políticos elegidos que la réplica local de soluciones que han funcionado en otras ciudades sea percibida como un déficit de su propia creatividad, siendo negativa para su valoración personal? ¿Satisfacer más rápidamente y a menor coste las necesidades de bienestar de sus electores ya no sería razón suficiente para superar este temor?

---

<sup>8</sup> KASARDA, John D. (2000). *Aerotropolis: Airport-Driven Urban Development. ULI on the Future: Cities in the 21<sup>st</sup> Century*. Washington, D.C.: Urban Land Institute.

## Interdependencia ciudad-campo: los vínculos entre el Aljarafe y el puerto de Sevilla. Siglos XIII-XIV

Renata Vereza y Paula Souza Vale Justen

Abondada es otrossí de todas cosas que sson para vida e mantenimiento de los omnes masque rregno dEspaña toda nin otro que omne ssepa. Et todas las cosas ha de ssuyo conplidamente, non tan ssolamente de pan e de vino, que ha mucho además e muy bueno, mas aun de carnes, tan bien de bestias brauas commo de criadizas; otrossí de pescados de muchas maneras de amas las mares e de aguas dulces, que ha muchas e buenas; et de olio, que han el mayor ahondamiento que en logar del mundo; et aun frutas de muchas maneras e grana e yerba; e montes muchos e buenos et vinnas de todas naturas.

Caen ella han lo que an mester para los que y moran e para ahondar las otras tierras, leuándolo por tierra e por mar.

*(Alfonso X, elogio sobre Sevilla, Setenario).*

Mercedes Borrero Fernández finaliza uno de sus textos diciendo que Sevilla nunca hubiera sido el gran mercado que menciona el profesor Ramón Carrande sin la existencia del Aljarafe y que, por consiguiente, difícilmente hubiera llegado a ser el gran puerto peninsular y europeo que controlaba la riqueza americana en la Edad Moderna (Borrero Fernández, 2005, p. 91). La interdependencia expresada al final de un trabajo sobre la comarca del Aljarafe, principal región no cerealista del reino de Sevilla, la mayor zona aceitera castellana en extensión en la Edad Media y dependiente de esta ciudad nos señala un camino y nos permite desarrollar una reflexión más

detallada, no sólo sobre las relaciones ciudad-campo, sino sobre todo sobre el peso que determinados cultivos y sistemas productivos rurales tienen en el desarrollo urbano.

La interdependencia entre la ciudad y el campo en la Edad Media es un tema recurrente en los estudios acerca del mundo urbano. En especial al abordar la realidad de Castilla y León, se pone de manifiesto la existencia de un marco territorial (alfoz o término) de mayor o menor extensión y con una complejidad variable en su entramado institucional. El núcleo urbano principal aparece, de este modo, como el centro de un territorio, existiendo así, una relación con los demás puntos manifiesta por su dependencia con este núcleo y su proyección sobre el territorio (Estepa Díez, 1984).

No sólo porque las fronteras entre el mundo urbano y el rural son más fluidas y menos delimitadas en este periodo, sino también porque lo que llamamos mercado medieval es, sobre todo, una vía de distribución para la producción agrícola, principalmente del entorno rural inmediato. Aunque la gran mayoría de lo que se comercializaba eran productos agrícolas, las operaciones urbanas y sus operadores económicos eran, en general, esencialmente no rurales. Además de su carácter de centro del territorio y de las especificidades jurídicas que ello implica, se produjo una mayor especialización económica y diversidad social en los centros urbanos. Sin embargo, el carácter urbano de sus actividades y relaciones no les separaba definitivamente del mundo y la economía rurales. Así, la ciudad y el campo, en lugar de ser antagónicos, son espacios complementarios.

De tal manera, no pretendemos establecer aquí como algo nuevo la inseparabilidad entre campo y ciudad. Partimos del presupuesto de que hay una intensa permeabilidad y continuidad entre ambos espacios en la Edad Media. Sin embargo, a través de un estudio de caso particular, pretendemos comprender qué elementos rurales concretos contribuyeron a la dinamización urbana de Sevilla tras la conquista cristiana de 1248 y cuáles influyeron en los nuevos circuitos comerciales en los que se insertó la ciudad. Somos conscientes de que esta dinamización no es un proceso unidireccional y que interfiere y reorganiza el espacio rural a la vez. De este modo, parece apropiado afirmar que, en general, la expansión de la economía rural es un largo proceso en el que se inserta la expansión de la economía urbana y sus nuevos

modelos de producción. Por esta misma razón, Jacques Le Goff (2002) señala que la ciudad y el campo están separados más ideológicamente que materialmente.

En el caso de Sevilla, no se puede afirmar que la ciudad forme parte de este proceso expansivo vivido por la Europa occidental, ya que su desarrollo hasta el siglo XIII está enlazado con las directrices de la formación social tributaria islámica y a sus propios procesos de transformación y dinamización, especialmente del mundo rural. Sin embargo, esto no significa que la complementariedad entre campo y ciudad no se verifique también en este modelo y que no podamos ver cierta continuidad de las relaciones entre los dos espacios, incluso después de la conquista.

Así, cuando los cristianos extendieron sus dominios a la Baja Andalucía, heredaron zonas productivas ya consolidadas y sistemas productivos interrelacionados. La organización física del espacio humano y el espacio económico son articulaciones de determinadas formaciones sociales. Así, las transformaciones sufridas por la región de Sevilla (como todos los espacios conquistados en la Península Ibérica) van más allá de simples sustituciones de los regímenes político-administrativos, más fáciles de identificar de forma inmediata. Las divisiones territoriales que llevará a cabo la conquista cristiana (alfoz) juegan un papel en el ordenamiento del territorio y expresan a nivel geográfico las relaciones sociales propias del sistema feudal, señaladas por la existencia de la dependencia. “En este orden de cosas, los pueblos y sus alfozes se insertan plenamente en el mundo feudal” (Estepa Díez, 1984, p. 25).

Del mismo modo, el mantenimiento de determinados sistemas agrarios, e incluso de perfiles poblacionales, sirven, sobre todo, a las posibilidades de integración en los nuevos circuitos desde las nuevas relaciones sociales de producción. Así, son simulacros de permanencia que externamente apuntan a un mantenimiento lineal, cuando en realidad engendran profundas reorganizaciones y reapropiaciones. Los cambios físicos en los espacios agrícolas son más lentos y profundos que “los que puede provocar un cambio de frontera provocado por la fuerza de las armas” (Borrero Fernández, 2000, p. 319).

De este modo, el mantenimiento de la cultura del aceite en la comarca del Aljarafe, cuando la mayoría de las comarcas conquistadas tendían a realizar

la transición a una cultura cerealista (fundamental en el agro sistema cristiano) o incluso a ser utilizadas para la ganadería (solución para controlar grandes extensiones de tierra), indica no sólo la pujanza e importancia de este cultivo en el periodo islámico, sino las posibilidades y demandas de este producto, el aceite, en los nuevos mercados y circuitos comerciales en los que se inserta la ciudad de Sevilla tras ser absorbida por el ámbito cristiano castellano.

## El al-Saraf de Isbiliya

La Cora de Sevilla figuraba, junta a otras cinco más, como núcleo básico en el ordenamiento administrativo instaurado en al-Ándalus desde la cuarta década del siglo VIII (Tahiri, 2003). De capital de la provincia durante el periodo del califato omeya, Sevilla pasó a ser la sede de la taifa del mismo nombre y, con la llegada de los almohades norteafricanos a mediados del siglo XII, se convirtió en la capital peninsular de un importante califato. No cabe duda de que esta capitalidad le da protagonismo y justifica el conjunto de reformas e inversiones urbanísticas que sufre la ciudad, dotándola de cierta monumentalidad y de una imagen típicamente árabe (Valencia, 1995). La ampliación sustancial del perímetro de la muralla, las inversiones en el Alcázar, las nuevas alcazabas, la construcción de una nueva y enorme mezquita aljama, acompañada de una nueva alcaicería, son algunos de los elementos que ponen de manifiesto este nuevo protagonismo de la ciudad sevillana desde finales del siglo XII. Como no podría ser de otra forma, la afluencia de personas y mercancías se intensifica, lo que se percibe no sólo por las construcciones, sino también por la ampliación de la superficie utilizada por el puerto —este, sin duda, uno de los espacios que más se benefició de la vitalidad adquirida en la ciudad en aquella época. Las fuentes árabes contemporáneas, tanto magrebíes como orientales, confirman unánimemente la centralidad de Sevilla, como núcleo principal de al-Ándalus (García Sanjuán, 2017, p. 16).

El al-Saraf (Aljarafe), ubicado al noroeste de la ciudad de Isbiliya (Sevilla) era el distrito (iqlin) más importante a finales del siglo XII al XIII de la provincia (cora) que llevaba el mismo nombre que la capital. Borrero Fer-

nández afirma que poco se sabe del Aljarafe en la época islámica, por lo que la región está rodeada de mitos, quizá influenciados por las descripciones de cronistas, como al-Himyari, que la describió como un “mar de aceitunas cuajado de estrellas blancas”. (Borrero Fernández, 2005, p. 58). Pero es cierto que con la llegada de los almohades la región experimentó un nuevo ciclo de prosperidad y se anexionaron nuevas tierras al distrito (Tahiri, 2007).

De todos modos, los registros hacen hincapié en la prosperidad de la región y su dedicación preferente al cultivo del olivo, siendo el lagar típico de la región el dedicado a la extracción de aceite (Valor Piechota, 1989). Según los cronistas, especialmente el ya nombrado al-Himyari, en el siglo XII la región ya estaba desarrollando el monocultivo y la especialización que la caracterizarían en siglos posteriores (Guichard, 2008, p. 130). Tradicionalmente esta comarca fue considerada como la perla del territorio sevillano y los cronistas musulmanes se preocuparon en destacar que estaba bien poblada, con numerosas alquerías y un importante número de lo que, desde el punto de vista cristiano, podemos llamar aldeas (Borrero Fernández, 1999, p. 76). Las alquerías (al-qaria) son un tipo de asentamiento rural que no tiene correspondencia con el mundo rural cristiano y quizás por eso las fuentes, incluso cristianas, han preferido mantener el término árabe para calificarlas. Tal vez la mejor manera de identificarlas sea como grandes unidades productivas rurales que abarcan dependencias territoriales, agrícolas, laborales y residenciales (Borrero Fernández, 2000, p. 323). Suponían sistemas agrícolas controlados por los propietarios, con producciones variadas y parcialmente orientadas al mercado urbano (Martín Viso, 2016, p. 136). En cualquier caso, y aunque este tipo de organización rural y humana se nos escapa en sus detalles, el número de villas y alquerías documentadas en el Aljarafe nos indica una densidad de población más intensa en esta comarca y la comparación con las otras zonas rurales pertenecientes a Sevilla, en particular con la región cerealista más destacada, la Campiña.

El Aljarafe sevillano cuenta con unas condiciones físicas, edafológicas y climáticas óptimas para el cultivo del olivo, lo que hizo que se dedicaran sus tierras desde la época romana a esta explotación (González Arce, 2015, p. 54). Esa producción fue mantenida y ampliada por los musulmanes y compartió espacio, aunque de forma desigual, con otro producto apreciado y con un buen mercado: los higos (Valor Piechotta, 2002). No hubo sólo cultivo

de higos y aceitunas en el Aljarafe, las huertas de regadío e incluso la caña de azúcar están presentes en la documentación, pero no hay duda del protagonismo de estos primeros productos (Guichard, 2008, p. 130). El cultivo de cereales, en cambio, se concentraba en otra comarca del entorno de Sevilla, La Campiña, que, dada la dinámica de este tipo de producción, era una zona con una densidad de población muy inferior a la del Aljarafe.

Los cristianos, por lo tanto, encuentran un espacio en el que la solidez de las estructuras musulmanas anteriores era innegable. “Es la zona de las grandes y míticas urbes de al-Ándalus, de los ricos y alabados campos agrícolas, de las rutas comerciales y los grandes puertos que conectaban el Islam hispano con el oriental” (Borrero Fernández, 1999, p. 72). Pierre Guichard (2008, p. 140) sostiene que es posible pensar que la racionalización de la producción afectó a importantes sectores de la economía agraria, implicando no sólo a los latifundios de la aristocracia musulmana y más allá del área de influencia inmediata de las grandes ciudades. Sin embargo, el contraste con la documentación cristiana indica que la región pasó por un periodo de retracción de la población tras la conquista, y son muy frecuentes las referencias a alquerías musulmanas despobladas en las décadas posteriores a ese evento. Esto implica que parte de los sistemas productivos encontrados por los cristianos se volvieron inoperantes.

## Conquista de Sevilla y transformaciones en el paisaje

En 1247, Fernando III, rey de León y Castilla, inició el asedio de la ciudad de Sevilla. La guerra de asedio era la única opción viable en el caso de grandes ciudades amuralladas con un importante sistema defensivo, como era el caso de la capital de Almada. Los asaltos directos a este tipo de espacios fueron, la mayoría de las veces, desafortunados y con una pérdida de vidas que no era justificable ni estratégica. Por otra parte, las batallas directas generaban inevitablemente daños en el equipamiento urbano que se intentaba conquistar, lo que tampoco era interesante. Pero para llevar a cabo este asedio, era necesario controlar gradualmente las ciudades y fortalezas más pequeñas de los alrededores, adoptando así una estrategia centrada en la posesión de los puntos fuertes que articulaban el territorio para estrangular su

centro e inducir la capitulación. Este estrangulamiento implica el desarrollo de una política sistemática de acoso, destrucción y erosión de las bases materiales, políticas y psicológicas de los adversarios, con la intención de colocarlos en una situación de desequilibrio (García Fitz, 2000, p. 135). Un desequilibrio que siempre implica la interrupción del suministro urbano, bien por su interceptación o por la destrucción de los espacios productivos rurales. Las fuentes islámicas indican que la falta de alimentos, especialmente de harina y cebada, provocó numerosas muertes por hambre entre los habitantes de la ciudad (García Sanjuán, 2017, p. 28).

Sin embargo, lo que más nos interesa aquí es precisamente este proceso de control del territorio circundante que no estuvo exento de conflictos y dejó profundas huellas. No es de extrañar que el Repartimiento de Sevilla indique una importante cantidad de olivares e higueras quemados durante la fase de asedio y conquista. Algunos siglos antes el Aljarafe ya había sufrido con las incursiones de Alfonso VI, que había devastado y arruinado la región, lo que llevó a que se despoblase muchas alquerías (Tahiri, 2007). El panorama que se presenta en la documentación del siglo XIII es a veces desolador: nada que supusiera la paralización total de la producción en los años siguientes, pero sí lo suficientemente significativo como para generar una retracción considerable, ya que en promedio entre el 30% y el 40% de los árboles estaban carbonizados (González, 1993). El mínimo mantenimiento de la capacidad productiva del Aljarafe fue de alguna manera fundamental (como veremos más adelante) y quizás evitó una destrucción más completa a lo largo del prolongado asedio a la ciudad, que duró desde 1247 hasta 1248. Sin embargo, es pertinente señalar que los repartidores se preocuparon de contar los olivos e higueras presentes en cada propiedad donada y de explicar cuántos de ellos fueron destruidos.

Una vez capitulada la ciudad que articulaba todo el territorio se inició el reparto de las tierras conquistadas, recibiendo el Aljarafe una atención especial. La población rural islámica ya había capitulado antes de la conquista de la ciudad y podría, según la tradición de estos acuerdos de capitulación, quedarse en el territorio y así mantener sus propiedades o permanecer en sus asentamientos. Así, se puede especular que lo que se repartió fue en general la gran propiedad de la oligarquía islámica que fue expropiada y expulsada (González Jiménez, 1897, p. 85).

Sin embargo, el mantenimiento de la población rural anterior sólo se produce en un primer momento y la documentación indica una población permanente en número inferior, lo que nos lleva a comprobar un cambio muy intenso en las estructuras de asentamiento. La estructura anterior estaba definida por varios pequeños asentamientos dispersos por el territorio. Los conquistadores, debido a las dificultades de población, no pudieron mantener la mayoría de estos asentamientos, concentrando la población, en la mayoría de los casos, en núcleos fortificados.

Las transformaciones que se produjeron tras el reparto de tierras estuvieron asociadas a la desaparición de las estructuras básicas sobre las que se había sustentado el paisaje agrario musulmán: las parcelas ya no eran las mismas. No sólo el poder político que se estableció allí representó un tipo de vida diferente y una mentalidad económica distinta (Borrero Fernández, 1999, p. 85). No es de extrañar porque, como señala García de Cortázar (2004), cuando los cristianos se expandieron por los territorios musulmanes, heredaron una organización muy específica, que casi siempre trataron de modificar rápidamente para ajustarla, tanto desde el punto de vista físico (asentamiento/paisaje) como social (régimen de propiedad y régimen de explotación) y administrativo (eclesiástico/civil), a las nuevas pautas de la Cristiandad latina. El caso andaluz, en general, atestigua cómo la implantación de los poderes cristianos trajo consigo una considerable modificación en el paisaje rural, que se iba adaptando a los modelos sociales y culturales de los nuevos gobernantes (Martín Viso, 2016, p. 171).

Así, el mantenimiento de las actividades de producción oleífera en la comarca del Aljarafe no supuso el mantenimiento de las mismas estructuras socioeconómicas y políticas, sino el encuadramiento de esta producción en otros circuitos y mercados desde relaciones sociales de producción diferentes. La sociedad cristiana supo aprovechar el potencial de la región y engendrarlo en sus propias estructuras, lo que implicó la modificación, no sólo del patrón de ocupación y propiedad, sino que también abrió espacio para el aumento de otros cultivos, como la vid, y la disminución gradual del cultivo de higos. Mismo que las uvas y las pasas fuesen “objeto de enorme consumo” durante los siglos de dominación islámica (Valor Piechotta, 2002)

En el caso de la uva, es cierto que existía un mercado de consumo de uva de mesa e incluso un mercado internacional, pero el consumo de vino no

formaba parte de la dieta diaria del mundo islámico, ya que estaba prohibido. Esto explica la escasa importancia de los viñedos en el periodo anterior y también el aumento progresivo de las tierras dedicadas a su cultivo o su inserción en pequeñas propiedades a partir de la segunda mitad del siglo XIII. Esta pequeña explotación vitivinícola se desarrolla en paralelo a la concentración de tierras (aceite y cereal) en grandes propiedades y tiene más importancia en el ámbito social que en el económico (Borrero Fernández, 2009, p. 11).

Este cambio en los patrones de consumo y alimentación también afecta al cultivo de higos. Cultivo importante en la época de la conquista, los higos eran prácticamente omnipresentes en todas las tierras compartidas del Aljarafe y su tamaño indica que era un cultivo destinado al mercado, superando con creces la demanda local (González Jiménez, 2007). Aunque sigue estando presente en las listas de productos gravados incluso siglos después, es posible ver el declive de la producción a lo largo del siglo XV.

## Los olivares y los sistemas de propiedad

La política de reparto de tierras de la Corona castellana pretendía recompensar, de manera algo proporcional, a quienes habían participado en el proceso de conquista del territorio, pero también, inducir la formación de asentamientos permanentes de población. La fuerza de las armas produjo transformaciones inmediatas en cuanto a la organización político-administrativa, a las que siguió un profundo proceso de cambio en las estructuras poblacionales y económicas del territorio que había sido en siglos anteriores el corazón de al-Ándalus (Borrero Fernández, 2009, p. 12).

Desde la época del Repartimiento de Alfonso X (hijo de Fernando III) se aprecia claramente la intensa presencia en esta comarca de terratenientes, tanto privados como de instituciones eclesiásticas residentes en Sevilla. Con el paso del tiempo, la proximidad a la ciudad y la intensa relación con el cultivo más importante de la zona, la aceituna, con el mercado internacional a través de la capital hispana, harán de este espacio económico el marco ideal para que actúen las grandes fuerzas económicas urbanas. “Es esta comarca la que, básicamente, proporciona las bases de la riqueza a su oligarquía, a su

élite de poder, y lo hace a través del producto máspreciado para su mercado: el aceite” (Borrero Fernández, 2005, p. 72). El alfoz no puede definirse como una unidad económica en sí misma, pero sí puede concluirse que existe una proyección económica sobre él y que el dominio político que la ciudad (concejo y oligarquías) ejerce sobre su territorio tiene unos claros componentes económicos que se expresan a través de la propiedad y la jurisdicción (Estepa Díez, 1984, p. 28).

No es que esta situación excluya totalmente a los pequeños propietarios desde el principio. Había un grupo entre el campesinado que, además de cultivar la vid (cada vez más común en las pequeñas propiedades, como ya hemos mencionado) y algunas parcelas de cereal, también tenía algunos olivares. Esta posesión los distinguía como cierta élite local, concentrada en los pueblos más grandes. Pero, según Mercedes Borrero (2005, p. 90), las escasas posesiones de tierra dedicadas al cultivo del olivo en manos de vecinos del Aljarafe nos hablan de un cultivo que significa muy poco en las fincas campesinas y que no afecta a más del diez por cien de la población.

Como producto muy demandado en el mercado internacional y, al mismo tiempo, como cultivo que requería gran mano de obra estacional y cuidados intensivos y continuos, los olivares estaban monopolizados por un tipo de propietario que combinaba su poder económico —en función de las inversiones necesarias para mover la producción, sobre todo después de los daños a los que nos hemos referido anteriormente— con su mentalidad de productor y administrador directo de sus posesiones.

Esta oligarquía urbana, formada principalmente por la caballería villana y la baja nobleza sevillana, pero que tampoco excluía a los nobles de mayor rango, consiguió a lo largo de los siglos XIII al XVI monopolizar las explotaciones de aceite de oliva mediante la compra continua de pequeñas y medianas parcelas, hasta controlar la totalidad de la producción de aceite de oliva al arrendar las grandes propiedades que el Rey había donado en el Repartimiento a las instituciones eclesiásticas, especialmente a las órdenes militares que, una vez eliminada la frontera con los musulmanes, empezaron a rentabilizar sus posesiones andaluzas (Miranda Díaz, 2015, p. 125). Para Mercedes Borrero aquí se hace explícita la relación directa entre el tipo de cultivo y el grupo social que lo controla (Borrero Fernández, 1999, p. 90). Hacia el siglo XIV es perceptible un proceso acelerado de concentración de

la tierra que empieza a generar las grandes propiedades andaluzas, tan características de los siglos siguientes (Borrero Fernández, 2009, p. 25).

Hay que señalar aquí que la cultura del aceite, a pesar de contar con pequeños productores con una producción orientada a la subsistencia y algo para el mercado minorista, acabó siendo monopolizada por la oligarquía urbana de Sevilla, que veía este cultivo y producción desde la perspectiva de un mercado orientado fundamentalmente a la venta de aceite a los operadores económicos internacionales, que gestionaban el grueso de la comercialización. Así, aunque se trataba de una actividad rural en todo su proceso, los recursos generados se drenaban al medio urbano. Sevilla, gran centro urbano y cabeza de este territorio, controlaba muy bien las rentas del Aljarafe y sabía sacar el máximo rendimiento de ellas.

## La producción de aceite de oliva y su calado en la economía

A los intereses de las oligarquías urbanas en el rentable comercio del aceite, se sumaban los de la Corona de Castilla, que aún sin gestionar directamente las fases productivas —cultivo y producción— ni la comercialización, extraía considerables rentas de esta cadena productiva. La cantidad de ingresos absorbidos en ambas etapas permite dimensionar el peso económico de este proceso, tanto para la monarquía como para el comercio sevillano.

El sistema fiscal castellano, que venía desarrollándose desde el siglo XIII, era confuso desde el punto de vista organizativo, ineficaz en muchos casos, lo que provocaba una enorme evasión fiscal. También generó varios conflictos y enfrentamientos entre los señores, los concejos y la Corona por sus respectivos derechos (Bello León, 2016, p. 32). Entre el conjunto de impuestos, el almojarifazgo de Sevilla se destacaba como el principal derecho aduanero que afectaba al comercio en Andalucía. Era un régimen fiscal con el que la Corona castellana recaudaba impuestos indirectos en las ciudades castellanas conquistadas al sur del río Tajo (González Arce, 1997, p. 210). Variaba desde las tasas por el uso comercial de las propiedades de la corona, los diezmos de algunos productos, hasta los impuestos aduaneros, que oscilaban entre el 5% y el 10%. Con el paso del tiempo se concentraron las re-

caudaciones, eliminando las que no eran rentables, pasándolas a los municipios o señores, y en el XV se centraron en los diezmos del aceite, las aduanas y lo que se llamaba rentas menores (venta de pescado, sal...).

Las rentas del almojarifazgo de Sevilla llegaron a ser importantes, incluso en el siglo XIII, hasta el punto de que la división de estas aparece en el testamento de Alfonso X. Entre los impuestos recaudados, el diezmo del aceite era fundamental y después de la aduana (que gravaba todas las transacciones comerciales en el puerto de Sevilla) y la recaudación sobre la comercialización del grano (concentrada en la Alhóndiga de la harina), era el mayor ingreso, corroborando así la importancia del producto en la economía regional (González Arce, 1997, p. 239). En la Aduana de Sevilla se recaudaban todas las rentas relativas a los derechos del tráfico mercantil, tanto el portazgo sobre los productos procedentes de otros municipios, como sobre los artículos procedentes de reinos extranjeros o de otros reinos de la Corona castellana y, puesto que era un importante puerto comercial, sus rentas tenían peso en la recaudación general del reino.

El diezmo real es un impuesto poco conocido y aparece a finales del siglo XI, en la época de la conquista de Toledo en 1185, y tiende a desaparecer de forma generalizada a lo largo del siglo XIII, pero sobrevive en forma de rentas cobradas a los mudéjares (población de origen musulmán que permanece tras las conquistas en los nuevos territorios cristianos) o como derechos sobre determinados productos agrícolas en el almojarifazgo de Toledo, Sevilla, Córdoba y Murcia. Se trata de una exacción (1/10) aplicada a la producción agrícola de las tierras conquistadas. Estas tierras, como resultado de la conquista, pertenecían a la Corona y fueron entregadas en propiedad, bajo condiciones, a los colonos (para atraerlos) y a las clases pudientes (para recompensarlos). Como esta exacción era muy parecida a la que cobraba la Iglesia, donde se estableció un bloqueo a la recaudación del diezmo eclesiástico de los productos que pagaban el diezmo real.

González Arce (2008) sostiene que este diezmo real castellano era una derivación del diezmo islámico (zakat) que registraba la producción agrícola de forma más general. Era, por tanto, el tipo de renta que se adaptaba bastante bien a las formas de alojamiento de las poblaciones mudéjares y que acabó extendiéndose a las cristianas en zonas estratégicas. Sin embargo, el

mencionado desuso no se extendió a la producción de aceite de oliva e higos, producciones de capital importancia para la economía local de la comarca del Aljarafe y de la ciudad de Sevilla. Cuando los reyes castellanos eximieron a sus vecinos de Sevilla del pago de los diezmos de los productos agrícolas, no lo hicieron con el aceite de oliva. Fernando III lo hace explícito en el fuero de la ciudad cuando establece que los de Sevilla deben darle los diezmos del Aljarafe y de las higueras (Pardo Rodríguez et al., 1995, doc. 01). Asimismo, la sección XXIII de las Ordenanzas de Sevilla se refiere a la exención del portazgo para los productos traídos de fuera de la ciudad por sus vecinos, así como la exención de toda clase de impuestos sobre la compra y venta de los productos de su cosecha, excepto los higos y el aceite de los que todos debían pagar diezmos al almojarifazgo (González Arce, 1997, p. 231).

Pero conviene insistir en que la importancia del aceite no está en el producto en sí, sino en que el Aljarafe tenía una producción a gran escala destinada a la comercialización. Esto se pone de manifiesto cuando, en 1258, Alfonso X concede a la Iglesia de Sevilla los diezmos de todos los bienes de la ciudad, excepto los del aceite de Aljarafe y sus alrededores. Meses más tarde, insistió en la cuestión, comunicando a los almojarifes que era exclusivamente el aceite y los higos de Aljarafe, que la producción de aceite de los pueblos donados a la Iglesia fuera de esta región debía pagar los diezmos a la Iglesia (González Arce, 1997, p. 239).

Además de los impuestos, había limitaciones y controles sobre esta producción. La construcción de nuevos molinos de aceite sólo podría realizarse con la autorización real, quedando libre únicamente la reconstrucción de molinos ya existentes en época musulmana. Al igual que con el cultivo, el rey mantuvo sus derechos sobre estos molinos, por derecho de conquista. Así, en los molinos concedidos por el rey a particulares o a instituciones, como el concejo, mantenía ciertos derechos de cobro, como muestra González Arce (1997) sobre los molinos de aceite pertenecientes al Real Almacén y concedidos al concejo en 1253, sobre los que el rey tenía derecho a retener 1/30 de todo el aceite extraído. La Corona no estaba interesada en la producción agrícola de la comarca del Aljarafe en general, sino en la posibilidad de extraer rentas y control sobre una actividad productiva concreta cuyo volumen no podría ser ignorado. Por otro lado, la actuación de la monarquía, conjuntamente al interés de la oligarquía urbana por monopolizar

la producción de aceite de oliva, demuestran la importancia económica de esta actividad productiva.

## Comercialización del aceite de oliva y la circulación comercial

Las posibilidades de ingresos del aceite de oliva, para los distintos agentes económicos implicados, no se limitaban a su producción, sino que incluían también su comercialización. Por esta misma razón, el control sobre la circulación se estableció muy pronto, una vez que la conquista de la región fue efectiva. El aceite extraído en el campo se enviaba a Sevilla para su venta o almacenamiento, estando prohibida su permanencia en el Aljarafe o en cualquier otro sitio, precisamente para minimizar las posibilidades de evasión del control real. Este aceite era llevado por los productores a la ciudad donde negociaban su precio en subastas públicas en lugares predeterminados; una vez que se llegaba a un acuerdo con el mayorista, se contrataba a un aceitero (profesional especializado) que procedía a comprobar las medidas (González Arce, 2012, p. 131).

Al igual que la alhóndiga de la harina, la Alhóndiga del Aceite también centralizaba gran parte del control de la comercialización del producto y permitía la detracción de otros tipos de ingresos por parte de diversos grupos: rentas derivadas del uso de pesas y medidas oficiales, rentas derivadas del uso de bienes inmuebles y rentas específicas por las ventas de cada uno de los comercios dedicados al producto (Constable, 200, p. 527). El mercado del aceite estaba ubicado cerca de un puerto menor de la ciudad, conectado directamente con el distrito portuario, que debido a este comercio se llamaba postigo del aceite. La mayor parte de la producción era absorbida por los mayoristas para la exportación y una parte menor se destinaba al consumo local. Aunque esta alhóndiga (de titularidad real) concentraba el mayor volumen de ventas, no tenía la exclusividad del comercio al por menor y se permitía a los vecinos vender —pagando las tasas correspondientes— su propio aceite, lo que suponía, sin embargo, una parte muy pequeña del importe (González Arce, 1997, p. 215).

Como una de las principales zonas de tránsito comercial, Sevilla también concentraba importantes colonias de mercaderes extranjeros. La articulación

con la producción de Aljarafe no solamente permitía mantener esta importancia, sino que era impulsada por los monarcas. En la Crónica de España, Alfonso X se refiere a la fama mundial del aceite de oliva sevillano e indica que el Aljarafe contaba con un gran número de alquerías dedicadas a la producción. González Arce (2015, p. 46) insiste en que fue el producto que atrajo a los mercaderes genoveses al comercio de Sevilla, incluso en tiempos islámicos, y los mantuvo en siglos posteriores, al ser el principal artículo de exportación de la ciudad.

Poco después de la conquista de la ciudad, la República de Génova inició negociaciones con Fernando III para establecer en la ciudad un consulado con condiciones similares a las que tenía en otras partes del Mediterráneo, lo que significaba licencia para comerciar libremente, reducciones aduaneras y un “barrio” para establecer su comunidad y alhóndiga, hornos, iglesia, etc., y, no menos importante, la jurisdicción propia de los cónsules de la comunidad para juzgar los pleitos internos.

En 1252, Fernando III concedió un privilegio, posteriormente confirmado por Alfonso X en 1261, a la colonia de mercaderes genoveses que crecía rápidamente en Sevilla. Este privilegio disminuyó ciertos impuestos para esta colonia, como la reducción del diezmo al 5% sobre las mercancías importadas y vendidas en la ciudad y al 2,5% para las exportadas, excepto el aceite de oliva, como en los ejemplos citados anteriormente (González Jiménez, 2006, p. 253).

Este privilegio inspiró Alfonso X a conceder en 1281 otro muy similar a los mercaderes catalanes de Sevilla (otra importante comunidad comercial de la ciudad), privilegio que se extendía tanto a los que ya se habían establecido en la ciudad y eran vecinos, como a los que estaban en tránsito. Todo lo que compraban en Sevilla con los beneficios obtenidos por la venta de sus mercancías estaba exento de pagar impuestos a su salida, con la excepción, una vez más, del aceite, sobre el que se mantenían todos los impuestos debidos a la hacienda real (Castán Lanaspá, 2000, p. 171).

Sevilla representaba, en cambio, una oportunidad para adquirir una gama de productos muy apreciados, lo que constituía su principal factor de atracción. Además del aceite del Aljarafe, los genoveses y otras colonias mercantiles cargaban sus barcos con cereales (sobre todo trigo de la Campiña), vinos,

garbanzos y atún conservado en aceite. Otros productos añadidos a esta lista: lana, cuero, jabón, frutos secos, tintes, cáñamo y cerámica. Por otro lado, Sevilla era también un mercado prometedor para las importaciones y los genoveses traían, especialmente, manufacturas de lana y productos de lujo (García-Serrano, 1991, p. 89).

Además de los genoveses y catalanes, se establecieron en la ciudad otras comunidades de comerciantes: castellanos, franceses, placentines, alemanes, vascos, baleares, portugueses, todos con entidad jurídica propia y acceso a privilegios. Esta situación provocaba a menudo conflictos comerciales y reclamaciones a la Corona y disputas por los privilegios. Pero sin duda, la proyección exterior de la comunidad genovesa le permitió adquirir cierto protagonismo. Los genoveses construyeron una red de contactos dinámicos que les permitió actuar de forma coordinada y en un espacio económico muy amplio.

El proceso de integración de los mercados peninsulares y del área del Mediterráneo occidental incluida en la órbita de la influencia genovesa se vio favorecido por la práctica de la navegación de cabotaje, que organizaba el sistema de intercambio genovés. Así, es posible integrar los grandes sistemas de navegación transoceánica con una red de transporte y comunicaciones marítimas más restringida al ámbito regional (Fabregas García y García Porras, 2009, p. 642).

Además de las condiciones locales favorables, en estos siglos se produjo un desplazamiento del tráfico comercial del Mediterráneo al Atlántico. Esto favoreció sin duda la integración de los centros portuarios atlánticos andaluces a las redes comerciales de las grandes potencias mercantiles europeas. Alfonso X concedió a los puertos andaluces una notable importancia por dos razones esenciales: “por un lado, consolidar rutas comerciales y fomentar la apertura de nuevos mercados castellanos y, de otro lado, establecer bases navales destinadas a promover sus proyectos de expansión y conquista hacia el Norte de África” (Ríos Toledano, 2019, p. 86).

Los Anales genoveses nos informan que ya comerciaban con Sevilla en la época almohade, exportando principalmente aceite de oliva. Andalucía se insertó en el ámbito comercial norteafricano de los almohades, con los que los genoveses mantenían buenas relaciones comerciales desde el siglo

XII. Pero el momento del paso de Sevilla a manos cristianas a mediados del siglo XIII abrió nuevas rutas comerciales, que se consolidarán definitivamente con la conquista del Estrecho de Gibraltar. De este modo, el Mediterráneo quedó unido al Atlántico y Sevilla se convirtió en un puerto de enlace esencial para el comercio italiano (García-Serrano, 1991, p. 91).

## Conclusión

La elección de una zona determinada como nuevo espacio de penetración mercantil deriva de su importancia como base de abastecimiento de algún artículo concreto o como mercado de consumo de productos con posibilidad de desarrollo. La confluencia de estos dos factores transforma una zona en un espacio de extraordinario interés. En Sevilla se combinan estos dos factores: una zona excelente para el cultivo y la producción de aceite de oliva, un producto demandado internacionalmente, con vocación comercial, y una producción a gran escala destinada al mercado exterior. Al mismo tiempo, la capitalidad de la ciudad mantenida por los primeros monarcas cristianos, Fernando III y Alfonso X, debido a su importancia en el escenario regional andaluz, permitió proyectar las posibilidades de crecimiento de la ciudad como mercado de consumo.

Es fundamental la existencia, en aquellos territorios en los que existe inversión mercantil, de condiciones adecuadas para el ejercicio de la actividad comercial, con un margen de beneficios suficientemente interesante para los operadores económicos, en especial, los extranjeros. Estos elementos estaban presentes en la sede hispana, ya que contaba con un aparato urbano bien desarrollado, un puerto razonablemente equipado y era objeto de una política de estímulo desarrollada por la Corona castellana que buscaba fijar a las comunidades mercantiles, proporcionándoles espacios en la ciudad y ofreciéndoles incentivos fiscales. Por último, también es fundamental la disponibilidad de una serie de productos que “determinan en última instancia el interés final por la zona” (Fábregas García y García Porras, 2009, p. 644). Es decir, sin un producto de interés, incluso con los incentivos, no se produciría la consolidación del movimiento comercial en la ciudad y su puerto, como eje estratégico del comercio mediterráneo/atlántico. De este modo,

se vincula el desarrollo comercial de la ciudad en el periodo cristiano, la afluencia de mercaderes y capitales y el incremento de las actividades portuarias inexorablemente con el sistema productivo del Aljarafe.

## Referencias

- BELLO LEÓN, Juan Manuel. La cuenta de mercaderes y las rentas menudas del Aljarafe Mayor de Sevilla a finales del siglo XV, *HID* 43 (2016), pp. 31-70.
- BORRERO FERNÁNDEZ, María de las Mercedes. Cambios políticos y paisaje agrario en la Edad Media. El ejemplo del campo andaluz (siglos XIII-XV). *Cuadernos del CEMYR*, X, N.º 7, 1999.
- BORRERO FERNÁNDEZ, María de las Mercedes. El poblamiento rural sevillano antes y después del Repartimiento, in: *Sevilla 1248. Congreso Internacional Conmemorativo del 705 aniversario de la conquista de la ciudad de Sevilla por Fernando III, rey de Castilla y León*. Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, 2000.
- BORRERO FERNÁNDEZ, María de las Mercedes. Aljarafe y Ribera Del Guadalquivir en la Edad Media. *Actas II Jornadas De Historia Sobre La Provincia De Sevilla*. Ronda: Asociación Provincial Sevillana de Cronistas e Investigadores Locales, 2005.
- BORRERO FERNÁNDEZ, María de las Mercedes. El papel social de la vid en un mundo dominado por la gran propiedad. *HID* 36 (2009).
- CABEZUELO PLIEGO, J. y SOLER MILLÁ, J. El consulado catalán de Sevilla a inicios del siglo XIV; Disputas políticas y realidad mercantil en el Atlántico. *A l'entorn de la Barcelona medieval*. Barcelona: Institució Milà i Fontanals, Departament de Ciències Històriques-Estudis Medievals, 2013.
- CASTÁN LANASPA, Guillermo. *Política económica y poder político. Moneda y fisco en el reinado de Alfonso X el Sabio*. Valladolid: Junta de Castilla y León, 2000.

- CONSTABLE, Olivia. Foreigners, funduq and alhóndigas. Institutional continuity and chance in Sevilla before and after 1248, in: *Sevilla 1248. Congreso Internacional Conmemorativo del 705 aniversario de la conquista de la ciudad de Sevilla por Fernando III, rey de Castilla y León*. Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, 2000.
- ESTEPA DIEZ, C. El alfoz y las relaciones campo-ciudad en Castilla y León durante los siglos XII y XIII. *Studia Historica. Historia Medieval*, nº 2, 1984, p. 27-54.
- FABREGAS GARCÍA, Adela y GARCÍA PORRAS, Alberto. Redes de comercio genovesas en el sur de la Península Ibérica: circulación y transferencias productivas, in: *Castilla y el mundo feudal*. VAL VALDIVIESO, María Isabel del y MARTÍNEZ SOPENA, Pascual (org.). Valladolid: Universidad de Valladolid, 2009.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel. *Sociedad y organización del espacio en la España Medieval*. Granada: Universidad de Granada, 2004.
- GARCIA FITZ, Francisco. El cerco de Sevilla: reflexiones sobre la guerra de asedio en la Edad Media, in: *Sevilla 1248. Congreso Internacional Conmemorativo del 705 aniversario de la conquista de la ciudad de Sevilla por Fernando III, rey de Castilla y León*. Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, 2000.
- GARCÍA SANJUÁN, Alejandro. La conquista de Sevilla por Fernando III (646h/1248). Nuevas propuestas a través de la relectura de las fuentes árabes. *Hispania*, 77/255 (Madrid, 2017).
- GARCÍA-SERRANO, Francisco. Los genoveses en la Sevilla medieval (Siglos XIII-XV). *Lucero*, Vol. 2, Spring 1991.
- GONZÁLEZ, Julio. *Repartimiento de Sevilla*. Sevilla: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla, 1993.
- GONZÁLEZ ARCE, J.D. Las rentas del almojarifazgo de Sevilla. *Studia-historica. Historia medieval*, Nº 15, 1997, págs. 209-253.
- GONZÁLEZ ARCE, J. D. Del diezmo islámico al diezmo real. La renta agraria en Toledo (ss. XI-XV). *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, Nº 45, 2008, págs. 17-39.

- GONZÁLEZ ARCE, José Damián. El consulado genovés de Sevilla (siglos XIII-XV). Aspectos jurisdiccionales, comerciales y fiscales. *Stud. hist., H.<sup>a</sup> mediev.*, 28, 2010.
- GONZÁLEZ ARCE, J.D. Los beneficiarios de la fiscalidad medieval. El caso del diezmo del aceite del almorjafazgo de Sevilla en el siglo XV. *Medievalismo: Boletín de la Sociedad Española de Estudios Medievales*, N.º 22, 2012, págs. 99-137.
- GONZÁLEZ ARCE, J.D. La producción oleícola del Aljarafe según el diezmo del almorjafazgo de Sevilla (siglo XV). *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, N.º 65, 2015.
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel. Repartimientos andaluces del siglo XIII, perspectiva de conjunto y problemas. *Historia. Instituciones. Documentos*, N.º 14, 1987.
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel. *Fernando III el Santo. El rey que marcó el destino de España*. Sevilla: Fundación José Manuel Lara, 2006.
- GUICHARD, P., BONNASSIE, P. y GERBET, M-C. *Las Españas medievales*. Barcelona: Crítica, 2008.
- LE GOFF, Jacques. Cidade. in: LE GOFF, J e SCHMITT, J-C. *Dicionário Temático do Ocidente Medieval*. Bauru: Edusc, São Paulo: Imprensa oficial do Estado, 2002.
- MARTÍN VISO, Iñaki. *Asentamientos y paisajes rurales en el Occidente medieval*. Madrid: Síntesis, 2016.
- MIRANDA DÍAZ, Bartolomé. *Las Órdenes Militares de Alcántara y Calatrava en la ciudad Sevilla y en el Aljarafe durante el Antiguo Régimen (siglos XIII-XVIII)*. Estudio y documentación. Tese de doctorado. Universidad de Sevilla, Facultad de Geografía e Historia, Sevilla, 2015.
- PARDO RODRÍGUEZ et al. (Edição). Sevilla ciudad de privilegios. Escritura y poder a través del privilegio rodado. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, Universidad de Sevilla, Fundación El Monte, 1995.
- RÍOS TOLEDANO, Daniel. Apud Cadese: Paisaje marítimo y navegación Genovesa en el Puerto De Cádiz en el siglo XIII. *Suplemento de Ríparia* 2 (2019).

- TAHIRI, Ahmed. Pueblos y alquerías del Aljarafe, reconstrucción histórica a través de las fuentes árabes, in: AITOUTOUHEN TEMSAMANI Fatima-Zahra (Coord.). *Alquerías y pueblos del Aljarafe*. Sevilla: Publicaciones Fundación al-Idrisi Hispano Marroquí, 2007.
- TAHIRI, Ahmed. *Agricultura y poblamiento rural en Sevilla*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, 2001.
- VALENCIA, Rafael. Sevilla 1147-1148, in: *El último siglo de la Sevilla islámica*. Sevilla: Universidad de Sevilla/Ayuntamiento de Sevilla-Gerencia de Urbanismo, 1995.
- VALOR PIECHOTTA, Magdalena. Molinos hidráulicos de rodezno en el Aljarafe sevillano, in: CARA BARRIONUEVO, Lorenzo (coord.). *El agua en zonas áridas. Arqueología e historia. Hidráulica tradicional de la provincia de Almería*. Almería: Instituto de Estudios almerienses, 1989.
- VALOR PIECHOTTA et al. Espacio rural y territorio en el Aljarafe sevillano: hins al-Faray, in: TRILLO, C. (ed.). *Asentamientos rurales y territorio en el Mediterráneo medieval*. Granada: Athos Pergamos, 2002.

## Comercio prohibido de esclavos en Bahía: ¿omisión o connivencia?

José Ricardo Moreno Pinho

El año de 1988 el historiador Luís Henrique Dias Tavares publicó “*El comercio prohibido de esclavos*”, resultado de una investigación desarrollada durante su postdoctorado en la *University College of London*, en los archivos en Inglaterra, Portugal y Brasil. Este trabajo contiene un análisis de la organización de las empresas capitalistas en el sistema del comercio ilícito de esclavos (Tavares, 1988). En una reciente investigación en el Archivo Nacional, encontré tres procesos que remiten a la persistencia del comercio prohibido de esclavos en Bahía siendo que, en uno de ellos, las correspondencias del embajador brasileño en Angola revelan la existencia de un circuito internacional del tráfico clandestino vinculando Bahía, Angola y Cuba, con la posible participación de capital portugués y de embarcaciones estadounidenses; otros dos procesos sugieren la omisión o, incluso, la connivencia o la colaboración de las autoridades bahianas en la persistencia de ese negocio ilegal. Al analizar estos casos, es posible revisitar el ensayo citado anteriormente, al mismo tiempo que rindo tributo al profesor e historiador Luís Henrique Dias Tavares, como importante referencia para la historiografía bahiana.

El comercio de esclavos pasó a formar parte de la lógica de acumulación primitiva de capital, en la cual, el carácter especulativo comercial determinó las formas de producción y reproducción precapitalistas en las áreas coloniales. Fue, tras el crecimiento casi vertical de la producción, observado originalmente en Inglaterra en las últimas décadas del siglo XVIII, que hubo un cambio de postura de los británicos con relación al comercio de esclavos.

La substitución de la expropiación violenta por la hegemonía de otra forma de acumulación, basada nuclearmente en una dada relación social entre el propietario de los medios de producción y de quien vende la fuerza de trabajo, transformándose en una mercadería singular con el fin de extraer el valor agregado, el objetivo del comercio de esclavos fue sustituido por intereses en formación del mercado consumidor, del trabajo remunerado, el suministro de materias primas para las nuevas industrias, y, consecuentemente, la exportación de capitales hacia las áreas estratégicas al desarrollo capitalista. Así, desde la primera década del siglo XIX, ya hay presiones inglesas contrarias al comercio de esclavos, lo que generó un gran impacto en las economías tradicionales basada en la expropiación violenta y en la especulación comercial.

Cerca del 40% del total de esclavos destinados a las Américas entraron por los puertos brasileños y, hasta mediados del siglo XVIII, el 70% de los esclavos importados para el Brasil venían de la Costa da Mina y Angola, principales proveedores de Salvador, Rio de Janeiro, Recife y São Luís, en cuanto grandes centros compradores de la Colonia. A partir de la década de 1630, acompañando las repercusiones de la conquista holandesa, el comercio de esclavos bahiano superó las importaciones de cautivos para Pernambuco. Por lo tanto, el conflicto luso-holandés en el Atlántico abrió una oportunidad para que los comerciantes bahianos pudieran avanzar en África en busca de esclavos. La principal zona para la obtención de esclavos era el África Centro Occidental, región que actualmente comprende el territorio de la República Democrática del Congo y Angola. Más del 90% (93,6%) del comercio de esclavos bahiano se concentraba en esa región, con miles de personas (8.337) de la región conocida como Alta Guinea y, la otra parte (300), del Golfo de Biafra (actual Nigeria)<sup>9</sup>.

Durante el siglo XVIII, el comercio de esclavos se expandía, estimulado por la demanda de esclavos para las regiones mineras de la América portuguesa. A finales del siglo XVII la Costa da Mina (actual Togo, Benín y Nigeria) se convirtió en el principal lugar de compra de esclavos para la Bahía. Ouidah proveyó más de la mitad de todos los esclavos que atravesaron el Atlántico durante los primeros 13 años del siglo XVIII (15 mil personas por

---

<sup>9</sup> <http://slavevoyages.org/estimates/ulvCeBwD> (consultado el 30 de diciembre de 2018).

año) y, entre 1700 y 1730, fue la principal región de embarque de cautivos para las Américas (Law, 2004, p. 30).

Entre la segunda mitad del siglo XVIII y mediados del XIX, Rio de Janeiro emergió como principal importador de esclavos del Brasil y socio comercial de Angola. A principio, Luanda fue la principal fuente de suministro de esclavos africanos siendo sustituida, al inicio del siglo XIX por Benguela y, la ciudad de Cabinda, se mantuvo como el tercer puerto de importancia y área de comercio libre hasta finales del siglo XVIII, en el cual abastecían, además de los portugueses, otros, como los franceses, ingleses y holandeses, que querían escapar de las regulaciones de los puertos del sur (Rodrigues, 2005, p. 29).

En el siglo XIX comenzó la presión por el fin de la trata de esclavos. En 1807 se inauguró la serie de *bills y acts*, así como acciones condenatorias a la participación del comercio y de ciudadanos ingleses en el comercio de esclavos. Gran Bretaña tomó medidas represivas en los mares y trató de extenderlas a Portugal, comenzando una larga etapa de presiones diplomáticas y violencia militar (Tavares, 1988, p. 15).

Fue el resultado de un proceso que contribuyó a la creación del capitalismo industrial, que transformó y destruyó la fuerza motriz del propio mercantilismo: la esclavitud y todo su funcionamiento. Sin embargo, y a pesar de que para la mayoría de los británicos la pérdida de las colonias pudiese parecer una catástrofe, se desarrolló un poder político y un sistema de generación de riquezas que superó toda la fase anterior. Los temas relacionados con África y Oriente fueron vistos dentro de las necesidades de la producción. Así, la nueva fuerza productiva destruiría cualquier relación que fuera un obstáculo para su desarrollo. Por lo tanto, donde antes se veía la defensa de la esclavitud, posteriormente se vio una crítica ácida de la misma (Williams, 2012, pp. 284-285).

Hasta entonces, Portugal estaba presente en la costa occidental africana. Además de Angola, los portugueses expandían sus actividades por Cabo Verde, Guinea, Ouidah, Loango, Cabinda, São Tomé y Príncipe y, en la costa del Índico, en Mozambique. Sucesivos gobiernos ingleses demostraron interés por esas áreas, lo que llevó a una serie de exigencias contra el comercio portugués de esclavos. Después de la invasión del ejército bonapartista

en Portugal, Don João se vio obligado a firmar tratados perjudiciales con Inglaterra. Por ejemplo, el tratado de Alianza y Amistad de 1810 establecía, en su artículo 10º, restricciones al comercio luso de esclavos. Mediante este instrumento, el mismo se limitó a los dominios portugueses en África y prohibido al norte del Ecuador, una línea indefinida cuya ambigüedad dio lugar a disputas sobre la legalidad, o no, de la captura de navíos de bandera portuguesa por navíos de guerra ingleses, como fueron los casos del bergantín *Desforço*, en 1813; el bergantín *Dezengano*, construido en los astilleros de La Preguiça en Salvador e incautado en Porto Novo, en 1812; el bergantín *Destino*, en 1814; el bergantín *Lindeza*, construido en Cotinguiba-Sergipe e incautado en Lagos, en enero de 1812; el bergantín *Bom Caminho*, retenido en Ouidah en 1814, la goleta *Paquete Volante* y la galera *Urbano*, retenidas en Cabinda en 1811. La embarcación *Falcão* fue retenida en Puerto Rico cuando se dirigía desde Bahía para la Habana, reexportando 387 esclavos (Tavares, 1988, p. 17).

En enero de 1815, el ministro inglés Castereagh concluyó, junto a los representantes portugueses dos convenios en Viena, en los que Inglaterra se comprometió a pagar trecientas mil libras esterlinas por los barcos de esclavos retenidos ilegalmente y, a cambio, el comercio portugués al norte de África quedaba definitivamente prohibido (Tavares, 1988, p. 21). Tras la independencia, en 1822, el gobierno brasileño, con el objetivo de consolidar su reconocimiento, ratificó los acuerdos firmados por la antigua metrópoli. Así, en 1826 y 1827, los brasileños se comprometieron a la extinción total de la trata de esclavos africanos en un plazo de tres años. En 1831 se aprobó la ley brasileña contra el comercio de esclavos y, un año después, se definió su reglamento. Sin embargo, ni el deber diplomático ni la propia ley se cumplieron. Las Leyes de noviembre de 1831 y abril de 1832 prohibieron cualquier desembarco de esclavos en territorio brasileño e insertaron una línea gradualista que pretendía superar el trabajo cautivo en Brasil (Tavares, 1988, pp. 25-26).

Debido al crecimiento de la producción de azúcar en las primeras décadas del siglo XIX y a la expansión de la producción de café, el sector de las plantaciones de la economía brasileña aumentó y se fortaleció considerablemente. Desde el principio, las fincas cafeteras fueron trabajadas por mano de obra africana y la tasa de mortalidad de los esclavos era muy alta debido

a un régimen de trabajo agotador, a los castigos y a las enfermedades. Por lo tanto, el tráfico transatlántico podía proporcionar a los agricultores los suministros regulares de esclavos que tanto necesitaban, ya que la reproducción natural era antieconómica.

En 1845, se promulgó en Inglaterra el proyecto de ley Aberdeen, que autorizaba a las comisiones mixtas anglo-brasileñas a juzgar los navíos esclavistas brasileños capturados, y los barcos condenados serían puestos al servicio de Gran Bretaña o desguazados. A mediados de 1850 la trata brasileña ya se realizaba con menor intensidad, y el gobierno brasileño declaraba repetidamente su intención de introducir nuevas medidas para combatirla.

Las actividades de los navíos de guerra británicos a lo largo de la costa brasileña, durante los doce años anteriores, y el aumento del precio de los esclavos, se combinaron para reducir la trata de esclavos brasileña y culminaron con la aprobación, en la Cámara, del proyecto de ley contra la trata impulsado por Eusébio de Queiroz, el 17 de julio de 1850, posteriormente aprobada en el Senado el 13 de agosto, convirtiéndose en Ley el 4 de septiembre de 1850. A partir de entonces, los navíos brasileños que transportaban esclavos, cuya importación a Brasil estaba prohibida por la ley de 1831, o que habían desembarcado esclavos, o estaban equipados para el comercio de esclavos, eran susceptibles de ser capturados por las autoridades y por los barcos brasileños. La importación a Brasil fue declarada piratería y los principales implicados en el delito eran susceptibles a ser castigados; todos los barcos capturados serían vendidos; los esclavos capturados serían eventualmente reexportados a expensas del Estado y empleados en trabajos supervisados por el gobierno. No se concederían pasaportes a los barcos que navegasen hacia la costa africana hasta que los propietarios hubiesen hecho una declaración de que no se dedicarían a la trata de esclavos y hubiesen pagado una fianza igual al valor del barco y su carga, que sólo se cancelaría tras un periodo de dieciocho meses; todos los casos relacionados con barcos capturados sospechosos de tráfico de esclavos serían juzgados en primera instancia por jueces nombrados especialmente para estos casos.

Sin embargo, después de la ley de Euzébio de Queiros, el comercio de esclavos persistió al menos hasta principios de la década de 1870. Cuba, Brasil y Angola, eran lugares que requerían mucha acción por parte de los

británicos en la vigilancia de los mares, como podemos ver en el intercambio de correspondencia del Cónsul de Brasil en Angola entre 1858 y 1861, el Sr. Joaquim María Nascente de Azambuja, un distinguido diplomático conocido por su trabajo en los estudios de las cuestiones fronterizas entre Brasil y las Guayanas, Argentina y Uruguay.

El 3 de septiembre de 1860, el cónsul escribió al ministro de Justicia, João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu, otro político de gran prestigio en el imperio, habiendo sido presidente de las provincias de Alagoas, Sergipe, Rio Grande do Sul, Bahía, y primer ministro en el 27º gabinete. En una carta, el Cónsul atestiguó que había sido informado por un empleado, de nombre Coimbra, de la existencia de dos desembarcos clandestinos de esclavos en Bahía, que habían tenido lugar en 1859, João Osmundo Toulson, un comerciante que en aquella época operaba en el río Zaire y sus alrededores, sería el responsable de los desembarcos, que a su vez fueron consignados a una persona muy distinguida, cuya identidad no fue revelada. Las negociaciones de este envío habrían sido el resultado del viaje que el portugués afincado en Brasil, Braz Diogo de Souza, realizó a Angola<sup>10</sup>. Toulson era un comerciante nacido en Lisboa y de nacionalidad inglesa que fue condecorado con la Orden de Cristo en 1872, pero murió al año siguiente en Luanda<sup>11</sup>.

El cónsul detalló, en base a la información de un diplomático estadounidense, que del 28 de julio al 16 de agosto se produjeron cuatro incautaciones de embarcaciones en las cercanías. En dos de ellos no se encontraron negros a bordo y la galera estadounidense *Erié* fue capturada por el vapor *Michigan*, frente al río Zaire, con 997 negros, y el patache *Iloma King* fue capturado por el vapor *San Jacintho*, con 600 negros a bordo.

En Cuba, otra incautación capturó una goleta que contenía 12.000 pesos; además, en el puerto de Zaire, fueron detenidos el paquebote “*de Moenda*”, de José Antonio da Fonseca Costa, y la lancha “*Palmeiras*”, de Alexandre

---

<sup>10</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência de três de setembro de 1860.

<sup>11</sup> <https://geneall.net/pt/nome/611507/john-osmundo-toulson>. Consultado el 30 de diciembre de 2018.

Alves Ferreira; la lancha *Tigre*, del Sr. Cabinda Mabens, que contenía 80 esclavos, de los cuales 58 ya venían de la goleta *Cabo Verde* viniendo, también, en este navío 22 albornoces de las lanchas y, los individuos blancos, José Vieira Borges y Manoel Augusto Roquete Alves; la lancha *vó a vó*, del cabinda Chris Franque.

Cabe destacar el número de barcos estadounidenses entre los capturados. La acción de los británicos en el mar fue intensa, entre 1814 y 1850, las unidades navales británicas capturaron 169 barcos sólo de Bahía, la mayoría de ellos en las aguas de África Occidental. Sin embargo, para sortear esta situación, la participación de los estadounidenses en el comercio ilegal de esclavos hacia Brasil y Cuba creció, sobre todo a partir de 1839, cuando Gran Bretaña autorizó a sus buques de guerra a detener las embarcaciones con bandera brasileña, española y portuguesa, lo que convirtió a Estados Unidos en el último país occidental que no permitía que sus barcos fueran abordados y registrados en el mar. En la década de 1840, brasileños como Manuel Pinto da Fonseca y Bernardino de Sá eran importantes comerciantes de esclavos y conocidos por financiar barcos negreros estadounidenses.

En 1847, Lord Howden, diplomático inglés residente en Río de Janeiro denunció que era costumbre que una tripulación fuera enviada a bordo de otro navío destinado a no traer esclavos y, así, servir como cebo para mantener alejados a los cruceros, mientras el primero seguía su camino con africanos para ser vendidos. Por lo general, estos barcos tenían dos nacionalidades y dos propietarios: eran estadounidenses cuando navegaban hacia África y se presentaban como brasileños cuando regresaban. En otras ocasiones, los esclavistas estadounidenses se disfrazaban de balleneros (Horne, 2010, pp. 56-58).

Estados Unidos también se convirtió en líder mundial en la construcción de veleros rápidos, adaptados para el comercio ilícito de esclavos. La mayoría de las embarcaciones utilizadas para ese fin eran barcazas y galeras, naves de tres palos que se diferenciaban por sus velas, ya que, mientras las barcazas sólo tenían velas latinas en el palo de proa, las otras eran redondas, a diferencia de las galeras que tenían todas las velas redondas. Aunque los bergantines transportaban menos esclavos, debido a sus limitaciones espaciales, eran más rápidos, lo que llevó a los traficantes a preferir las embarcaciones de

dos palos (bergantines, goletas, pataches, sumacas y veleros) para su uso en el comercio de esclavos durante el período en que se intensificó la represión británica (Rodrigues, 2005, pp. 147-149).

En las declaraciones de los capturados en 1860, aparecen los nombres de Toulson y de un antiguo comerciante de esclavos que vivía en Angola de nombre Pamplona. También se cita a un sastre de nombre Machado que perdió una lancha con esclavos que había sido encargada por Ignacio José de Moraes, constando el propio cónsul brasileño como cargador. Una acusación que el cónsul trató de desestimar, afirmando que era habitual utilizar nombres o personajes ajenos para despistar a los comerciantes de esclavos. En su defensa, recordó que en los registros de muchos buques incautados figuraban en los libros de carga los nombres del Papa Pío IX, el cónsul inglés, el vizconde de Sá Bandeira y un antiguo gobernador general<sup>12</sup>.

El patache portugués *Equimina* fue apresado en el puerto de Angola, con esclavos atados con hierro en la bodega. Este barco, que era de cabotaje, recibía a los esclavos de la trata en tierra para transportarlos a las lanchas rápidas, que por la noche evitaban la vigilancia de los guardias o la inspección. La goleta *María*, del comerciante portugués Manuel Antônio de Magalhães e Silva, también fue utilizada para la navegación de cabotaje e incluso cruzó el Atlántico con un cargamento de esclavos con destino a Cuba. Estos hechos causaron gran asombro al príncipe Dom Luiz, para quien el contrabando de esclavos en los dominios portugueses parecía totalmente extinguido. La documentación mostraba que los individuos que se encontraban en Zaire tenían la intención de irse a Cuba y a Estados Unidos.

A pesar de la reacción del príncipe Don Luís y del tratado firmado entre Portugal e Inglaterra, en 1842, para abolir el comercio de esclavos en suelo portugués, el contrabando de esclavos no cesó, al menos hasta la década de 1860, hasta el punto de que un nuevo acuerdo en 1847 concedió a los navíos ingleses el derecho a entrar en calas, puertos, bahías y ríos de las colonias portuguesas en África sospechosos de transportar esclavos. Estos acuerdos no lograron extinguir el comercio de esclavos desde estas colonias hacia Bra-

---

<sup>12</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Cópia da Correspondência do Consul Brasileiro em Angola de três de setembro de 1860.

sil y Cuba. De hecho, este tráfico continuó utilizando nuevas tácticas, especialmente con el uso de barcos extranjeros (Tavares, pp. 115-119). Así al igual que los traficantes brasileños, los portugueses también alquilaron navíos estadounidenses para continuar con su comercio ilegal de esclavos (Horne, 2010, p. 42).

En medio de las tensiones provocadas por la incautación de barcos negreros, las advertencias sobre las actividades de un señor llamado Braz Diogo de Souza en Bahía ya habían sido dadas por el mismo cónsul brasileño en Angola desde septiembre de 1858<sup>13</sup>. El ministro de Asuntos Exteriores brasileño ordenó que se tomaran las medidas necesarias. En esta comunicación se dio más información sobre las actividades sospechosas de Braz Diogo Souza. Éste, había solicitado un pasaporte al cónsul en Angola para navegar por el río Zaire, y entonces le preguntaron si tenía intención de embarcar esclavos en este viaje, alegó no estar involucrado en negocios ilícitos y presentó una carta traída de Bahía, escrita en francés y firmada por Eduardo Gantois.

Esta carta lo presentaba a un mercader de Lisboa y le autorizaba el botín que pudiera necesitar. En otra correspondencia, este comerciante lisboeta recomendaba a Braz Diogo para hacer negocios en Cuba. Braz Diogo de Souza aclaró entonces que iba de Zaire a Cuba. El cónsul brasileño sugirió entonces que los británicos estuvieran atentos a las actividades de este portugués en Zaire, así como al movimiento de la polaca *Graciosa*<sup>14</sup>.

Entre los datos biográficos del traficante de esclavos belga Eduardo Gantois, se dice que ocupaba una posición destacada entre los comerciantes de Salvador. Nacido a finales del siglo XVIII, emigró a Brasil, donde estableció una empresa comercial en la capital bahiana. A partir de 1830 se dedicó principalmente al comercio ilegal de esclavos, con una agencia en la calle d'Alfandega, en la parte baja de la ciudad. Junto con sus socios, el francés Guillaume Pailhet y el británico Henry Marbach, dirigió la próspera em-

---

<sup>13</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência de 21 de maio de 1859.

<sup>14</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Cópia de Correspondência do Consul brasileiro em Angola de sete de fevereiro de 1859.

presa Gantois & Martins, que tenía varios barcos que navegaban hacia Brasil y La Habana. En ese período de 20 años realizaron, al menos 36 transportes clandestinos de africanos, de los cuales sólo fueron interceptados cuatro (Delarvriere, 2014, pp. 84-86).

Hay constancia de que en 1836 el navío *Esperança*, propiedad de la casa franco-belga Gantois & Martins, fue capturado en el río Bony, con 435 esclavos a bordo. Tras ser capturada y condenado, el *Esperança* volvió a traficar (Tavares, 1988, p. 32). Nueve años después de la abolición de la trata de esclavos, Gantois se convirtió en industrial e invirtió en la compra de tierras. Consta que en 1844 la *Hacienda García* fue comprada por la familia Gantois. Era una enorme finca que se extendía desde Campo Grande hacia el este, incluyendo las colinas de los actuales distritos de Hacienda García y Federação y parte de los valles circundantes, alrededor del Dique do Tororó. Esta zona albergaba una fábrica de rapé, que se exportaba a Francia. Sin embargo, sólo se ocupó una pequeña parte del terreno. Poco a poco, lo que quedó fue dividido en parcelas y arrendado o vendido a particulares y, en 1849, en una de estas parcelas, se fundó el IlêIyáOmiAxéYamassê, también conocido como el *Terreiro do Gantois*, fundado por mujeres yorubas y situado en el *Alto do Gantois* (Castillo, 2017). Es curioso que uno de los templos de Candomblé más famosos de Bahía se construyó en las tierras de un importante comerciante de esclavos y que, aún, lleva su nombre.

Braz Diogo reveló al cónsul que los últimos traficantes que trabajaban en Bahía habían sido asesinados durante sus actividades en tierra, y que él habría venido desde Bahía a bordo del bergantín *Confiança*, propiedad del portugués Diogo José de Bastos, para establecerse como empleado y comerciante en Luanda. Además de la buena educación, que, según el cónsul, era una cualidad que daba cierta ventaja a los portugueses, Braz Diogo era un protegido de la Casa de Flores<sup>15</sup> y era amigo particular de un tal Señor Garrido, del que no se obtuvo más información.

Braz Diogo afirmó haber ido a Cuba a bordo del bergantín estadounidense *Charlotte*. Esta información fue desmentida por el propietario del barco, que era el entonces cónsul portugués en los Estados Unidos. Esta

---

<sup>15</sup> No se ha encontrado encuentra ninguna referencia sobre la Casa de Flores durante esta investigación.

contradicción levantó sospechas sobre las verdaderas actividades del comerciante. Los barcos con bandera estadounidense solían presentar la documentación habitual, pero siempre levantaban sospechas sobre las intenciones de sus pasajeros. Sin embargo, la información facilitada por las autoridades inglesas que patrullaban el río Zaire indica que el bergantín *Charlotte* desembarcó en el puerto de Lenha, en unas maniobras en las que se sospecha que había un cargamento de esclavos, llegando a embarcar a seiscientos esclavos en la playa de pescadores situada a seis millas al norte del puesto comercial francés de Angra dos Piratas.

La operación del embarque se llevó a cabo en unas tres horas, con un viento favorable en la oscuridad de la noche, y al amanecer estaba fuera del alcance de los cruceros. El capitán del *Charlotte* habría recibido seis mil pesos por llevar la mercancía a Cuba. Se encontraron otros tres navíos estadounidenses en Zaire, todos ellos con cargamentos de esclavos con destino a Cuba. En la misma carta en la que se proporciona esta información, el comisario británico advirtió de las actividades de tráfico clandestino en Bahía llevadas a cabo por la Casa de Flores<sup>16</sup>.

El movimiento del barco Charlotte muestra la constancia de los intercambios de acusaciones entre británicos y estadounidenses sobre su participación en el tráfico clandestino de esclavos con destino a Brasil y Cuba. En febrero de 1855, *De Bow's Review* publicó una entrevista con un capitán de navío negrero que admitía que Nueva York era el mayor puerto de comercio de esclavos del mundo. Allí se podían comprar barcos y todo lo necesario para una expedición transportando esclavos. Y, según el mismo capitán, en el caso de que los ingleses abordaran el barco no ocurría nada, se limitaban a apresar a los africanos, liberándolos para que continuaran el viaje, ya que se trataba de un barco estadounidense (Tavares, 1988, pp. 84-86).

La alta remuneración de la participación estadounidense en la trata de esclavos africanos situó a Nueva York en el centro del comercio clandestino de esclavos hacia Brasil y Cuba en la década de 1850. Entre 1852 y 1855 se

---

<sup>16</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Cópia de Correspondência do Consul brasileiro em Angola de sete de fevereiro de 1859.

estableció en Nueva York una Compañía para el comercio de esclavos, con sucursales en Londres, Lisboa, Ambriz, Luanda, Cabo López, Río de Janeiro y La Habana. Entre los navíos que navegaban para las casas comerciales implicadas en esta compleja organización se encontraban el *Panchita*, el *Ellen*, el *Isla de Cuba*, el *Tyrant* y el *Charlote*, el mismo navío citado en las actividades relacionadas con el Braz Diogo.

Ante las informaciones sobre intentos de reintroducción de africanos en Brasil, basadas en lo que las autoridades brasileñas definían como acciones de aventureros estadounidenses que realizaban un tráfico similar hacia la isla de Cuba, en marzo de 1859, el Gobernador de Bahía ordenó al jefe de Policía que tomara las medidas necesarias para la vigilancia de la costa de la Provincia<sup>17</sup>.

Se recopiló información sobre las actividades del portugués Braz Diogo, y en estas investigaciones se descubrió que tenía una relación de amistad con Eduardo Gantois, mencionado como antiguo comerciante de esclavos. Braz Diogo había nombrado su procurador, en la capital bahiana, al también portugués Manoel Spínola, y, según éste, Braz Diogo poseía pocas cosas en la capital bahiana, pues habría vendido la casa y la finca que le pertenecían. Desde Salvador, Braz Diogo habría partido hacia Río de Janeiro, y luego hacia Buenos Aires.

De acuerdo con las informaciones recogidas, Braz Diogo fue descrito de la siguiente manera: edad de 56 años más o menos; estatura regular; cuerpo delgado; hombros levantados; cara larga y blanqueada; pelo rizado y prislanda; ojos negros, pequeños y profundos, con las cejas cerradas; nariz fina y otulado; boca pequeña con labios finos, que casi siempre se pelan; color blanco y claro; manteca regular; habla un poco ronco.

En febrero de 1861, se informó de un cargamento de esclavos en Benguela Velha, al sur de Angola, y en vista de las relaciones que el contratista, el señor Oliveira Velho, tenía con personas de la capital de Bahía, se emitió una alerta a las autoridades locales. En marzo, Braz Diogo de Souza habría cargado africanos en la costa africana y partido con destino a La Habana,

---

<sup>17</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência da polícia da Bahia, de 25 de Abril de 1859.

donde vendió los esclavos. Luego hizo un segundo envío y fue interceptado y hecho prisionero por un navío de guerra francés. A pesar de la detención del portugués en aguas extranjeras, en noviembre de 1861, el jefe de Policía informó al presidente de la Provincia de Bahía y al ministro de Justicia de Brasil de la conclusión de las investigaciones sobre las actividades del brasileño de adopción Diogo de Souza. Según este documento, el policía estaba convencido de que no se había producido ningún desembarco de africanos en la provincia, y confirmó en su investigación que Braz Diogo estaba en Portugal, y que antes había ido a la costa africana<sup>18</sup>.

Llama la atención en esta investigación la constante negativa de las autoridades policiales de Salvador a profundizar en las acciones que podrían conducir a las actividades ilegales de Braz Diogo. En mayo de 1859, el jefe de policía en funciones declaró que las relaciones entre Braz Diogo y Eduardo Gantois podían calificarse de simple amistad y no de negocios. El 21 de febrero de 1861, la información dada por el cónsul brasileño en Angola fue tratada con ironía por el Sr. Luís de Almeida Brandão, jefe de la policía:

Es de admirarse la credulidad del cónsul brasileño en Angola, y la familiaridad con la que transmite noticias reales de lo que le dijo un empleado, cuyo nombre completo no revela. Fue una lástima que el denunciante no tuviera el nombre de la muy distinguida persona que en Bahía protege los dos desembarcos, tan vagas y tan infundadas noticias, no hay elementos para una investigación efectiva.

Incluso afirmó que esas quejas no merecían atención. Este no fue el único ejemplo de aparente negligencia por parte de las autoridades policiales de Bahía con respecto a las denuncias de posibles acciones de tráfico clandestino de esclavos. Todavía en 1859, cuando se sospechaba del desembarco de africanos, se produjeron nuevas acusaciones por parte de la propia población

---

<sup>18</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Cópia da Correspondência do Chefe de Polícia da Bahia de 21 de fevereiro de 1861.

local, esta vez en el sur de Bahía, que exigieron la atención de las autoridades de inspección.

El 13 de marzo de ese año, se publicó en el periódico “*Correio da tarde*”, de Río de Janeiro, una denuncia sobre el desembarco de africanos bozales, según la cual la mercancía había pasado por esa provincia, en dirección a Jequiçá, en Bahía. Al día siguiente, el vapor *Majoley* partió vía Itaparica para investigar la denuncia. Sin embargo, fue dejado en Caixa prego, observando los navíos que transitaban hacia el sur, por orden del jefe de policía, comandante de la acción, que consideró que todo ese aparato podía poner en peligro la investigación, haciéndose muy notorio<sup>19</sup>.

El jefe de policía siguió en una barcaza, junto al juez municipal de Itaparica, hasta Jequiçá, donde se unieron a otras autoridades en el camino. Resultó que las denuncias se confundían con el traslado de esclavos ladinos realizado por el Sr. Higino Pires Gomes, propietario del molino *Jequiriçá*, a los establecimientos que poseía en el bajo Río de Contas. Según el relato de los pescadores locales, el Sr. Higino había trasladado la mayoría de sus esclavos y sus animales para Río de Contas, entre el primero de diciembre y finales de enero.

En septiembre, el presidente de la provincia de Sergipe también advirtió de la posibilidad de un desembarco de africanos que vendrían con el patache *Especulador*, del maestro criollo Alexandre José Teixeira, para Barra de Inhambupe o Río Real, en la provincia de Bahía. Dicha embarcación estaría esperando un barco de esclavos y cruzaría la costa con este fin<sup>20</sup>. Para impedir la supuesta acción de contrabando, el jefe de la flota y comandante de la Estación Naval llamó al vapor de guerra *Majoley*. El jefe de policía recibió la orden de enviar diez soldados y emitió una circular a todas las autoridades policiales de Bahía. Se creía que los contrabandistas utilizaban una táctica para llamar la atención sobre el norte con el fin de facilitar el desembarco en el sur.

---

<sup>19</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em três de abril de 1859.

<sup>20</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 22 de setembro de 1859.

Tras afirmar haber investigado todas las posibilidades de desembarco de esclavos en Caravelas, Canavieiras, Rio de Contas, Valença, Camamu y Barra do Jequiriçá, el jefe de Policía concluyó que consideraba imposible retomar el tráfico en aquellos lugares, no sólo por la vigilancia de los cruceros y de las autoridades en tierra, sino también por la avidez de la pobreza que vivía en las playas. Afirmó que los últimos contrabandistas de esclavos que intentaron operar en la costa de la provincia tuvieron mala suerte, pues acabaron interceptados por cruceros ingleses o brasileños. Cuando escapaban o se atrevían a eludir la vigilancia en tierra, corrían peligro por la avidez y la codicia de la población pobre que saqueaban la mercancía. Es curioso constatar que el jefe de la Policía de la provincia de Bahía utilizó el mismo argumento que el portugués Braz Diogo de Souza había utilizado para minimizar la posibilidad de la continuidad del tráfico ilegal de esclavos en la costa sur bahiana.

Dos años más tarde, desmintiendo el dictamen concluyente del jefe de Policía que atestiguaba la imposibilidad de la existencia de la trata de esclavos, surgieron nuevas denuncias sobre embarcaciones sospechosas que estarían desembarcando en el sitio de *Pontinha* en *Caixa Pregó*, en la isla de Itaparica<sup>21</sup>. En el año 1861, el ministro de la Marina informó al Presidente de la provincia de Bahía de la existencia de desembarcos de esclavos en el sur de la provincia<sup>22</sup>. El Inspector de Policía de Río de Contas, Antônio Duarte da Silva Valença, temía esta práctica, debido a la presencia, en la región, de Higino Pires Gomes, señalado como un audaz esclavista.

Según este inspector, era fácil desembarcar en ese distrito, a partir de Itacaré, y también era posible trasladar a los africanos a través de la selva, donde había excelentes caminos hasta la finca de Higino Pires Gomes a una distancia de cinco leguas. A continuación, denunció que parte de las autoridades locales actuaban para proteger las acciones de Higino, que estaría traficando con esclavos para las fincas de café y cacao del sur de Bahía, y que la infor-

---

<sup>21</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 05 de fevereiro de 1860.

<sup>22</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 19 de dezembro de 1861.

mación sobre los constantes desembarcos de africanos la daba la propia población local. Pidió, incluso, la destitución de las autoridades y el aumento del destacamento de la guardia.

En respuesta a los llamamientos del Inspector de Policía de Río de Contas, el consejero y secretario de Asuntos de Justicia indicó a la Presidencia de la provincia la destitución del subdelegado del segundo distrito de la Vila da Barra de Río de Contas, Pedro do Espírito Santo Aragão, señalado como hombre vinculado a Higino. Posteriormente, la vigilancia se redobló en la Vila de Alcobaça y en otros puertos:

Ahora, habiendo recibido del jefe de Policía en funciones los oficios, por copia, y acompañados de información de diversas autoridades de los distritos de Villa da Barra do Rio de Contas y Valença, he decidido destituir al subdelegado del 2º distrito del primero de dichos distritos, el ciudadano Pedro do Espírito Santo Aragão...<sup>23</sup>

No era la primera vez que Higino Pires Gomes era señalado como responsable de actividades ilegales de tráfico de esclavos: nueve años antes de que esto ocurriera, se produjeron graves sucesos con Pires Gomes como protagonista. Esto es lo que aparece en el *Dictamen del Consejo de Estado del proceso formado contra Higino Pires Gomes y sus esclavos (Bahía)* por complicidad en el delito de importación de africanos libres, como se muestra en un extracto de la comunicación de Jorge Prata de Sousa (Sousa, 2017). En este proceso, consta que el 29 de octubre de 1852, en la hacienda *Pontinha*, perteneciente a Higino Pires Gomes, situada en la isla de Itaparica, en la provincia de Bahía, desembarcó un gran número de africanos bozales de la goleta *Relâmpago*. El barco encalló en la playa, comprometiendo el desembarco. Los africanos permanecieron durante un corto periodo de tiempo en una casa donde se les sirvió frijoles, arroz y galletas y se les llevó a otro lugar. Sin embargo, fueron perseguidos por la fuerza pública, que logró rescatar a

---

<sup>23</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 11 de novembro de 1861.

más de 200 africanos. En el momento de la incautación, los africanos iban escoltados por varios esclavos armados que se resistieron a la orden de rendición y dispararon contra la fuerza pública, retrucada por ésta, con el resultado de un guardia nacional herido y la muerte de dos esclavos, mientras que otros resultaron heridos.

Al ser interrogados, declararon uniformemente que habían sido empleados en esta diligencia por su amo Higino Pires Gomes y, que éste, había acompañado el desembarco de los africanos. Higino fue testigo del encallamiento del barco en la playa, así como del acoso de las barcazas del navío de guerra *Itapagipe*. Además de los nueve esclavos interrogados, fueron oídos siete testigos. Uno de ellos dijo que Higino Pires Gomes fue quien ayudó a esconder a los africanos desembarcados en la finca Pontinha.

Uno de los marineros encarcelados e interrogados, Antonio Sanches, declaró, entre otras respuestas, que la goleta fue perseguida por un buque de guerra y encalló cerca de una casa. Al ser informado de que el buque era de Higino, el capitán ordenó que los esclavos fueran arrojados al mar, lo que se hizo de inmediato. El desembarco se realizó con la ayuda de una canoa tripulada por dos esclavos de la misma casa. Tras desembarcar, todos fueron guiados por dos chicos blancos a caballo y llegaron a las ocho de la noche con los esclavos al molino, propiedad de Higino Pires Gomes, a quien el interrogado decía conocer.

En el molino, se distribuyeron paños o tangas, y entre las cuatro y cinco de la mañana, los africanos fueron enviados al matorral que está en un lugar por encima del molino y luego para otro y, después, cuando llegó la fuerza pública, los enviaron a los matorrales. El marinero llamado Gabino Matute hizo el mismo relato del con relación a la incautación: descarga, persecución y cuidado con los esclavos. Añadió que los marineros fueron separados de los negros y transportados para la ciudad de Bahía por un criollo en una barcaza.

Sousa concluye de este relato que, para llevar a cabo las estrategias necesarias para el desembarco de africanos traficados ilegalmente sería necesario: una pequeña milicia privada compuesta por agregados y esclavos, barqueros para recoger a los africanos en la costa, cobertizos y alimentos para la recepción del cargamento y un sistema de señalización dispuesto de antemano.

El hecho de que el propio dueño fuera a ver el desembarque demuestra una certeza previa del lugar donde se descargaría el grupo de africanos. El historiador Luís Henrique Dias Tavares afirmó que el desembarco de Pontinha fue “el último desembarco de esclavos africanos en Bahía”. Los tripulantes detenidos en Pontinha eran de origen español, dos fueron arrestados en la casa de una prostituta, y otro, el mencionado Antônio Sanches, fue capturado en el Hotel das Nações. Fue Sanches quien reveló que llevaban 830 africanos en el barco. Once africanos fueron encontrados muertos por ahogamiento. Uno de los negros, llamado Noé, declaró que era de Luanda y que fue encarcelado en la guerra contra los Ebé para, posteriormente, ser vendido como esclavo. Otros dos datos importantes: la Goleta *Relâmpago* era otra construcción estadounidense, y muchos terratenientes recibían y escondían a los africanos en los matorrales de sus propiedades (Tavares, 1971).

Incluso antes de ser señalado como traficante ilegal de esclavos, Higino Pires Gomes ya era conocido por las autoridades bahianas, citado como uno de los rebeldes que habían participado en la revuelta de la Sabinada, en Bahía. El historiador Dilton Oliveira señaló que en mayo de 1838 se difundió la noticia de que se estaba preparando un ataque a la ciudad de Salvador, poco después del fin de la revuelta. Este ataque estaría comandado por Higino Pires Gomes, considerado un rebelde que había conseguido romper el cerco de los legalistas y huir de la ciudad asediada en un supuesto intento de extender la revolución a otras localidades. Higino estaría con el comando de 500 hombres que había conducido en su fuga de Salvador, listo para marchar sobre la ciudad. Tratando de disipar estos rumores, el *Correio Mercantil* aseguró que aquello se trataba de zorros que rondaban por las calles de la ciudad, con la intención de perturbar los ánimos y hacer menos severa la justicia que comenzaba, finalmente, a ocuparse del proceso de los rebeldes y que, Higino, estaría ocupándose de su fuga, pues aún estaba siendo perseguido por las tropas legalistas. Higino Pires Gomes sólo reapareció en 1840, tras la amnistía concedida a los rebeldes, pero su fama de poder económico y su prestigio social hicieron que se le considerara como un potencial organizador de nuevas conspiraciones (Araújo, 2009).

No pude obtener más información sobre la continuidad de las acciones de Higino Pires Gomes y cómo procedieron las investigaciones sobre su participación en la trata prohibida de esclavos, pero el hecho es que, tanto

lo que ocurrió en el sur de Bahía como la forma en que se recibió la orden de investigación sobre las actividades de Braz Diogo en Salvador, revelan cómo se comportaron algunos segmentos de la estructura policial de la provincia a la hora de supervisar la entrada clandestina de africanos.

A pesar de su comportamiento sospechoso, la policía bahiana mantenía una guarnición secreta para proporcionar información sobre el origen de los crímenes y las tramas, para lo cual exigía constantemente un aumento de presupuesto al Ministerio de Justicia, alegando insuficiencia y agotamiento constante de la cuota asignada para este fin. La justificación era que este crédito se concedería para gastos con la policía, la seguridad pública y la lucha contra el tráfico de esclavos:

En cumplimiento de la recomendación de Vuestra Excelencia en su circular reservada del día 14 del mes pasado, sobre la conveniencia de hacer gestiones inmediatas para que no se exceda el crédito concedido por el Ministerio, a vuestro cargo, para gastos de policía, seguridad pública y tráfico, tengo el honor de someter a Vuestra Excelencia, las informaciones que me fue entregada por el jefe de la Policía de esta Provincia, acompañada del presupuesto de los gastos que ejecuta ese departamento a cuenta de la cifra de la policía secreta (...) <sup>24</sup>

La complicidad de la policía de Bahía en la trata prohibida de esclavos ya había generado un conflicto con las autoridades de Río de Janeiro. El 18 de marzo de 1856, se informó que a bordo del bergantín *Guerra de Pirajá*, fueron desembarcados dos esclavos africanos de la nación Nagô, llamados João y Vicente, que habían sido despachados el 14 de febrero, con destino a Río de Janeiro, además de otros. Como no hablaban bien el portugués, se sospechaba que habían sido importados mediante contrabando. Fueron considerados bozales y llevados a la casa de corrección, donde se iniciaron las investigaciones sobre ese hecho. Los esclavos habían sido embarcados en

---

<sup>24</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 14 de agosto de 1860.

Bahía por Severiano Augusto de Andrade, y consignados en la Corte a Antônio Joaquim Vieira de Carvalho. Una vez capturados, fueron llevados para ser interrogados con la ayuda de un intérprete<sup>25</sup>.

Las sospechas iniciales eran que habían sido traídos a Brasil a bordo de la goleta *Mary y Smith*, un barco estadounidense conocido por transportar africanos a Brasil tras zarpar de Boston en 1855, con destino a la costa de Espírito Santo costa de Santo, donde llegó en enero de 1856, cargando 400 negros a bordo traficados desde África. Un vapor brasileño, el *Olinda*, abordó esta goleta y la escoltó hasta Salvador, donde se verificó que había más de 70 africanos muertos de enfermedades contraídas durante el viaje.

En ese momento, la población de Salvador entró en pánico, aterrorizada por una posible epidemia. En las dos semanas siguientes que la goleta estuvo presa murieron otros cien cautivos. Los miembros de la tripulación fueron juzgados y condenados a tres años de prisión, apelando al cónsul estadounidense Richard Meade. Don Pedro II los indultó oficialmente en 1858 (Haag, 2009). Pero, aunque fueron descubiertos en 1856, las investigaciones demostraron que los dos africanos incautados habían sido importados ilícitamente mucho antes del aprisionamiento del *Mary y Smith*. También se diferenciaban de los negros de origen congoleño incautados en dicha goleta por el hecho de ser de la nación *Nagô*.

Las declaraciones presentadas a las autoridades policiales durante las investigaciones demostraron que los dos esclavos fueron adquiridos por Francisco de Paula Viana, panadero, que los compró en 1849 a Manoel Joaquim Soledade, cuñado de Thomaz Pedreira Jeremoabo, propietario del *Engenho Novo*, y que los poseía desde 1841. En 1853 el esclavo João fue vendido a João Antônio do Sacramento, residente en Muritiba, distrito de la ciudad de Cachoeira. El jefe de la Policía de Bahía afirmó entonces que esos africanos entraron ilegalmente en Brasil después de la ley de prohibición del tráfico de 1831, cuando el tráfico, a pesar de prohibido, era tolerado, y que Thomaz Pedreira Jeremoabo, el primer propietario de los esclavos tenía un lugar para recibir a los africanos en la finca llamada *Tobá*, en Ilha de Maré,

---

<sup>25</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 18 de março de 1856.

cerca de la fortaleza de Montserrat. Había otra que pertenecía a F. Maia, que también recibía africanos, tanto de otros puertos fuera de la capital, como directamente de los barcos negreros que descargaban allí.

Vicente declaró que fue bautizado en África con el nombre de *Otapolá*, y que en Brasil luego fue llamado de Vicente, a pesar de no haber sido bautizado por los blancos. Era de la nación *Nagô* y había llegado recientemente a Brasil, lo que contradice los datos recogidos hasta ese momento. Fue embarcado en la costa africana en la bodega de un navío gobernado por hombres blancos, pero algunos hombres negros, no *nagôs*, hacían el trabajo de cocineros. Junto con él, muchos otros llegaron en ese barco. No supo decir el nombre del barco ni el de su capitán, pero identificó que tenía tres mástiles. Desembarcó en una playa llena de palmeras, cerca de Salvador, y, después de cerca de un mes, fue llevado en compañía de otros diez negros, en una lancha grande a la ciudad, habiendo llegado allí en la víspera de Navidad, cuando fue comprado por un hombre blanco, cuyo nombre no supo decir, pero que era panadero, que vivía en la ciudad baja, donde conoció a João, un *nagô* como él. También informó que en la travesía de Bahía para Río de Janeiro vinieron diez negros libres, y veinticinco negros esclavos, pero que, excepto él y João, estos eran criollos y africanos que hablaban la lengua de los blancos de Brasil.

João informó que en África se llamaba *Olassã*, y que lo llamaron de João cuando llegó a Brasil, aunque no fue bautizado por los blancos. Fue embarcado en el puerto llamado *Jebô*, en la bodega de un velero de tres mástiles. Debido al calor del viaje, cuatro africanos murieron en esta bodega. En el mar, fue sustituido por otro barco sin velas, que creía que era un barco a vapor. Luego siguió con otros negros que también venían de la costa africana. Desembarcó en Bahía, en una casa rodeada por el mar y llena de piezas de artillería. Tres días después fue llevado de allí a la ciudad de Cachoeira, con otros tres africanos, alojándose en un lugar donde trabajaban torciendo el tabaco. Después de diez meses fue llevado de nuevo a la ciudad de Bahía, donde fue comprado por el mismo panadero que había comprado a Vicente, con quien permaneció tres meses. Este panadero vivía en la ciudad baja, pero también tenía una casa en la ciudad alta. Antes de partir para la Corte, estuvo aún en Itaparica, en casa de Antônio Rocha, donde permaneció durante veinticinco meses.

El traslado de estos dos esclavos de Bahía a Río de Janeiro se realizó a bordo del bergantín *Guerra de Pirajá*, sin embargo, sus pasaportes fueron autorizados por la policía de Bahía, y sólo fueron aprehendidos en la Corte. En las alegaciones de la policía de Bahía para justificar la expedición de pasaportes a los dos africanos aprehendidos, en contradicción con los hechos comprobados, fue dicho que João y Vicente entraron en el país antes de la ley que prohibía el tráfico en 1831 y que hablaban perfectamente el portugués. Si los africanos considerados bozales mostraban ahora su falta de dominio de la lengua, era porque estos eran otros y no los que recibieron los documentos, o bien se hacían pasar por ignorantes para obtener su libertad. Argumentos que no convencieron a las autoridades de la Corte a la vista de los hechos ya mencionados.

Si la información dada por João, que contaba los días observando la luna, es correcta, podemos considerar que permaneció veinticinco meses en Itaparica, tres meses en Salvador y diez meses en Cachoeira, que serían aproximadamente tres años, es decir, que su entrada como esclavo ilegal tuvo lugar entre 1852 y 1853, lo que difiere bastante de lo que la investigación logró averiguar, basado en lo que informaron los antiguos propietarios que fueron oídos y lo que afirmaron las autoridades responsables de la expedición de los pasaportes. También se puede considerar, a partir de los datos aportados en las audiencias, que el navío a vela de tres palos sugiere que se trata de un velero rápido, típico de fabricación estadounidense, adaptado para el tráfico ilegal de africanos.

Aunque las respuestas de las autoridades policiales de Bahía, con relación a las denuncias sobre la reanudación de la trata de esclavos prohibida en Bahía, generalmente se referían a la negación de su existencia, en 1855 se emitieron varios avisos para reforzar la vigilancia, entre ellos el navío *Caprichosa*, que navegaba hacia Montevideo, señalado como sospechoso de traficar ilegalmente con africanos<sup>26</sup>.

La serie de acontecimientos que se produjeron después de la promulgación de la Ley Euzébio de Queiroz levanta sospechas sobre el comporta-

---

<sup>26</sup> ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 22 de janeiro de 1865.

miento de las autoridades policiales de Bahía en su implicación u omisión respecto al tráfico ilegal de esclavos, además de indicar su continuidad. En los tres episodios revelados, tenemos que en el primero hubo desatención a las advertencias del cónsul brasileño en Angola sobre las actividades de contrabando de Braz Diogo de Souza, en Bahía; en el segundo, quedó claro que parte del destacamento de seguridad del sur de la provincia estaba implicado en el encubrimiento de los desembarcos ilegales de esclavos realizados por Higino Pires Gomes; en el tercero, hay que preguntarse cómo fue posible que los policías bahianos expidieran pasaportes para el envío a la Corte de dos esclavos que no hablaban portugués, sin siquiera sospechar su origen. Son aspectos que exigen una mayor investigación sobre la negligencia o la corrupción de las autoridades de seguridad de Bahía en relación con el comercio prohibido de esclavos.

El ejemplo de la construcción de una red de colaboración con la trata de esclavos que involucra a los aparatos oficiales en Pernambuco fue analizado por Marcus de Carvalho. Según él, después de 1831, con la primera ley de prohibición, el tráfico se trasladó a los puertos naturales de la costa, que eran arrendados por los traficantes o tenían a sus propietarios asociados. Un ejemplo de las quejas que se hicieron en Bahía, en Pernambuco barcos más pequeños apoyaron a los barcos de esclavos para llegar a la costa. Con ello, el comercio prohibido comenzó a emplear a muchas personas en diversas actividades y surgieron nuevas oportunidades de negocio, lo que hizo que el tráfico cambiara la economía y la política local (Carvalho, 2012).

Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira analizó la persistencia del tráfico clandestino entre las playas del norte de Río de Janeiro y el sur de Espírito Santo. Según este estudio, el tráfico ilegal insistió en permanecer en las zonas de ocupación más reciente, donde autoridades, traficantes, comerciantes y terratenientes, algunos de ellos muy conocidos en el negocio del Atlántico, empaquetaron la continuidad del comercio ilícito en una trama llena de acciones y reacciones oficiales, ya sea en los tribunales o en la provincia. Según este estudio, el tráfico ilegal insistió en permanecer en las zonas de ocupación más reciente, donde autoridades, traficantes, comerciantes y terratenientes, algunos de ellos muy conocidos en el negocio del Atlántico, estimulaban la continuidad del comercio ilícito en una trama llena de acciones y reacciones oficiales, ya sea en la corte o en la provincia. Una acción

sistémica que actuó para confundir la acción de los británicos y del Imperio, al insistir en los desembarcos (Pereira, 2012).

El comercio ilícito agonizaba lentamente, revelando la intensa acción del gobierno imperial contra la insistencia del negocio en mantenerse. Aunque se puede percibir la fuerte voluntad del Imperio y de los británicos de acabar definitivamente con el tráfico ilegal de africanos en Brasil, después de 1850 la resistencia a su fin acomodó intereses públicos y privados. Según Sidney Chalhoub, las autoridades cometieron todo tipo de desacatos con respecto a los derechos más elementales de la población negra y esto no puede dissociarse del tráfico ilegal de cautivos. De este modo, se establecieron pactos de conveniencia entre la clase propietaria y el Estado, consecuentemente, la ineficacia de la vigilancia facilitó el contrabando de más de 700.000 africanos tras la prohibición nominal del tráfico (Chalhoub, 2012).

Era notoria la existencia de un sistema de comercio ilegal en Bahía, cuyo mantenimiento sugería un complejo sistema de fabricación de navíos estadounidenses; capital portugués que organizaba este tráfico, y el sistema de comercio en las colonias africanas; probablemente financiado por capitales ingleses u otros; marineros de varias nacionalidades involucrados; barcos para el traslado entre mar y tierra; áreas de recepción en tierra, con provisiones para los cautivos; probablemente financiado por capitales ingleses u otros; marineros de varias nacionalidades involucrados; barcos para el traslado entre mar y tierra; áreas de recepción en tierra, con provisiones para los cautivos; una extensa red de azotes, para casos de fuga u otras situaciones necesarias; también la protección de sectores del Estado, que relajaron la tarea de vigilar y frenar la acción criminal. En este sentido, podemos sugerir que una serie de acontecimientos que tuvieron lugar después de la prohibición del comercio internacional de esclavos despertó la sospecha sobre el comportamiento de las autoridades policiales bahianas en su implicación con el comercio clandestino de esclavos.

La acción delictiva del tráfico ilegal pudo incluso resistir más allá de la prohibición legal y de la acción represiva, pero no pudo sobrevivir, al igual que la propia permanencia del trabajo cautivo, a las transformaciones económicas que el nuevo orden del capital impuso a las relaciones de producción, transformando las bases de la organización social y económica.

## Referencias

- ARAÚJO, Dilton Oliveira de. A hidra revolucionária não erguerá o seu hediondo colo: a elite e os caminhos da pacificação no pós-Sabinada. In: *O tutu da Bahia: transição conservadora e formação da nação, 1838- 1850*. Salvador: EDUFBA, 2009.
- CARVALHO, Marcus J. M. de. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. In, *Revista de História*. SÃO PAULO, Nº 167, JULHO / DEZEMBRO, 2012, p. 223-260.
- CASTILLO, Lisa Earl. O Terreiro do Gantois: Redes sociais e etnografia histórica no século XIX. In: *Revista de Historia*. (São Paulo). No. 176. São Paulo: EPUB– Noviembre, 2017.
- CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- DELARVIERE, Chris. Um traficante de escravos na Bahia. In: *Brasil e Bélgica: Cinco séculos de conexões e interações*. STOLS, Edy; PELAES, Luciana; BUENO, Mascaro. São Paulo: Narrativa Um, 2014, p. 84-86.
- HAAG, Carlos. Tráfico Made in USA – A busca pelo Camargo um dos muitos navios negreiros americanos que vieram ao Brasil. In *PESQUISA FAPESP* - 156- fevereiro DE 2009, p. 86 a 89.
- HORNE, Gerald. *O sul mais distante: os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: CIA das Letras, 2010.
- LAW, Robin. *Ouidah: The Social History of a West African Slaving 'Port' 1727-1892*. Athens: Ohio University Press, 2004.
- PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. *A trama do tráfico ilegal de africanos na província do Espírito Santo (1850/1860)*. In: XI Congresso Brasileiro de História. Vitória: UFES, 2012.
- RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de angola ao Rio de janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Cia das letras, 2005.
- SOUSA, Jorge Prata de. A rede social do tráfico ilícito: grandes traficantes, comerciantes, fazendeiros e a raia miúda. In *Anais do XII Congresso Bra-*

*sileiro de História Econômica & 13a Conferência Internacional de História de Empresas*, Niterói:UFF/ABPHE, 2017.

TAVARES, Luis Henrique Dias. *Comércio Proibido de Escravos*. São Paulo: Editora ática. 1988.

WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. São Paulo: CIA das Letras, 2012.

## Fuentes

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 18 de março de 1856.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Cópia de Correspondência do Consul brasileiro em Angola de sete de Fevereiro de 1859.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em três de Abril de 1859.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência da policia da Bahia, de 25 de Abril de 1859.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência de 21 de maio de 1859.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 22 de setembro de 1859.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 05 de fevereiro de 1860.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 14 de agosto de 1860.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência de três de setembro de 1860.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Cópia da Correspondência do Chefe de Polícia da Bahia de 21 de Fevereiro de 1861.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 11 de novembro de 1861.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 19 de dezembro de 1861.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 22 de janeiro de 1865.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em nove de abril de 1865.

### **Outras Fontes**

TAVARES, Luís Henrique Dias. O Desembarque da Pontinha. Salvador: Academia de Letras, 1971.

## Río de Janeiro, el puerto y la presencia española en su vida cotidiana

Érica Sarmiento y André Azevedo

La historia de la ciudad de Río de Janeiro está fuertemente ligada a su puerto. Durante el periodo colonial carioca, este espacio jugó un papel fundamental en el desarrollo de la ciudad. Uno de los factores decisivos en la elección de los portugueses para establecer un asentamiento que fuera el núcleo inicial fue la presencia de una costa con potencial portuario. En el siglo XVI, Río de Janeiro se encontraba en las zonas más meridionales de las posesiones portuguesas establecidas en el continente americano por el Tratado de Tordesillas. Así, pudo ser un importante puerto fluvial en el itinerario que Portugal pretendía establecer hacia el punto estratégico de mayor riqueza de Sudamérica en la época: la plata de Potosí, en el actual territorio boliviano, que se drenaba en contrabando hacia la desembocadura del Río de la Plata (Canabrava, 1984).

La función portuaria de la ciudad, desde su primera época, a mediados del siglo XVI, justificaba también la existencia de la ciudad por otros motivos, ya que, si era un importante puerto de reabastecimiento en el largo viaje de Portugal hacia el estuario del Río de la Plata, también lo era para las diversas embarcaciones portuguesas que cruzaban el Atlántico Sur desde Europa hacia las más diversas posesiones lusitanas, como África Oriental, la Península Arábiga, la Península India, China y el Sudeste Asiático. Del mismo modo, el puerto de Río de Janeiro en el siglo XVI era también importante como centro de distribución de alimentos para las ciudades agrícolas mercantiles esclavistas del Nordeste (Fragoso y Florentino, 1993), entonces más prósperas. Durante todo el período colonial, y hasta gran parte

del siglo XIX, el puerto desempeñó un papel decisivo para Río de Janeiro, alimentando lo que era el principal elemento de su economía, el comercio de esclavos con la costa africana, especialmente Angola (Boxer, 2010). En el siglo XVIII, en 1763, la ciudad se convierte en la sede del Virreinato porque su puerto fue elegido lugar de salida de los cargamentos oficiales de minerales preciosos procedentes de la región de Minas Gerais (Rodrigues, 2002). En 1808, ocupando ya un lugar destacado dentro del Imperio portugués, la ciudad recibió la Corte Real del Príncipe Regente D. João, futuro D. João VI, cuya principal acción política para la América portuguesa fue la apertura de los puertos a Gran Bretaña, lo que puso de manifiesto el ya pronunciado protagonismo que el puerto de Río de Janeiro tenía dentro de las posesiones lusitanas en América. Con la emancipación política en 1822 y el crecimiento de la cultura del café en el Vale do Paraíba Fluminense desde 1830, el puerto refuerza la imbricación existente, desde el período colonial, entre su crecimiento y el de la ciudad. Durante este período, el puerto de la entonces Corte Imperial se estableció como uno de los mayores puertos de Sudamérica, sólo rivalizado por su homólogo de Buenos Aires.

Con el advenimiento de la República y la decadencia de la cultura del café en el Valle Fluminense de Paraíba, a fines del siglo XIX, el puerto de Río de Janeiro mantuvo su liderazgo económico en el escenario nacional, pero ya fue superado en volumen de exportación por el puerto de Santos en 1894, entonces impulsado por el creciente desarrollo de la cultura del café en el interior de São Paulo (Lamarão, 1991, p. 141). Sin embargo, lejos de perder su vigor, el puerto de la Capital Federal vio redimensionado su papel de centro exportador, su principal característica en el Brasil monárquico. Con la República llegó el fenómeno del “Encilhamento” y el crecimiento exponencial de la población de la ciudad, así como el espíritu arribista y el cosmopolitismo agresivo en Río de Janeiro (Sevcenko, 2003, pp. 36-57). Estas transformaciones en la ciudad, que se produjeron a raíz de la abolición de la esclavitud en 1888 y del establecimiento del nuevo régimen en 1889, desplazaron el vector de crecimiento del puerto carioca hacia la actividad de importación. Esta reconfiguración de su patrón de comercio exterior fue decisiva en una de las decisiones gubernamentales más notables de la historia del puerto, que repercutiría en toda la estructura urbana de su entorno

durante el siglo XX, la decisión del presidente Rodrigues Alves de reformarlo, anunciada en su discurso inaugural el 15 de noviembre de 1902.

La decisión de Rodrigues Alves de llevar a cabo la mayor reforma portuaria de Brasil hasta entonces se debió precisamente al cambio en el patrón de comercio exterior que mencionamos, ahora centrado en el negocio de la importación. Esto se debe a que la constitución republicana de 1891 asignó la recaudación de los impuestos sobre las exportaciones a los estados, mientras que los impuestos sobre las importaciones fueron asignados al Gobierno Federal. Esto ocurrió en un contexto de aumento progresivo de la recaudación federal por la recaudación proveniente de las importaciones, que alcanzó el 49% de toda la recaudación federal a principios del siglo XX (Lamarão, 1991, p. 143), en el que el puerto de Río de Janeiro entró como líder en el comercio de importación brasileño. En efecto, dada la magnitud de la presencia del puerto de Río de Janeiro en esta dimensión de la economía brasileña, estratégica para la balanza de las cuentas federales, era muy pertinente reformar el puerto y su entorno para la salida de mercancías por la ciudad, con el fin de aumentar su capacidad de captación del comercio y, en consecuencia, aumentar la recaudación federal y la balanza de pagos del gobierno brasileño.

La reforma urbanística del puerto, promovida por el Gobierno Federal, bajo la responsabilidad política del Ministerio de Transportes, Tráfico y Obras Públicas, dirigida en la época por el ingeniero militar Lauro Müller, y dirigida en su dimensión técnica por el ingeniero, miembro del Club de Ingeniería, Francisco Bicalho, buscaba no sólo aumentar la capacidad de recepción de mercancías del puerto con terraplenes, ampliación de su muelle, almacenes y aumento de su calado, sino también, y sobre todo, con la reorganización de la estructura viaria a su alrededor, en la llamada región portuaria, que incluye los barrios de Saúde, Gamboa y Santo Cristo. Esta acción urbanística gubernamental, guiada por una lógica de ingeniería logística centrada en la distribución de mercancías por el centro de la ciudad, prescindió de cualquier sentido urbano de integración de la población local en ese espacio. La reforma urbana llevada a cabo por el ingeniero Francisco Bicalho no pensó en el nuevo espacio portuario que había diseñado como un lugar para el disfrute de la población local, sino como un espacio para el tránsito y el flujo hacia el centro de la ciudad de las mercancías que llegaban

en volumen creciente al puerto reformado. Como podemos ver al comparar los planos del puerto carioca antes y después de la reforma urbana de Rodrigues Alves, lo que se hizo en el espacio portuario de la ciudad fue un conjunto de calles ensanchadas que establecían una relación de paralelismo y perpendicularidad, haciendo ángulos de 90 grados, que buscaban establecer conexiones rápidas y eficientes de parte a parte, sin mayores preocupaciones más allá de este objetivo (Azevedo, 2003).

No obstante, en esta reconfiguración del espacio portuario pesó el sentido meramente pragmático de resolver el problema de la distribución de las mercancías hacia el Centro, la región portuaria continuó siendo una región con una importante presencia habitacional, especialmente para las poblaciones de negros que trabajaban allí desde la época imperial, principalmente en la estiba y los pequeños talleres, pero también de la población de inmigrantes del sur de Europa, en su mayoría portugueses, que trabajaban en pequeños negocios en la región, en diversos oficios de la Estrada de Ferro Central do Brasil, en el transporte en la zona portuaria y también en la estiba (Carvalho, 1995, p. 91; Lamarão, 1991, p. 103). Así, aun habiendo recibido una reforma vial que sólo pensó en su espacio como espacio de función, y no de uso (Ferrara, 1982), podemos constatar que la región portuaria nunca estuvo desconectada de la ciudad, estando, de manera diferenciada, integrada a ella de las más diversas formas, ya sea por su proximidad a la Estada de Ferro Central do Brasil, al metro y a la estación de autobuses, o incluso al resto del centro de Río de Janeiro.

Algo que también hay que considerar sobre la actual zona portuaria es que, a pesar de la escasa presencia de peatones en algunos de sus tramos, como en el caso paradigmático de la Avenida Rodrigues Alves, la mayor parte de su área —barrios de Saúde, Gamboa y Santo Cristo— conforma una región con una considerable presencia de viviendas, así como de comercio y servicios. Esta población local, en muchos casos, se ha establecido allí durante generaciones, ha estado viviendo la vida cotidiana de esta región, con una vigorosa vida social en su espacio que, además, debemos señalar, no estaba históricamente más abandonado que varias áreas de la ciudad de Río de Janeiro. La mayoría de los barrios y regiones de Río de Janeiro sufrieron el abandono de las autoridades durante el siglo XX. Así, lejos de ser un espacio vacío de la ciudad, o notablemente más decadente que los demás ba-

rrios de la ciudad, como a menudo parece indicar el discurso oficial que emana de las autoridades municipales, —que abordaremos más adelante—, se trata de una zona rica en historicidad, en presencia humana que ha constituido su espacio con sus experiencias a lo largo del tiempo en la región.

El fenómeno de la ciudad no puede ser visto como una cosa, un dato simplemente, sino como una relación que sus habitantes establecen con su espacio, que en geografía se traducen por los conceptos de espacialidad, geográficidad, o incluso topofilia, que son conceptos relacionados con las formas de uso del espacio, así como los vínculos de afecto que unen a las personas con los lugares (Holzer, 2003; Tuan, 1980). Como dice Richard Sennet (1994), la ciudad no es sólo piedra, sino también carne, es decir, está hecha fundamentalmente de la experiencia que se deposita en ella históricamente, y se consolida en forma de cultura urbana. Por tanto, la ciudad es fundamentalmente una experiencia colectiva en el espacio, una espacialidad, al igual que sus regiones y barrios. Así, la región portuaria no está en absoluto desprovista de espacialidad, ni de historicidad, sino que es un espacio preexistente a cualquier posible proyecto de intervención pública, que no está vacío, sino que está dotado de experiencia humana, que lleva su significado.

La parroquia de Santa Rita abarcaba la zona portuaria de Río de Janeiro. Es una de las más antiguas de la ciudad, ya que data de principios del siglo XVIII, cuando la población de la ciudad era de 12.000 habitantes. Fue precisamente en el siglo XVIII cuando floreció la economía comercial de la región, con un conjunto de edificios entre Prainha y Saúde, que servían de depósitos y almacenes para los productos agrícolas y manufacturados importados. Al mismo tiempo, los traficantes de esclavos, los pescadores, los armadores y los obreros que trabajaban en el puerto empezaron a ocupar los alrededores de este. A finales del siglo XIX la parroquia ya mostraba un gran desarrollo. Su población total pasó de 38.875 habitantes a 46.161, un aumento del 33% en un periodo de 18 años. El comercio portuario de exportación de café de Vale do Paraíba y Minas Gerais generó un fuerte desarrollo del comercio y el transporte en la región. Allí se instalaron importantes casas de comercio de café. Así como varios trapiches, almacenes, astilleros y fábricas. Con el desarrollo de la ciudad, se sumó a este comercio el de la madera, un negocio fuerte en la parroquia y, principalmente, el de la

importación, el más importante de Brasil desde la llegada de la Familia Real a Río de Janeiro, y en franca expansión desde finales del siglo XIX.

Todo este vigor económico desarrollado en torno al comercio y las funciones portuarias fue un elemento importante para atraer a la mano de obra inmigrante. Los inmigrantes gallegos trabajaban en el mundo laboral de la región en funciones como el comercio, las fábricas y la estiba, lo que garantizaba una gran empleabilidad a los inmigrantes recién llegados y asentados en la región portuaria de Río de Janeiro. De los 45.929 residentes presentes en Santa Rita en 1906, 17.580 eran extranjeros —el 38% de la población local— entre los cuales 11.327 portugueses, y 2.323 españoles, prevaleciendo, por tanto, entre los inmigrantes, el elemento ibérico, con mayoría lusitana. Los inmigrantes gallegos llegaron a convivir en el mismo espacio de la ciudad, incluidos los mismos albergues, con un gran contingente de cariocas de todos los orígenes, incluidos blancos, mestizos, negros, muchos de ellos antiguos esclavos y emigrantes de Bahía, practicantes de religiones africanas y musulmanes, así como libaneses, italianos y judíos asquenazíes de Europa del Este. Fueron parte integrante del crisol cultural de Río de Janeiro, e incluso prestaron su nombre gentilicio, “galego”, para designar al elemento lusitano predominante en la ciudad, tal fue su mestizaje con estos, debido a las afinidades culturales y lingüísticas que estos grupos presentaban entre sí.

Además de toda la pujanza económica de la parroquia, la región estuvo marcada por una serie de problemas sociales, como la sucesión de epidemias de viruela, fiebre amarilla y tuberculosis, además de las viviendas populares en forma de posadas, llamadas zungas, en las que los individuos dormían apilados unos sobre otros. En la región también abundaban las casas de vecondad y las pensiones, que acogían a varios inmigrantes, muchos de los cuales se encontraban viviendo con más de una familia en la misma habitación.

La mayoría de los conventillos que la Gran Reforma Urbana de Río de Janeiro destruyó estaban situados en la zona portuaria, que entonces congregaba el mayor número de ellos en la ciudad. Sin embargo, muchas viviendas populares seguían en pie, garantizando precios moderados en la región, que sufrió una valoración menor que la de parroquias como Sacramento y Candelária, las más nobles entonces del centro de Río. Así, incluso

después de la intervención urbanística de Rodrigues Alves en Santa Rita, la región continuó albergando un gran número de inmigrantes, atraídos por la abundante oferta de puestos de trabajo relacionados con el comercio portuario, en una región con menor salubridad en relación con el período anterior, y con precios, aunque aumentados después de la gran reforma, todavía adecuados a los estándares del trabajador de la ciudad.

## Los españoles y Río de Janeiro: una vieja historia

En esta parte del capítulo intentaremos recuperar parte de la historia y de la contribución cultural de los españoles en Río de Janeiro, a través de extractos encontrados en diferentes obras bibliográficas, en la prensa, en los archivos y en las fuentes orales. Son sólo fragmentos, momentos de la historia y de la vida de los inmigrantes que nos revelan de alguna manera su participación en la sociedad de Río de Janeiro a través de las artes y las ciencias. Se sabe que Brasil es un país formado por inmigrantes que, a lo largo de los siglos XIX y XX, fueron dejando sus apellidos en los libros, en los archivos y en las calles de las ciudades. La trayectoria de estos extranjeros se diluye en el propio mestizaje que originó el pueblo brasileño. El hecho de que estén fragmentados entre los diferentes archivos de esta inmensa ciudad que es Río de Janeiro no significa que estén ausentes del proceso de construcción social. Por el contrario, fueron tantos los pasajes y momentos presenciados por todos ellos, que a veces es difícil distinguirlos en la sociedad de Río de Janeiro. Corresponde a los historiadores recuperar esta memoria histórica y revitalizar un pasado que represente nuestros recuerdos actuales.

En estas páginas que presentamos no se pretende describir con detalle la vida de un solo inmigrante. Eso sería imposible. En primer lugar, porque no tenemos acceso directo a los sujetos históricos y a sus experiencias y, en segundo lugar, porque nos enfrentamos a una realidad fragmentada, interrumpida por el silencio de los protagonistas y por la ausencia de la propia historia. La trayectoria de los inmigrantes, encontrada en los extractos y en las obras bibliográficas, nos ofrece pequeñas descripciones de algunas personalidades que dejaron su influencia en la sociedad carioca. Curiosas facetas de la inmigración, personajes que buscaban no sólo el enriquecimiento per-

sonal, sino que colaboraban con sus inquietudes y proyectos innovadores. Personas que, lejos de la visión romántica y aventurera del inmigrante en busca de América, echaron raíces en una sociedad muy diferente a la suya, cuya realidad chocaba en todos los ámbitos con la España rural. Pasaron por un camino que requería una reconstrucción personal y social. Competían con otros inmigrantes, portugueses, italianos, y también con los negros recién liberados de la esclavitud. Juntos dieron forma a las calles de Río de Janeiro, contribuyeron a su crecimiento demográfico y sufrieron las transformaciones políticas, sociales y culturales del fin de la esclavitud (1888) y el inicio de la República (1889). Estos fragmentos recuperados nos orientan hacia una primera interpretación del papel de los españoles en Río de Janeiro. Son las historias de inmigrantes que sobresalieron económicamente y de otros, que aunque sus nombres no aparecen en los libros y periódicos de Río de Janeiro, seguramente participaron anónimamente para que sus compatriotas pudieran encontrar el sueño americano. No están olvidados, simplemente su presencia es más difícil de rescatar, lo que no significa que sus proyectos y su memoria no puedan incorporarse al conjunto de la inmigración española.

## En los primeros tiempos de la inmigración

Según las crónicas, en las primeras décadas del siglo XVI, el español Antonio Martins Palma navegaba con su barco hacia o desde las Indias cuando le sorprendió una tormenta que amenazaba con arrastrarle a él y a su mujer, Leonor Gonzáles, que le acompañaba, al fondo del mar. Recurriendo en su peligro a Nuestra Señora de la Candelaria, a la que tenían devoción en su patria, prometieron erigir una ermita en su honor, en el primer puerto cristiano al que pudieran llegar sanos y salvos. Este puerto era el de Río de Janeiro, donde nada más desembarcar se ocuparon de cumplir su promesa [...] Para estar seguros, no sabemos en qué año lo construyeron. Pero los documentos ofi-

ciales ya mencionan, en 1630, una “calle” que conduce a la candelaria<sup>27</sup> (Gerson, 2000, p. 74).

Aquí comienza nuestra historia, junto con la de una de las iglesias más importantes de Río de Janeiro, situada en el centro de la ciudad, un barrio comercial donde la mayoría de los españoles que llegaron durante la primera y segunda inmigración masiva vivían y trabajaban en los pequeños negocios, bares y pensiones<sup>28</sup>. Ciertamente, cuando el español Martins Palma erigió la capilla a fuerza de fe y azar, no imaginaba que, en el siglo siguiente, a partir del año 1775, el obispo Joaquim José Justiniano Mascarenhas Castelo Branco, con el apoyo del virrey Marques do Lavradio, iniciaría, con la ayuda de los comerciantes más ricos del siglo XVIII carioca, la construcción de la iglesia más portentosa de la actualidad.

Aquí, en la iglesia construida sobre la ermita del capitán Antonio Martins de Palma (...) se encuentra uno de los monumentos artísticos más notables de la ciudad. Notable por dentro y por fuera, en todo lo que contiene, nunca se vio en Brasil tal profusión de mármol, y colores tan vivos, todo modelado según los dibujos de Heitor Cordoville. Si, por un lado, carece de las bellezas de las iglesias más antiguas, esculpidas por un “aleijadinho” o un maestro Valentim, lo que le falta, por otro lado, son las pinturas de Zeferino Costa, especialmente en las cúpulas, que reconstituyen los episodios relacionados con su fundación,

---

<sup>27</sup> Versión original: “Rezam as crônicas que nas primeiras décadas do seiscentismo, o espanhol, Antonio Martins Palma, navegava com seu navio para as Índias, ou delas retornava, quando uma tempestade o surpreendeu, ameaçando leva-lo para o fundo do mar, a ele e a sua mulher, Leonor Gonzáles, que o acompanhava. Recorrendo no Perigo à N.S. da Candelária, de quem eram devotos em sua terra, prometeram levantar uma ermida em seu louvor, no primeiro porto cristão a que chegassem sãos e salvos. Esse porto foi o do Rio de Janeiro, onde mal desembarcaram cuidaram logo de cumprir o prometido [...] Ao certo, ignora-se em que ano eles construíram. Mas nos documentos oficiais já se falava, em 1630, numa “rua” que vai para a candelária”.

<sup>28</sup> La primera gran inmigración abarca el período de 1880 a 1930; la segunda va de 1940 a 1970.

vividos por el navegante español y su esposa<sup>29</sup> (Gerson, 2000, p.76).

Parece que el español y su esposa decidieron quedarse en Río de Janeiro. El prestigio de esta familia estaba delimitado por el lugar donde vivían sus futuras generaciones y también por los puestos destacados que ocupaban en la sociedad carioca. La hija del matrimonio, Marta Filgueira de Matos, se casó con el capitán Álvaro de Matos y vivieron en el barrio de Botafogo, donde se construyó la casa de la reina española de Portugal, Carlota Joaquina, en el siglo XIX. En Botafogo vivían las familias más ricas que podían desplazarse al centro de la ciudad, donde se encontraba el comercio. El hijo de Marta Filgueira y nieto de Martins Palma fue un vicario general, llamado Padre Dr. Clemente Martins de Matos, uno de los primeros residentes del barrio de Botafogo y “autor” del nombre del actual Morro de D. Marta, antes llamado D. Marta Filgueira, en honor a su madre.

En el siglo XVII, cuando el español Antonio Martins Palma desembarcó, la inmigración europea aún no existía en Brasil. Su historia pertenece a un caso aislado de europeos, viajeros o navegantes, que en su mayoría dejaron huellas en el Brasil colonial. La presencia de españoles comenzó a cobrar fuerza desde finales del siglo XIX, con la llegada de inmigrantes principalmente del norte de la Península, de Galicia, sobre todo de la provincia de Pontevedra, algunos municipios de Ourense y la provincia de A Coruña.

---

<sup>29</sup> Versión original: “Eisai, na igreja levantada sobre a ermida do Capitão Antonio Martins de Palma (...) um dos mais notáveis monumentos artísticos da cidade. Notável por dentro como por fora, em tudo quanto nela está contido, jamais se viu no Brasil tamanha profusão de mármore, e de tão vaiadas cores, todo ele modelado segundo os desenhos de Heitor Cordoville. Se, por um lado, carece das belas coisas das igrejas mais velhas, esculpidas por um aleijadinho ou um mestre Valentim, sobram-lhe, por outro, as pinturas de Zeferino Costa, sobretudo nas das cúpulas, que reconstituem os episódios relativos à sua fundação, vividos pelo navegante espanhol e sua mulher”.

## Ocio en la ciudad

Entre las cosas que provocaron gran curiosidad, hay que mencionar el cosmorama de la Rua do Ouvidor, un rincón de la Rua dos Latoeiros, propiedad de un español, exiliado político. Esta casa del ilusionismo fue un éxito rotundo durante más de tres décadas<sup>30</sup> (Filho, 2000, p. 73).

Siguiendo progresivamente la participación de los españoles en la sociedad carioca, salimos del periodo colonial y entramos en el periodo del Imperio. En el pasaje anterior, encontramos otro caso de inmigrante español, esta vez anónimo, y, como en el ejemplo anterior, sin descifrar el lugar exacto de origen. Anónimo para nosotros los investigadores, pero ciertamente bien conocido por los cariocas que vivieron los inicios de la fantasmagoría, de las ilusiones ópticas, que se convertirían en lo que hoy conocemos como cine. No conocemos los detalles de su vida, pero podemos imaginar, retrocediendo en el tiempo, el impacto que causaron los Cosmoramas, esas máquinas que llevaban luces e imágenes a todos los rincones de Río, cautivando primero a las élites y luego a las clases bajas. Durante tres décadas, este español se encargó del entretenimiento y fue uno de los precursores de la inmigración española en Río de Janeiro, la tercera más importante después de la portuguesa y la italiana. Su Cosmorama estaba situado en una de las calles más tradicionales del siglo XIX: la Rua do Ouvidor. Este era el lugar donde la élite carioca se paseaba y compraba sus artículos de alta gama en las tiendas francesas. Era como una galería de lujo y moda.

Con la llegada del rey João VI y su corte a Brasil, en 1808, y la consiguiente apertura de los puertos al mercado internacional, empezaron a instalarse en Río de Janeiro los primeros extranjeros, principalmente los ingleses —titulares del comercio de importación— y los franceses, especia-

---

<sup>30</sup> Versión original: Das coisas que provocaram grande curiosidade devem ser citadas, o cosmorama da Rua do Ouvidor, canto da rua dos Latoeiros, de propriedade de um espanhol, exilado político. Essa casa de ilusionismo obteve, durante mais de três lustros, o mais retumbante êxito.

lizados en sedas, tocados, objetos de moda y vestuario, joyas, peluquerías, etc. Además de ser un centro de moda, la rua do Ouvidor se convirtió en la calle más mundana, periodística y literaria, albergando muchas oficinas de periódicos a lo largo del siglo XIX, y cafés donde se libraron intensas disputas ideológicas entre republicanos y monárquicos. Durante 90 años, hasta que se abrió la llamada Avenida Rio Branco en el centro de Río de Janeiro, la Rua do Ouvidor mantuvo su condición de vía central de la ciudad.

... al amanecer, funcionaba como una especie de esófago para la ciudad, dando paso a carros llenos de verduras, frutas y leña, y a veces incluso a rebaños de ganado que eran sorprendidos, haciendo que la gente corriera y se colara por los portales; de diez a once, sirviendo para la digestión de sus mercaderes que vienen del interior de las tiendas, bien alimentados, a las sillas colocadas en las aceras; por la tarde, de tres a cinco, para el desfile de la elegancia y del espíritu, del vicio y de la miseria también, en una promiscuidad fantástica de rueda concéntrica, de linterna mágica, barajando, confundiendo<sup>31</sup> (Gerson, 2000, p. 51).

Del pasaje anterior se desprende que los espectáculos del “cine primitivo”, las linternas mágicas, formaban parte de la vida cotidiana de los cariocas. Nuestro anónimo español estaba muy bien situado, en la calle más valorada del momento, y tenía una visión empresarial muy astuta. Comprendió las necesidades culturales de la época en que vivió y, en cierto modo, innovó y contribuyó al inicio del entretenimiento en la sociedad carioca, mucho antes de que los cines abrieran sus puertas en 1910.

---

<sup>31</sup> Versión original: “... de madrugada funcionando como uma espécie de esófago da cidade, a dar passagem a carroças atulhadas de verduras, frutas e lenha e, às vezes, até a rebanhos de bovinos que se espantavam, pondo a gente a correr, a esgueirar-se pelos vãos das portas; das dez às onze, servindo para a digestão dos seus comerciantes vindo de dentro das lojas, bem almoçados, para as cadeiras postas nas calçadas; à tarde, das três às cinco, para a desfilée da elegância e do espírito, do vício e da miséria também, numa promiscuidade fantástica de roda concêntrica, de lanterna mágica, baralhando-se, confundindo-se...”

La historia de las linternas mágicas comenzó precisamente en el siglo XIX, cuando empezaron a utilizarse intensamente en los hogares y, sobre todo, en las calles, los teatros e incluso los museos. Una vez que las proyecciones ganaron apoyo popular, la gente empezó a molestarse con la popularización de la actividad en los barrios más pobres de la ciudad. Algunos quioscos —los pequeños chalés de madera y lona introducidos en Brasil por los inmigrantes italianos, alemanes y españoles y que comenzaron a instalarse en las fiestas populares también promovían el juego, casi siempre perseguido por la policía (Silva, 2004, pp. 56-60).

La alegría duró poco. En 1895, los cosmoramas fueron prohibidos y, en el siglo XX, el alcalde Pereira Passos (1902-1906), responsable de las reformas urbanas radicales en Río de Janeiro, ordenó la destrucción de todos los quioscos. Las autoridades, para mantener una valoración positiva del concepto de trabajo, redefiniendo el viejo orden de una sociedad colonial y esclavista a una capitalista y burguesa, ejercieron mecanismos de control social sobre las clases trabajadoras. Se prohibieron muchos entretenimientos populares, ya que transmitían una imagen de desorden y desequilibrio en contraste con la idea de orden y progreso que se quería construir en Brasil. Las manifestaciones culturales populares sufrieron la represión policial y el desprecio de las élites. La modernización, con valores importados de Europa, provocó no sólo cambios económicos, sino también la desarticulación cultural de una sociedad sumergida en intensas transformaciones de sus actividades cotidianas.

A pesar de las dificultades de crecer en un país donde el mercado se basaba en el monocultivo y la esclavitud, sin apoyo a las innovaciones artísticas o científicas, algunos inmigrantes consiguieron superar el bloqueo y sacar adelante sus proyectos. El español, propietario del cosmorama de la Rua do Ouvidor, fue uno de ellos y posiblemente conoció a otro, un gallego, cuya trayectoria pública era bien reconocida en Río de Janeiro en la segunda mitad del siglo XIX: José Hermida Pazos. Si Hermida Pazos no frecuentaba las salas de proyección de su patricio, al menos debió contribuir para que el equipo funcionara. Este gallego, natural del municipio de Pontecaldeas<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> El municipio de Pontecaldeas se encuentra entre las diez localidades de la provincia de Pontevedra con mayor índice de emigración a Río de Janeiro. En las inscripciones de la Beneficencia Española, institución fundada en 1859, encontramos la participación de varios ciudadanos de esta localidad pontevedresa, en las primeras décadas

(Pontevedra), poseía talleres y almacenes de material óptico e instrumentos científicos.

El material abarcaba muchas áreas diferentes, como las matemáticas y la astronomía, la física, la química y las ciencias marinas. El artífice del negocio fue el portugués José Maria dos Reis, que inició su andadura en 1847 fundando un taller de óptica. Décadas más tarde, José Hermida Pazos, se convirtió en socio de la casa. El reconocimiento nacional e internacional de los talleres fue tan grande que ganaron numerosos premios en exposiciones en Brasil y en varios otros países. En una sociedad rural en la que abundaba la mano de obra esclava, estos dos inmigrantes consiguieron innovar el mercado utilizando trabajadores libres en sus talleres. Procedentes de países que no tenían la industria como principal organización productiva, eran una mezcla de comerciantes, artesanos, fabricantes y técnicos. Hermida Pazos y José Maria dos Reis se distinguieron por el particular esfuerzo que realizaron en el desarrollo de sus talleres.

Las exposiciones tenían un carácter pedagógico e ideológico. La primera estaba vinculada a la cuestión de la presentación constante de novedades, inventos, nuevos medios de producción y bienes de consumo. Las invenciones también hicieron posible el intercambio de información formativa y técnica, adquiriendo el carácter de encuentros interdisciplinarios, ya que se cruzaron experiencias y muestras de los distintos campos del saber, con la presencia de autoridades estatales y representantes de la industria, la ciencia, la pedagogía, las bellas artes, la religión y la tecnología. Desde el punto de vista ideológico, las exposiciones satisfacían la necesidad social de comunicación internacional por parte de la burguesía y la búsqueda de una representación pública de sus valores que compensara el predominio aún vigente de las representaciones vinculadas a la nobleza. Entre las diversas exposiciones ofrecidas por los talleres, en la segunda mitad del siglo XVIII, estaba la de Bellas Artes en Brasil. El premio fue una medalla de plata obtenida en la Exposición de la Academia Imperial de Bellas Artes, el 19 de febrero de 1865, por los objetos ópticos ricamente elaborados, como las lunetas y

---

de la institución, cuando la inmigración gallega en Río de Janeiro aún no había alcanzado una importancia como contingente numérico. Archivo del Hospital Español de Río de Janeiro, libros de registro de los socios, nº 1, 2 y 4.

las gafas artesanales. Los objetos ópticos fueron los que recibieron los mayores elogios por su acabado y perfección en el trabajo manual (Filho, 1984).

El gallego José Hermida Pazos siguió la senda de su mentor y compañero, el portugués José María, en cuanto a la participación en exposiciones, sociedades científicas, culturales y benéficas de la época. No sabemos la fecha exacta de su llegada a Río de Janeiro, pero probablemente fue antes de 1860, porque en 1862, con 33 años, se inscribió en el Hospital Español y, deduciendo de su trayectoria profesional, de aprendiz a socio de la empresa, tardaría varios años en lograr su ascenso profesional.

Figura importante de la sociedad carioca, al formar parte durante más de diez años del consejo de administración de la Beneficencia Española, Hermida Pazos mantuvo contactos con sectores de la sociedad comprometidos con la búsqueda de soluciones teóricas y prácticas que significaran una mayor proyección del país en el camino del progreso. Mediante la interacción con representantes de la élite cultural, mantuvo la tradición de sus talleres. En las exposiciones trató de dar a conocer la abolición del trabajo esclavo y, en consecuencia, fomentó la entrada de inmigrantes. ¿Fue este gallego de Pontecaldelas<sup>33</sup> pionero en su municipio en fomentar y financiar la llegada de varios patricios? Probablemente sí, ya que con su poder y prestigio pudo facilitar la inserción socioprofesional de varios vecinos y familiares en el mercado laboral de Río de Janeiro.

Si los italianos y los españoles controlaban las proyecciones del “cine primitivo”, también encontramos a las mismas nacionalidades disputando concesiones en otros sectores de ocio de la sociedad carioca: los frontones de Río de Janeiro. El llamado juego de pelota, ya popular en Argentina, fue objeto de peticiones por parte de los socios españoles Roque Pérez y Ángel

---

<sup>33</sup> El municipio de Pontecaldelas se encuentra entre las 10 localidades de la provincia de Pontevedra con mayor tasa de emigración a Río de Janeiro. En las inscripciones de la Beneficencia Española de Río de Janeiro, institución fundada en 1859, encontramos la participación de varios paisanos de esta localidad pontevedresa, en las primeras décadas de la institución, cuando la inmigración gallega en Río de Janeiro aún no había alcanzado una importancia como contingente numérico. Archivo del Hospital Español de Río de Janeiro, libros de inscripción de los socios, nº 1, 2 y 4.

Ramírez, y del italiano Antonio Prissari en 1891<sup>34</sup>. A continuación, describimos las cartas de ambos inmigrantes.

*Al ciudadano Presidente del Gobierno Municipal de la Capital Federal.*

El que suscribe, teniendo el propósito de organizar en esta capital el Juego de Pelota tal y como existe en las provincias del norte de España y en las Repúblicas de Prata, se presenta ante esta ilustre corporación para solicitar permiso para que dicho juego se celebre públicamente, libre de todo impuesto, creado o por crear especialmente para este espectáculo, con sujeción a las mismas reglas establecidas para el funcionamiento de los espectáculos públicos. 2 de enero de 1891. Antonio Prissari.

*Al ciudadano Presidente de la Intendencia Municipal Capital Federal*

Los abajo firmantes, deseando establecer en esta capital federal una diversión pública, adoptada en todos los países europeos y algunos de América del Sur, de juegos atléticos, que tienden a

---

<sup>34</sup> Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Licenças para diversões públicas. Códice 42-3-31. Versión original: “Aocidadão Presidente da Intendência Municipal da Capital Federal. O abaixo-assinado tendo o propósito de organizar nesta capital o Jogo da Bola (Juego de Pelota) tal qual existe nas províncias do norte da Espanha e nas Repúblicas do Prata, vem perante essa ilustrada corporação solicitar licença para poder ser realizado publicamente esse jogo, livre de todo imposto, criado ou por criar especialmente para este espetáculo, sujeitando-se embora, as mesmas regras estabelecidas para o funcionamento de espetáculos públicos”. 2 de janeiro de 1891. Antonio Prissari; Aocidadão Presidente da Intendência Municipal Capital Federal. Os abaixo-assinados, desejando estabelecer nesta capital Federal um divertimento público, adotado em todos os países da Europa e alguns da América do Sul, de jogos atléticos, que tendem a desenvolver o gosto pelos exercícios físicos, que bem sabeis fazem parte de toda a educação, pedem-vos para esse fim, a necessária autorização para estabelecer um desses jogos denominados - jogo da Pella [...]. Capital Federal, 2 de maio de 1891. Roque Perez e Angel Ramirez”.

desarrollar el gusto por el ejercicio físico, que bien sabéis forman parte de toda educación, os piden la autorización necesaria para establecer uno de estos juegos llamado - juego de Pella [...]. Capital Federal, 2 de mayo de 1891. Roque Pérez y Ángel Ramírez.

En el mes siguiente a la solicitud de autorización de los españoles, en junio de 1891, el ayuntamiento ya había decidido quién debía obtener la licencia para la construcción del llamado *Frontão Fluminense*: el italiano Antonio Prissari. No satisfechos con la decisión, los españoles enviaron otra carta en la que pedían al Ayuntamiento que denegara la concesión debido a los gastos iniciales en los que habían incurrido en la construcción del edificio en el centro de Río:

Habiendo obtenido Roque Pérez y Ángel Ramírez de esta Junta licencia para construir un Frontón en la Plaza de la República, nº. 51, destinado al juego de la pella y habiendo solicitado posteriormente un privilegio por tres años para tal fin, en vista de los gastos que vienen realizando con la construcción de las obras necesarias, solicitan que se digne a conceder dicha pretensión y que por ello considere que la concesión otorgada a Antonio Prissari para la construcción del Frontón Fluminense solicitada por éste queda sin efecto<sup>35</sup>.

Según una carta encontrada junto a las solicitudes de licencia de los inmigrantes, tanto el español como el italiano habían recibido la concesión

---

<sup>35</sup> Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Licenças para diversões públicas. Códice 42-3-31. Versión original: "Roque Perez e Angel Ramirez sendo obtido dessa Intendência licença para construir um Frontão na Praça da República, nº. 51, destinado a jogo da pella e tendo-vos posteriormente solicitado privilégio por três anos para esse fim, a vista das despesas que tem feito com a construção das obras necessárias, pedem-vos que vos digneis deferir aquela pretensão e que por esse motivo considereis de nenhum efeito a concessão dada a Antonio Prissari para a construção do Frontão Fluminense por ele solicitada".

para construir el *Frontão Fluminense*. La decisión final fue a favor de Antonio Prissari, que se encargó de levantar las obras en 24 meses y de tener el uso exclusivo del negocio. Sólo después de dos años pudieron Pérez y Ramírez<sup>36</sup> obtener la licencia. Curiosamente en uno de los extractos del libro del citado autor, Brasil Gerson, *História das Ruas do Rio*, encontramos otro *Frontão Fluminense*, situado en la Rua Marquês do Lavradio, nº 104. ¿Sería un español? ¿Será un italiano? Las instalaciones que en el siglo XIX servían para animar a los cariocas, a principios del siglo XX se utilizaban para las más diversas actividades:

Dos diversiones deportivas que entusiasmaron a los cariocas [...] llevaron a las grandes multitudes. Uno de ellos fue la pelota, en el *Frontão Fluminense* [...] donde se expusieron ágiles cesteros de España y Portugal. En 1903, en el Antiguo *Frontão*, adaptado por la Sociedad Nacional de Agricultura, tuvo lugar la primera exposición brasileña de máquinas a alcohol, que buscaba resolver la crisis del cultivo de la caña de azúcar, entonces imperante en el estado de Río de Janeiro y en el Nordeste. También fue la sede de la banda luso-brasileña, la más popular de finales del siglo XIX, que tocaba en fiestas y bailes domésticos, y la imprenta de Domingos de Magalhães, el primero en publicar a Coelho Neto. En 1945 los comunistas instalaron en ellos los talleres de su primer periódico “legal”, la *Tribuna Popular*<sup>37</sup> (Gerson, 2000, p. 222).

---

<sup>36</sup> No hemos podido encontrar ningún documento posterior que indique la continuación del *Frontão Fluminense* por parte de los dos españoles. Existe la posibilidad de que hayan asumido la dirección después de los años de licencia adquirida por la italiana, sobre todo porque ya tenían el terreno e incluso ya habían comenzado la construcción. Pero esto es algo que, como tantas otras informaciones, no podemos confirmar por falta de continuidad de la documentación.

<sup>37</sup> Versión original: “Duas diversões esportivas que empolgavam os cariocas [...] levavam até ela as vastas multidões. Uma era a pelota basca, no Frontão Fluminense [...] onde se exibiam ágeis encestadores vindos da Espanha e de Portugal. No Velho Frontão, adaptado pela Sociedade Nacional de Agricultura, realizou-se em 1903 a primeira exposição brasileira de aparelhos movidos a álcool-motor, graças aos quais se pretendia resolver a crise da lavoura da cana-de-açúcar, reinante então no estado

En São Paulo, el juego de pelota fue una actividad muy común hasta la década de 1930. Los *Frontões*, al igual que los juegos populares prohibidos por la policía en Río de Janeiro, también eran vistos como lugares de vicio que sólo servían para atraer a borrachos y alborotadores. La cara oscura de la emigración, con su miseria y abandono, chocaba con la imagen positiva del inmigrante trabajador, culto y próspero:

...al español se le considera un jugador vivo, testarudo, dispuesto a “torrar” dinero en los frontones jugando a la pelota, lleno de “ardor picaresco” que les llevaba a hablar demasiado, a contar la suerte y que acabó consagrándose en la expresión “espanholada”. El juego de la pelota fue común en São Paulo hasta la década de 1930. En los barrios y también en el centro de la ciudad existían varios frontones, que promovían torneos multitudinarios, castigados por innumerables propagandas y artículos publicados en la prensa contra esas “casas de vicio”, que atraían a borrachos y alborotadores<sup>38</sup> (Maciel y Antonacci, 1997, p. 72).

La imagen negativa de los inmigrantes, en una sociedad que a veces fomentaba la inmigración, a veces rechazaba la presencia de extranjeros, con una política de inmigración ambigua, cobró fuerza durante las primeras décadas del siglo XX, cuando se creó la Ley Adolfo Gordo en 1907, aplicada

---

do Rio de Janeiro e no Nordeste. Nela estava, também, a sede da banda Luso-Brasileira, a mais popular dos fins do Oitocentismo, dentre as que tocavam em festas e bailes caseiros e a tipografia de Domingos de Magalhães, o primeiro a editar Coelho Neto. Em 1945 os comunistas instalaram nelas as oficinas de seu primeiro jornal “legal”, a Tribuna Popular ...”

<sup>38</sup> Versión original: “...o español é considerado um vividor, xogado remperdenido, disposto a “torrar” diñeiro nos **frontóns xogando a pelota**, cheos de “ardor picaresco” que os levaba a falar de mais, contar valentías e que acabou sendo consagrada na expresión “espanholada”. O xogo da pelota foi algo común em São Paulo pólo menos ata os anos 30. Nos bairros e tamén no centro da cidade existiron varios frontóns, que promovían torneos concorridos, a xulgar pólas innumerables propagandas e pólos artigos publicados na grande prensa contra esas “casas do vicio”, que atraían bêbados e desordeiros”.

con más vigor a partir de 1920. Aunque seguían llegando inmigrantes, el Estado intentaba controlar la entrada de extranjeros y su comportamiento en la vida cotidiana del país. Las manifestaciones culturales fueron reprimidas por la política de la época, que pretendía reforzar los valores fundamentales de la ética del trabajo capitalista. Palabras como “alborotadores”, “vagabundos” y “promiscuos” estaban de moda. La ociosidad, la holgazanería, se consideraba una consecuencia de la falta de educación moral; un individuo ocioso no tiene ninguna responsabilidad, ningún interés por poseer el bien común. La ociosidad se atribuía a las clases pobres y, por lo tanto, debía reprimirse rápidamente. Se vigilaba al trabajador y se controlaban sus actitudes para que su disciplina no fuera sólo en el ámbito laboral, sino también en el familiar y social.

El inmigrante y su familia deben estar siempre dispuestos al trabajo duro y a las duras condiciones de vida hasta que puedan alcanzar la fortuna. Lo que ocurrió fue que, además de la población negra que buscaba establecerse en el mercado laboral de la sociedad post-abolición, también había inmigrantes pobres, que no podían, debido a las duras condiciones de la ciudad, transmitir esa imagen positiva del inmigrante que “hizo América”. Los ambientes de sociabilidad, que para los extranjeros eran un escape de las largas jornadas de trabajo, representaban, muchas veces para las élites, un espacio que difundía la imagen negativa del trabajador.

Otro centro de ocio para los gallegos, compartido con otros inmigrantes y también con los brasileños, era el Centro Galego, una asociación fundada en 1899 y suprimida en los años 40, durante la dictadura de Getúlio Vargas<sup>39</sup>. Antes de que las disputas políticas provocaran el cierre de sus puertas, el Centro Galego era un lugar de ocio y sociabilidad para los inmigrantes.

---

<sup>39</sup> Uno de los problemas del Centro Gallego de Río de Janeiro, con las autoridades brasileñas y entre sus propios miembros, fue el tema de la “tabla roja”. Las divergencias internas entre sus miembros, formados, por un lado, por el ala “roja” y, por otro, por el ala nacionalista, acabaron en manos de la policía de Getúlio Vargas. Era muy peligroso en un país extranjero, con un gobierno formado por una dictadura nacionalista, mantener asociaciones extranjeras con posiciones declaradamente izquierdistas y apoyar a teatros con antecedentes anarquistas. El final fue trágico: cerraron el Centro Gallego en 1943. Archivo del Hospital Español. Acta del Centro Gallego, 28 de agosto de 1927.

Por citar un ejemplo, citamos las páginas de la columna “Sociedades Recreativas” del *Jornal do Brasil*, el 27 de julio de 1933, informando de la celebración del “Día de Galicia”.

Será un acontecimiento social, en el corazón de la colonia española, el festival de tango y artístico que esta asociación ha organizado para el sábado 29 de este mes, para conmemorar el “Día de Galicia” y que sin duda superará a los de años anteriores, para lo cual, la recién elegida junta directiva, organizada con nuevos elementos, no escatimará esfuerzos para mantener un grato recuerdo de la tierra que fue cuna de Curros Enríquez y Rosalía de Castro, y a la que pertenecen la mayoría de los españoles asentados en esta ciudad<sup>40</sup>.

La fiesta, con toda su pompa, exigía trajes elegantes para los caballeros y un baile toilette para las damas. En el programa, hubo dos eventos artísticos interpretados por grupos del propio Centro: el Grupo Cênico y el conjunto coral del Orfeón del Centro Gallego. Las noticias de la asociación se publicaban en los periódicos más importantes de Río de Janeiro y ocupaban un lugar destacado en las páginas de las sociedades recreativas.

Las fiestas organizadas no sólo estaban relacionadas con temas gallegos. En la misma semana se organizó un acto relacionado con la fiesta más popular de Río de Janeiro, el Carnaval, bajo el título “Honrar a la princesa del Carnaval Italia Giorno”. La suntuosa fiesta tuvo lugar en los salones del Centro Galego. El evento fue patrocinado por el *Jornal do Brasil*, y ocupó un lugar destacado en la sección del 30 de julio de 1933.

---

<sup>40</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Brasil*, 27 de julio de 1933. Versión original: “Será um acontecimento social, no seio da colônia espanhola, o festival artístico-dansante que esta agremiação organizou para sábado, 29 do corrente, comemorativo do “Dia da Galicia” e que superará, sem dúvida, aos dos anos anteriores para o que, a diretoria recentemente eleita, organizada com novos elementos, não poupa esforços para que guardem uma grata recordação da terra que foi berço de Curros Enríquez e Rosalía de Castro, e à qual pertencem a maioria dos espanhóis radicados nesta cidade”.

El mayor evento del mes de agosto será, sin duda, la gran fiesta en honor a la encantadora princesa del carnaval de 1932, Miss Italia Giorno [...] Iniciativa que contará con nuestro patrocinio, la gran fiesta, celebrada en los suntuosos salones del Centro Gallego, proporcionará a los amigos de las buenas fiestas, momentos inolvidables<sup>41</sup>.

Finalmente, en el caso de la inmigración gallega, las calles de Río de Janeiro representan un factor explicativo de la concentración espacial de esta colectividad. Sabemos que la ubicación de los hogares es una variable que no explica del todo la movilidad social de un grupo migratorio. Cuando nos encontramos con una calle donde muchos gallegos han vivido durante varias décadas, detrás de esa dirección sabemos que hay una serie de factores culturales y económicos (motivaciones, proyectos) que implican, por ejemplo, el coste de la casa, las posibilidades de ahorrar paracomprar un inmueble, o parauna posible retorno, la proximidad de la casa al lugar de trabajo o la búsqueda de una casa cercana a familiares o vecinos. Además, las direcciones deben estudiarse como un dato inicial que se puede cambiar fácilmente, ya que los emigrantes cambiaron de calle a lo largo de su vida, de acuerdo con la movilidad profesional y económica. La primera vivienda siempre estuvo asociada a la precaria condición económica en la que llegaba el extranjero, por eso solían elegir habitaciones compartidas y casas populares.

La ubicación de las principales calles y barrios donde se concentraban los gallegos sirvió de base para definirlos dentro del contexto urbano de Río de Janeiro, además de vincular el lugar de residencia con las profesiones ejercidas y si esta ocupación geográfica y profesional estaba relacionadaa las redes sociales. Cerca de las zonas portuarias, en la parroquia de Santa Rita, vivieron varios gallegos a principios del siglo XX. Este dato ya era conocido por algunas bibliografías relacionadas con la inmigración en Río de Janeiro, que resaltaba la concentración espacial de ciertos grupos de extranjeros<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Brasil*, domingo 30 de julio de 1933.

<sup>42</sup> Entre muchas obras bibliográficas, podemos mencionar la de Lená Medeiros de Menezes. *Os indesejáveis: desclassificados da modernidade. Protesto, crime e expulsã ona Capital Federal (1890-1930)*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1996.

El censo de 1906, por ejemplo, distribuía la población española entre las freguesias de São José, Santa Rita, Santo Antônio y Gamboa, por orden de importancia numérica. La freguesia de São José, por ejemplo, también situada en el centro de Río de Janeiro, tuvo especial relevancia para la comunidad gallega desde la segunda mitad del siglo XIX, al igual que la Rua da Ajuda, el barrio de Cinelândia y sus calles adyacentes. En la parroquia de Santa Rita, en el año 1890, de los 43.601 habitantes, 12.315 eran portugueses y 1.720 españoles.

A principios del siglo XX, el puerto de Río de Janeiro era un enorme complejo de unidades independientes que se extendía por varias islas de la bahía de Guanabara y se extendía, en tierra firme, desde la región que bordea el Palacio Imperial hasta las playas de Palmeiras y São Cristóvão. En una sucesión de más de 60 manzanas, casi siempre contiguas, el sistema ocupaba una extensión de 12 kilómetros, aproximadamente, ocupando todo el litoral de las parroquias de Santa Rita y Santana. Sin embargo, es importante señalar que los trabajadores de la zona no vivían sólo del puerto.

Según Velasco y Cruz:

La región era un importante centro artesanal y manufacturero (...) En la región había numerosos establecimientos comerciales, almacenes secos y húmedos, tabernas, restaurantes y varias empresas de transporte de mercancías. Las dos parroquias constituyeron, por tanto, un mercado laboral diversificado y dinámico, cuyo crecimiento continuo a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX contribuyó a transformar los barrios de Saúde y Gamboa en importantes lugares para vivir<sup>43</sup>. (CRUZ, 2000, 275-276)

---

<sup>43</sup> Versión original: A região era um importante centro artesanal e manufatureiro (...) Na região existiam inúmeros estabelecimentos comerciais, armazéns de secos e molhados, botequins, restaurantes e várias firmas de transporte de mercadorias. As duas freguesias constituíam, portanto, um mercado de trabalho diversificado, dinâmico, e cujo crescimento contínuo ao longo da segunda metade do Oitocentos ajudou a transformar os bairros da Saúde e Gamboa em importantes locais de moradia.

¿Quiénes eran los gallegos que vivían en algunas calles de la parroquia de Santa Rita, como la calle Camerino y la calle Senador Pompeu? La mayoría de ellos pertenecían a la provincia de Pontevedra y los municipios pontevedreses se aglomeraban alrededor de estas calles formando una red migratoria que abarcaba el 86,5% del total de gallegos que vivían en esta localidad. La importante extensión de la red migratoria que se formó en Camerino, Senador Pompeu y calles adyacentes reunió tres tipos de relaciones: entre compatriotas de municipios vecinos, entre vecinos del mismo municipio y entre familiares.

Cabe destacar que se trata de un barrio habitado por gallegos a principios del siglo XX, una localidad que podía ser interesante no sólo desde el punto de vista económico, por las viviendas colectivas y las casas populares, sino también por su estrategia profesional, ya que estaba cerca del puerto y de los negocios de importación y exportación que allí se realizaban.

Si tenemos en cuenta que la gran mayoría de los inmigrantes españoles en Río de Janeiro procedían de Galicia, podemos considerar, basándonos en los datos del censo de la ciudad de 1906, que cerca del 5% de toda la población de Santa Rita estaba compuesta por españoles de Galicia (Lamarão, 1991, p. 103). Esto en una parroquia con más de un tercio de su población residente formada por extranjeros (Lamarão, 1991). Reconstruir esta historia a través de las calles de Río de Janeiro del siglo XIX/XX, significa entender la inmigración gallega no sólo desde la perspectiva del lugar de origen, sino también desde la sociedad receptora, analizando las transformaciones políticas, económicas y sociales de la sociedad brasileña y carioca y de los otros grupos migratorios que compartieron los espacios urbanos en el mismo período.

## Palabras finales

Con cada ciclo migratorio, con cada inmigrante que llegaba, la ciudad adquiría otros matices, otro perfil. La Iglesia de la Candelaria quedó como monumento histórico; los cosmoramas dieron paso al cine; los frontones dejaron de ser parte del entretenimiento popular y el Centro Gallego ya no existe. Restos de una historia que merece ser construida más que con algunos

fragmentos. Hemos intentado, en pocas páginas, dar coherencia a una historia fragmentada pero sólida, y no aislar nunca al inmigrante de la sociedad receptora.

La inmigración no es un fenómeno aislado, los extranjeros que participaron en la construcción de Brasil fueron y son parte de la historia política, social y económica del país. Su forma de pensar, de vivir, actuaba junto a su sociedad de adopción y no en paralelo a ella, lo que no significaba la pérdida de una identidad de grupo. La contribución e interacción de los españoles en la sociedad carioca era más que evidente. No sabemos si fue más o menos importante que otros colectivos, pero es lo que menos nos interesa en el rescate de esta historia. Buscamos momentos de la existencia de este colectivo que pudieran haber marcado a la sociedad carioca y su implicación en la vida cotidiana de la ciudad. Fácil de percibir, difícil de encontrar. El censo de Río de Janeiro de principios del siglo pasado ya situaba a los españoles en el tercer lugar como grupo extranjero. Pero esta información por sí sola no nos bastaba. Queríamos contar algo más, dónde estaban, qué hacían los que llegaban cuando sus familiares y vecinos aún estaban en su tierra. Los pioneros dejaron su historia, la misma historia que las calles y la ciudad de Río de Janeiro.

## Referencias

- AZEVEDO, André Nunes. de. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. *Revista Rio de Janeiro* (Rio de Janeiro) UERJ/LPP/Fórum-Rio. n. 10, maio/ago. p. 35-64, 2003.
- BOXER, Charles. *Salvador Correia de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Rio de Janeiro: Brasiliense, 2010.
- CANABRAVA, Alice Piffer. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 2010.
- CARVALHO, Lia Aquino de. *Habitações populares*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

- CHALOUB, Sidnei. *Trabalho, lar e botequim: vida cotidiana e controle social da classe trabalhadora no Rio de Janeiro da Belle Epoque*. Dissertação de mestrado, Niterói, UFF, 1984.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco. *Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, RJ, 1905-1930*. *Afro-Ásia*, Salvador/CEAO, UFBA, 2000.
- FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. *Veracidade*. São Paulo: Nobel, 1982.
- FILHO, Adolfo Morales de los Rios. *O Rio de Janeiro Imperial*. Rio de Janeiro: UniverCidade editora, 2000.
- FILHO, Almir Pitas Freitas. *As "officinas e armazém d'óptica e instrumentos científicos" de José Maria dos Reis e José Hermida Pazos (negociantes, ilustrados e utilitários em prol do desenvolvimento da ciência no Brasil)*. Relatório final de pesquisa, Museu do Observatório Nacional/CNPQ, Rio de Janeiro, 1984.
- FRAGOSO, João Luis y FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*. Rio de Janeiro: Hucitec, 1993.
- GERSON, Brasil. *Historia das Ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Lacerda Editores, 2000.
- GUIMARÃES, Lucia Maria Paschoal. *Contribuição à historiografia da imigração: Espanhóis no Rio de Janeiro (1880-1914)*. Tese (Livre-Docência) UERJ. Rio de Janeiro, 1989.
- HOLZER, Werther. O conceito de lugar na geografia cultural humanista: uma contribuição para a geografia contemporânea. *GEOgraphia. Revista do Programa de Pós-graduação em geografia UFF (Niterói)*. v. 5, n. 10, p. 113-123, 2003.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeude Niemeyer. *Dos trapiches ao porto*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1991.
- MACIEL, Laura Antunes y ANTONACCI, Maria Antonieta Martínez. Os espanhóis em São Paulo: cultura, cotián e experiências de vida. *Estudos Migratorios*, nº 3, xuño de 1997, p. 72.
- MENEZES, Lená Medeiros de. *Os indesejáveis: desclassificados da modernidade. Protesto, crime e expulsão a Capital Federal (1890-1930)*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1996.

- RODRIGUES, Antônio Edmilson Martins. Em algum lugar do passado. Cultura e história na cidade do Rio de Janeiro. In: AZEVEDO, André Nunes. de. *Rio de Janeiro: capital e capitalidade*. Rio de Janeiro: Depext/ UERJ, 2002.
- SENNETT, Richard. *Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: Record, 1994.
- SEVCENKO, Nicolau. *A literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Cia. das Letras, 2003.
- SHELDON, Leslie Maram., *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro, 1890-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- SILVA, Érica Sarmiento da. *O outro Río: a emigración gallega a Río de Xaneiro*. Santa Comba (A Coruña): 3C3 editoras, 2006.
- SILVA, Guilherme Sarmiento da. O fascinante espetáculo de luzes e sombras. *Revista Nossa História*, ano 1, nº 8, junho de 2004, Rio de Janeiro, pp. 56-60.
- TUAN, Yi-Fu. *Topofilia, um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: Difel, 1980.

### Fuentes de archivo

- 0 Hospital Español (colección privada)
  - 0 Libros de inscripción de socios: 1,2 y 4 (1859-1900)
  - 1 Actas del Centro Gallego (1899-1909)
- 1 Recreio dos Ancianos (Colección privada)
  - 0 Libro de Socios Fundadores (1940)
- 2 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro
  - 0 Espectáculos públicos - solicitudes de licencia: códigos 42-3-35 y 42-2-13. (1832-1869)
  - 1 Asociaciones y sociedades: códigos 39-4-5, 6. (1900-1915)

### Fuentes hemerográficas

- 0 Biblioteca Nacional
  - 0 Jornal do Brasil, julio de 1933

## El Advenimiento de los Puertos Inteligentes

Leonardo Cruz da Costa y José Viterbo

### Introducción

A lo largo de los siglos el ser humano experimentó, descubrió, desarrolló y dominó varias innovaciones: la rueda, la prensa, el motor, la electricidad, el telégrafo, la computadora, la internet, etc. Al inicio del siglo XX, el mundo experimenta la Segunda Revolución Industrial, fase que corresponde a la continuidad de procesos de revolución industrial con las mejorías de técnicas, el surgimiento de nuevas máquinas y la introducción de nuevos medios de producción (fordismo) apoyada en una base técnico-científica.

Pero, la evolución observada, después de la Segunda Guerra Mundial, de la base técnico-científica para una base técnico-científica-de información, alteró profundamente las formas de producción. Alteraciones que se mantienen hasta los días actuales y que en nada se compara con lo que ocurrió en los siglos anteriores, lo que llevó a Castells (1999, p. 78) a llamar la Segunda Guerra Mundial como madre de todas las tecnologías.

Sobre esta nueva base, el estudio tecnológico, la industria y el mercado se unen para crear nuevos modelos de producción (producción de acuerdo con la demanda, productos personalizados, producción distribuida por países), es la llamada “Tercera Revolución Industrial” o Revolución de Información”. Las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) se desarrollan a partir de la evolución de las telecomunicaciones, empleo de las computadoras y el uso de internet.

Diferentes definiciones para las TICs están disponibles. Con la meta de establecer un conjunto de definiciones y métodos para facilitar la compilación de datos disponibles internacionalmente y así medir varios aspectos de la sociedad de la información, la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) fue pionera en la búsqueda de una definición para la TIC y la definió como una mezcla de industrias de manufactura y de servicios que capturan, transmiten y exhiben datos e informaciones electrónicamente (OCDE, 1999). Y según la UNESCO (2009, pág. 120) son un conjunto diversificado de herramientas y recursos tecnológicos utilizados para transmitir, almacenar, compartir y cambiar informaciones y para el Banco Mundial (2002, pág. 3) toda tecnología usada para reunir, distribuir y compartir informaciones y consiste en hardware, software, red y medios de comunicación para coleccionar, almacenar, procesar, transmisión y presentación de informaciones (voz, datos, texto, imágenes).

Las TICs son ahora esenciales para la colecta y análisis de datos, para modelaje y validación de hallazgos, para aplicaciones científicas en tiempo real y para el relato y divulgación de descubrimientos científicos. Ellos son usados para mejorar el uso de recursos y la calidad de los procesos de aprendizaje y actividades de estudio (UNESCO, 2014).

Específicamente con relación a las actividades de búsqueda, las redes de comunicación permiten, actualmente, que los científicos trabajen de forma mucho más colaborativa, más allá de las fronteras Internacionales, de lo que era antiguamente (UNESCO, 2014). Esto ya era un anhelo en 1963, cuando el Reporte Weinberg, afirmaba que la transferencia de información constituía parte inseparable del estudio y del desarrollo y que todos los envueltos en esta actividad (científicos, ingenieros, instituciones, industria y agencias gubernamentales) deberían asumir la responsabilidad por la transferencia (Weinberg y Wiesner, 1963, p. 1).

El exponencial uso de las TICs está directamente relacionado con su potencial transformador de desarrollo económico y social apoyando la mejoría en la prestación de servicios públicos, creando nuevas oportunidades y mo-

delos para negocios y capacitando a los ciudadanos a expresarse, difundiendo conocimientos y permitiendo mejores medios de subsistencia. Un modelo de negocio es la lógica de la creación, entrega y captura el valor por parte de una organización (Osterwalder, 2011, p. 14).

La transformación de los negocios se apoya cada vez más en las tecnologías y esas transformaciones son tan visibles y profundas, observándose un desplazamiento del foco de la producción de bienes materiales para la producción apoyada en el conocimiento e ideas. Si antes las empresas se estructuraban en jerarquías rígidas y escalonadas con gerenciamiento por divisiones, hoy son organizadas en redes con jerarquías de pocos niveles basado en el diálogo entre los colaboradores y de equipos por tareas.

Según Libert et al. (2014) después de examinar 40 años de datos financieros de empresas S&P 500<sup>1</sup> buscando entender de cómo ellas evolucionaban junto con sus negocios y las tecnologías, concluyeron por la existencia de cuatro (4) modelos de negocios:

- *Constructores de activos*: estas empresas desarrollan y arriendan activos físicos para hacer, comercializar, distribuir y vender cosas físicas. Los ejemplos incluyen Ford, Wal-Mart y FedEx.

Empresas con su foco basado en capital físico (por ej. Fábricas) producen bienes de consumo poseen alto costo de escalabilidad y márgenes menores.

Desde 2011, la tasa de crecimiento orgánico de las empresas de CPG (bienes de consumo) disminuyó varias categorías de bienes de consumo, incluyendo productos personales, productos domésticos, bebidas y productos alimenticios, cayeron varios escalones en las clasificaciones del sector de contribución para el lucro económico, y los retornos de los accionistas quedó abajo del S&P 500. (Santos, 2019).

- *Prestadores de servicios*: estas empresas contrataron funcionarios que prestan servicios a los clientes o producen horas facturables por las

cuales cobran. Los ejemplos incluyen United Healthcare, Accenture y JP Morgan.

Empresas que poseen su foco basado en el capital humano como las consultorías que generan valor vendiendo capacitación. Dependen menos del capital físico y poseen una escalabilidad limitada ya que dependen de sus trabajadores (consultores) para sus ventas.

- *Creadores de tecnología*: estas empresas desarrollan y venden propiedad intelectual, como software, análisis, productos farmacéuticos y biotecnología. Los ejemplos incluyen Microsoft, Oracle y Amgen.

Empresas que poseen su foco basado en las ideas y conocimientos, poseen una ventaja en relación con los modelos anteriores, pues desarrollan un producto y pueden venderlo muchas veces.

- *Financiadores de red*: estas empresas crean una red de pares en el cual los participantes interactúan y comparten la creación de valor. Ellos pueden vender productos o servicios, construir relacionamientos, compartir consejos, evaluar y colaborar.

Solidez fuertemente en TICs, empresas han surgido apoyadas en la conectividad (Facebook, Pinterest, Instagram, Uber, Airbnb, Alibaba, Ebay, etc. Su gran papel en el modelo es reunir cada uno de los participantes y así depender menos del capital físico también poseen mayor escalabilidad. Uber es una empresa de arrendamiento de carros y no posee carros, Airbnb alquila inmuebles y no posee inmuebles.

Los orquestadores de red superan las empresas con otros modelos de negocios en varias dimensiones importantes. Estas ventajas incluyen evaluaciones más altas en relación a la receta, crecimiento más rápido y márgenes de ganancias mayores. (Libert *et al.*, 2014)

El valor del modelo basado en la orquestación ya fue percibido y viene siendo adoptado por empresas que no tienen sus negocios en él apoyado. Usado, por ejemplo, como estrategia de fidelidad, la Compañía Brasileira de Distribución (Grupo GPA) la más grande minorista del Brasil (Pão de Açúcar, Extra, Compre Bem y Assaí), en junio de 2017, lanzó la aplicación “Mi Descuento” una especie de marketplace de la industria, los proveedores tenían total autonomía para ofrecer los descuentos directamente a los clientes del grupo. El grupo abrió su carpeta de clientes para la industria que busca la lealtad, por medio de descuentos. Así se crea una manera donde todos ganen. Gana el grupo por el hecho que la aplicación solo puede ser usada en sus tiendas y no tener que arcar con descuentos; gana la industria que tiene contacto directo con el cliente y gana también el cliente con los propios descuentos.

Así, el uso de la tecnología en los puertos debe ser vista como estrategia, ya que ella ejecuta todos los niveles del negocio portuario, desde las operaciones de carga, a la logística y a la propia infraestructura. Cada vez más la adopción y el perfeccionamiento en el uso de herramientas tecnológicas e innovadoras para mejorar los sistemas y procesos se hacen presente. En el Brasil, un ejemplo de esto es el Puerto Sin Papel (PSP), un sistema de información que tiene como objetivo principal reunir en un único medio de gestión las informaciones y la documentación necesaria para agilizar el análisis y la liberación de las mercaderías en el ámbito de los puertos brasileños.

Antes del uso de este sistema las empresas necesitaban efectuar transacciones con diversas agencias gubernamentales con el objetivo de obtener los documentos, las licencias y los permisos necesarios a fin de concluir sus procesos de importación, exportación y cabotaje. Antes eran 112 documentos, ahora con solo una entrada de datos es posible la transacción con diversas agencias (Autoridad Portuaria (Puerto), la Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria (ANVISA), el Departamento de Policía Federal (Policía Marítima), Ministerio de Agricultura Pecuaria y Abastecimiento (Vigiagro), la Marina del Brasil (Autoridad Marítima) y la Secretaría de la Receta Federal del Brasil (Autoridad Aduanera) (Infraestructura, 2018).

El uso de tecnologías como la robótica, almacenamiento (análisis de big data, medición inteligente), procesamiento de información (inteligencia ar-

tificial, realidad virtual, realidad aumentada), internet de las cosas, computación en la nube, seguridad de red y tecnología de protocolos de criptografía traen nuevas oportunidades para los puertos que van más allá de la manipulación de cargas.

Las tecnologías de blockchain y ciudades inteligentes (*smart city*) son dos ejemplos concretos y actuales de cómo el impacto de las innovaciones tecnológicas probablemente será sentido en los puertos en un corto espacio de tiempo.

## Tecnologías emergentes o nuevas

Jonhson et al. (2011) definen a las tecnologías emergentes como aquellas herramientas de computación clave, que además de ya ser usadas hoy, prometen un crecimiento importante en su uso para los próximos años. Para Valestianos (2010), las tecnologías emergentes no son, obligatoriamente, tecnologías nuevas, y tampoco son totalmente dominadas y comprendidas, poseyendo un gran potencial disruptivo no totalmente realizado. Identificamos tres tecnologías emergentes que son imprescindibles en el escenario de Ciudades Inteligentes, donde se incluyen los Puertos Inteligentes, el Internet de las Cosas (IoT), Computación en la Nube y Blockchain.

### Internet de las Cosas

Para Zanella et al. (2014), el Internet de las Cosas (IoT) es un paradigma de comunicación que prevee que objetos de la vida cotidiana serán equipados con microcontroladores, transmisores y receptores para la comunicación digital, así como los protocolos de comunicación adecuados, que lo harán capaces de comunicarse entre sí y con los usuarios, convirtiéndose en parte integrante de Internet. Atzori et al. (2010) recuerda que “Internet cambió drásticamente la forma como vivimos, moviendo las interacciones entre las personas en un nivel virtual en varios contextos que van desde la vida profesional hasta las relaciones sociales”. Para los autores, la IoT debe ser considerada como parte de la Internet general del futuro, que probablemente

será muy diferente de la Internet que usamos hoy en día. Zanella et al. (2014) destaca que el concepto de IoT, aspira a tornar Internet aún más atractiva y amplia. Para estos autores:

Al permitir fácil acceso e interacción con una amplia variedad, como, por ejemplo, electrodomésticos, cámaras de vigilancia, sensores de supervisión, actuadores, monitores, vehículos y otros, la IoT promueve el desarrollo de una serie de aplicaciones que hacen uso de la cantidad y variedad potencialmente enorme de datos generados por tales objetos para proveer nuevos servicios a los ciudadanos, empresas y administraciones públicas.

Hammi et al. (2018) subraya que IoT representa la mejor manera de convertir una ciudad inteligente. Para los autores, la IoT puede ser aplicada en varios escenarios de Ciudades Inteligentes, como supervisión del estatus de edificios con redes de sensores inalámbricos pasivos; monitoreo ambiental para identificar la concentración de gas, el nivel del agua para lagos o la humedad del suelo; manejo de residuos; estacionamientos inteligentes; supervisión de equipos para la reducción de la emisión de CO<sub>2</sub>; desarrollo de vehículos autónomos. Los autores resaltan, sin embargo, que para alcanzar tales objetivos será necesario un gran número de objetos conectados. Pero recuerdan que ese número está creciendo exponencialmente y que había expectativa de que 50 billones de objetos conectados estarían implantados en ciudades inteligentes hasta 2020.

Zanella et al. (2014) subraya también que las soluciones actualmente disponibles para la implementación de IoT en áreas urbanas están próximas de la estandarización y los representantes de las industrias ya están activos en la producción de dispositivos que aprovechan estas tecnologías para permitir las aplicaciones de interés. Ellos evalúan que el conjunto de protocolos abiertos y estandarizados es significativamente menor que la gama de opciones de design para el sistema IoT, concluyendo que las tecnologías habilitadoras lleguen a un nivel de madurez que permita la realización práctica de soluciones y servicios de IoT, abriendo caminos para la adopción masiva de este paradigma.

## Computación en la Nube

La computación en la nube, de acuerdo con Buyya et al. (2009), puede ser definida como el empleo de un tipo de sistema paralelo y distribuido que consiste en una colección de computadoras interconectadas y virtualizadas que son provisionadas dinámicamente. Estos recursos son presentados por los proveedores de servicios a sus consumidores de forma unificada, siendo configurados con base en acuerdos de nivel de servicios establecidos por medio de negociación entre las dos partes. La idea principal detrás de la computación en la nube, de acuerdo con Massobrio et al. (2018), es que los servicios necesarios sean usados sobre demanda de los usuarios, que puedan accederlos a través de muchos dispositivos, a partir de cualquier lugar del globo, haciendo uso de un pool compartido de recursos configurables que pueda incluir, por ejemplo, recursos de procesamiento, almacenamiento de datos, uso de aplicaciones, etc.

Según Ballon et al. (2011), la computación en la nube es un paradigma que, cada vez más, viene siendo propuesto en el escenario de Ciudades Inteligentes como forma de disipar las incertidumbres relacionadas a la fragmentación operacional y regional de servicios en línea. Los autores destacan que la tecnología permite “superar las fallas sistémicas que actualmente impiden sinergías innovadoras entre grandes proveedores de tecnología y servicios, administraciones municipales, pequeñas y medias empresas y usuarios finales”. Kakderi et al. (2019) resaltan que la computación en la nube trae beneficios operacionales y financieros significativos para las ciudades, permitiéndoles, entre otras cosas, seleccionar, adaptar y reutilizar servicios y soluciones de Ciudades Inteligentes ya probados y listos, ya que las ciudades en todo el mundo y en general enfrentan los mismos desafíos socioeconómicos y ambientales. Ellos agregan que hoy en día hay diversas aplicaciones, de código abierto o propietarios, desarrollados para lidiar con variados problemas urbanos, como la gestión de tráfico, la contaminación ambiental, la protección y seguridad, etc. en este escenario, priorizar las necesidades, impulsar nuevas tecnologías y capitalizar en diferentes modelos de negocios se convierten en los principales desafíos.

## Blockchain

Blockchain surge de la necesidad de resolver un problema: después que todos los documentos de texto, audio, imagen y video están en formato digital y son fácilmente modificables como certificar cuándo un documento fue creado o alterado por la última vez. Haber y Stornetta (1991) al estudiar este problema proponen un sistema en que los registros de fecha y hora de los documentos no pudiesen ser violados o retroactivos. La idea básica es que los registros criptografiados sobre los documentos sean hechos de manera distribuida y descentralizada, como una especie de libro contable universal, creado y mantenido de forma pública y compartida.

La propuesta es innovadora, ya que está al encuentro con la noción de algunos que para que haya seguridad es necesario centralizar. Para explicar este aspecto podemos usar una metáfora: si una persona es testigo de un hecho, tenemos un cierto grado de seguridad de que el hecho ocurrió, pero si tenemos diez personas como testigos del mismo hecho, la seguridad aumenta.

Este es el concepto detrás del blockchain, un registro colectivo, en que los datos son distribuidos entre todas las computadoras conectadas a la red, donde las operaciones son registradas en millares de computadoras que “testificaron” que la operación ocurrió y los datos criptografiados, que describe, son exactamente aquellos allí depositados. Una vez depositados los datos en el sistema, ellos permanecen para siempre, impidiendo su violación. A pesar de que los primeros estudios sobre blockchain se hayan iniciado en los años 90, solamente cuando ya comenzaron a ser utilizados a partir de 2008, como base para las criptomonedas, su concepto se volvió más difundido).

Es posible fácilmente percibir la aplicabilidad de la tecnología de Blockchain en el negocio portuario. Las importaciones y exportaciones de cargas son actividades complejas y demandan una amplia documentación envolviendo diversos actores (vide o PSP). No es infrecuente la detección de fraudes en la cadena de suministros (supply chain) (Kshetri, 2018). El uso de Blockchain añade mayor transparencia y mapeo de toda la cadena por medio de registros descentralizados de la propiedad, y permitiendo el monitoreo y el seguimiento de las mercaderías.

El uso de esta tecnología en actividades comerciales ya es una realidad. En 2018, el HSBC se convirtió en el primer banco en colocar una carta de crédito comercial en la plataforma Corda, una red de blockchain que provee cartas de crédito a exportadores globales de la empresa Contour. Actualmente, diversos bancos forman parte de la red: Alfa Bank, Banco de la China, Banco de Vietnam, BNP PARIBAS, CITI, DBS Bank, entre otros.

Las ganancias obtenidas no son únicamente con relación a la seguridad y rastreabilidad de toda la cadena de suministros. Emergentes innovaciones surgen, como los *smart contracts*. Los contratos pasan a ser un protocolo de computadora auto ejecutable, esto es, al contrario de ser redactados en un lenguaje jurídico pasa a ser escrito en un lenguaje algorítmico. El protocolo define reglas y consecuencias, obligaciones, penalizaciones como cualquier contrato, pero también es capaz de obtener informaciones, procesarlas y tomar las debidas acciones previstas de acuerdo con las reglas definidas (Walsh, 2015).

## Las Ciudades Inteligentes

De acuerdo con Lopez de Ipiña et al (2013), hacia 2050 cerca del 70% de la población mundial pasará a vivir en grandes ciudades. En este escenario, Johnson (2008) destaca aún que estos enormes complejos grupos de personas tienden inevitablemente a convertirse en locales confusos y desordenados. Ciudades y megaciudades generan nuevos tipos de problemas, tales como la dificultad en la gestión de residuos, la falta de recursos, la polución del aire, congestión e infraestructuras inadecuadas y en deterioro (Chourabi, 2012). Tratando de garantizar las condiciones habitacionales en este contexto de crecimiento tan rápido de la población urbana mundial surge el concepto de Ciudades Inteligentes, que está relacionado a una visión de cómo las ciudades pueden avanzar a la medida que tecnologías innovadoras como Inteligencia Artificial, Internet de las cosas y Blockchain pasan a permearse en todos los aspectos de la vida urbana.

Lopez de Ipiña et al. (2013) define la Ciudad Inteligente como un medio de disponibilizar todos los servicios y aplicaciones basadas en TIC para ciu-

dadanos, empresas y entidades que hacen parte del sistema de una ciudad. Su objetivo es aumentar la calidad de vida de todos los ciudadanos y mejorar la eficiencia y la calidad de los servicios prestados por el gobierno, entidades sociales y empresas. Según Bernardini et al. (2020), el concepto de una Ciudad Inteligente está también íntimamente relacionado a las rápidas transformaciones en la economía y en la sociedad, proporcionadas por la evolución tecnológica y su incorporación por el gobierno, mercados y sociedad. Ofreciendo una visión más amplia, el Instituto Brasileño de Ciudades Inteligentes, Humanas y Sostenibles (IBCIHS) expande el concepto de una ciudad inteligente y define la “Ciudad Humana, Inteligente, Creativa y Sostenible” como aquella que “hace una gestión integrada, integral, sistémica y transversal de sus cinco áreas: las personas; el subsuelo; el suelo; la infraestructura tecnológica; y las plataformas, con el objetivo de construir una ciudad buena para vivir, para estudiar, para trabajar, para invertir y para visitar, de forma sostenible, creativa y con alta calidad de vida” (IBCIHS, 2020).

Zheng et al. (2014) destacan que los sistemas de computación en Ciudades Inteligentes comprenden un proceso de adquisición, integración, y análisis de grandes volúmenes de datos heterogéneos generados en espacios urbanos por una diversidad de fuentes, como sensores, dispositivos móviles, vehículos, edificios y personas, para combatir los principales problemas que las ciudades enfrentan, como por ejemplo la polución del aire, aumento del consumo de energía y congestión de las vías urbanas. Para los autores, estas tecnologías discretas y ubicuas son conectadas proporcionando mecanismos para la gestión de datos y modelos de análisis, creando nuevos métodos de visualización y obteniendo soluciones que mejoren el ambiente urbano, la calidad de vida y la operatividad de los principales sistemas de las ciudades. Los autores vislumbran que las posibilidades de uso de datos para la mejoría de las ciudades pueden ser divididas en siete ejes: plan urbano, economía, transporte, social y ocio, salud pública y seguridad, medio ambiente, y energía. Entre estos ejes, tres están relacionados al desarrollo del sector portuario, la planificación urbana, economía y transporte.

Para Zheng et al. (2014), el plan urbano eficaz es un factor importante para la construcción de una ciudad inteligente, pues a su formulación se le exige una amplia evaluación de diversos factores tales como el flujo de trá-

fico, el flujo poblacional y la infraestructura urbana, incluyendo las carreteras, aeroviaria y portuaria. Kumar et al (2020), destacan que el índice “IESE Ciudades en Movimiento” definió diversos parámetros para evaluar la “inteligencia” de las ciudades. Entre estos parámetros, el “Plan Urbano” es el que considera principalmente el uso de tecnología en todos los tipos de infraestructura, incluyendo edificios, líneas ferroviarias, aeropuertos o puertos marítimos.

## Puertos Inteligentes

Debido al gran número de operaciones portuarias realizadas diariamente, cualquier mejoría en el lucro de cualquier aspecto del sector portuario puede tener un gran impacto en el plan y en la gestión portuaria. A consecuencia de esto el término Puerto Inteligente ha despertado gran interés para orientar la evolución de los puertos actuales, siendo considerado la base para su desarrollo futuro y sobrevivencia (González et al. 2020b). Desde 2010 este concepto ha llamado la atención de muchos puertos en el mundo como describen Jun et al. (2018):

En 2010, Alemania lanzó el proyecto Smart Port Logistics en su puerto de Hamburgo: sensores de Internet de las Cosas fueron instalados en todo el puerto para establecer un sistema de cambio de datos de todas las partes del puerto [...]. En 2016, fue inaugurado en Long Beach, en EUA, una terminal de contenedores totalmente automática con tecnología de puerto inteligente. China, que posee puertos que mueven el mayor volumen de carga del mundo, también abrió una terminal de contenedores en el puerto de Oingdao, la primera totalmente automática del mundo, con previsión de que la eficacia del puerto mejore en un 30% y el costo de la mano de obra sea reducido en un 85%.

El uso de tecnologías de información y comunicación (TICs) para transformar los servicios portuarios tradicionales en servicios interactivos y dinámicos, aumentando su eficiencia y transparencia, es la base del concepto de puertos inteligentes (Belfkih et al., 2017). Para Castellano et al. (2019), la adopción de estas nuevas tecnologías es parte de un esfuerzo de la industria marítima visando sustentar la ventaja competitiva:

Muchos puertos usan plataformas digitales para apoyar los procesos de negocios y para mejorar la eficiencia de logística marítima-terrestre y de las operaciones en redes portuarias enteras, por ejemplo, a través del desarrollo e integración de Sistemas de Transportes Inteligentes y/o nuevos sistemas de comunicación. En realidad, sensores, actuadores y plataformas inteligentes en puertos inteligentes tienen un potencial relevante para mejorar los procesos de monitoreo, control y planificación.

Los autores destacan el uso de tecnologías como nubes de computación, Internet de las Cosas (IoT), simulacro, análisis de grandes volúmenes de datos (Big Data), destacando que “el empleo de la tecnología IoT en los puertos permite la adquisición de grandes volúmenes de datos referentes a los movimientos de carga y personal en instalaciones portuarias para posterior análisis, permitiendo el desarrollo de infraestructuras inteligentes y la optimización del flujo de información digital entre los *stakeholders* del sector portuario”. En este escenario, las nubes de computación “ofrecen soporte al almacenamiento de conocimiento y al monitoreo analítico por medio de procesamiento automático que exhibe datos a los participantes en los sistemas portuarios”. Castellano et al. (2019) argumentan además que la gestión estratégica de la comunicación interna entre los stakeholders portuarios permite mejorar la competencia de todo el sistema portuario, y esta puede ser apoyada por plataformas web interactivas y la gestión estratégica de la comunicación y marketing.

Corroborando esta idea, Yang et al. (2018) afirma que “la clave para los proyectos orientados para el futuro de varios gobiernos consiste en la colecta y uso de datos proporcionados por dispositivos de Internet de las Cosas

(IoT), sensores conectados a Internet que vienen siendo ampliamente aplicados en diferentes campos, como redes eléctricas inteligentes, edificios inteligentes, industrias inteligentes, ciudades y puertos inteligentes”. En este contexto, ellos definen un puerto inteligente como “un puerto totalmente automático donde todos los dispositivos son conectados por medio de los llamados dispositivos de IoT para Puertos Inteligentes”. Según los autores:

Una red de sensores y actuadores inteligentes, dispositivos inalámbricos y datacenters constituyen la infraestructura clave del puerto inteligente, lo que permite a las autoridades portuarias en proporcionar servicios esenciales de forma más rápida y eficiente. El principal impulsor de los puertos inteligentes es el aumento de la productividad y eficiencia que puede ser obtenido con el nuevo enfoque. Varios sensores, como sensores inerciales, sensores ultrasónicos, sensores de corriente parásita, sensores basados en radar o manejo, sensores de imagen y lectores y tags, RFID son usados para coleccionar los datos necesarios a fin de transformar el “puerto” en un “puerto inteligente”.

Yang et al. (2018) definen también una arquitectura general para terminales de contenedores automáticos, que se dividen en tres principales áreas, el área de atracción, el área de trabajo y el área de almacenaje. El área de trabajo dispone de grúas y por ella circulan vehículos guiados automáticamente (AGVs) para la carga y descarga del material y contenedores. En estos terminales automáticos, sistemas de detección son empleados en tareas como el monitoreo de la integridad estructural de los contenedores del embarcadero, detección y manoseo de la posición del contenedor, ubicación, navegación y control de AGVs, etc. El estado del arte en redes de comunicación permite la extensión de la conectividad de Internet de los sistemas de detención, ofreciendo oportunidad para nuevos desarrollos en el dominio de puertos inteligentes.

Aspectos que más allá de las cuestiones tecnológicas también son importantes en la implementación de las iniciativas digitales actuales, que tienen como objetivos la mejoría de los flujos de carga y de información y el

monitoreo de embarcaciones y vehículos, conforme Heilig et al. (2017). Los autores resaltan que, para garantizar el éxito de estas iniciativas, no basta solo alinear la estrategia portuaria y la estrategia digital, y sí la aceptación de los *stakeholders* portuarios es fundamental también para que estos vengan a cooperar y colaborar en el proceso de modernización, según los autores:

Aunque sean observados avances en la tecnología que puedan facilitar los flujos de informaciones en tiempo real y el soporte a la decisión para mejor uso del equipo y el espacio disponible, esto también puede traer nuevos problemas. Además de los desafíos gerenciales y culturales de la transformación digital, una consideración social es que los humanos necesiten ser entrenados para tener la capacidad de usar nuevas soluciones digitales y de resolver problemas que son considerados aún más complejos a la medida que más datos lleguen, las implicaciones de todo el sistema son más exigentes

En las próximas secciones, son presentados dos estudios que discuten casos prácticos de desarrollo de puertos de acuerdo con el concepto de puertos inteligentes. El primero describe el resultado de la implementación de una estructura tecnológica en el puerto de Estocolmo (Shahrokni et al, 2015) y Malmo (Bibri y Krogstie, 2020). El segundo envuelve la discusión de ejes e indicadores para la evaluación de cuándo un puerto puede ser considerado inteligente (González et al. 2020b).

## Evaluación de puertos inteligentes

La adopción de nuevas tecnologías en busca de la modernización en dirección al paradigma de los puertos inteligentes requiere inversión substancial en la gestión portuaria. Esto envuelve la instalación y mantenimiento de componentes de infraestructura, el desarrollo y ajuste de nuevos procedimientos operacionales, la contratación de nuevos profesionales y el entrenamiento de los equipos ya existentes. Castellano et al. (2019) llama la

atención para la necesidad de evaluar el impacto de estas inversiones en la mejoría de la eficacia portuaria. Los autores explican que:

Un puerto es un sistema muy complejo que envuelve varios agentes empresariales en el profundo cambio de paradigma asociado al paradigma de puertos inteligentes. De esta forma, es recomendable promover un análisis completo de los beneficios resultantes de las inversiones en TICs [...]. Datos detallados sobre casos prácticos en que tecnologías inteligentes sean implementadas sin estar estas disponibles, porque, muchas veces los involucrados no están dispuestos a propagarlas públicamente para preservar una ventaja competitiva [...]. En general, la obtención de datos para evaluar las mejorías para retorno de las inversiones en tecnología digital no es inmediata.

Castellano et al. (2019) propusieron un esbozo para evaluar el aumento de la eficacia portuaria resultante de la introducción de nuevas tecnologías. Esta relación fue cuantificada por medio de dos indicadores, que reflejan datos sobre la comunicación de los puertos con sus interlocutores a través de sus sitios Web y sus medios sociales. Ellos aplican este esbozo a un conjunto de 24 puertos italianos y la conclusión general fue de que la introducción de estas tecnologías llevó a un aumento de la eficacia en la mayoría de los puertos italianos considerados en este estudio.

Jun et al. (2018), argumentan que, “a pesar de que haya habido inversiones activas y en gran escala en el desarrollo de tecnologías de puertos inteligentes, pocos estudios investigaron el impacto económico de la industria de puertos inteligentes en la economía del país”. En un estudio ellos propusieron una metodología para estimar los impactos económicos detallados en la economía coreana resultante de la inversión en la industria de puertos inteligentes. Los resultados indicaron que la conversión de puertos tradicionales para puertos inteligentes puede influenciar positivamente la economía nacional. Esto puede ser explicado por el impacto económico de la inversión, que mostró un aumento en la producción de hasta en 12,3%, en el valor agregado de hasta 36,5% y en la tasa de empleo de hasta en 205,9%.

Además de esto, la industria de puertos inteligentes demostró tener un enorme efecto económico en otras industrias.

En su estudio, González et al. (2020) presentaron un indicador que fue desarrollado para medir y clasificar puertos considerando el concepto de “puertos inteligentes”. Ellos aplicaron este indicador al Sistema Portuario Español, obteniendo un ranking de los puertos inteligentes de aquel país. Para los autores:

Las tecnologías de información y comunicación (TIC) permitirán mayor eficiencia y seguridad en la gestión portuaria, y al mismo tiempo que la simplifican [...]. Un elemento fundamental de este proceso es que esas tecnologías permitirán un mayor control de la entrada y salida de mercaderías, lo que llevará a una mejoría en la seguridad aduanera de los diferentes países. En la esfera social, un Puerto Inteligente debe ser proyectado para colocar a los ciudadanos en el epicentro, lo que significa que el puerto debe estar integrado de forma sostenible con la ciudad y el medio ambiente.

Para poder realizar la clasificación de los puertos de acuerdo con su gran adaptación al concepto de “puerto inteligente”, fue necesario definir un conjunto de indicadores que incluyese todas las características relacionadas a aquel concepto y a la de sus tendencias actuales y futuras para poder aplicarlas al conjunto de puertos en estudio. Los autores asumieron la hipótesis que el desarrollo de un puerto rumbo a este ideal debe ser basado en la digitalización, en el uso de las TIC y en la automatización de sus procesos. Después de modelar y analizar el escenario de estudio, González et al. (2020) definieron estos indicadores llevando en consideración cuatro pilares fundamentales: Económico-operacional, Político-institucional, Ambiente y social. Además de los pilares fundamentales, los estudiosos consideraron también dos pilares transversales e intrínsecos a todos los demás, Digitalización y Automatización. Si estos pilares fuesen considerados independientes, los otros cuatro tendrían apenas las características clásicas de un estudio de sostenibilidad portuaria, cuando el objetivo final es el análisis de puertos

inteligentes, que tienen como foco el empleo de nuevas tecnologías. Una vez identificados los pilares, fueron definidos 32 indicadores y sus respectivas variables de medición, distribuidos entre los cuatro pilares.

En el pilar Económico-operacional se puede destacar dos indicadores relacionados a la digitalización y automatización, la gestión digital integrada de mercaderías y el grado de automatización de los sistemas mecánicos. La gestión digital integrada de mercaderías puede ser valorada por la disponibilidad de sistemas abiertos de gestión digital de mercaderías, como seguimiento de mercaderías, balanzas integradas, declaración previa digital de peso verificado, declaración de mercaderías y residuos, uso de tecnologías como RFID, OCR, GNSS y otras. El grado de automatización de los sistemas mecánicos está relacionado con la fase de proceso de automatización en que se encuadra el terminal más automatizado del puerto, con relación al porcentual de grúas de muelle, equipamiento en áreas de movimiento interno y externo de mercaderías automáticas. En el pilar Político-institucional se puede destacar dos indicadores relacionados a la digitalización y automatización, la digitalización de procesos aduaneros y disponibilidad de sistemas de auxilio a la navegación, que está relacionada al número de estaciones digitales para la previsión del tiempo y condiciones de servicio, sistemas de medición de olas, control de las mareas, existencia de recursos electrónicos de apoyo a la navegación.

En el pilar Ambiental se destaca la disponibilidad de sistemas de gestión ambiental, que comprende la automatización de la evaluación de calidad del aire, número de instalaciones automáticas para medición de partículas contaminantes en el aire/superficie del puerto, y la digitalización de la seguridad de acceso, relacionada al empleo de sistemas de lectura automática de matrículas, conexión de hardware, cámaras, tecnología inalámbrica, sensores, etiquetas RFID y software de recolección de datos. Finalmente, en el pilar Social, es posible destacar la interacción digital con el cliente, que está relacionada a la disponibilidad de sistemas digitales para la atención del cliente y recopilación de quejas o reclamaciones.

Después de la definición de los indicadores, González et al. (2020) seleccionaron 10 puertos españoles, recogieron los datos referentes a cada uno de ellos, y calcularon los índices correspondientes. Considerando la clasifi-

cación general, el posicionamiento de los puertos quedó establecido como: Valencia (1º), Barcelona (2º), Bilbao (3º), Vigo (4º), Algeciras (5º), Huelva (6º), Tarragona (7º), Gijón (8º), Cartagena (9º) y Las Palmas (10º). Sin embargo, al analizar las informaciones y datos colectados y la puntuación asociada a los indicadores de digitalización y automatización, los autores concluyeron que el grado de desarrollo de los puertos en estos dos aspectos aún era muy bajo, con excepción de los puertos de Valencia y Barcelona, y de Bilbao y Vigo, aunque en menor escala. Los autores concluyeron además que, a pesar de estos cuatro puertos haber invertido e implementado ciertas medidas de digitalización y automatización, el grado de desarrollo es bajo si se compara con otros puertos internacionales, como Rotterdam o Amberes, teniendo solo terminales semiautomáticas y sistemas digitalizados en fase de prueba y no totalmente funcionales y eficientes.

Considerando cada uno de los cuatro pilares, los autores verificaron que el posicionamiento en la vertiente social indicaría una preferencia particular por el desarrollo de este pilar con relación a los restantes, con el puerto de Valencia ocupando la 1ª posición. De la misma manera, con respecto a la esfera político-institucional, se verificó que, en líneas generales, las posiciones en la mayoría de los puertos permanecen bastante semejante a sus posiciones relativas al posicionamiento general. Con relación a los resultados en los pilares económico-operacional y ambiental, los autores observaron que las puntuaciones obtenidas son notoriamente inferiores a la de los otros dos pilares, aunque para los puertos que están en la cima del ranking global. Estos indicadores han obtenido una evaluación mucho mayor que los demás. Eso indicó que, en general, para obtener un mejor grado en la adecuación al concepto de puerto inteligente, los puertos españoles deben invertir más en el desarrollo económico-operacional y ambiental.

## Referencias

ATZORI, Luigi; IERA, Antonio; MORABITO, Giacomo. The internet of things: A survey. *Computer networks*, v. 54, n. 15, p. 2787-2805, 2010.

- BALLON, Pieter et al. Is there a need for a cloud platform for European Smart cities? In: *eChallenges e-2011 Conference Proceedings, IIMC International Information Management Corporation*. 2011. pp. 1-7.
- BELFKIH, Abderrahmen; DUVALLET, Claude; SADEG, Bruno. The Internet of Things for smart ports: Application to the port of Le Havre. In: *International Conference on Intelligent Platform for Smart Port (IPaS-Port 2017)*, 2017.
- BERNARDINI, Flávia; VITERBO, José; CAPPELLI, Claudia; BERGER, Marciele. Las ciudades del futuro y la computación. In: Cristiano Maciel e José Viterbo (Org). *Computación y Sociedad: La Sociedad - volumen 2*. 1<sup>ed</sup>. Cuiabá: EdUFMT, 2020, pp. 81-107.
- BUYA, Rajkumar et al. Cloud computing and emerging IT platforms: Vision, hype, and reality for delivering computing as the 5th utility. *Future Generation computer systems*, v. 25, n. 6, pp. 599-616, 2009.
- CASTELLANO, Rosalia et al. Do Digital and Communication Technologies Improve Smart Ports? A Fuzzy DEA Approach. *IEEE Transactions on Industrial Informatics*, v. 15, n. 10, pp. 5674-5681, 2019.
- CASTELLS, Manuel. *A era da informação: economia, sociedade e cultura*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999.
- CHOURABI, Hamed et al. Understanding smart cities: An integrative framework. In: 2012 45th Hawaii international conference on system sciences. IEEE, 2012. pp. 2289-2297.
- GALATI, Stephen R. *Funding a Smart Cities: from concept to actuality*. In: Smart Cities. Springer, Cham, 2018. pp. 17-39.
- GONZÁLEZ, Alberto Rodrigo et al. Preparation of a smart port indicator and calculation of a ranking for the Spanish port system. *Logistics*, v. 4, n. 2, p. 9, 2020a.
- GONZÁLEZ, Alberto Rodrigo et al. Smart ports: ranking of Spanish port system. *World Scientific News*, v. 144, pp. 1-12, 2020b.
- HABER, Stuart; STORNETTA, W. Scott. How to time-stamp a digital document. *Journal Of Cryptology*. Switzerland, pp. 99-111. jan. 1991. Disponible en: <https://link.springer.com/article/10.1007/BF00196791>. Último acceso el 30 de abril de 2021.

- HAMMI, Badis et al. IoT technologies for smart cities. *IET networks*, v. 7, n. 1, pp. 1-13, 2018.
- HEILIG, Leonard; LALLA-RUIZ, Eduardo; VOß, Stefan. Digital transformation in maritime ports: analysis and a game theoretic framework. *Netnomics: Economic research and electronic networking*, v. 18, n. 2, pp. 227-254, 2017.
- IBCIHS - Instituto Brasileiro de Ciudades Inteligentes, Humanas y Sostenibles. *El Futuro es de las CHICS - Como construir ahora las Ciudades Humanas, Inteligentes, Creativas y Sostenibles*. Brasilia: IBCIHS, 2020. 410 p.
- INFRAESTRUTURA, Ministério da. Porto sem Papel - PSP. 2018. Disponible en: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/conteudo-inteligencia-logistica/porto-sem-papel-ppsp>. Último acceso el 30 de abril de 2021.
- JOHNSON, Björn. Cities, systems of innovation and economic development. *Innovation*, v. 10, n. 2-3, pp. 146-155, 2008.
- KAKDERI, Christina et al. Smart cities on the cloud. In: *Mediterranean Cities and Island Communities*. Springer, Cham, 2019. pp. 57-80.
- KSHETRI, N. Blockchain's roles in meeting key supply chain management objectives. *International Journal of Information Management*, v. 39, pp. 80-89, 2018.
- KUMAR, Aman; RATTAN, Jasvir Singh. A Journey from Conventional Cities to Smart Cities. In: *Smart Cities and Construction Technologies*. In-techOpen, 2020. pp. 3-16.
- JOHNSON, Larry et al. *The 2010 Horizon Report*. New Media Consortium. 6101 West Courtyard Drive Building One Suite 100, Austin, TX 78730, 2010.
- JUN, Wang Ki; LEE, Min-Kyu; CHOI, Jae Young. Impact of the smart port industry on the Korean national economy using input-output analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 118, pp. 480-493, 2018.
- LIBERT, Barry; WIND, Yoram; BECK, Megan. *What Airbnb, Uber, and Alibaba Have in Common*. 2014. Harvard Business School Publishing.

- Disponible en: <https://hbr.org/2014/11/what-airbnb-uber-and-alibaba-have-in-common>. Último acceso el 30 de marzo de 2021.
- LÓPEZ DE IPIÑA, Diego et al. Towards ambient assisted cities and citizens. In: 2013 *27th International Conference on Advanced Information Networking and Applications*. Workshops. IEEE, 2013. pp. 1343-1348.
- MASSOBRIO, Renzo et al. Towards a cloud computing paradigm for big data analysis in smart cities. *Programming and Computer Software*, v. 44, n. 3, pp. 181-189, 2018.
- MUNDIAL, Banco. Information and Communication Technologies: a world bank group strategy. Washington, DC: World Bank, 2002. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/15243/multi0page.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Último acceso el 30 de marzo de 2021.
- OCDE. Report On The Activities Of The Working Party On indicators For The Information Society. Paris: Organisation For Economic Co-Operation And Development, 1999. (STD/NA(99)48). Disponible en: <https://www.oecd.org/sdd/na/2681431.pdf>. Último acceso el 30 de marzo de 2021.
- OSTERWALDER, Alexander. *Business Model Generation – Inovação em Modelos de Negócios: um manual para visionários, inovadores e revolucionários*. Rio de Janeiro: Alta Books, 2011.
- RODRIGO GONZÁLEZ, Alberto et al. Preparation of a smart port indicator and calculation of a ranking for the spanish port system. *Logistics*, v. 4, n. 2, p. 9, 2020.
- SANTOS, Virgilio Marques dos. Cómo el Ágil está cambiando las industrias de bienes de consumo? 2019. Disponible en: <https://www.fm2s.com.br/agil-industrias-de-bens-de-consumo/>. Último acceso el 30 de marzo de 2021.
- UNESCO. Guide To Measuring Information And Communication Technologies (Ict) In Education. Montreal: UNESCO Institute for Statistics, 2009. Disponible en: <http://uis.unesco.org/sites/default/files/documents/guide-to-measuring-information-and-communication-te>

- chnologies-ict-in-education-en\_0.pdf. Último acceso el 30 de marzo de 2021.
- . Building Inclusive Knowledge Societies: a review of UNESCO's action in implementing the wsis outcomes. Paris: Unesco, 2014.
- VELETSIANOS, George (Ed.). *Emerging technologies in distance education*. Athabasca University Press, 2010.
- YANG, Yongsheng et al. Internet of things for smart ports: Technologies and challenges. *IEEE Instrumentation & Measurement Magazine*, v. 21, n. 1, pp. 34-43, 2018.
- WALSH, Dean. A Beginner's Guide to Smart Contracts. 2015. Disponible en: <http://cryptorials.io/a-beginners-guide-to-smart-contracts/>. Último acceso el 30 de marzo de 2021.
- WEINBERG, Alvin M.; WIESNER, Jerome B. Science, Government, and Information: the responsibilities of the technical community and the government in the transfer of information. Washington, Dc: The White House, 1963. 52 p. THE PRESIDENT'S SCIENCE ADVISORY COMMITTEE. Disponible en: <http://garfield.library.upenn.edu/papers/weinbergreport1963.pdf>. Último acceso el 30 de marzo de 2021.
- ZANELLA, Andrea et al. Internet of things for smart cities. *IEEE Internet of Things journal*, v. 1, n. 1, pp. 22-32, 2014.
- ZHENG, Yu et al. Urban computing: concepts, methodologies, and applications. *ACM Transactions on Intelligent Systems and Technology (TIST)*, v. 5, n. 3, pp. 1-55, 2014.

## **El Puerto de Nueva Orleans como anfitrión: la exposición internacional industrial y centenaria del algodón en 1884**

Mónica de Souza Nunes Martins

### **Introducción**

La ciudad de Nueva Orleans fue elegida para albergar la Exposición Internacional del Algodón de 1884, celebrando los cien años del primer envío de algodón a los Estados Unidos. Con el compromiso de los productores de algodón del Sur de los Estados Unidos, reunidos con políticos e intelectuales del Sur, implementaron en la propuesta de Exposición ideales relacionados con su proyección económica y política, tanto a nivel nacional como global. Los objetivos centrales de la exposición tenían como enfoque: el restablecimiento de las relaciones comerciales con el Puerto de Nueva Orleans, tratando de recuperar la cantidad comercial anterior a la Guerra Civil; promover el comercio y la industria estadounidenses con los países latinoamericanos; difundir al continente y al mundo una imagen del Sur de los Estados Unidos rediseñada en el período de posguerra, asociada con el desarrollo económico y un rostro distante de los conflictos raciales.

### **Una exposición con los ojos puestos en el puerto**

Londres fue sede de la primera Exposición Universal de la Industria en 1851, teniendo el Palacio de Cristal como un símbolo que también se convirtió en un icono de la modernidad ochocentista. Con repercusión global, inició una serie de eventos de carácter mundial, que reunieron la tarea de

exponer los más nuevos inventos, producciones, descubrimientos y diversas riquezas de las naciones.<sup>44</sup> Tras el relevo entre Londres y París en la promoción de las exposiciones, entre las décadas de 1850 y 1860, se produjo una rápida incorporación de las mismas a los planes de los gobiernos que estaban dispuestos a acogerlas, acompañados por los intereses de empresarios, inversores, técnicos, productores y científicos.

En las dos primeras décadas, las exposiciones universales presentaron un formato dirigido a la exhibición y la competencia entre países con el fin de difundir las invenciones y las nuevas aplicaciones técnicas para el desarrollo industrial. También actuaron como espacios de integración política, económica y diplomática entre gobiernos, exhibiendo las riquezas naturales y agrícolas de los países y sus colonias. La grandeza de los catálogos de la exposición se presentó en el mapeo de todas las formas de producción de los países, con un carácter enciclopédico, así como con la intención de indicar importantes fuentes de riqueza natural dispersas por todo el mundo. Esto no puede dissociarse de la expansión de la inversión de capital llevada a cabo por los países más ricos, que también llevó a los países “periféricos” a competir por lugares para mostrar sus “cualidades” a los inversores. Estos eventos demostraron al público —en dimensiones cada vez más espectaculares— el desarrollo de la ingeniería de máquinas como símbolos de la modernidad.

Las exposiciones proyectaron imágenes nacionales, incluso en relación con aquellos países que no estaban en el centro del desarrollo capitalista, creando también estereotipos sobre ellos.<sup>45</sup> El creciente desempeño de las

---

<sup>44</sup> GREENHALGH, Paul. *Ephemeral Vistas: The Expositions Universelles, Great Exhibitions and World's Fairs, 1851-1939*. Manchester: Manchester University Press, 1988. El Palacio de Cristal fue la gran obra arquitectónica que marcó la Exposición Universal de 1851 en Londres, convirtiéndose en un símbolo de una perspectiva de modernidad propagada por las exposiciones.

<sup>45</sup> Un caso ejemplar puede ser tomado por Hungría que, al no participar en la *Columbian Exposition* Chicago, en 1893, tenía su imagen asociada a un conjunto de estereotipos que socavaban la visibilidad comercial del país. Véase: SWITZER, Terri. “Hungarian self-representation in an International context: the Magyar exhibited at International Expositions and World's Fairs”; in: ROSTROS, Michelle; HIRSH, Sharon L. (Ed.). *Art, Culture, and National Identity in Fin-de-Siècle Europe*. New York: Cambridge University Press, 2003, 160-185.

redes mercantiles y financieras en las exposiciones las ha transformado en esferas cada vez más relacionadas con las negociaciones comerciales; por eso la historiografía en las exposiciones ha analizado los acontecimientos ocurridos después de la primera guerra mundial desde un aparato estructurado por las grandes corporaciones financieras, y ya no directamente por los Estados-nación.<sup>46</sup> Otros dos aspectos hicieron importantes estas exposiciones: la amplitud del público consumidor y un espacio privilegiado para la difusión de ideas.

La iniciativa de marcar la presencia del Sur de los Estados Unidos en las exposiciones universales fue asumida por Atlanta en 1881, con la primera exposición en el Sur, la *International Cotton Exposition*,<sup>47</sup> mientras alrededor de 290 mil visitantes. Caracterizado por la prominencia de la producción de algodón en la economía nacional, mostró el fuerte impacto del Sur del país y su producción agrícola, además de facilitar la relación entre los productores y representar un éxito en la venta de máquinas.<sup>48</sup> Atlanta asoció por primera vez el carácter internacional de la exposición con un sesgo temático de interés de la producción nacional, al mismo tiempo que alimentó la iniciativa de difundir internacionalmente el algodón como producto exportador y valorar internamente el desarrollo agrícola del Sur del país. Edward Atkinson, magnate de la industria textil de Boston,<sup>49</sup> fue él quien formuló la propuesta para esta exposición y, según Findling and Pelle “Atkinson saw the exposition as a means of educating Southern cotton farmers about ginning techniques so that cleaner bales would be sent to northern mills”.<sup>50</sup>

---

<sup>46</sup> RYDELL, Robert W., FINDLING, John E. and PELLE, Kimberly D. *Fair America. World's Fairs in the United States*. Washington; New York: Smithsonian Books, 2000, p. 45.

<sup>47</sup> RUSSELL, James M. “Atlanta 1881: International Cotton Exposition”, in: FINDLING, John E. (Ed.); PELLE, Kimberly D. *Historical Dictionary of World's Fairs and Expositions, 1851-1988*. New York: Greenwood Press, 1990, p. 76-77.

<sup>48</sup> FINDLING, John E. Opening the Door to the World: International Expositions in the South, 1881-1907, *Studies in popular culture*, vol. 19, nº 2, October 1996, p. 29-30.

<sup>49</sup> COTTON MILLS COMPANY. *The Exposition Cotton Mills Company Seventieth Anniversary, 1882-1952*. Atlanta: Higgins-McArthur Company.

<sup>50</sup> RUSSELL, James M. “Atlanta 1881: International Cotton Exposition”, in: FINDLING, John and PELLE, Kimberly (Ed.). *Historical Dictionary of World's Fairs and Expositions, 1851-1988*. Connecticut: Greenwood Press, 1990, p. 76-78.

Sin embargo, lo que está claro en el guion de los organizadores de la *Atlanta Constitution* es que el New South y, especialmente, Atlanta, habían abandonado el modelo ideal de plantaciones y ahora estaban listos para invertir en la industrialización agrícola al molde yanqui.<sup>51</sup> Para este nuevo modelo agrícola industrial la propuesta era modificar la visión asociada a los plantadores del Sur, marcada por la visión del retraso, defendiendo la formulación de una nueva imagen ante el país y el mundo.

El movimiento conocido como *New South*<sup>52</sup> fue construido por reconocidos plantadores, intelectuales y políticos vinculados al *Atlanta Constitution*, periódico de gran alcance, divulgador de los intereses de los productores del Sur.<sup>53</sup> No es por casualidad que este movimiento actuó con fuerza en la organización de exposiciones celebradas en el Sur de los Estados Unidos a partir de la década de 1880. Estuvo presente intensamente entre las comunidades de comerciantes del sur y ganó una enorme fuerza al promover la idea de superación de las querellas entre sectores y trabajar en los intereses comerciales e industriales de la región: “Southern newspapers and the fair’s publicity committee emphasized the need for sectional reconciliation and saw the fair as an excellent opportunity to draw northern capital to the South”.<sup>54</sup>

---

<sup>51</sup> RUSSELL, James M. “Atlanta 1881: International Cotton Exposition...”, p. 76.

<sup>52</sup> Según Powers, “The first instance of the term ‘New South’ came in the spring of 1862, when Union Captain Adam Badeau edited the first issue of *The New South*, a soldier’s newspaper circulated among Federals stationed on the South Carolina Sea islands. As a military sheet with a small readership among enemy Union soldiers. The *New South* newspaper exercised no influence on the direction of the movement that would ultimately co-opt its name”, p. 38.

<sup>53</sup> Publicado en 1868 tuvo su nombre modificado varias veces, en 1880 fue nombrado *The Atlanta Constitution*. Henry W. Grady fue el editor del periódico y uno de los principales voceros del New South y defensor de la inversión de capital y tecnología en Georgia. Agradezco a Lesley Gordon su orientación sobre el tema.

<sup>54</sup> FINDLING, John E. Opening the Door to the World: International Expositions in the South, 1881-1907, *Studies in popular culture*, vol. 19, n° 2, October 1996, p. 31.

Después de esta primera experiencia en Atlanta, Nueva Orleans fue elegida para albergar la segunda Exposición Internacional del Algodón que se celebrará en el país. El evento tuvo a la cabeza de su organización tres grandes nombres de las empresas de la región: F. C. Morehead, presidente de *National Cotton Planter Association* y editor del *Planters Journal*, Edmund Richardson, considerado el sembrador de algodón más prominente del país y del mundo, y el Mayor Edward Austin Burke, tesorero del estado de Luisiana y Editor del *New Orleans Times-Democrat*,<sup>55</sup> el periódico de mayor circulación de la región<sup>56</sup> e ideológicamente asociado con las ideas de los plantadores del Sur.<sup>57</sup> A partir de estos intereses se diseñó el proyecto que hizo posible a *World's Industrial and Cotton Centennial Exposition* en Nueva Orleans, en Luisiana, entre los años de 1884 y 1885.

Pero parece que el fracaso financiero y las dificultades de la Exposición en Nueva Orleans le dieron un lugar de menos atención en la historiografía sobre las Exposiciones durante mucho tiempo. Esto fue cubierto en el artículo de Sheppard Jr.<sup>58</sup> mostrar los múltiples elementos que contribuyeron al “fracaso” de la exposición y al consiguiente menosprecio, en la medida en que los historiadores de las exposiciones dieron poco énfasis a las experiencias fallidas en términos de audiencia, proyección e impacto. Por otro lado, el estudio de Thomas Smith argumenta que esta exposición fue el elemento más importante para potenciar la recuperación económica de la ciudad.<sup>59</sup> Sin embargo, nuestro objetivo aquí es tratar de entender las motivaciones

---

<sup>55</sup> RUSSELL, James M. “Atlanta 1881: International Cotton Exposition...”, p. 76; SMITH, Thomas Ruys. *Southern Queen: New Orleans in the Nineteenth Century*. London: Continuum, 2011, p. 139.

<sup>56</sup> ZACHARIE, James S. *New Orleans Guide, with descriptions of the routes to New Orleans with the map of New Orleans*. New Orleans: F. F. Hansell & bro., ltd., 1893, p. 167.

<sup>57</sup> WATSON, Thomas D. Staging the ‘Crowning Achievement of the Age’: Major Edward A. Burke, New Orleans and the Cotton Centennial Exposition, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, Vol. 25, No. 4 (Autumn, 1984), pp. 341-366.

<sup>58</sup> SHEPHERD Jr., Samuel C. A Glimmer of Hope: the World's Industrial and Cotton Centennial Exposition, New Orleans, 1884-1885, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, vol. 26, n° 3, 1985, p. 271-290.

<sup>59</sup> SMITH, T. R. *Southern Queen...*, p. 133-157.

que unieron los esfuerzos en torno de *New South* y el destacado interés en mantener a los países de América como los principales actores comerciales del evento.

Por lo tanto, destaco aquí tres aspectos importantes en el análisis de esta exposición en Nueva Orleans. En primer lugar, la importancia de *New South* en la elección y promoción del evento, atrayendo las miradas del país hacia el Sur y su puerto más importante, llamando la atención de las industrias e inversionistas y buscando crear una nueva imagen, contribuyendo al discurso sobre la ruptura de la disputa entre el Norte y el sur del país. En segundo lugar, el hecho de que, por primera vez, se haya organizado una exposición mundial, un *Department of Colored People*, creado como una iniciativa para promover positivamente el desempeño de los negros que habrían tenido “éxito” después de la abolición de la esclavitud, propagando una idea de un fin a los problemas raciales, lo que enmascaró la profundización de la violencia segregacionista y racial que marcó la década de 1880. El tercero, se refiere al compromiso de consolidar la región a los ojos del mundo como referente en la producción algodонера, con énfasis en la ciudad de Nueva Orleans en el circuito comercial mundial y, especialmente, con América Latina.

Al investigar los detalles de *World's Industrial and Cotton Centennial Exposition*, vuelvo aquí al concepto de “marginalidad” relacionado con las Exposiciones Universales, presentado por Filipová. El autor retomó la investigación llevada a cabo en lugares de exposición fuera del centro del desarrollo capitalista, mostrando que en sus fronteras también estas exposiciones se utilizaron para apalancar proyectos nacionales y perspectivas de desarrollo local.<sup>60</sup> Estas regiones también terminaron siendo menos visitadas por los estudios sobre las Exhibiciones y ganando menos visibilidad, “their marginality often stems from the fact that they stand outside of the established canon of the literatura on exhibitions”. Aunque Nueva Orleans era una ciudad situada en un país central del capitalismo, la promoción de las exposiciones del Sur se puede ver desde una perspectiva de marginalidad, tanto en el sentido que esta exposición pretendía asumir para la proyección

---

<sup>60</sup> FILIPOVÁ, M. “The Margins of Exhibitions and Exhibitions Studies” ..., 1-20.

de una nueva imagen de esta región de los Estados Unidos, como por el relativo descrédito asociado a ella en los estudios sobre Exposiciones. La necesidad misma de construir una visión distinta del Sur en relación con el resto del país demuestra este lugar prominente ocupado por los estados del sur, que sigue siendo fuerte hasta el día de hoy. De hecho, al silenciar las “zonas marginales”, la historiografía ha contribuido en gran medida a consolidar una noción de dicotomía entre un Norte antiesclavista y un Sur esclavista, como portadores de diferentes ideales de desarrollo económico del país.<sup>61</sup>

Otro aspecto teórico importante es que el discurso expresado en las fuentes confronta permanentemente un ideal de una nueva perspectiva para el Sur de Estados Unidos con el arcaísmo representado por viejos ideales anteriores a la guerra civil. Este antagonismo buscaba enfatizar una conformación con los ideales industriales del Norte no esclavista y el intento del New South de difundir al país y al mundo una nueva visión del Sur más “moderna”, alineada con una perspectiva de un norte industrialista y más progresista. El *Department of colored people* desempeñaría un papel importante en la introducción de esta perspectiva de integración de los negros, con la intención de convencer sobre el avance en el trato racial. Sin embargo, la historiografía ha demostrado que, incluso después de la abolición de la esclavitud, las metas del desarrollo económico se integraron en una perspectiva expansionista nacional, basada en un cierto proyecto racial que formaba parte de la construcción misma del imperialismo de la segunda mitad del siglo XIX, profundizándose en el siglo siguiente. La esclavitud fue parte de este proceso de consolidación del capitalismo estadounidense en el siglo XIX, articulando los intereses económicos de las diversas regiones del país que se beneficiaron y ampliaron su poder de ella: “American slavery is necessarily imprinted on the DNA of American capitalism”.<sup>62</sup> En este punto es importante considerar que las áreas esclavistas al Sur del país también

---

<sup>61</sup> BECKERT, Sven and ROCKMAN, Seth. “Introduction: Slavery’s Capitalism”, in: BECKERT, Sven and ROCKMAN, Seth (Ed.). *Slavery’s Capitalism: a New History of American Development*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2016, 1-27.

<sup>62</sup> BECKERT, Sven and ROCKMAN, Seth. “Introduction: Slavery’s Capitalism”, in: BECKERT, Sven and ROCKMAN, Seth (Ed.). *Slavery’s Capitalism...*, 3-4.

hicieron parte de este proceso de “transición al capitalismo”, y que los intereses del algodón en la región comulgan perfectamente con los de los inversores considerados más progresistas del país.

Para Estados Unidos las exposiciones tuvieron el simbolismo de conmemorar la consolidación del país en el proceso de expansión, marcado por la compra, adquisición y guerras que caracterizaron toda la historia del crecimiento territorial estadounidense en sus disputas con los Ingleses, Franceses, Rusos y Españoles por la posesión de territorios en las fronteras, así como por la disputa con México, que perdió ante Estados Unidos gran parte de su territorio.<sup>63</sup> La configuración espacial del Sur y el Oeste de los Estados Unidos se dibujó a lo largo del siglo a partir de los procesos de adquisición que solo ampliaron el territorio estadounidense, desafiando las luchas internas de las poblaciones indígenas que viven en estas regiones.<sup>64</sup> El proyecto de Estado llevado a cabo por el gobierno en los años 1870 consagró una supuesta estabilidad en este ideal de integración nacional y territorial, definiendo cuál sería el papel de Estados Unidos a partir de entonces en sus relaciones también con México, los países de Centroamérica, el Caribe y América del Sur.

Estamos de acuerdo con el argumento planteado por Rydell, Findling y Pelle en *Fair America*<sup>65</sup> sobre la relación entre las Exposiciones Universales y el significado que asumieron para el proyecto de reconstrucción de la política estadounidense después de la Guerra civil, reforzando aspectos ideológicos cimentados en la reunificación entre el Norte y el Sur del país. La exposición de 1876 en Filadelfia mostró al mundo el país que se afianzaba en América por su proyección agrícola y su enorme inversión industrial, además de demostrar la fuerza en oposición a Europa en su poder sobre el continente estadounidense. Y entre el *Centennial Exposition* de 1876 y la primera guerra mundial los Estados Unidos recibieron alrededor de 100 millones de visitantes a las exposiciones celebradas en su territorio. Había certeza de que los acontecimientos iniciados en 1851 por Gran Bretaña po-

---

<sup>63</sup> HAHN, Steven. *A Nation with Borders: The United States and its world in an Age of Civil War, 1830-1910*. New York: Penguin Books: 2017, part one.

<sup>64</sup> HAHN, Steven. *A Nation with Borders...*, p. 12-42.

<sup>65</sup> RYDELL, FINDLING and PELLE. *Fair America...*, capítulo 1.

drían ser poderosos estímulos en el desarrollo nacionalista del país, lo que convenció al gobierno de los Estados Unidos para promover parte de la financiación de los dos primeros grandes acontecimientos de esta escala, en 1876, en Filadelfia, y en *World's Industrial and Centennial Cotton Exposition*, en Nueva Orleans, en 1884. Para los autores citados dos componentes eran esenciales para esta fórmula de promover las grandes exposiciones en el país: en primer lugar, en la convicción de los estadounidenses de que un progreso futuro del país dependía de la expansión económica y, si era necesario, de la expansión del poder político y militar estadounidense para garantizar estos objetivos. El segundo aspecto era esencialmente racial, en la promoción de una perspectiva entre los estadounidenses blancos que los factores que rodean la civilización se podrían pensar en términos de características raciales innatas.<sup>66</sup>

## **El puerto como anfitrión: The New Orleans World's Industrial and Cotton Centennial Exposition**

En la primera mitad del siglo XIX Nueva Orleans se había establecido como el puerto más importante de los Estados Unidos, convirtiéndose en uno de los más activos del mundo. Su población aumentó casi diez veces en comparación con 1803, cuando Luisiana fue comprada a Francia por los Estados Unidos. El enorme movimiento de traficantes de esclavos, comerciantes, negociantes y fabricantes, trabajadores de diversas actividades hicieron de la ciudad uno de los puntos más importantes de convergencia de múltiples intereses económicos y políticos de todas las regiones del país. Si las noticias de 1818 indicaban la exportación de 80,000 fardos de algodón por año, las estadísticas de 1830 mostraban un crecimiento a 400,000 fardos por año por Nueva Orleans.<sup>67</sup> Según Hahn, el comercio de importación y exportación trajo tanta prosperidad a las casas comerciales de la ciudad que, en 1830, su volumen comercial superó el de la ciudad de Nueva York, atra-

---

<sup>66</sup> RYDELL, FINDLING and PELLE. *Fair America...*, p. 9 e 19.

<sup>67</sup> SMITH, Thomas Ruys. *Southern Queen: New Orleans in the Nineteenth Century*. London: Continuum, 2011, p. 50-51.

yendo capital de los bancos locales, “New Orleans had made, and some predicted that the city was destined to become the economic hub of all the Americas”.<sup>68</sup>

La privilegiada ubicación geográfica puso a la región de Luisiana, y especialmente a la ciudad de Nueva Orleans, en el centro de una importante disputa territorial, lo que llevó a la compra de Luisiana a los franceses en 1803. Un área que ya había sido colonizada por los españoles y los franceses, con un intento de dominio británico en 1811, hasta la reanudación definitiva por los Estados Unidos en 1815. Posee una amplia riqueza mineral, petróleo y una rica industria pesquera, atraída por sus inmensas posibilidades de explotación económica y acceso al Golfo de México. Bañado por el Río Mississippi, que corta el país de Norte a Sur con unas 13.900 millas de área navegable, que desemboca en el Golfo de México, el puerto de la ciudad ofrece acceso al comercio desde el Caribe, hasta el Atlántico, además de recibir por el Mississippi toda la navegación de otros estados del país. La ciudad también recibe el Lago Pontchartrain, con acceso al Mississippi y al este a Mobile, facilitando el flujo de carbón y hierro desde Alabama por el Black Warrior River.

El amplio acceso de los ferrocarriles hizo que Nueva Orleans fuera más accesible que Nueva York a prácticamente todas las principales ciudades comercialmente importantes de los Estados Unidos, abaratando el costo de la mayoría de los bienes exportados por Nueva Orleans, constituyendo un importante centro comercial de salida de la producción de las regiones centrales del país en la segunda mitad del siglo XIX.<sup>69</sup> Las terminales de tres canales y seis ferrocarriles, además de las terminales portuarias de los buques, el comercio en Nueva Orleans movió alrededor de \$550.493.315 dólares en 1890, siendo la segunda ciudad más importante comercialmente en el país.<sup>70</sup> Desde América Latina los únicos países que prefirieron el comercio a través de Nueva York fueron Argentina, Venezuela y Brasil, pero para los demás

---

<sup>68</sup> HAHN, Steven. *A Nation with Borders...*, p. 79.

<sup>69</sup> BAUERLEIN, George Wallace. *The Book of New Orleans and the Industrial South*. New Orleans: Printed by Searcy & Pfaff, Ltd., 1919, p. 13.

<sup>70</sup> NEW ORLEANS. Philadelphia: JP Lippincott Company, 1891, p. 3-4. Library of Congress.

países del continente al Sur Nueva Orleans fue el puerto más cercano e interesante a principios del siglo XIX. Como también era el puerto más importante en el comercio con África, Oceanía y Asia, mientras que Nueva York estaba más cerca de los europeos. La creciente prosperidad de Nueva Orleans lo clasificó a finales del siglo XIX y principios del XX como el principal centro de fabricación y el centro más importante de actividades comerciales en el Sur de los Estados Unidos, caracterizándose de manera única entre los estados del Sur tanto para la producción agrícola como industrial:

New Orleans is the largest manufacturing center in the South, with a total production of nearly \$140,000,000, and she is the Market center of the South, distributing commodities to the value of \$1,130,000,000 a year. But this is only a percentage of the business which is the heritage of New Orleans — a heritage which this city is now determined to claim.<sup>71</sup>

Este giro del Puerto de Nueva Orleans fue aún mayor después de la inauguración del Canal de Panamá en 1914, con el aumento de las redes y el acceso al Golfo de México y la conexión promovida por el canal entre el Atlántico y el Pacífico.<sup>72</sup> Esta importancia asumida por la ciudad, en los albores del siglo XX, ya presentaba sus rasgos de intenso crecimiento en la segunda mitad del siglo XIX. La elección de la ciudad para acoger la Exposición Internacional del algodón en 1884 no fue accidental: reveló los fuertes vínculos del comercio y la red de negocios que la cruzan hacia el mercado internacional. La Exposición de Nueva Orleans tenía un carácter claramente comercial, con el objetivo de la expansión del comercio de los Estados Uni

---

<sup>71</sup> BAUERLEIN, George Wallace. *The Book of New Orleans and the Industrial South*, p. 12.

<sup>72</sup> La misma construcción del canal se llenó de la fuerza del habla y la ingeniería que mostró la superioridad tecnológica de los Estados Unidos sobre el continente americano: SALVATORE, Ricardo D. Imperial Mechanics: South America's Hemispheric Integration in the Machine Age, *American Quarterly*, Vol. 58, No. 3, Rewiring the "Nation": The Place of Technology in American Studies (Sep., 2006), p. 664-669.

dos con los países del continente estadounidense y la reducción del dominio británico sobre la región.<sup>73</sup>

Desde 1875 Nueva Orleans tuvo una lenta reanudación del desarrollo de la fabricación, particularmente en la producción de artículos de algodón, aceite de semilla de algodón, maquinaria, industria maderera, muebles, fertilizantes, refinación de azúcar, molienda de arroz, cervezas, cigarrillos, etc. recuperando gradualmente la fuerza que hizo crecer la ciudad en el período anterior a la guerra civil. La salida definitiva de las tropas federales de Nueva Orleans, solo en 1877, dejó el rastro de las profundas marcas de la guerra, con la crisis económica y social que azotaba la región. La ciudad aún sufriría en 1878 una trágica epidemia de fiebre amarilla, que generó pánico y dificultó aún más la recuperación económica. Las apuestas en la esperanza de días mejores estimularon los discursos sobre la ciudad y la exposición, como se indica en el catálogo oficial del evento, transmitiendo la imagen de una ciudad de futuro prometedor:

No city in the world has before it a brighter future than New Orleans. Her merchants and businessmen are eminently conservative; but once aroused they are as plucky, energetic, and preserving as those of any city on the face of the globe.<sup>74</sup>

Conforme anunció el *St. Louis Globe-Democrat*, en abril de 1883, “the World’s Industrial and Cotton Centennial Exposition will be held at the city of New Orleans because New Orleans is the commercial center of the cotton states”.<sup>75</sup> El llamado reinado del algodón tuvo a Nueva Orleans como su expresión importante y, en la década de 1880, vivió la expectativa de la

---

<sup>73</sup> FINDLING, John E. Opening the Door to the World: International Expositions in the South, 1881-1907, *Studies in popular culture*, vol. 19, n° 2, October 1996, p. 32.

<sup>74</sup> OFFICIAL CATALOGUE of the World’s Industrial and Cotton Centennial Exposition. New Orleans: J.S Rivers, 1885, p. 100.

<sup>75</sup> “The Cotton Exposition”, *St. Louis Globe-Democrat*, April 25, 1883.

reanudación del crecimiento comercial de la ciudad. Las calles Carondelet y Gravier fueron consideradas el centro del comercio en una zona llena de actividades relacionadas con producción de algodón, en la ciudad que emergió como el mayor puerto exportador del producto en el mundo. Nueva Orleans producía, recibía, almacenaba, vendía y exportaba el producto, además de ser un importante fabricante de varios otros artículos agrícolas e industriales, lo que requería una enorme estructura de servicios y actividades urbanas que asegurar la intensidad mercantil de la ciudad.<sup>76</sup> Las fábricas mostraron un crecimiento de 554 en 1870, a 898 en 1880 y 2.100 en 1890 y su producción saltó de \$8.450.439 a no menos de \$44.500.000 en este período.<sup>77</sup>

La figura 6.1, representada por *Harper's Weekly*<sup>78</sup> el 10 de enero de 1885, presentó un escenario expositivo muy diferente al proyectado para estos eventos. Menos glamorosa y más real: la efervescente Nueva Orleans con su aura caótica y animada, mezclada, con las desigualdades expuestas en blancos bien vestidos con sombreros de copa y negros pobres, sus industrias y el bullicio del puerto con el ida y vuelta de mercancías.

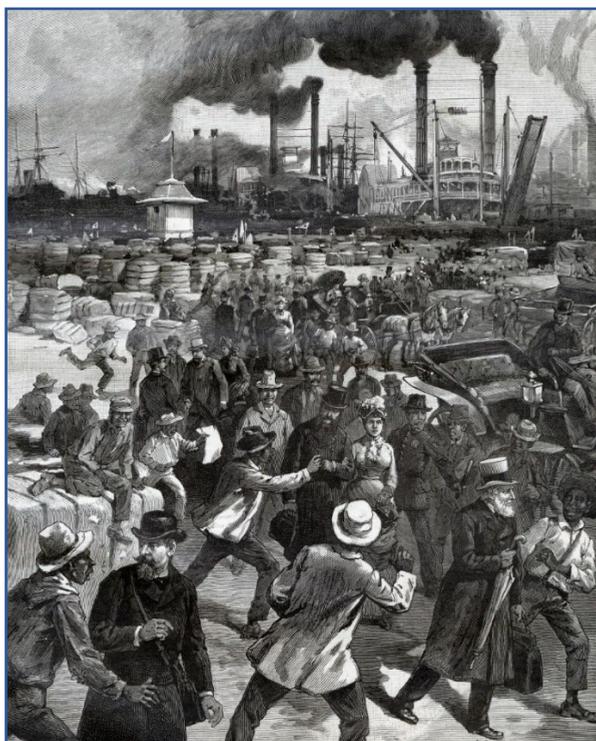
---

<sup>76</sup> ZACHARIE, James S. *New Orleans Guide, with descriptions of the routes to New Orleans...*, p. 81.

<sup>77</sup> Datos del NEW ORLEANS, p. 3-4.

<sup>78</sup> *Harper's Weekly: a Journal of Civilization*, revista fundada en Nueva York, publicada por Harper & Brothers entre 1857 y 1916 y fue una de las publicaciones periódicas más populares e influyentes en la década de 1880 en el país, conocida por sus ilustraciones inusuales e ilustradores destacados. El periódico tenía un énfasis político y destacaba los conflictos sociales, y había varios acontecimientos que merecían ilustraciones de espacios urbanos caóticos. PRETTYMAN, Gib. Harper's "Weekly" and the Spectacle of Industrialization, *American Periodicals*, Vol. 11 (2001), pp. 24-48.

Figura 6.1. The New Orleans Exposition: Arrivals at the Levee



Fuente: *Harper's Weekly*, January 10, 1885

El estado de Luisiana tenía una población negra casi igual a la población blanca en 1880: 463,655 negros frente a 454,954 blancos. En Nueva Orleans se estima que una cuarta parte de la población era negra, en una ciudad caracterizada por un gran mestizaje.<sup>79</sup> Las disputas territoriales que marcaron la presencia de españoles, franceses, ingleses y estadounidenses en la región también le dieron una configuración social diferente, cuna de feroces disputas entre los angloamericanos y los *Creoles*. En cierto modo, después de la batalla con los ingleses, entre 1812 y 1815, y la ocupación definitiva del estado de Luisiana por los Estados Unidos, Nueva Orleans pasó por un pro-

---

<sup>79</sup> Datos de JACKSON, *Joy. Bosses and Businessmen in Gilded Age ...*, p. 390.

ceso de integración en el territorio nacional, en la lapidación de una “americanización”, como una intención de afirmar ciertos valores culturales del país.<sup>80</sup>

La propuesta para la *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition* fue por la primera vez presentada en 1880, en New York. La idea era realizar una exposición celebrando el centenario de la exportación del envío más importante de algodón desde los Estados Unidos, que habría ocurrido en 1784. La idea de estar radicada en Nueva York pronto dio espacio a la articulación entre los ya mencionados sureños, Morehead, Richardson y Burke, que hicieron campaña por la realización de la exposición en Nueva Orleans. Pero las decisiones sobre la elección del lugar, así como las obras, consumieron mucho tiempo: solo en mayo de 1883 se tomó la decisión de Nueva Orleans y solo en diciembre del mismo año comenzaron las obras de la exposición.<sup>81</sup> También se atrevió a diseñar una gran exposición en la ciudad que había sido escenario de una sangrienta batalla entre Republicanos y Demócratas por la toma del gobierno diez años antes: la “Battle of September 14” en 1874 todavía dejó las marcas de agitación política en las elecciones de 1884.<sup>82</sup>

La transmisión de las decisiones y la organización de la exposición fue responsabilidad del Gobierno de los Estados Unidos, de la *National Cotton Planter's Association of America* y de la ciudad de Nueva Orleans. Richardson se convirtió en el presidente de la Exposición y Edward Burke en el director-general.<sup>83</sup> Aunque la exposición se concibió inicialmente para cubrir solo la producción de algodón, se decidió extender a la producción agrícola

---

<sup>80</sup> SMITH, Thomas Ruys. *Southern Queen: New Orleans in the Nineteenth Century*. London: Continuum, 2011, p. 49-50.

<sup>81</sup> FAIRALL, Herbert S. *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition, New Orleans, 1884-1885*. Iowa City, Iowa: Republican Publishing Co., 1885, p. 11. Fairrall, Comisario de la Exposición para Iowa, escribió uno de los relatos más completos de la Exposición.

<sup>82</sup> JACKSON, Joy. *Bosses and Businessmen in Gilded Age New Orleans Politics, Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, Vol. 5, No. 4 (Autumn, 1964), pp. 387-400.

<sup>83</sup> HARDY, Donald Clive. *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition*. New Orleans: Historic New Orleans Collection, 1978.

e industrial en su conjunto de los países participantes.<sup>84</sup> A ella los ciudadanos de Nueva Orleans contribuyeron con \$500.000, la ciudad y el estado contribuyeron con \$100.000 cada uno, un préstamo del Congreso Americano ayudó con el valor de \$1,000,000. El gobierno de los Estados Unidos gastó alrededor de \$250.000 en la construcción del U.S Building, un pabellón que representó al gobierno de los Estados Unidos en el evento.<sup>85</sup>

El alto número de préstamos y las dificultades financieras hicieron que el costo de la exposición fuera demasiado alto, con sus pérdidas estimadas en alrededor de \$470.000 dólares.<sup>86</sup> Además, los meses previos a la inauguración de la exposición expusieron los problemas de la construcción apresurada y las fuertes lluvias empeoraron el escenario, con la inundación de varios espacios públicos que se llenaron de barro, dañando varios pabellones de la exposición. Incluso después de la apertura en diciembre hubo una serie de puntos inacabados de las obras.<sup>87</sup> La publicidad de los ferrocarriles no estuvo a la altura de la asistencia de la población que se dirigía al evento, y el transporte fue un gran problema para acceder a la exposición, incluso una huelga de conductores de tranvía estalló a finales de diciembre, dificultando el acceso de miles de personas al parque y provocando el caos urbano. Las noticias de gente vagando por los pabellones inundados en los primeros días se extendieron. Internamente también se resolvió una disputa entre la administración de la exposición y sus expositores, enfurecidos por las malas condiciones y la mala repercusión, en diciembre el clima de tensión empeoró en el entorno del evento, que continuó durante todo el mes sufriendo las lluvias

---

<sup>84</sup> PERKINS, Daniel W. *Practical Common Sense Guide Book through The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition at New Orleans*. Harrisburg, Pa. L. S. Hart, printer, 1885, p. 21.

<sup>85</sup> PERKINS, Daniel W. *Practical Common Sense Guide Book ...*, p. 21. Datos presentados también por: HARDY, Clive D. "New Orleans 1884-1885. The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition", in: FINDLING, John E. (Ed.); PELLE, Kimberly D. *Historical of World's Fairs and Expositions*, p. 87.

<sup>86</sup> En medio del proceso político conflictivo experimentado por Nueva Orleans y el endeudamiento, ganó publicidad incluso un alto gasto hecho para pagar la delegación que fue a Filadelfia en 1885 para acompañar a la del Liberty Bell hasta Nueva Orleans para la exhibición. Ver: JACKSON, Joy. *Bosses and Businessmen in Gilded Age...*, p. 398.

<sup>87</sup> WATSON, T. D. *Staging the 'Crowning Achievement of the Age'...*, p. 345-346.

torrenciales que cayeron sobre la ciudad.<sup>88</sup> Al final, todos estos problemas dificultaron la esperada atracción de los inversores a la exposición y ni siquiera había una certeza de que los préstamos a los acreedores podrían ser pagados.

Durante los meses siguientes, el acceso a los pabellones mejoró. La exposición se distribuyó en doce departamentos de exposición: agricultura, horticultura, psicultura, metales y minerales, productos primarios y manufacturados, muebles y accesorios, fabricación textil, ropa y accesorios, artes industriales, productos alimenticios, educación e instrucción, obras de arte, historia natural.<sup>89</sup> El edificio principal de la exposición, el *Main Building*, construido enteramente en madera y considerado en su momento uno de los edificios más grandes jamás erigidos;<sup>90</sup> en el lateral estaba la Machinery Hall que albergaba exhibiciones de las máquinas pesadas, especialmente la fabricación y algodón. Las exposiciones en el *Main Building* tenían artículos tanto extranjeros como nacionales, la mayoría de ellos exhibidos por empresas. Estas presentaciones consistieron en materias primas y materiales manufacturados que incluyeron minerales, maderas, telas, ropa, muebles, maquinaria y materiales educativos.<sup>91</sup>

Si la exposición en Nueva Orleans era conocida por los altos costos y pocos retornos financieros, tuvo un éxito relativo de participación del público y de la presencia de visitantes (1.158.840 visitantes). El Upper City Park, actualmente *Audubon Park*, estaba lleno de visitantes que venían de todo el país y del mundo. Una información sobre esta gran participación se puede ver en la tabla presentada a continuación por *Visitor's Guide*,<sup>92</sup> donde esti-

---

<sup>88</sup> WATSON, T. D. Staging the 'Crowning Achievement of the Age'..., p. 354.

<sup>89</sup> THE NEW ORLEANS EXPOSITION, *Scientific American*, vol. 51, n. 25, December 20, 1884, p. 412.

<sup>90</sup> Aspectos artísticos y visuales como proyecto nacional, ver la investigación de: PAULY, Sandra. *The Art of Reconciliation: The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition, New Orleans, 1884. A Dissertation Submitted to the Graduate Faculty of The University of Georgia in Partial fulfillment of the Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy.* Athens, Georgia, 2014.

<sup>91</sup> HARDY, C. D. "New Orleans 1884-1885. The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition...", p. 88.

<sup>92</sup> Los *Guide books* editados especialmente para la exposición pretendían mostrar la preparación para recibir un gran número de visitantes a la exposición y a la ciudad. Se caracterizaron por mostrar de manera general la organización de los espacios

maron una alta asistencia de visitantes en comparación con las grandes exposiciones que la precedieron y las exposiciones internacionales en Nueva York, 1853, y en Melbourne, 1880-1881. A través de las otras fuentes que comparo aquí (Tabla 6.1), se observa que hubo una estimación de un número mucho mayor de lo que realmente recibió la exposición —uno de los problemas de las proyecciones exageradas que marcaron este evento—,<sup>93</sup> pero aun así la presencia de visitantes puede considerarse bastante expresiva.

---

expositivos, los países participantes, los nombres de los expositores y las características de las exposiciones, el contenido de lo que se podía encontrar en cada uno de los edificios o lo expuesto, transporte, espacios de ocio, hospitales, asociaciones, iglesias, servicios, etc.

<sup>93</sup> En gran medida, la exageración de las estimaciones se atribuyó a la inserción de Burke entre los organizadores del evento. Según Jackson, Burke era un hombre oportunista que llegó a Nueva Orleans poco después de la Guerra Civil, encontró empleo en la ciudad y en la década de 1880 emergió como uno de los hombres más poderosos del estado y un miembro prominente de los Demócratas, convirtiéndose en el Editor del *Jornal Times-Democrat*. Uno de los mentores más importantes de la Exposición, se convirtió en su Director General, acusado en los años siguientes de un fraude en el tesoro del estado. Antes de que estallara el escándalo viajó a Inglaterra con el fin de capitanear apoyo de inversión en Honduras, en este país pasó el resto de su vida, JACKSON, Joy. *Bosses and Businessmen in Gilded Age New Orleans Politics...*, p. 393-394; las desconfianzas que despertada por su rápido ascenso entre los demócratas y la dudosa lealtad a los confederados fue tratada por: POWERS, Michael. *From Confederate Expatriates to New South NeoFilibusters: Major Edward A. Burke and the Americas* (2012), *All Theses*. 1487, Clemson University, p. 1-90.

Tabla 6.1. Gama de las exposiciones anteriores a Nueva Orleans

Ubicación	Año	Fechas		Costo	Número de visitantes	Número de exhibidores
		Apertura	Cierre			
Londres	1851	1 de mayo	11 oct.	\$1,464,000	6,170,000	17,000
Nueva York	1853	14 de julio	10 nov.	\$ 500,000	600,000	4,800
Paris	1855	15 de mayo	15 nov.	\$4,000,000	4,588,464	20,799
Londres	1862	1 de mayo	25 oct.	\$2,800,000	6,211,108	26,848
Paris	1867	1 de abril	31 oct.	\$4,596,763	10,200,000	50,226
Viena	1873	1 de mayo	31 oct.	\$9,850,000	7,254,867	70,000
Filadelfia	1876	10 de mayo	10 nov.	\$6,724,850	9,789,392 <sup>II</sup>	-
Paris	1878	-	10 <sup>II</sup> Nov.	-	16,032,725 <sup>IV</sup>	-
Melbourne	1880 - 1881 II	1 oct.	30 <sup>II</sup> Abr.	-	1,458,896 <sup>II</sup>	13,000 <sup>II</sup>
Nueva Orleans	1884	1 dic.	1 <sup>II</sup> Jun.	\$2,700,000	10,000,000 <sup>I</sup> 1,158,840 <sup>II</sup>	75,000 <sup>I</sup> 16,000 <sup>III</sup>

Fuente: Elaboración propia. <sup>I</sup>Los números indicados están estimados en la tabla originalmente presentada en *Visitor's Guide to the World's Industrial and Cotton Centennial Exposition and New Orleans* (Louisville, KY: Courier Journal Job Printing Co., 1884), 11. Los demás no se indicaron como estimativas. <sup>II</sup>Datos adicionales, fuente: John E. Findling and Kimberly D. Pelle, eds., *Historical Dictionary of World's Fairs and Expositions, 1851-1988* (New York: Greenwood Press, 1990). <sup>III</sup>Datos adicionales, fuente: Thomas D. Watson, "Staging the 'Crowning Achievement of the Age': Major Edward A. Burke, New Orleans and the Cotton Centennial Exposition," *Louisiana History: Journal of the Louisiana Historical Association* 25, no. 4 (Autumn 1984): 354. <sup>IV</sup>Datos adicionales, fuente: Werrner Plum, *Exposiciones en el siglo XIX: espectáculos de transformación sociocultural* (Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung, 1979), 61.

El propósito comercial y las altas expectativas con respecto a *Centennial* de Nueva Orleans se sentía frustrada ante la baja participación de países extranjeros en comparación con lo que se había proyectado. Los problemas enfrentados en la entrada de mercancías al país hicieron aún más difícil que los productos extranjeros llegaran dentro del plazo de la exposición, debido a las estrictas reglas impuestas por las autoridades aduaneras, sin una adecuada articulación con la coordinación del evento.<sup>94</sup> Según Herbert Fairall<sup>95</sup> y otros informes presentados en el período solo México, Japón y China tuvieron presentaciones de carácter más nacional. México fue el país de América Latina que más se destacó, siendo considerado el más destacado entre los países extranjeros,<sup>96</sup> esto también fue estimulado por la atracción de los mexicanos a la Exposición, así como después del evento el negocio relacionado con el algodón se intensificó en el país.<sup>97</sup> El gobierno de México asignó \$200.000 dólares para la construcción del pabellón de exposiciones del país y el propio presidente mexicano<sup>98</sup> estuvo presente en la exposición.

Los estados y territorios estadounidense fueron presentados en miniatura y varios catálogos fueron lanzados después de la exposición con sus múltiples formas de producción, constituyendo importantes documentos sobre la agricultura y las industrias de la época. El Consejo designado para el montaje de la Exposición estaba formada por varios Departamentos Ejecutivos, el Departamento de Agricultura y el *Smithsonian Institution*. En un mensaje de Arthur Chester, presidente de los Estados Unidos, al Consejo, él destacó los principales objetivos de esta Exposición, preocupado en que se demuestre lo mejor en cada parte del país, enfatizando la necesidad de asegurar en la grandeza del evento la expansión del comercio con México, Centroamérica y Sudamérica:

---

<sup>94</sup> HARDY, Donald Clive. *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition*. New Orleans: Historic New Orleans Collection, 1978.

<sup>95</sup> FAIRALL, The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition..., p. 6.

<sup>96</sup> THE NEW ORLEANS EXPOSITION, *Scientific American*, vol. 51, n. 25, December 20, 1884, p. 412.

<sup>97</sup> RYDELL, *All the World's a Fair...*, p. 91-93.

<sup>98</sup> THE NEW ORLEANS EXPOSITION, *Scientific American*, vol. 51, n. 25, December 20, 1884, p. 412.

The importance, purposes, and benefits of the New Orleans exhibition are continental in their scope. Standing at the threshold of the almost unopened market of Spanish and Portuguese America, New Orleans is a natural gateway to their trade, and the exhibition offers to the people of Mexico and Central and South America an adequate knowledge of our farming implements, metal manufactures, cotton and woolen goods, and like necessities of existence in respect to which those countries are either deficient or supplied to a limited extend. The breaking down of the barriers which still separate us from the Republics of America, whose productions so entirely complement our own, will aid greatly in removing the disparity of commercial intercourse, under which less than 10 per cent, of our exports goes to American countries.<sup>99</sup>

Las altas expectativas para Nueva Orleans se evidenciaron en los mensajes del Presidente de la República al Consejo, marcando una exposición centrada en proyecciones exageradas de todo orden. Esta alta proyección pretendía mostrar la grandeza del país de la década de 1880, pero delimitaba claramente los propósitos de expansión comercial estadounidense en la llamada América española y la América portuguesa. Conocer los recursos naturales y la capacidad productiva de los países del continente también significó abrir posibilidades de cambios comerciales, a través del contacto entre industriales, empresarios e inversionistas diversos.

The growing interest which the country has in the trade and commerce of the Central and South American States would of itself be sufficient to warrant the expenditure of large amounts to make this Exposition a grand success, while the international

---

<sup>99</sup> Congressional Record. Proceedings and debates of the fourth-eighth Congress, first Session, vol. XV. Exc. Doc. No. 166. June 9, 1884. Washington: Government Printing Office, 1884.

feature of the Exposition requires that the Government itself should in a creditable manner be represented at it.<sup>100</sup>

El *New Orleans Times-Democrat*, en 1885, publicó una nota sobre la participación americana en las exposiciones reafirmando la importancia comercial y el cambio de posición del continente en el comercio internacional a lo largo de los años. Según la nota el aprecio de los Europeos por las exposiciones radica en su capacidad de atracción comercial con los países de otros continentes, especialmente América, fuente de inversiones y también de dominio territorial: “They recognize the fact that the trade of these two continents is immensely large and profitable, and growing faster than that of any portion of the world”.<sup>101</sup> Estaba claro para el periódico que los Estados Unidos deberían asumir esta lugar de la realización de negocios con los países de América, eliminando la influencia de los Europeos. Además, advirtió a los intereses del “pueblo de Estados Unidos” sobre la importancia de estas exposiciones para el comercio del país.

Europe appreciates this and is holding out all manner of inducements to the countries of America. England, Italy, and Germany all want American exhibitions, and want to attract American trade. We hold before all these others an American exposition in this city which is devoted somewhat to these same purposes—to securing for the United States the trade of Latin America, to keep in it at home instead of letting it fall into the hands of Europe. It is evident, in these expositions and from many other facts, that there is to be a warm commercial fight for the trade of the Americans. The United States is the first in the field; and if it utilizes the North, Central, and South

---

<sup>100</sup> Congressional Record. Proceedings and debates of the fourth-eighth Congress, first Session, vol. XV. Exc. Doc. No. 166. May 22, 1884. Washington: Government Printing Office, 1884.

<sup>101</sup> AMERICAN EXPOSITIONS, *Scientific American*, vol. 53, n. 11, September 22, 1885, p. 162.

American Exposition to good advantage, by showing our products and manufactures to all the countries south of us, and by learning something of their resources, we will secure an advantage which cannot be offset by these other expositions. It is a grand field to fight for, and on our victory here depends much on the future prosperity of the country. It is to be hoped that the people of the United States recognize this and appreciate the very able arguments used by the management of the new exposition, showing how necessary it is to secure the trade, and how much can be done through the coming exposition.<sup>102</sup>

El interés mostrado por los redactores de la nota de *Times-Democrat* indica la preocupación de los Estados Unidos por mantener bajo control las relaciones comerciales con los países del continente americano, evidenciando también la cuidadosa articulación entre los intereses expresados por la presidencia de la república y por el *New South*, de los cuales el periódico era portavoz legítimo en Nueva Orleans. Burke y su proyección al frente del periódico lo convirtieron en un vehículo para la difusión ideológica del *New South*, buscando disociarse de la imagen del seccionismo, aunque muchos de estos ideales representaban una continuidad con los antiguos locales de interés. Lo que Burke hizo fue asociar con el *Times-Democrat* la imagen de la modernidad que *New South* adoptaba, convirtiéndola en la expresión del avance y la perspectiva del progreso del Sur:

He effectively used the daily newspaper as a New South oracle, promoting the economic advancement of the Crescent City as a commercial and manufacturing hub at the epicenter of trade from the Mississippi Valley, as well as from Mexico, the Caribbean, and Central America”.<sup>103</sup>

---

<sup>102</sup> AMERICAN EXPOSITIONS, *Scientific American*, vol. 53, n. 11, September 22, 1885, p. 162.

<sup>103</sup> POWERS, Michael. From Confederate Expatriates to New South NeoFilibusters..., p. 46.

Estos documentos también indican el interés norteamericano en el mapeo de las riquezas naturales del continente, fuente fundamental de codicia para gobiernos y de hombres de negocios. Los catálogos, ricos en información detallada sobre la agricultura, la ganadería, la riqueza mineral, la fauna y la flora, constituían un importante informe informativo. El desarrollo tecnológico e industrial debe considerarse, sobre todo, a partir de las fuentes esenciales de materias primas a partir de las cuales ambos necesitan expandirse.<sup>104</sup>

Los relatos de la época muestran que la expectativa de Nueva Orleans se colocó en permanente comparación con la *Centennial Exposition* de 1876, en su grandeza, en la proyección internacional que asumió y en los beneficios que estimaba traer al país. La atracción de Brasil, en la Exposición de 1876, y de México, en la Exposición de 1884, demostraron fuertemente esta necesidad de los Estados Unidos de estar presentes en los dos mayores países latinoamericanos y, en ambos casos, las exposiciones contribuyeron realmente tanto en lo comercial como en el imaginario producido dentro de los respectivos países respecto a la presencia de sus representantes en las exposiciones, celebradas por los gobiernos y la prensa en ambos casos: en 1876 con el emperador del Brasil, D. Pedro II y, en 1884, con el presidente de México, General Porfirio Díaz.

Los procesos de adquisición o incorporación de tierras eran diferentes en cada región, en América del Norte y Central había una formación efectiva de un dominio territorial, incluso a través de la colonización de ciertas regiones. En América del Sur el discurso, la imagen y la propaganda actuarían para un acercamiento simbólico e ideológico entre los países del Sur y Estados Unidos, donde la entrada era dada “por el conocimiento, por la tecnología y por los mercados”.<sup>105</sup> Aunque estas acciones fueron más incisivas después de la década de 1890, especialmente después de la Guerra Hispano-Americana, en 1898, podemos ver en la Exposición de Nueva Orleans

---

<sup>104</sup> CRIBELLI, Teresa. “Forests at the fair: Natural resources narratives of progress in the Brazilian and U. S. exhibits at the 1876 Philadelphia Exhibition”. XXX International Congress of the Latin American Studies Association, San Francisco, May 2012.

<sup>105</sup> SALVATORE, R. D. *Imperial Mechanics...*, p. 665.

los primeros dibujos de lo que se diseñó para la expansión comercial y política en el continente: “The New Orleans world’s fair is the clearest expression of the fundamental connection between nascent comercial imperialism and sectional reconciliation”.<sup>106</sup>

Parece que hubo una clara interlocución entre una perspectiva promovida por *New South* de reconciliación nacional y atracción y fortalecimiento de la base industrial en el Sur del país en interacción con las proyecciones comerciales locales y de otros estados. Una parte significativa de esto fue forjada por la presencia de Burke como representante de las ideas del *New South* y junto a la exposición. Powers<sup>107</sup> al trazar la trayectoria política y la carrera de Edward Burke, la percibe como representativa desde una perspectiva diferente: más aliada a otra visión de las inclinaciones del New South, con un fondo más cosmopolita y anclada en una red de intereses establecida con las Américas, que retuvo las propensiones del *Antebellum* pero ahora combinando lo regional al nacional. El autor muestra que el Times-Democrat se proyectó vinculado a los negocios internacionales, centrado en una visión comercial imperialista del New South, bien representada por la óptica de Burke. El acercamiento que estableció con empresas en México y Centroamérica y el envío del corresponsal del periódico a estas regiones fueron señales importantes en esta dirección.

Este aspecto señalado por el autor se comunica con los anhelos expresados en los mensajes de la Presidencia de la República, en las proyecciones del presidente Arthur Chester sobre la expansión comercial de los Estados Unidos y la preocupación por mantener el control sobre América rechazando el dominio británico en la región. A su vez, esta actuación del gobierno fue demanda expresa por los comerciantes de la región y registrada en manifestaciones en el Cámara de Comercio. Para Powers, a *World’s Industrial and Cotton Centennial Exposition* representa la clara visión de Burke, proyectada en una visión del New South en una orientación regional e internacional:

---

<sup>106</sup> POWERS, Michael. From Confederate Expatriates to New South NeoFilibusters..., p. 63.

<sup>107</sup> POWERS, Michael. From Confederate Expatriates to New South NeoFilibusters, p. 1-90.

The exposition was not merely 'regional in orientation' as one historian asserts, but an event demonstrating that the reconciliation is inherent in the New South creed was necessarily set in an international context.<sup>108</sup>

A partir de estas expectativas la exposición del algodón se convirtió en un evento universal y destinado a internacionalizar la economía estadounidense. La idea originada en Atlanta fue modificada de la mano de New South, lo que hizo de la exposición una forma de integrar sus objetivos comerciales con los demás países de América. La perspectiva de proyectar la economía algodonera se sumó a los múltiples intereses representados en esta Exposición, donde los intereses de los cultivadores de algodón del Sur de los Estados Unidos no articularon directamente las ideas de los Demócratas vinculados al New South, terminaron quedando en un segundo plano.

## El Department of Colored People: conflictos sociales y étnicos y su lugar en la exposición

La Exposición de Nueva Orleans presentó una iniciativa para promover una imagen de los negros mediante una exposición específica destinada a ensalzarlos como buenos trabajadores. La *Exposition of the colored people in the South*, mostró los avances logrados por los negros después de la abolición de la esclavitud, en la ciudad caracterizada a lo largo del siglo XIX como el lugar donde la esclavitud presentó sus peores y más crueles aspectos.<sup>109</sup> En 1876, en una iniciativa con este fin, *Smithsonian Institution* decidió centrar la exposición centenaria en los nativos americanos, que representarían el contrapunto primitivo y romantizado de la civilización americana, dejando en silencio los conflictos y el proceso de dominación que exterminó a gran parte de los pueblos nativos del país. En Filadelfia se mostró una imagen

---

<sup>108</sup> POWERS, Michael. From Confederate Expatriates to New South NeoFilibusters..., p. 5 and p. 28.

<sup>109</sup> SMITH, Thomas Ruys. *Southern Queen: New Orleans in the Nineteenth Century*. London: Continuum, 2011, p. 65.

romántica de los pueblos indígenas extintos, sin ninguna referencia a los inventores o trabajadores negros. También el famoso y pionero pabellón dedicado a las mujeres —en contra del descontento de las feministas— mostraba un cierto ángulo sobre el trabajo y los inventos de las mujeres, al tiempo que ignoraba la producción de las mujeres negras. Casi ocho años después, la exposición en Nueva Orleans propuso presentar a los negros de manera laudatoria, en su camino hacia una civilización blanca e incorporada al mercado laboral capitalista, presentándolos como buenos trabajadores de la agricultura y la industria: “The nation is interested in the progress morally and intellectually of the colored people. An opportunity will be afforded to ascertain their attainments in the arts, Science and industries”.<sup>110</sup> El departamento de negros fue el simbolismo que indicó la inserción de los negros en una sociedad idealmente libre de conflictos: no fue el debate sobre la igualdad lo que se expuso, en un momento en que el país estaba experimentando el horror de los linchamientos públicos y la validez del sistema de leyes de segregación racial en el Sur conocido como *Jim Crow laws*,<sup>111</sup> pero la presentación del trabajo negro sintonizó con los proyectos de los terratenientes del Sur.

Mujeres, indios, negros y asiáticos ocuparon lugares periféricos en las exposiciones. Esto quedó claro en Nueva Orleans, donde estos procesos de exclusión se presentaron, por ejemplo, en la dificultad de asignar la producción de mujeres negras, evidenciando la complejidad de los temas en boga. En un artículo sobre el tema, Pfeffer señaló que los periódicos no expusieron la ambivalencia de esta dificultad de asignación de mujeres negras en el mencionado departamento, pero que se había registrado la solicitud del Comité Centenario de Mujeres de Color para que sus trabajos fueran exhibidas con el Departamento de la Mujer. Aunque el resultado de esto no se informa en la documentación, el autor afirma que al final la amplia gama de trabajo

---

<sup>110</sup> FAIRALL, *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition...*, p. 389-392.

<sup>111</sup> *Jim Crow Laws* caracterizada por un conjunto de leyes que institucionalizaban la segregación racial en los Estados Unidos, esta designación como “Jim Crow”, una referencia a una forma peyorativa de referirse a los negros, apareció por primera vez en el *New York Times* en 1892, después de la decisión de la Corte Suprema que reconocía la segregación en los trenes de Luisiana: Louisiana's “Jim Crow” Law valid, *The New York Times*, December 21, 1892, p. 1.

de las mujeres de color apareció en exposiciones estatales en el *Department of Colored People*.<sup>112</sup>

Para Rydell, los patriotas en el New South ejercieron su poder para capitanear esfuerzos para organizar eventos en el sur de los Estados Unidos en las exposiciones de Nueva Orleans (1884), Atlanta (1895), Nashville (1897), Carolina del Sur (1901) y Jamestown (1907), en una muestra de patriotismo que asocia la economía del Sur con la perspectiva del progreso nacional. Los esfuerzos por organizar un Departamento específico pusieron en tela de juicio el modo en que la presencia negra en el Sur de Estados Unidos se recogía en las exhibiciones, desde la fantasía de la igualdad que silenciaba los movimientos más feroces y en las demandas de justicia social.

For the directors of the Southern affairs, Negro departments were instruments of social control that would keep blacks in check by defining progress as self-improvement along industrial lines and by persuading blacks that builders of the New South would take their best interests to heart.<sup>113</sup>

Para Sheperd Jr. El Departamento de Negros representaría “una esperanza para el futuro” y, según los relatos de la época que reproduce, “Blacks did not encounter segregation at the exposition and could walk anywhere whites did. (...) The exhibit permitted blacks to express their sense of racial pride.” Las intenciones de conciliación nacional pasaban por la imagen de la pacificación de las relaciones raciales, en una época en la que proliferaban los linchamientos públicos de negros y la difusión de teorías raciales. También hubo una intención de promover un espacio reservado para “personas de color” en una ciudad marcada por colores tan diferentes, de características mixtas, una ciudad que pasó por diferentes procesos de colonización.

Los informes de prensa también son muy ricos para entender el contexto de la exposición y cómo pensaban estos agentes organizadores del evento.

---

<sup>112</sup> PFEFFER, Miki. “Mr. Chairman and Fellow American Citizens”: African American Agency at the World’s Industrial and Cotton Centennial Exposition in New Orleans, 1884-1885, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, Vol. 51, No. 4 (Fall 2010), p. 456.

<sup>113</sup> RYDELL, R. *All the World’s a Fair...*, p. 80.

El periódico más comprometido fue el dirigido por el propio Burke, que utilizó el *Times-Democrat* como una gran plataforma de exposición paralela mientras se informa con entusiasmo acrítico a Exposición.<sup>114</sup> Como propone Pfeffer, uno debe leer los discursos de prensa sobre el Departamento de negros a través de las líneas de la exuberante retórica del siglo XIX<sup>115</sup>, utilizado como indicador de un cambio en las relaciones étnicas. Al mismo tiempo, debemos prestar atención a las interpretaciones asumidas por otros estudios sobre la presencia del Departamento negro como logros lentos.<sup>116</sup> El recrudecimiento y extensión de la segregación en los años siguientes en el sur del país-emblemático en la *Separate Car Act*, en 1890, que requería la separación de los pasajeros en los trenes por carrera —demostró que la quimera de la creación de este pabellón no representaba la realidad experimentada por la población negra.

Estos múltiples aspectos que recupero aquí se articulan entre sí. Hubo una convergencia de propósitos entre ellos que correspondían al momento político del país. Es por eso por lo que ese destaca en la inauguración del evento, dentro del ámbito de la exposición de las “diferencias”, del “exotismo”, en la forma en que fue visto y recibido el *Department of Colored People*. Al asignar diferentes espacios para las mujeres, indígenas o negras, se hizo hincapié en sus diferencias y no en su plena integración en la sociedad. Este es un primer aspecto que creo que es importante destacar para no analizar este tipo de pabellones de manera conmemorativa, como logros progresistas, sino para atribuirles la reflexión crítica que merecen dentro de los espacios imperialistas representados por estos eventos. Y esto fue parte de las críticas formuladas en el período, por lo que la elección y la forma en que se concibieron los “Departamentos” no solo demarcan una visión de la época, sino una posición política de los organizadores, de lo que se eligió para exhibir y de cómo hacerlo. Las exposiciones americanas y europeas después de la década de 1890 intensificaron sus puntos de vista y muestras de exotismo en todos los rincones del mundo, construyendo estereotipos cul-

---

<sup>114</sup> Según Pfeffer, otros periódicos menos entusiastas fueron Daily Picayune, Mascot, Daily States, Luisianian (black newspaper), ver: Pfeffer, “Mr. Chairman and Fellow American Citizens”..., p. 445.

<sup>115</sup> Pfeffer, “Mr. Chairman and Fellow American Citizens”..., p. 446.

<sup>116</sup> Por ejemplo, WINTON, Ruth M. Negro Participation in Southern Expositions, 1881-1915, *The Journal of Negro Education*, Vol. 16, No. 1 (Winter, 1947), p. 34-43.

turales de varios pueblos y comunidades, apoyados por la ciencia que los legitimó mientras espacios instructivos de investigación y observación en Museos,<sup>117</sup> donde la exhibición de los seres humanos todavía competía con los bienes materiales. Pero también construyeron una perspectiva sesgada sobre la cultura oriental, apoyada en un principio etnocéntrico y fundada en la hegemonía de la cultura occidental sobre el resto del mundo.

## Concluyendo

El puerto de Nueva Orleans fue el gran anfitrión de la *The New Orleans World's Industrial and Cotton Centennial Exposition*, en donde se trasladó toda la inversión para el evento, con el fin de proyectar económicamente la expansión local y regional. La Exposición fue un elemento importante en la recuperación económica de Nueva Orleans, aunque las altas expectativas proyectadas para el evento no se han cumplido como se esperaba y sus repercusiones posteriores —incluyendo el desvío de recursos y la corrupción— ayudaron a hacer que el evento fuese menos atractivo para los anuncios nacionales simbólicos.

Estos elementos presentados a lo largo del texto estaban interconectados como la cara del proyecto nacional, promovido en ese momento por el estímulo al evento que tenía como objetivo reunir a los países de América Latina, proyectando las relaciones económicas americanas a través de la promoción de inversiones de grandes empresas en los países del continente. También debe destacarse el aspecto cultural que interconectó a los países en estos eventos, fomentado a través de diversos atractivos estéticos, arquitectónicos y de masificación cultural que alimentaron los intereses proyectados en las exposiciones nacionales e internacionales.

En este sentido, podemos concluir que la presencia del presidente de Estados Unidos y su discurso directo relacionado con intereses comerciales expansionistas en América Latina se alió con las intenciones del New South

---

<sup>117</sup> VITALIS, Robert. The Noble American Science of Imperial relations and its laws of race development, *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 52, No. 4, October 2010, p. 929.

en la proyección del puerto de Nueva Orleans y las actividades económicas del Sur, especialmente enfocadas a la expansión industrial y la inversión en el continente. Todo esto se articuló a la iniciativa de fomentar una nueva imagen que contribuyera a romper una visión dicotómica, que liberaría al Sur del país de la reputación de agrario y esclavizado. Además, el establecimiento de *Department of Colored People*, creado como una iniciativa para promover la producción de trabajadores negros del Sur con el objetivo de difundir una idea de un fin a los problemas raciales, lo que enmascaró la profundización de la segregación y la violencia racial del sur del país. El entrelazamiento entre estos aspectos hace que el análisis de esta exposición sea complejo y exhaustivo, mostrando cómo presentaban una amplia gama de intereses que articulaban proyectos políticos, intereses económicos y afirmación de proyectos nacionales en disputa.

## Referencias

- BECKERT; ROCKMAN. "Introduction: Slavery's Capitalism", in: BECKERT, Sven and ROCKMAN, Seth (Ed.). *Slavery's Capitalism: a New History of American Development*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2016.
- BETHELL, Leslie. "Brazil and Latin America", in: BETHELL, Leslie. *Brazil: Essays on History and Politics*. School of Advanced Study, University of London, Institute of Latin American Studies, 2018.
- CARNEIRO, João Paulo J. A. *O último propagandista do Império: o barão de Santa-Anna Nery (1848-1901) e a divulgação do Brasil na Europa*. Tese de Doutorado. São Paulo: Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade de São Paulo, 2013.
- CRIBELLI, Teresa. *Industrial Forests and Mechanical Marvels. Modernization in Nineteenth-Century Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 2016.
- FILIPOVÁ, M. "The Margins of Exhibitions and Exhibitions Studies", in: FILIPOVÁ, Marta. (Ed.) *Cultures of International Exhibitions 1840-1940*. Burlington: Ashgate, 2015.

- FINDLING, John E. Opening the Door to the World: International Expositions in the South, 1881-1907, *Studies in popular culture*, vol. 19, no. 2, October 1996, pp. 29-30.
- GOBAT, Michel. The Invention of Latin America: A Transnational History of Anti-Imperialism, Democracy, and Race, *The American Historical Review*, Vol. 118, No. 5, December 2013, pp. 1345-1375.
- GREENHALGH, Paul. *Ephemeral Vistas: The Expositions Universelles, Great Exhibitions and World's Fairs, 1851-1939*. Manchester: Manchester University Press, 1988.
- HAHN, Steven. *A Nation with Borders: The United States and its world in an Age of Civil War, 1830-1910*. New York: Penguin Books: 2017.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- HARDY, Donald Clive. *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition*. New Orleans: Historic New Orleans Collection, 1978.
- HARDY, Clive D. "New Orleans 1884-1885. The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition", in: FINDLING, John E. (Ed.); PELLE, Kimberly D. *Historical of World's Fairs and Expositions, 1851-1988*. New York: Greenwood Press, 1990.
- JACKSON, Joy. Bosses and Businessmen in Gilded Age New Orleans Politics, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, Vol. 5, No. 4, 1964.
- PAULY, Sandra. *The Art of Reconciliation: The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition*, New Orleans, 1884. A Dissertation Submitted to the Graduate Faculty of The University of Georgia in Partial fulfillment of the Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy. Athens, Georgia, 2014.
- PFEFFER, Miki. "Mr. Chairman and Fellow American Citizens": African American Agency at the World's Industrial and Cotton Centennial Exposition in New Orleans, 1884-1885, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, Vol. 51, No. 4, 2010.

- PLUM, Werner. *Exposições no século XIX: espetáculos da transformação socio-cultural*. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung, 1979.
- POWERS, Michael. *From Confederate Expatriates to New South NeoFilibusters: Major Edward A. Burke and the Americas*, All Theses. 1487, Clemson University, 2012, pp. 1-90.
- PRETTYMAN, Gib. Harper's "Weekly" and the Spectacle of Industrialization, *American Periodicals*, Vol. 11, 2001, pp. 24-48.
- RUSSELL, James M. "Atlanta 1881: International Cotton Exposition", in: FINDLING, John E. (Ed.); PELLE, Kimberly D. *Historical of World's Fairs and Expositions, 1851-1988*. New York: Greenwood Press, 1990.
- RYDELL, Robert W., FINDLING, John E. and PELLE, Kimberly D. *Fair America. World's Fairs in the United States*. Washington; New York: Smithsonian Books, 2000.
- RYDELL, R. *All the World's a Fair. Visions of Empire at American International Expositions 1876-1916*. Chicago; London: The University of Chicago Press, 1987.
- SALVATORE, Ricardo D. Imperial Mechanics: South America's Hemispheric Integration in the Machine Age, *American Quarterly*, Vol. 58, No. 3, Rewiring the "Nation": The Place of Technology in American Studies, September 2006, pp. 664-669.
- SHEPHERD Jr., Samuel C. A Glimmer of Hope: the World's Industrial and Cotton Centennial Exposition, New Orleans, 1884-1885, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, vol. 26, no. 3, 1985, pp. 271-290.
- SMITH, Thomas Ruys. *Southern Queen: New Orleans in the Nineteenth Century*. London: Continuum, 2011.
- SWITZER, Terri. "Hungarian self-representation in an International context: the Magyar exhibited at International Expositions and World's Fairs"; in: ROSTROS, Michelle; HIRSH, Sharon L. (Ed.). *Art, Culture, and National Identity in Fin-de-Siècle Europe*. New York: Cambridge University Press, 2003, pp. 160-185.

VITALIS, Robert. The Noble American Science of Imperial relations and its laws of race development, *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 52, No. 4, October 2010, pp. 909-938.

WATSON, Thomas D. Staging the 'Crowning Achievement of the Age': Major Edward A. Burke, New Orleans and the Cotton Centennial Exposition, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, Vol. 25, No. 4, 1984, pp. 341-366.

WINTON, Ruth M. Negro Participation in Southern Expositions, 1881-1915, *The Journal of Negro Education*, Vol. 16, No. 1, 1947.

### **Fuentes primarias**

AMERICAN EXPOSITIONS, *Scientific American*, vol. 53, n. 11, September 22, 1885, p. 162.

ARRIVALS AT THE LEVEE, *Harper's Weekly*, January 10, 1885 (Imagen de capa).

BAUERLEIN, George Wallace. *The Book of New Orleans and the Industrial South*. New Orleans: Printed by Searcy & Pfaff, Ltd., 1919.

CONGRESSIONAL RECORD (1). Proceedings and debates of the fourth-eighth Congress, first Session, vol. XV. Exc. Doc. No. 166. June 9, 1884. Washington: Government Printing Office, 1884.

CONGRESSIONAL RECORD (2). Proceedings and debates of the fourth-eighth Congress, first Session, vol. XV. Exc. Doc. No. 166. May 22, 1884. Washington: Government Printing Office, 1884.

FAIRALL, Herbert S. *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition*, New Orleans, 1884-1885. Iowa City, Iowa: Republican Publishing Co., 1885.

LOUISIANA'S "JIM CROW" Law valid, *The New York Times*, December 21, 1892, p. 1.

NEW ORLEANS. Philadelphia: JP Lippincott Company, 1891, Library of Congress.

- PERKINS, Daniel W. Practical Commonsense Guidebook through The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition at New Orleans. Harrisburg, Pa. L. S. Hart, printer, 1885, p. 21.
- OFFICIAL CATALOGUE of the World's Industrial and Cotton Centennial Exposition. New Orleans: J.S Rivers, 1885.
- St. LOUIS GLOBE-DEMOCRAT. "The Cotton Exposition", St. Louis Globe-Democrat, April 25, 1883.
- THE EXPOSITION COTTON MILLS Company, Seventieth anniversary, 1882-1952, disponible en <http://hdl.handle.net/2027/uva.x.001317433>, último acceso el 27/12/2018.
- THE NEW ORLEANS EXPOSITION, Scientific American, vol. 51, n. 25, December 20, 1884, p. 412.
- VISITOR'S GUIDE to the World's Industrial and Cotton Centennial Exposition and New Orleans. Louisville, KY: Courier Journal Job Printing Co., 1884.
- ZACHARIE, James S. New Orleans Guide, with descriptions of the routes to New Orleans with the map of New Orleans. New Orleans: F. F. Hansell & bro., ltd., 1893.

## **Puerto de Itajaí: tensiones políticas y cultura obrera. Un análisis de las experiencias de los portuarios de Itajaí (SC) entre 1900 y 1930**

André Luiz Rosa

### **Breve escenario de la ciudad de Itajaí al principio del siglo XX**

A partir del siglo XX, la ciudad de Itajaí, ubicada en la costa norte de la provincia de Santa Catarina, ya se destacó entre otras actividades portuarias. La población local estaba creciendo en la orilla del puerto, en el que fue el principal espacio profesional de la ciudad. Itajaí se constituyó como punto social de varias nacionalidades, entre ellas: alemana, italiana, griega y española. Simultáneamente con la llegada de los inmigrantes, los cuales pasaron a actuar en el comercio local, los descendientes de esclavos e hijos de la generación post abolición encontraron en la actividad portuaria una relación profesional.

En la primera década del siglo XX, los espacios sociales ya estaban bien definidos en Itajaí. Los inmigrantes —muchos ya llegaron con posesiones, otros adquirieron riqueza en la actividad comercial— constituyeron un círculo social restringido, estableciendo predominio sobre lo que se decía y practicaba en la ciudad. Todo esto debido a las pocas familias que dirigían los periódicos locales, clubes sociales y espacios políticos. Este trípode estableció, inevitablemente, el camino de muchas personas hasta el mando del Ejecutivo y Legislativo de Itajaí. Entre las familias que tuvieron protagonismo en la ciudad, destacó las familias Bauer, Konder y Müller, que vinieron de Alemania.

Desde el punto de vista del escenario profesional en Itajaí, el puerto y el comercio fueron, sin duda, las actividades que concentraron la mayor cantidad de trabajadores. La actividad portuaria se vio impulsada en las primeras décadas del siglo XX por la exportación de madera, que era traída desde la región montañosa de la provincia de Santa Catarina, siendo el puerto de Itajaí el encargado de transportar esta mercadería. Las empresas exportadoras pertenecían a familias de la llamada élite local, entre ellas: Konder, Malburg y Bauer.

En el escenario social, a su vez, la situación no fue diferente, pues también fue comandada por las familias que conformaban el espacio elitista circunscrito.

El *Clube Atirador*, fundado en abril de 1895, tenía miembros de las familias Bauer, Müller y Heil. El *Gremio Literario Três de Maio*, a su vez, tuvo como primer presidente, en 1900 (año de su fundación), el Superintendente Municipal Pedro Ferreira e Silva, además de contar con Arno Konder y Tibúrcio de Freitas en el directorio. Este último, en 1904, había lanzado el periódico *Novidades*, junto con Adolfo Konder. Já a *Sociedade Estrela d'Oriente*, fundada en el año de 1897, contaba en noviembre de 1899, Samuel Heusi (presidente), João Guedes da Fonseca (Director), Arno Konder (Tesoureiro), Alcebíades Seara (1° ministro) entre otros. (Rosa, 2011, p. 31).

Por otro lado, las personas que no formaban parte del núcleo elitista de Itajaí, digamos, también tenían sus espacios de sociabilidad. Después del horario laboral y los fines de semana, los trabajadores se reunían en la Cervecería *Kormann*. Muchas festividades del Primero de Mayo también tuvieron lugar en el establecimiento comercial de *Kormann*. Sin lugar a duda, el lugar ayudó a crear relaciones sociales y a establecer vínculos entre sus habituales, quienes se reconocían a sí mismos como miembros de la misma clase.

Invitación a los trabajadores Partido Laborista - 1 de mayo

Para conmemorar esta grandiosa fecha, consagrada el partido obrero, la *Sociedade Operária Beneficente de Itajaí* invita, sin distinción de clase, a todos los trabajadores de esta ciudad, a presentarse el 1 de mayo, a las 9 am, en el edificio social, para incorporarse, caminar y recorrer las calles principales acompañados de la banda musical, siguiendo poco después a la cervecería del Sr. Alois Kormann, donde se realizará un suntuoso cóctel, pasando el día allí, volviendo a la tarde, nuevamente incorporados. (...) (O Pharol, 30 de abril de 1909, p. 3) .1

## El preludeo de la organización de trabajadores

La primera organización de apoyo a los trabajadores de la ciudad de Itajaí nació en 1902. Con el nombre de *Sociedade Operária Beneficente Itajahyense* (SOBI), agrupaba a trabajadores de los más diversos oficios: del sector maderero, construcción civil, comercio y, en la mayoría de los casos, del puerto. Esta entidad se caracterizó indeleblemente por la composición de su directorio. Desde su fundación hasta finales de 1904, uno de sus directores fue João Jacob Heusi Sobrinho, quien, simultáneamente con su trabajo en SOBI, ocupó el cargo de delegado municipal.

De modo general, la participación del delegado en el directorio de una organización de trabajadores se presenta como contradictoria, ya que una de las atribuciones del delegado es el mantenimiento del orden; mientras que una entidad trabajadora participa a menudo de manifestaciones.

Volviendo al caso SOBI, la presencia del agente de seguridad municipal pudo haber sido determinante en el sentido de neutralizar cualquier intento de reclamo por parte de los trabajadores de la asociación. Por otro lado, el rol del delegado en el corazón de SOBI también puede verse como una estrategia Itajahyense, ya que la presencia de una autoridad en el directorio de la entidad podría incluso beneficiarla, como en cualquier conflicto que tuviera la participación de miembros, había un delegado para, en teoría, actuar en defensa de sus miembros. Es decir, la idea de SOBI podría ser acer-

car a las personalidades públicas a la entidad obrera, en un intento de equilibrar el balance social que, en su momento, siempre tendió hacia la élite local.

La situación antes descrita entra en el campo de las hipótesis, ya que las notas periodísticas sobre SOBI, especialmente en la primera década del siglo XX, ni siquiera traían indicios referentes a manifestaciones a favor de mejoras salariales, huelgas, etc. Por el contrario, cuando los boletines de la ciudad de Itajaí mencionaban un evento relacionado con Itajahyense, se trataba de la elección de la entidad, plazo para el pago de cuotas mensuales o sobre la admisión de nuevos miembros. “En la sesión de la asamblea general extraordinaria, celebrada el 21 de este mes, participaron los ciudadanos Edmundo da Souza Cunha, músico-compositor, Jovino Euzébio da Silva, carpintero naval, y Eurico da Silva Fontes, curtidor”. (News, 24 de julio de 1904, p. 6).

La aproximación entre entidad trabajadora y personalidad pública no se limitó al escenario social de Itajaí. En Florianópolis (SC) y Pelotas (RS) también ocurrió una situación similar. En este sentido, lo que se puede sugerir es que este vínculo ha sido una estrategia de los trabajadores en busca de lucros e incluso reconocimiento social. En esta relación, la participación del político y el delegado, en definitiva, la personalidad pública, transitó entre su presencia en eventos de inauguración de espacios físicos de sociedades obreras, en partidos promovidos por las entidades, en el apoyo a miembros en casos de enfermedad. etc. En Florianópolis, por ejemplo,

(...) Se comprende la permanencia de Heitor Blum como miembro del Gremio Instructivo y Benéfico de Empleados del Comercio y en la Congregación de Marítimos y Pescadores, ya que también fue agente de compañías de navegación. El caso de Blum también ilustra otro conjunto de intereses que llevaron a estos sujetos sociales a afiliarse a las entidades obreras, las electorales. Blum tuvo una carrera política muy estable, heredada de su padre Cel. Emilio Blum. Heitor Blum asumió cargos importantes, como fiscal, en 1910, en el distrito de São Miguel (hoy municipio de *Biguaçu*), y en *Palhoça*, de la que dejó recién

en 1913, habiendo sido nombrado procurador general de la república, en carácter interino, cargo que ocupó en tres ocasiones (1913, 1921 y 1924). En 1914, fue oficial de gabinete de Felipe Schmidt y también nombrado director de la *Escola de Aprendizizes Artífices de la ciudad*. Fue secretario de Gobernación y Justicia, en el gobierno de Adolfo Konder y, en 1927, fue nombrado alcalde de Florianópolis, ejerciendo el mandato hasta 1930. (Leuchtenberger, 2009, p. 133).

En el caso de la ciudad de Pelotas, a su vez, la situación fue similar. Según Adhemar Lourenço Silva Junior:

El costo de otorgar honores a quienes ocupan cargos públicos sería mucho menor que otorgarlos a quienes lo disputan en las elecciones, aumentando la ventaja sobre los beneficios que el gobernante puede brindar a las mutuas. No es casualidad que la Liga Operaria de Pelotas advirtiera al Intendente Municipal en 1912 que, si bien exigía ciertas medidas, no quería el “maquiavelismo político” de sus demandas. Los costos y beneficios parecen haber sido ponderados en la relación que, también en Pelotas, tenía la *Sociedade Portuguesa de Beneficencia con la Intendência Municipal*. Devolviendo sus “favores” en 1921, no cobraría nada por la hospitalización de uno de sus “recomendados”, lo que demuestra que las ofertas que a menudo se le hacían a cada gobernante que ofrecía sus recursos a veces eran utilizadas por el gobierno. (Silva Junior, 2004, p. 370).

Al año siguiente de la fundación de SOBI, otra organización de apoyo a los trabajadores apareció en la ciudad de Itajaí. Esta vez, el ambiente obrero también incluyó la *Sociedade 13 de Maio*, que reunió a descendientes de esclavos. El nombre de la entidad se refería a la formalización del fin de la esclavitud. La sociedad estuvo formada fundamentalmente por trabajadores obreros del puerto, siendo, además de una entidad de clase, también étnica.

Según Juventino Linhares, un memorialista de Itajaí, “el 13 de mayo se reunieron los negros (...)” (Linhares, 1997, p. 60).

No hay muchas notas periodísticas sobre la actuación de 13 de mayo. Esto pudo haber ocurrido por la falta de acción de la propia entidad o el silenciamiento de la prensa local al no dar voz a las capas que no formaban parte del círculo elitista local. La noticia del 13 de mayo que ganó espacio en las revistas se refería, por regla general, a las fiestas o elección de la junta directiva.

La *Sociedade 13 de Maio* celebró el 3<sup>er</sup> aniversario de su instalación con festejos destinados a decorar el salón con palmeras, flores y arcos; colocando en el centro la bandera nacional y el pabellón del Estado el retrato de D. Pedro 2<sup>o</sup>. A la derecha, José do Patrocínio, el propagandista invicto. El día anterior, el baile fue muy animado y se prolongó hasta el amanecer; a las 5.00 horas del día 13, la sección estuvo presidida por Manoel Miranda, a solicitud del actual presidente, Sr. Álvaro Machado dos Passos, pronunciando una declaración sobre la fecha, cediendo la palabra a varios ponentes; cuando la sección esté cerrada, ¡todos marcharán en “*auxs flambeaux*” marchando por varias calles con viva al son de la banda musical Estrella y cohetes a Uffa! La forma correcta en que desempeñaron este papel es digna de elogio. (The Pharol, 18 de mayo de 1906, p. 3).

Cabe mencionar la nota anterior aludiendo al tercer aniversario del 13 de Mayo, debido a los homenajes que rinden los integrantes de la entidad. Celebrar un año más de vida y haber expuesto los cuadros de D. Pedro II y José do Patrocínio podría haber sido una expresión de agradecimiento para ambos por el fin de la esclavitud. Después de 1907, ya no fue posible encontrar notas sobre 13 en las revistas de Itajaí. Muy probablemente, para justificar esta “desaparición” de las páginas de los boletines, la entidad ha puesto fin a sus actividades como consecuencia del surgimiento de otra organización de apoyo a los trabajadores en Itajaí, en este caso la Sociedad Benéfica 15 de noviembre, fundada el 15 de noviembre de 1906. Muchos

de los fundadores de 13 de Mayo aparecieron como fundadores de la nueva entidad, entre ellos el Sr. João Marques Brandão, conocido como Joca Brandão. Otra situación que sustenta la posibilidad de que el 15 de noviembre fuera la continuación del 13 de mayo, se refiere a los integrantes de la nueva entidad, quienes también eran descendientes de esclavos. “Entre ellos, destacamos: Silvério Joaquim Ramos, tío Silvério (exesclavo) y Sebastião Lucas Pereira (hijo de esclavos), entre otros” (Silva, 2001, p. 63).

El estatuto del 15 de noviembre dejó claro el espacio profesional al que la entidad dirigió su atención. En este caso, el puerto, que desde principios del siglo XX ya estaba configurado en el principal territorio profesional de Itajaí.

Estatutos de S.B. 15 de noviembre Capítulo 1

Sociedad y sus fines.

Art. 2 El objeto de la Sociedad es:

Párrafo 1º - Agrupar a todas las personas que estén o serán empleadas, en esta ciudad, en las obras de plazas, puertos, embarcaciones de carga y descarga, manteniendo la mayor armonía posible entre ellas.

§ 2º - Regular los horarios de trabajo, establecer los respectivos salarios. (The Pharol, 18 de septiembre de 1908, p. 4).

A raíz de comprender el motivo por el cual, en el espacio de cuatro años, se fundaron tres instituciones obreras en Itajaí, el testimonio de María Leocádia, hija de Pedro Antonio Fayal, uno de los fundadores del 15 de noviembre, puede arrojar luz sobre esta. Según el deponente,

Él [su padre] solía decir que se necesitaba una Sociedad, porque trabajar en el puerto era como “le daba en la gana”. Los jefes se llevaban a la gente, metían a la gente cuando querían. Eligieron trabajadores para trabajar. Entonces mi padre pensó que eso estaba mal. Entonces llamó a sus amigos Bernardino Neves, Se-

bastião Lucas Pereira, Artur Raulino, Constantino negro y dijo: Voy a fundar una Sociedad. Y estuvieron de acuerdo (Pereira, 1992).

El fragmento anterior muestra el escaso poder de decisión de las entidades obreras en relación con la elección de la mano de obra para el trabajo en el puerto, ya que los patrones actuaron en ese sentido. En un intento por eliminar las relaciones amistosas de los patrones con algunos profesionales, lo que enfrió la capacidad de organizar el trabajo en el puerto por parte de las organizaciones benéficas existentes (Itajahyense y 13 de Maio), la fundación del 15 de noviembre vino a cambiar este escenario que fue desfavorable para los asociados de las entidades obreras.

Aún con respecto a las pocas noticias en los periódicos locales, especialmente en la primera década del siglo XX, sobre manifestaciones de huelga o iniciativas a favor de mejores salarios para los trabajadores en Itajaí, se debe reforzar el papel de la prensa, particularmente en Itajaí. Los periódicos locales sirvieron a los intereses de la élite de Itajaí, con temas de interés para la clase dominante ganando espacio en las páginas. En este sentido, ocultar las experiencias de los trabajadores y marginarlas eran situaciones posibles. En el caso de Itajaí, los dueños de los boletines locales también fueron los empresarios, los directores de clubes sociales, espacios literarios, etc. Por tanto, las articulaciones elitistas adquirieron “(...) por un lado, formas privadas, pero, por otro, como sector privado en su conjunto, empezó a tener relevancia pública (...)” (Habermas, 2003, p. 152).

Buscando saber si hubo o no manifestaciones obreras en Itajaí en los primeros años del siglo XX, como no lo mencionaban los periódicos locales, fue necesario salir del ambiente de la ciudad, pues ya conocían la conducta de la prensa local. Entonces comencé a investigar las publicaciones periódicas de Florianópolis, capital del estado de Santa Catarina, cuya interferencia, si la hubo, probablemente fue mucho más tímida. El resultado de la investigación evidenció lo que mencioné en mi disertación, y que lo traigo sucintamente aquí, sobre el silenciamiento de la prensa en Itajaí.

## La huelga en Itajahy

En desprecio de nuestro Brio.

No volveríamos a ocupar un lugar en estas columnas, si el aire pestífero proveniente de la parte norte, impulsado por el vehículo que pretendía estropearnos y que lleva el nombre de *Noticias*, no llegara a contagiar nuestro entorno, con el desenmascarado defensa del antiguo reglamento de Coritibanos. 2

Las llamadas *Novidades* decían que todo lo que denunciábamos en nuestra carta al Coronel Gobernador, no era más que una falsa mentira.

El estafador que trazó esas líneas tan descaradamente estaba equivocado.

No mentimos, todo lo que dijimos nos lo contaron los trabajadores esclavizados en Itajahy; ¡ni siquiera el autor de la infamia que nos asalta niega que el nuevo gobernante de Itajahy<sup>3</sup>, respondiendo a las solicitudes, envió una fuerza para ser apostada en la Plaza da Matriz! Luego, con todas las pruebas de la desvergüenza, viene a decir que somos unos mentirosos y que es absolutamente falso que el señor Américo Nunes, el juez de distrito, haya perseguido a los huelguistas realizando un acto de fuerza armada. ¡Hipócritas!

No mentimos, nuestras justas afirmaciones contra el despotismo del comercio de Itajahy quedaron sin contestación; allí el trabajador está esclavizado, no tiene derecho de asociación porque los patrones no lo permiten; la burguesía en un pacto salvaje, establece multas de

1.000.000 de réis para los traidores (como se llaman a sí mismos) que llamen al trabajo, obreros que tengan el coraje de considerarse libertos, y que aún tengan la osadía de pertenecer a una asociación que no pueda admitir en su injerencia, el capitalismo impenitente e inhumano (...) El ataque a nuestros talones no se limitó a lo dicho anteriormente; el mastín Itajahyense llevó su hidrofobia aún más lejos, llamándonos absortos e irreflexivos.

Nosotros que seguimos nuestros consejos, con la experiencia que tenemos de la dirección de sociedades obreras que no pueden permitir que la burguesía participe en su vida económica, hemos demostrado, por la guía que hemos dado a nuestros compañeros esclavizados, que no somos lo que afirmaron, el periódico titulado *Novidades*.

Sentimos que estamos escribiendo a los cadáveres que, en descomposición, hacen la desgracia de nuestros compañeros de Itajahy, pero si lo hacemos, es un insulto a nuestra dignidad, indignado por los que no conocemos, en un ultraje a nuestro orgullo, nuestra palabra y el honor de nuestra clase. Has olvidado, quizás el que nos lanza el labio de mentirosos que en la puerta del edificio donde trabaja la distinguida sociedad <<Estrella>> tuvimos la virilidad de reprochar el acto satánico de la autoridad que envió la fuerza armada a La plaza pública para obstaculizar la ley que ayudó a nuestros compañeros a reclamar un aumento de salario como recompensa por los dolorosos sacrificios que hicieron. Hay que decir que en aquella ocasión pensamos estar hablando con algún delegado del campo, figura tan exótica, que se presentó a nosotros hablándonos del mantenimiento del orden y del prestigio de la autoridad. Sin embargo, cuál fue la decepción cuando nos dijeron que esa figura no era el jefe de policía, sino el señor Juez de Derecho. Confesamos que en ese momento nos avergonzamos, sabiendo que una autoridad judicial invadiendo atribuciones que solo pertenecían a la policía, recurrió a la fuerza armada con el único propósito de impedir que los trabajadores reclamen sus derechos (...).

Aún nos falta demostrar que no estamos atrapados y desconsiderados, y la prueba está en nuestras recomendaciones a los compañeros de Itajahy, en sucesivos telegramas, aconsejándoles en todo orden posible, así como el mayor respeto a los derechos de los demás y las autoridades constituidas del Estado. Es cierto que no confiábamos en las autoridades de Itajahy, por eso ad-

vertimos a nuestros compañeros esclavizados que si continuaba la violencia pedirían al Gobierno que tomara medidas directamente. Irreflexiva fue la autoridad judicial de Itajahy, cuando frente a nosotros, en lo alto de un puente, en esa nueva Siberia, alcanzando su corazón maligno en nuestro pecho, nos dijo: yo también soy socialista, no me expreso. porque tengo estómago, de lo contrario estaría del lado de mis hermanos. Este comercio en Itajahy es malo y pirrónico, pero mantén la calma, ¡porque toda la población está con los trabajadores y en contra del comercio!

¡Y esos son los que nos llaman tontos y desconsiderados!

Dejándonos esa autoridad, fuimos abordados por el señor Alfere Francisco Ferreira, comisionado especial, quien nos mostró copia de un telegrama dirigido al Gobierno, en el que validaba científicamente la actitud pacífica de los huelguistas y la mala voluntad del comercio hacia ellos. (...)

Eso es un mentiroso cuando se trata de industria, dice que los comerciantes decidieron admitir a los socios de *S. 15 de Novembro* para trabajar. Estamos en posesión de un importante documento, que revela los medios empleados para conseguir que los miembros del citado *S. 15 de noviembre*, formen a sus compañeros dimitiendo de la asociación para dedicarse a esas verdaderas carnerías, desprestigiándolos en esta forma e inconscientemente, la corporación a la que pertenecían.

Nuestros compañeros de Itajaí confiaban demasiado en la burguesía, dando refugio a estos traidores, entre los que somos muy conocidos, porque una vez los hicimos volar por las ventanas de una sociedad obrera en esta capital, por una traición que se les había preparado.

Que este calvario sirva de lección a nuestros compañeros, recién fallecidos, y que sepan a partir de ahora repeler con el coraje y la independencia de los trabajadores, estos cuervos políticos, que sólo recuerdan a los trabajadores, cuando los rastrean votos, y que en situaciones como estas en las que se encontraban los

trabajadores, incluso les negaban un abrigo en eso que llaman *Novidades*.

Aún podríamos seguir, poniendo al descubierto las miserias de nuestros detractores, pero ante la decadencia moral de la época, vamos a poner punto y final a nuestra misión, devolviendo intactas las salpicaduras de barro que nos arrojaron y con las que pretendían marchar los tacones de nuestras botas. Recordamos a nuestros detractores que nuestros pañuelos están empapados en creolina para que no sintamos los efectos de la bilis que luego nos vomitarán. Ahora la noticia que patea a gusto. Florianópolis, 18 de enero de 1911 João Cancio de Souza Siqueira, pres. del S. União Benef. de los Trabajadores de Florianópolis. (Folha do Commercio, 18 de enero de 1911, p. 7).

El pasaje anterior suscita algunas reflexiones, que, sin duda, están relacionadas con la actuación de los diarios de Itajaí, que articulaban artificios para no dar visibilidad a las manifestaciones vinculadas a los trabajadores. También cabe destacar la posibilidad de que hubiera contacto entre las entidades obreras de Itajaí y Florianópolis. El resumen de *recomendaciones a los compañeros de Itajaí, en sucesivos telegramas*, refuerza esta hipótesis.

Otro punto del artículo de *Folha do Comércio* que merece ser destacado se refiere a las críticas de la organización de trabajadores de Florianópolis, que calificó de traidores a los trabajadores que, necesitados de un vínculo profesional, se marcharon el 15 de noviembre. Este escenario fue provocado por el hecho de que los empresarios optaron por contratar trabajadores sin ningún vínculo con las sociedades obreras de Itajaí. “Esta situación se mantuvo hasta 1917, cuando, entonces, el 15 de noviembre, tenía derecho exclusivo a trabajar en el puerto” (Rosa, 2011, p. 54).

El juego de este empleador de crear medios para debilitar las entidades de los trabajadores también implicó la contratación de miembros no sindicales. Esta práctica había sido criticada el 15 de noviembre, a través de un artículo periodístico, ya en 1907.

### Sociedad benéfica 15 de noviembre

La Junta Directiva de esta Sociedad pide a los leñadores que tengan la amabilidad de no dar trabajo a quienes no tengan la *chapa* con el nombre de la Sociedad 15 de Noviembre, porque esta Sociedad cuenta con 104 miembros; Pedimos amablemente que no se rebelen más, concederemos que todos quieran, pero primero los miembros y luego los demás.

Itajahy, 21 de enero de 1907. (News, 27 de enero de 1907, p. 2).

La nota del 15 de noviembre buscó establecer, a través del diálogo, una relación amistosa con los jefes, con el objetivo de priorizar la contratación de 15 socios para el trabajo. Este camino estaba, según las notas de los periódicos, hecho juntos. O así debería ser. Si el 15 de noviembre proponía evitar manifestaciones para exigir la contratación de sus socios, sin embargo, también necesitaba mostrar su intención de no aceptar conductas inapropiadas de sus miembros, ya que tal situación pondría en duda la credibilidad del beneficente y podría retroceder en la búsqueda de consolidar el espacio de la entidad en el escenario portuario. En este sentido, el 15 de noviembre expulsó de su personal a algunos miembros que cometieron un robo al descargar un barco portuario.

### SB 15 de noviembre

Por orden de la Junta Directiva, llevo al conocimiento de los miembros que, en sesión extraordinaria, el día 7 del día actual, están eliminados los socios de esta Sociedad Adão Antonio da Silva, Frederico Minilicio, João Domingos, Estácio Isidro da Silva y Luiz Demetrio, para los cómplices de 24 hachas, hubo una descarga del navio vapor

<<Desterro>>. La eliminación anterior se volvió necesaria para la moral social.

El Secretario - Manoel de Alcantara.

NB - Declaro que José da Rosa y Antônio Francisco, quienes

también están involucrados en el robo, no forman parte de la Sociedad. Firmado lo mismo.

(The Pharol, 12 de junio de 1908, p. 5)

Manifestaciones como esta se consolidan el 15 de noviembre en el escenario social de Itajaí, así como consolidaba la entidad en el espacio profesional del puerto. La solidificación de este *Beneficente* al apoyo al trabajador ocurrió debido al esfuerzo y la perseverancia, no raro fue omitido por la prensa local. Fruto de su arduo trabajo, cabe destacar el convenio firmado entre el 15 de noviembre y el gobierno municipal para reajustar los salarios de los trabajadores portuarios. El acuerdo apareció en las páginas del periódico *O Pharol*.

#### Sociedad Benefica 15 de noviembre

Para conocimiento de los Sres. Socios, la continuación se encuentra el oficio 465 del Sr. Superintendente Municipal, de fecha 28 de noviembre: Miembros de la Junta de la Sociedad de Trabajadores 15 de noviembre - en esta ciudad:

De acuerdo con los arreglos hechos por mí con los comerciantes que exportan este lugar, se ha decidido que, a partir del 26 de este mes, los trabajadores del puerto recibirán una tarifa diaria de 4\$000 por día por 9 1/2 horas y 7\$500 por la noche. Las horas de servicio se pagarán durante el día, de 6 a 6, a razón de \$ 500 la hora y de noche, también de 6 a 6 a razón de \$ 800 la hora. Estoy seguro de que aceptará este acuerdo, que de alguna manera aliviará los males que aquejan a la clase trabajadora.

Salud y Fraternidad (firmado) Marcos Konder - Superintendente. (The Pharol, 1 de diciembre de 1917, p. 3).

El ajuste salarial obtenido por los trabajadores del Puerto de Itajaí, ocurrió meses posteriores a la Huelga General de 1917, que movilizó a miles de trabajadores en los grandes centros de Brasil. Es necesario dejar claro

que es posible que la “iniciativa” del municipio en establecer un entendimiento con los comerciantes, puede haber sido un propósito para evitar una huelga en la ciudad. Aunque Itajaí era, en ese momento, un pueblo pequeño, se destacaba en un escenario nacional como significativa actividad portuaria. Por tal relevancia, es útil señalar (en la nota superior) el valor diario obtenido en el convenio de 1917 que fue superior a lo que se convertiría a ser pago a los operarios de ciudades mayores, como Rio Grande do Sul, que en 1920 recibió alrededor de \$4,000 (Silva Junior, 2004).

En el mismo año se firmó el convenio con el ejecutivo local, el 15 obtuvieron el exclusivismo laboral para las actividades del puerto. Todos los oficios que se realizaban en el puerto, desde el estibador hasta el traslado de la carga fuera del buque, pasaron al control de la entidad, que, con este logro, se consolidó tanto en el ámbito de clase de la ciudad y aumentó su importancia social. Este éxito del 15 la equiparaba a otras ciudades en todo Brasil, ya que ese exclusivismo ya ocurrirá en otros puertos, como Río de Janeiro. Suele destacar que en la capital de Brasil la lucha por el exclusivismo fue intensa y muchas veces la clase patronal recurrió al cierre patronal como alternativa para desmovilizar el movimiento de trabajadores portuarios en Río de Janeiro.

Si hubo una intensa lucha por parte de los trabajadores de Itajaí, especialmente los portuarios, para que se ganaran el respeto y mejores salarios, esta situación fue similar en el ámbito deportivo y social. Se sabe que los espacios culturales en Itajaí fueron ocupados y comandados por las familias de las élites locales.

En el escenario sociocultural, la *Sociedad Guarani*, la *Sociedad Estrela d'Oriente* y el *Gremio Literario Três de Maio* eran espacios limitados a la élite local, en los que se promocionaban bailes, piezas de teatro y encuentros literarios. En el ámbito deportivo, en cambio, la propuesta no fue muy diferente, pero también quedó para los miembros de las distinguidas familias de Itajaí. El primer equipo de fútbol que surgió en Itajaí fue fundado por los hijos de estas familias, quienes estudiaron en el *Ginásio Santa Catarina* (actualmente *Colégio Catarinense*), ubicado en Florianópolis, y allí entraron en contacto con el deporte *bretão*. De regreso a su tierra natal, estos jóvenes dieron vida al Itajahyense Foot-Ball Club, fundado en 1911. En 1915 se

creó el *Club Sportivo Rio Branco*, y en 1919 surgieron dos clubes más en Itajaí, el *Clube Náutico Marcílio Dias* y el *Clube Náutico Almirante Barroso*.

Así como los ambientes sociales, culturales y literarios de Itajaí estaban destinados a la élite local, los clubes deportivos que surgieron en la segunda década del siglo XX también fueron los mismos. En este contexto, las prácticas deportivas se presentaron como una excelente alternativa para mantener el cuerpo en actividad y, por tanto, potenciar la salud. Por lo tanto, la élite de Itajaí —formada por políticos notorios, estudiantes de las mejores escuelas del estado y Brasil y empresarios exitosos— ya era consciente de los beneficios que se derivan del deporte y que, a nivel local, las prácticas deportivas también pueden actuar como una fusión para que algunas familias sigan disfrutando de demostraciones elitistas. “(...) En este contexto, el deporte, y todo lo que trae sus connotaciones, se convierte de hecho en uno de los códigos más expresivos para establecer los signos de distinción social (...)” (Sevcenko, 1998, p. 575).

Los años de la década de 1910 estaban llegando a su fin y con ellos se hizo notorio el fortalecimiento de los trabajadores en Itajaí, especialmente los portuarios. La organización de los trabajadores portuarios a través de entidades benéficas reforzó el aspecto asociativo y echó raíces en la ciudad, dando visibilidad a estos trabajadores. Desde el espacio profesional hasta el ámbito deportivo, los profesionales del puerto de Itajaí buscaron crear sus propias formas de identidad, rompiendo las barreras que impedían el avance de estos personajes sociales.

## Experiencias asociativas fuera del espacio profesional

Ante los impedimentos existentes, los trabajadores portuarios reforzaron sus formas asociativas también en el ámbito deportivo. La iniciativa tuvo lugar en 1920, con la fundación del *Club de Regatas Cruz e Souza*, creado por los trabajadores del puerto, miembros de la Sociedade Beneficente 15 de Novembro. El surgimiento de un club genuinamente obrero ganó espacio en el periódico *A União*.

### Club de regatas Cruz e Souza

En la sociedad << 15 de Novembro >>, de esta ciudad, el pasado domingo, por varios hombres de color, se fundó otro club de regatas, cuyo patrón es el inolvidable poeta catarinense Cruz e Souza, el soñador del Bello e Ideal. La directiva del club recién fundado está formada por varias señoritas, que fueron aclamadas por la asamblea. Presentes en la sesión de fundación del << Club Cruz e Souza >>, los señores Cel Marcos Konder, laborioso Superintendente Municipal, José Eugênio Muller, Mascarenhas Passos y Oswaldo Reis para el club << Marcílio Dias >>, Tuffi Schhead, Ralf Thieme y Raul Seára para el club << Almirante Barroso >>, Albano P. Costa para la “União”, Ary Macarenhas, João Neves, Pedro Santos y muchos otros caballeros cuyos nombres se nos escaparon, a quienes se les sirvió una espléndida mesa de dulces y bebidas. (The Union, 20 de junio de 1920, p. 4).

Como se puede apreciar en el pasaje anterior, al acto de fundación del *Club de Regatas Cruz e Souza* asistieron algunas autoridades, entre ellas el alcalde municipal, Sr. Marcos Konder. Establecer contacto con personalidades públicas no era algo nuevo en el seno de entidades vinculadas a la clase trabajadora, como se puede apreciar a lo largo de este artículo. Invitar a estas personas a eventos festivos, eventos solidarios, etc., trajo consigo un repertorio simbólico de gran valor, ya que este enfoque reconoció las articulaciones del movimiento obrero, e incluso las notas periodísticas lo reforzaron.

El *Club de Regatas Cruz e Souza* fue una extensión de la sociedad de clase trabajadora, que vio en las actividades deportivas la posibilidad de ampliar sus actividades y crear una cultura de clase por parte de sus miembros. La nueva entidad deportiva tenía en su corazón a muchos de los sujetos sociales que durante años formaron parte del conflictivo campo social de Itajaí.

Sobre los fundadores de Cruz e Souza, es útil destacar a los siguientes miembros: Firmino Rosa, quien se desempeñó como marinero del Lloyd brasileño y “viajó a Europa y Estados Unidos. En el exterior conoció la doc-

trina marxista-leninista, recientemente victoriosa en la Unión Soviética (...)” (Fondo del Archivo Público de Itajaí: Negros de Itajaí). Aún sobre Firmino Rosa, siempre participó en las luchas de la comunidad negra en Itajaí, habiendo sido parte del grupo que fundó Cruz e Souza, la *Sociedade Beneficente dos Estivadores de Itajaí*, en 1922, y la *Alianza Benéfica de Trabajadores en Trapiches y Almacenes*, en 1929. También actuó directamente en la articulación que dio lugar al Sindicato dos Estivadores de São Francisco do Sul y el Sindicato dos Marítimos de Rio de Janeiro. Francelino Rafael, a su vez, también fue miembro del 15 de noviembre, y en 1922 se incorporó a la *Sociedade Beneficente dos Estivadores de Itajaí*. Bolesláu Procópio también compuso, en 1922, el Beneficente dos Estivadores. Lucília Procópio, esposa de Bolesláu, por su parte, permaneció involucrada en las actividades de Cruz e Souza durante algunos años, incluso después de la salida de su esposo del 15 de *Novembro* y *Cruz e Souza*.

El tema étnico en Itajaí fue muy fuerte en las primeras décadas del siglo XX. Como tiene una población compuesta mayoritariamente por inmigrantes, algunas situaciones fueron vistas como una afrenta a las tradiciones europeas. Como ejemplo, vale la pena mencionar el titular del periódico: “Un hombre negro que habla alemán en el distrito de Luiz Alves (Silva, 2010, p. 7).

La nota anterior es bastante repugnante para el lector actual. Sin embargo, este tipo de posicionamientos fue común en ese período, tanto en Itajaí como en otras partes de Brasil. La post abolición no erradicó la discriminación racial. Por el contrario, si durante el período de cautiverio el esclavo fue considerado un ser descalificado, la mirada prejuiciosa se mantuvo incluso en tiempos de “libertad”. En Rio Grande do Sul, por ejemplo, incluso con el fin de la esclavitud, ocurrieron innumerables casos de violencia contra los negros. Evidencia indiscutible sobre el racismo que se mantuvo en la sociedad incluso después de 1888, ya que “(...) la característica del trabajo esclavo se trasladó a los negros liberados, consolidando la metamorfosis de los esclavos en negros” (Spolle, 2010, p. 7).

Un escenario similar se vivió en Río de Janeiro a principios del siglo XX, cuando los excautivos materializaron la expectativa de libertad con la creación de la *Sociedad para la Resistencia de los Trabajadores de Trapiches y Café*, que tuvo lugar en 1906. El surgimiento de esta entidad emancipaba a los

trabajadores de la relación directa con los patrones, quienes determinaban el precio a pagar por la actividad en el puerto, y los valores no obedecían a ninguna política salarial. Por el contrario, no hubo homogeneidad en la mesa, por así decirlo. Para un mismo trabajo, dependiendo de quién lo realizara, los valores eran bastante diferentes. Incluso con el fin de la esclavitud, los porteadores de Río de Janeiro continuaron cautivos de sus jefes, esta práctica cesó solo cuando la *Resistencia* comenzó a tener el derecho al exclusivismo de mercado. En el espacio profesional del puerto de Río de Janeiro en ese momento había dos significados de libertad:

Los patrones que hacen un uso extremo del concepto negativo de libertad: la libertad como ausencia de obstáculos al curso libre de las elecciones individuales. Los trabajadores actúan sobre la base de un concepto positivo de libertad: la libertad como construcción colectiva de la autonomía, como predicado de los individuos que, agrupados, se convierten en sujetos de elección, dejando de ser simples objetos de las elecciones de otras personas. (Cruz, 2010 p. 117).

Según Cruz, la libertad de los trabajadores portuarios de Río de Janeiro representó la construcción colectiva de la autonomía. Esta noción también puede entenderse como consecuencia de las experiencias de los trabajadores portuarios de Itajaí, quienes percibieron formas de sociabilidad, resistencia y libertad en las organizaciones obreras y deportivas. Y esta libertad a la que me refiero no tiene el sentido de “escapar o la acción deliberada de hacer lo que desees; sino la posibilidad de manifestar, en tales entidades, sus hábitos y valores, compartiendo sus acciones y experiencias individuales y colectivas, sin vigilancia patronal y sin barreras burguesas” (Rosa, 2011, p. 78).

Aún sobre el tema racial en Itajaí, en entrevista con la historiadora Marlene de Fáveri, el señor Carlos Afonso Seara, ex director del Bloco dos XX, afirmó que “había ese racismo, esa cosa. El negro no bailaba junto con el blanco y el blanco no bailaba junto con el negro. ¿Correcto?” (Fáveri, 1996, p. 99). Bloco dos XX fue fundado en 1929 y tenía el propósito de promover bailes y eventos culturales diversificados.

Regresando al *Club de Regatas Cruz e Souza*, fundado por los trabajadores del puerto del 15 de *Novembro*, disputó en una competición náutica en Florianópolis a principios de la década de 1920, en la que ganó. Ocurre que el hecho provocó una enorme tensión en el panorama deportivo de Santa Catarina, ya que la entidad que administraba las competencias deportivas en el estado exigió la devolución del trofeo ganado por el equipo de trabajadores portuarios de Itajaí. El argumento fue que hubo una irregularidad en la matrícula de un remero Cruz e Souza, lo que fue impugnado por el equipo. Posiblemente este hecho fue otro caso de prejuicio racial camuflado por los trámites burocráticos. A pesar de todo este escenario social, los trabajadores portuarios ampliaron sus experiencias en el territorio deportivo. Después de Cruz e Souza, correspondió a los trabajadores del puerto fundar, el 28 de abril de 1921, un club de fútbol, llamado *Humaytá Foot-Ball Club*.

El advenimiento de Humaytá rompió barreras y apuntó a la ciudad en sus opuestos. Si el deporte bretón estuvo restringido a la élite local hasta la fundación del club de fútbol vinculado a los trabajadores portuarios, el surgimiento de *Humaytá* permitió la popularización del fútbol en Itajaí, que comenzó a practicarse en las más diversas zonas de la ciudad, independientemente de las condiciones del suelo para el juego.

La práctica de este deporte, de nombre elaborado y escritura extranjera, se hizo común en Itajaí. Así que la rutina se convirtió en el juego británico que fue posible encontrar niños que cambiaron el nombre de la práctica con el nombre de *pebol*. En la misma proporción en que jóvenes y adultos se divierten con el fútbol, también es innegable la notoria ruptura de las barreras sociales en Itajaí. En el Centro, en Villa Operária, en la Hacienda, en Navegantes y en los distantes distritos de Itajaí, se podía jugar al fútbol (Rosa, 2011, p. 105).

A la vez de Humaytá, los equipos evolucionaban en la ciudad. Se creó el *Anita Garibaldi Foot-Ball Club*, vinculado también a la *Sociedad Benéfica 15 de Novembro*, el *Operário Foot-Ball Club*, el *Navegantes Foot-Ball Club*, el *Tiradentes Foot-Ball Club*, entre otros. La difusión del fútbol era inevitable y

su arraigo irreversible. Se multiplicaron los practicantes del deporte británico, que en Itajaense también se llamaba pebol y juego de pelota. Cualquier espacio se transformó fácilmente en una plaza deportiva para el fútbol, incluidas las inmediaciones del muelle, cuyo ruido de los barcos de vapor comenzaba a competir con los gritos elocuentes y los gritos de los practicantes de fútbol. La prensa no podía ignorar el *boom* del fútbol en Itajaí, y los boletines de la ciudad solían dedicar espacios para discutir el juego.

### Foot-Ball

Actualmente, en nuestro municipio disponemos de numerosos clubes que practican el fútbol. No hay un “rincón” en el que uno no juegue el tan apreciado juego en inglés. Vayas donde vayas encontrarás las balizas infalibles que marcan la “meta”.

Por la noche, en las calles de la ciudad, se puede ver jugar a los chavales, futuros campeones. (The Pharol, 27 de enero de 1923, p. 5).

## Década de 1920: la categorización de los trabajadores portuarios y el surgimiento del Beneficente de los Estivadores

La inauguración de la década de 1920 reveló el crecimiento de la ciudad, tanto en términos de población como en actividad económica. A principios de esa década, Itajaí contaba con “30.353 habitantes” (Konder, 1949, p.21). En comparación con los datos del censo de 1910, en 1920 la ciudad tenía seis mil habitantes más. Sin duda, el crecimiento poblacional fue provocado por la actividad portuaria —responsable de la dinámica comercial de la ciudad—, el flujo de mercancías y el movimiento constante de la llamada población flotante —que se asentó en la ciudad por un tiempo, sin residencia permanente y luego se marchaba.

El considerable incremento de la actividad portuaria y sus consecuencias propició la aparición de otra entidad de apoyo a los profesionales portuarios. En 1922, estivadores y marítimos fundaron la *Sociedade Beneficente dos Estivadores de Itajaí (SUBE)*. Hasta entonces, el 15 de noviembre contaba con

el exclusivismo de la actividad del puerto, tanto dentro como fuera del barco. Con la fundación de SUBE, se hizo responsable de la actividad de estiba, es decir, del trabajo realizado en el barco. El 15 de noviembre, a su vez, continuó realizando actividades de manejo de carga fuera del barco. Los trabajadores portuarios que se desempeñan en este tipo de comercio se denominan terrestres, ya que realizan sus actividades con la carga en tierra.

Poco a poco, los trabajadores portuarios de Itajaí fueron ganando espacio en el tejido social de la ciudad, tanto en el papel de las organizaciones benéficas, en el ámbito deportivo como en el ámbito social. Como prueba de la relevancia de esta categoría en el ambiente local, a mediados de la década de 1920 se inauguró en la ciudad *Vila Operária. Obra de la Companhia Construtora Catarinense*, cuyo estatuto tenía la siguiente propuesta: “Esta Cía. proclama su propósito de ayudar a las familias trabajadoras de Itajaí en la construcción de sus viviendas, e incentivar la instalación de industrias en la ciudad” (Moreira, 2002, p. 79). La *Sociedade Beneficente dos Estivadores* proporcionó a muchos de sus miembros la adquisición de viviendas, reduciendo considerablemente el déficit inmobiliario que era común en el seno de la clase trabajadora local, especialmente los trabajadores portuarios.

Paralelamente a los eventos deportivos, las organizaciones benéficas continuaron actuando en su función elemental, el apoyo a la clase trabajadora. El vínculo entre el sector portuario y las prácticas deportivas no lo hizo menos consciente de las cuestiones relacionadas con sus condiciones de vida y trabajo. En 1928, el 15 de noviembre, decidió, tras sucesivas reuniones con sus asociados, ampliar sus actividades, no restringiéndose al territorio profesional del puerto. Este cambio de propósito ganó espacio en la revista, que publicó la siguiente noticia:

#### Sociedad de trabajadores

Como sabemos, la antigua y muy apreciada *Sociedad Benéfica << 15 de Novembro >>*, que tiene su propia sede en la calle Silva, se ha transformado últimamente en una asociación de trabajadores. Fundada el 15 de noviembre de 1906, desde hace más de 20 años proporciona buenos servicios a sus afiliados, todos integrados por trabajadores portuarios (...). Como consecuencia

de esta transformación, se modificarán sus estatutos, se ampliarán sus fines, cuyo principal objetivo es apoyar y proteger a la clase trabajadora, que en nuestra ciudad ya es numerosa, pero que hasta ahora estaba sin protección. No hay duda de que la cooperación debe existir en todas las actividades; y el trabajador, más que nadie, necesita protección (...). La sociedad de los estibadores de nuestro puerto parece haber comprendido su papel, y por eso ha progresado, y siempre ganará cuando la inteligencia ilustrada la orientaren (...). (Itajahy, 29 de abril de 1928, p. 3).

Como se puede ver en la nota del diario, el crecimiento de los trabajadores en Itajaí hizo el 15 de noviembre su política de protección a los trabajadores, que ya no era solo para los trabajadores portuarios, ya que, con la decisión de abril de 1928, otras categorías comenzaron a recibir la protección de la entidad. La nota también destaca el desempeño de la *Sociedade dos Estivadores*, que, de hecho, se encontraba en mejor situación en comparación con otras entidades. Un ejemplo de este nivel de ascensor por parte de la entidad estibadora fue la implicación de esta organización benéfica en la compra de viviendas en la recientemente inaugurada Vila Operária. Cabe destacar también que los estibadores percibían un salario superior a la remuneración de otras categorías profesionales.

Volviendo al 15 de noviembre, es imprescindible mencionar los hechos acaecidos a principios de 1929, que conmovieron mucho a esta entidad. Inicialmente, en marzo, la asamblea aprobó el cambio de nombre de 15, que pasó a llamarse Sindicato de Trabajadores de Trapiches y Almacenes (UOTTA) (The Pharol, 4 de mayo de 1929, p. 6). El cambio de nombre dejó en claro el desempeño de la entidad, ya que pasó a apoyar tanto a los trabajadores portuarios que manejaban la carga fuera del barco (trapiche), como a tener bajo su tutela a los trabajadores que laboraban en los almacenes de las empresas exportadoras (almacenes), que no siempre se instalaron en la orilla del puerto. Cabe señalar también que los trabajadores del almacén empezaron a estar vinculados el 15 de noviembre con la reforma estatutaria que se llevó a cabo en 1928.

En abril de 1929, algunos asociados de la UOTTA, junto con algunos trabajadores sin vínculo con la entidad, tomaron las calles para manifestarse. Esta protesta no fue organizada por el Sindicato, ni se permitió a sus miembros hablar en nombre de la institución. Durante la marcha de reclamo, los no miembros de UOTTA exigieron una asamblea para ser admitidos como miembros de la entidad. El hecho provocó una reacción del Sindicato, que acudió a la redacción del diario *O Pharol* para manifestar su repudio al acto y a las personas que lo organizaron.

(...) Solo los miembros de la << Sociedad 15 de noviembre >> tienen derecho a convocar asambleas o sesiones, y nunca extraños. Y en la admisión de socios, que deben ser propuestos por socios a tal efecto, somos escrupulosos, porque queremos una sociedad de trabajadores leales, con buen comportamiento y, sobre todo, que cumpla con nuestros estatutos. Huimos de cualquier elemento nocivo (...).

Ahora bien, entre estos 50 hombres, hay varios individuos que no nos convienen, pues hay elementos entre ellos con ideas anarquistas, como siempre lo manifiestan en las calles, hablando de huelgas, etc. Hasta la fecha hemos intentado, por los medios persuasivos, solucionar este problema que consideramos malo para la sociedad: conseguir que sólo miembros de <<15>> trabajen en los servicios terrestres de los puertos. Intentamos llegar a un entendimiento con el Sr. alcalde y con el Sr. Bonifácio Schmidt, y si poco hemos logrado de nuestro objetivo, no fue con amenazas de huelga (...). (Pharol, 20 de abril de 1929, p. 4). 4

Como resultado del repudio de la UOTTA por lo sucedido y la no admisión de nuevos miembros, la respuesta se dio el 3 de mayo, cuando los no miembros de la entidad fundaron la nueva organización benéfica, denominada *Alianza Benéfica de Trabajadores en Trapiches y Almacenes*. (Itajahy, 8 de mayo de 1929).

La nueva entidad no tuvo una larga vida, ya que la Ley de Sindicalización de 1931 estableció el principio de unidad sindical. La referida ley también

determinaría que la entidad más antigua tiene derecho a ser la entidad representativa de la categoría. Así, la UOTTA volvería a ser la entidad de trabajadores del puerto de Itajaí encargada de mover la carga en tierra.

Volviendo la atención al *Beneficiario de Estivadores*, éste obtuvo importancia, entre las razones ya mencionadas, también porque la categoría tiene su fondo de asistencia denominado *Fondo Social Benefactor de Estibadores de Itajaí* (CSBEI), cuyo propósito era actuar como una especie de fondo de pensiones. Esta organización, decantada incluso en publicaciones periódicas, fue el resultado de la experiencia de los fundadores de SUBE, todos ellos marítimos, que en viajes alrededor del mundo conocieron diferentes formas de organización obrera. Entre los fundadores, destaco los siguientes:

Joaquim Lopes Corrêa, Bernardino Borba y Martinho Basílio da Silva. Éste y aquél eran marineros y viajaron por todo el mundo, estableciendo contacto con el movimiento obrero en varias partes del mundo. Martinho Silva, a su vez, vivió un tiempo en Filadelfia. Su contacto con la ideología comunista se había producido en sus viajes a Francia, cuando aún era marino. Además de atracar en puertos franceses, Martinho también atracó en Estados Unidos y Gales. Sus viajes a través de puertos europeos a menudo tuvieron lugar en medio de la Revolución Rusa (Rosa, 2011, p. 162).

Joaquim Lopes Corrêa fue marino durante mucho tiempo, antes de ayudar a fundar SUBE en Itajaí. Recorrió cientos de puertos, estableció contacto con culturas e idiomas diversificados y, sobre todo, conoció las experiencias de los trabajadores portuarios, lo que contribuyó a la consolidación de la entidad que ayudó a fundar en Itajaí en 1922. Joaquim Lopes se inclinó por el comunismo, siendo uno de los responsables de la instalación, en 1935, de la célula del *Partido Comunista de Brasil* en Itajaí. Martinho Silva, quien fue uno de los fundadores de SUBE, también formó parte del grupo que creó esta célula en Itajaí.

Es importante resaltar que la pluralidad de pensamiento y las propensiones políticas ya permeaban las relaciones entre los trabajadores portuarios

de Itajaí. En el caso de SUBE, hubo, entre sus fundadores, partidarios del comunismo. Por otro lado, estaban aquellos miembros que tenían otras predilecciones. En esta situación se encontraba el Sr. Dionisio Veiga, quien también era marino. En testimonio, su hijo informó que: “a él (su padre) no le gustaba el comunismo. Trajo muchos libros de Estados Unidos y tuvo contacto con estibadores de otros puertos. Esto nos dijo. (...) Nunca le gustó el comunismo” (Veiga, 2009).

Siguiendo la estela de los fundadores de SUBE que se opusieron al comunismo, cabe destacar el testimonio de la señora Nazir Rodrigues Rebello, hija de Atanázio Joaquim Rodrigues. Según la testigo, su padre “(...) estaba aterrorizado por el comunismo. Solía decir: no sabes qué es esta Ley del Comunismo. Vi en Rusia la infelicidad que era la miseria de la gente (...)”. (Rebello, 2009).

Las opiniones divergentes fueron sin duda parte del proceso de constitución de la clase portuaria de Itajaí. Las situaciones reportadas anteriormente nos aseguran que la visión individual fue decisiva para las elecciones ideológicas. Sin embargo, la percepción de prácticas asociativas y formas de fortalecer a los trabajadores forman parte del campo de las experiencias colectivas compartidas, que son aquellas acciones y manifestaciones que enriquecen a un determinado grupo de trabajadores y sirven de modelo para futuras formas asociativas.

Siguiendo el camino del 15 de noviembre, la SUBE también recurrió a la práctica del fútbol para expandir sus actividades en la ciudad y reforzar las manifestaciones sociales de los estibadores. Si los trabajadores del puerto del 15 de noviembre dieron vida a Humaytá, los integrantes del SUBE pidieron que se lleve a la asamblea de la entidad la idea de crear un equipo de fútbol de la categoría. Es importante destacar que esta propuesta nació de los estibadores que, en el pasado, formaban parte del 15 de noviembre. Con la fundación de la entidad de apoyo a los estibadores, y estos con mayor remuneración, muchos de los trabajadores del puerto terrestre migraron al estibador. El señor Paulo Maciel, estibador jubilado, en entrevista concedida en 2004, afirmó que “Humaytá estaba formado por negros y muchos jugadores que eran de Humaytá se fueron al muelle” (Maciel, 2004).

El testimonio del señor Paulo Maciel adquiere aún más relevancia al compararlo con las notas de los periódicos de Itajaí del año de 1926, cuando los directores victoriosos tomaron posesión de SUBE y entre los directores estaba el nombre de Manoel Paulo da Conceição, quien también ocupó en el pasado un puesto en Humaytá (Itajahy, 7 de marzo de 1926).

Fomentar la práctica deportiva en el seno de las instituciones obreras no fue una iniciativa exclusiva de las entidades de Itajaí. Los espacios deportivos se configuraron como lugares para compartir experiencias y reafirmar la pertenencia a un determinado grupo social. Aún sobre esta participación del deporte, según Decca:

grupos de tendencia comunista, a finales de la década de 1920 y — principios de la de 1930, emprendieron, por ejemplo, una campaña de “proletarización del deporte”, especialmente en los clubes de fútbol. Esta “proletarización” significó acercar la actividad deportiva a los sindicatos para incentivar la participación de los trabajadores (...). Subsidiado por *O Internacional*, un club sindical para empleados en hoteles, restaurantes, etc., Grêmio Artístico Esportivo Internacional (Grei) fue fundado en 1929 (...) (Decca, 1987, p. 121).

Independientemente de la profesión que ejerza la categoría, el deporte llegó a todos. Las entidades de trabajadores actuaron para acercar a sus miembros, tanto entre ellos como entre los trabajadores y la institución. Los estibadores, portuarios, restaurantes, gráficos, etc., finalmente, el deporte atravesó la jerarquía social y llegó a la clase obrera de manera arrolladora. Además de los casos ya mencionados aquí, en 1927, en la ciudad de São Paulo, se creó el “(...) *União dos Trabalhadores Graphics Futebol Club*, una iniciativa pionera dentro de un sindicato”. (Moraes, 2007, p. 12).

La década de 1920 estaba llegando a su fin y las discusiones sobre la elección a la presidencia de la república se estaban apoderando de las conversaciones en Itajaí. En los muelles del puerto, en la plaza, en los cafés de la ciudad, en los espacios obreros, en fin, la ciudad y sus actores sociales ya de-

batían sobre el futuro presidente de Brasil, que se conocería en marzo de 1930. Habiendo mayor protagonismo en el escenario social de Itajaí, las entidades obreras también expresaron sus opiniones e inclinaciones, como ocurrirá con la *Sociedade Beneficente dos Estivadores*.

### *Manifesto*

La *Sociedade Beneficente dos Estivadores*, en asamblea celebrada el lunes, decidió apoyar las candidaturas de los eminentes patricios Drs. Julio de Albuquerque Prestes y Vital Henrique Soares respectivamente para la presidencia y vicepresidencia de la República en el futuro cuatrienio.

En vista de lo anterior, recomendamos a todos los señores diputados electores que se presenten a las urnas el próximo 1 de marzo, a fin de, dando prueba del más alto patriotismo y firme lealtad a su gremio, elegir los nombres de esos dos eminentes candidatos.

*Itajahy, 21 de enero de 1930.*

El Consejo de Administración: Polycarpo Fernandes de Oliveira, Henrique Bella Cruz, João Victor, José Alexandrino, Arnaldo Corrêa de Mello y José Pereira Netto. (Itajahy, 26 de enero de 1930, p. 6).

La expresión de apoyo brindada por la organización portuaria al candidato Júlio Prestes plantea algunas interrogantes. Si la creación de las instituciones obreras en Itajaí ocurrió por el descontento de las condiciones de vida y de trabajo de los trabajadores, ¿por qué hipotecar el apoyo al candidato en la situación? Este candidato contó con el apoyo de la familia Konder en Santa Catarina. ¿SUBE estaría aceptando el pedido actual? Por otro lado, sin embargo, no es prudente comentar el contexto social de finales de la década de 1920 y principios de la de 1930 sin, como mínimo, comprender ese escenario.

La aproximación del *Sindicato Benéfico de Estivadores* sugirió una articulación para obtener ganancias, ya que, como ya se presenta aquí, la partici-

pación de las autoridades en los eventos obreros fue común en Itajaí en las primeras décadas del siglo XX. “Y este contacto, de alguna manera, hizo posible, para ambas partes, establecer una conversación franca y ayuda mutua”. (Rosa, 2011, p. 121).

Es igualmente importante señalar que, antes de la llegada al poder de Vargas y la implementación de su política sindical, incluso con la creación del Ministerio de Trabajo, los reclamos de los trabajadores, en general en Brasil y en particular en la ciudad de Itajaí, pasó por la averiguación de las autoridades locales. En el caso de esa ciudad, muchas veces, por la alcaldía.

Por tanto, en el contexto de Itajaí, la aproximación entre las organizaciones de apoyo a los trabajadores y a los políticos, en el período aquí discutido, debe ser percibida como estratégica, como un recurso viable y permitido a favor de las clases trabajadoras, especialmente el segmento portuario, el más grande de la ciudad. Es innegable que hubo ganancias y pérdidas en este campo de disputa, ya que no se atendieron todas las solicitudes de los trabajadores; sin embargo, estos retrocesos y avances fueron parte de la creación de la categoría.

Comenzó la década de 1930, con la victoria de Júlio Prestes como presidente de Brasil. Seguramente la retrospectiva de las tres primeras décadas del siglo XX fue un éxito para los trabajadores portuarios de Itajaí. Los logros se produjeron a través de mucha determinación y experiencias compartidas. Desde la fundación de la primera entidad obrera, pasando por la iniciativa de creación de clubes deportivos, el ordenamiento de las categorías del puerto (estibador y terrenos), la llegada de la *Vila Operária* y el reconocimiento que las instituciones empezaron a tener, sin duda, los trabajadores portuarios de Itajaí comenzaron a la década de 1930 fortalecidos.

Los años venideros presentaron cambios significativos en las relaciones laborales, así como nuevas formas de manifestaciones obreras en Itajaí. La clase obrera creció en número e importancia, así como sus formas asociativas también progresaron y se hicieron notables, con énfasis en el fútbol, que en la década del treinta fue testigo de la conquista del título estatal de fútbol profesional por parte de dos clubes obreros de Itajaí. En el plano político, a su vez, la llegada de Vargas al poder reafirmó el dominio de la ciudad y el

estado, provocando profundas metamorfosis en las estructuras políticas reinantes. La toma del poder por parte de las tropas “getulistas” impulsó la huida de eminentes familias locales, pues la ciudad había manifestado su apoyo a la candidatura de Julio Prestes a la presidencia de la república.

Finalmente, es oportuno resaltar que las luchas y logros establecidos por los trabajadores portuarios de Itajaí en las primeras décadas del siglo XX son dignos de reconocimiento. Esta trayectoria reforzó los lazos de la categoría y abrió el camino que seguirían las siguientes generaciones de trabajadores portuarios. Desde el preludio de la organización obrera, en el lejano año 1902, hasta la política sindical de Vargas, el camino recorrido por los trabajadores de Itajaí, particularmente los portuarios, presentó escenarios adversos, que fueron enfrentados con lucha y organización. No siempre se ganaba la victoria, pero siempre se afrontaba la batalla. Los arreglos sociales no siempre fueron favorables para los trabajadores portuarios. Sin embargo, la capacidad asociativa y el establecimiento de lazos de clase crearon condiciones que contribuyeron a resolver los impedimentos elitistas. Los trabajadores portuarios de Itajaí debieron derribar barreras patronales y raciales, lo que evidenciaba la gigantesca distancia que existe en la escala social entre los sujetos de una misma sociedad. La valiosa obra inmaterial construida por los trabajadores portuarios en el período aquí comentado deja claro que el futuro no está definido previamente. El rumbo de la historia depende de la actuación de los personajes en su particular contexto social y, en el caso de los trabajadores portuarios de Itajaí, las adversidades encontradas sirvieron de estímulo para la construcción de un futuro esperanzador.

## Notas

1. Los documentos de época y los periódicos del período mencionado aquí tienen sus escritos conservados como originales.
2. Referencia al ex alcalde de Lages, coronel Vidal José de Oliveira Ramos Junior, quien se desempeñó como gobernador de Santa Catarina de 1910 a 1914.
3. Mención al superintendente municipal Pedro Ferreira e Silva, recién electo para el mandato de 1911 a 1915. A continuación de la nota aparecerá la expresión “mastim itajahyense”, referencia al diario Novidades.

También aparecerá “Sociedad <<Estrella>>”, es la Sociedad Estrela d’Oriente.

4. El distrito mencionado era, en ese período, parte del municipio de Itajaí. Hoy, Luiz Alves es un municipio.
5. Incluso con el cambio de nomenclatura de la entidad, ocurrido en marzo de 1929, los periódicos continuaron reproduciendo notas sobre UOTTA con el nombre antiguo (15 de noviembre). Esta situación no terminó hasta finales de 1929.

## Referencias

CRUZ, Maria Cecília Velasco. Da tutela ao contrato: homens de cor brasileiros e o movimento operário carioca no pós - abolição. *Revista Topoi* (Rio de Janeiro), v. 11, n. 20, jan jun. 2010, pp. 114-135.

DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. *A vida fora das fábricas. Cotidiano operário em São Paulo, 1920-1934*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

FÁVERI, Marlene. *Moços e moças para um bom partido. (1929-1960)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1996.

HABERMAS, Jürgen. *Mudança estrutural da esfera pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa*. Tradução: Flávio R. Kothe. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003.

KONDER, Marcos. *Anuário de Itajaí para o ano de 1949*. Itajaí, 1950.

LEUCHTENBERGER, Rafaela. *O Lábaro protetor da classe operária: As Associações voluntárias de socorros-mútuos dos trabalhadores em Florianópolis- Santa Catarina (1886-1932)*. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2009.

LINHARES, Juventino. *O que a memória guardou*. Itajaí: Editora da Univali, 1997.

MORAES, Cláudia Emília Aguiar. *Esporte proletário: uma leitura da imprensa operária brasileira (1928 - 1935)*. Dissertação (Mestrado em Educação), Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2007.

- MOREIRA, Marcio Ricardo Teixeira. *A formação do capital mercantil e industrial em Itajaí (SC): uma industrialização incompleta*. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2002.
- ROSA, André Luiz. *Operários da bola: Um estudo sobre a relação dos trabalhadores com o futebol na cidade de Itajaí (SC), entre as décadas de 1920 a 1950*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2011.
- SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: NOVAIS, Fernando A. (Coordenador geral). *História da vida privada – República: da belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, pp. 513-620.
- SILVA, José Bento Rosa da. *Do porão ao convés: estivadores de Itajaí entre a memória e a História*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2001.
- José Bento Rosa da. *Nacionalidade e etnicidade no litoral do Atlântico Sul: Foz do Itajaí*.
- SILVA JR, Adhemar Lourenço. *As Sociedades de socorros mútuos: estratégias privadas e públicas: 1854-1940*. Tese (Doutorado em História) Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2004.
- SPOLLE, Marcus Vinicius. Os efeitos da discriminação racial na mobilidade social do negro na sociedade gaúcha (GT 30 - Relações raciais: desigualdades, identidades e políticas públicas). In: 36º ENCONTRO ANUAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM CIÊNCIAS SOCIAIS (ANPOCS). Águas de Lindóia (SP), 2012. pp. 1-30.

### Fuentes orales

- VEIGA, Manoel José (Nelinho Veiga). Natural de Itajaí, nacido el 02/06/1925, hijo de Dionisio Veiga. Entrevista realizada el 12/09/2009, en la ciudad de Itajaí (SC).

REBELLO, Nazir Rodrigues. Natural de Itajaí, nacida el 20/05/1928. Hija de Atanázio Joaquim Rodrigues. Entrevista realizada el 08/06/2009, en la ciudad de Itajaí (SC).

MACIEL, Paulo. Natural de Itajaí, nacido el 02/10/1931. Entrevista realizada el 24/09/2004, en la ciudad de Itajaí (SC).

### **Otras fuentes del Archivo Público de Itajaí**

Entrevista con PEREIRA, Maria Leocádia, realizada en Santos (SP), el 18/01/1992, por, Edison D'Avilla. *Dossiê: Biografias e informações genealógicas*. Archivo Público Itajaí/Fundação Genésio de Miranda Lins.

### **Fundo**

*Negros de Itajaí. Dossiê: Biografias e informações genealógicas.*

### **Periódicos**

O Pharol Novidades A União Itajahy.

## **Puertos de cacao: Ilhéus, Bahía y Takoradi (Costa de Oro), 1926-1945**

Luciane Aparecida Goulart y Flávio Gonçalves dos Santos

### **Introducción**

Los puertos son importantes infraestructuras que generan desarrollo económico, social y cultural. También están asociados al comercio exterior y a la tasa de crecimiento económico. También se crean oportunidades en torno a los puertos: actividades comerciales, empleos, intercambios culturales, intelectuales, desenvolvimientos de tecnologías (Suárez Bosa y Castillo Hidalgo, 2020).

El Océano Atlántico y el comercio marítimo que se desarrollan a partir del siglo XVI integró las Américas a todas partes del mundo. De manera general, los puertos se convirtieron en espacios estratégicos y privilegiados para el movimiento de materias primas como el “pan de Brasil”, y productos agrícolas como la caña de azúcar o el cacao.

En Brasil el entorno de muchos de estos sitios estratégicos, darán origen a grades centros urbanos que se transformaron en capitales de algunos estados brasileiros. Los puertos brasileños como el de Salvador y el de Ilhéus fueron inicialmente, y durante siglos, puertos coloniales, escogidos por sus especiales características geográficas.

La noción de que la caracterización de un puerto marítimo depende de la calidad de los equipos instalados se ha ido desarrollando en tierras brasileñas desde mediados del siglo XIX. Aun así, lo que se observó a lo largo de

la costa brasileña fueron mejoras graduales y reacondicionamiento de los llamados puertos naturales.

Según Gerring et al (2018, p. 13) existen al menos cuatro clasificaciones para las ensenadas naturales consideradas: a) natural costero, b) natural fluvial, c) cuenca fluvial, d) lago / canal.

“Natural”, en este contexto, significa que las características de un litoral brindan refugio y anclaje sin necesidad de rompeolas adicionales, favoreciendo el eventual desarrollo de un puerto en funcionamiento. un puerto natural en la costa, por ejemplo está “protegido del viento y del mar en virtud de su ubicación dentro de una hendidura costera natural o el sotavento protector de una isla, cabo, arrecife u otra barrera natural” (Nga 2017: XXVI).

El Océano Atlántico ha sido estratégico para la economía brasileña desde el período colonial, habiendo sido el principal eje de comunicación y comercio entre Brasil y otros países. Con la mayor extensión de costa del país, Bahía ha registrado la entrada y salida de personas y productos agrícolas en sus puertos desde el siglo XVI (Santos, 1955; Rosado, 2000).

Además de su papel como eje de comunicación, el Atlántico y los equipos portuarios instalados en él tenían una función comercial y de control de la capital, Río de Janeiro, sobre otras partes del país (Honorato, 2016).

Asimismo, la Costa de Oro, en el período que abarca este artículo de 1926 a 1945, fue estratégica para Inglaterra porque tenía una capacidad similar para el comercio marítimo.

La Costa de Oro, si bien es un caso extremo al tener tantos puertos, ilustra este proceso. En 1914, 17 los puertos compartían el comercio del territorio, pero en 1938 el número se había reducido a ocho y los dos puertos ferroviarios, Takoradi y Accra, gestionaban el 92% del comercio del territorio. En resumen, los años de entreguerras presenciaron una concentración creciente de las actividades portuarias, una elaboración de puertos que

surgieron en las primeras etapas del dominio colonial y la construcción de ferrocarriles o donde el aspecto físico de estos puertos no permitía el crecimiento, el surgimiento de puertos completamente nuevos. (Hilling, 1969, p. 371).

Las marcas temporales de esta investigación son los años de 1926 y 1945. Las dos fechas están ligadas al flujo de cacao y su transporte por el Atlántico: 1926, inicio de la exportación directa de cacao por el puerto de Ilhéus y 1928, inauguración y apertura del puerto de Takoradi, en la Costa de Oro. En cuanto a 1945, el fin de la Segunda Guerra Mundial pone fin a años de restricción a la navegabilidad por el Atlántico, y en consecuencia al transporte marítimo de cacao. La producción de cacao incluso se destruyó en la Costa de Oro por falta de barcos de transporte y, a veces, también sucedió en almacenes en el sur de Bahía (Milburn, 1976).

La elección de estas orientaciones temporales tiene en cuenta tres conceptos importantes para la historia atlántica: puertos, producción y circulación. Los puertos, según Suárez Bosa y Castillo Hidalgo (2020) son infraestructuras que generan desarrollo económico y social, y a pesar de generar impactos negativos y positivos, deben ser vistos como:

(...) como lugares de encuentro e intercambio y su papel esencial en la estructuración de redes y vínculos comerciales y culturales, una función particularmente importante, y en ocasiones subestimada, en comparación con otros medios de transporte. (Suárez Bosa y Castillo Hidalgo, 2020, p. 127)

Con respecto al concepto de producción, Marx (2019, p.41) escribe que “cuando se habla de producción, siempre se habla de producción en una determinada etapa del desarrollo social: la producción de un individuo social”. Además, “toda producción es la apropiación de la naturaleza por parte del individuo dentro y medida por una determinada forma de sociedad” (p. 43).

Aquí destaca la idea de Linebaugh (2008) sobre la importancia de la “transmisión circular de la experiencia humana” que se llevó a cabo a partir

de los grandes viajes por el Atlántico. Transmisión circular que involucró a diferentes clases sociales, culturas y economías, estableciendo y construyendo lo que el autor denomina una nueva economía atlántica.

En la década de 1920, la construcción y reequipamiento de equipos portuarios en ambas localidades evidenciaron el esfuerzo por dar salida a los productos de agroexportación tropical como el cacao, entre otros. Por otro lado, el final de la Segunda Guerra Mundial liberó al Atlántico de los esfuerzos de guerra, para una reanudación de la circulación de productos agrotropicales. A través de una búsqueda bibliográfica, este artículo aborda dos interrogantes: ¿El incremento en las inversiones en infraestructuras portuarias se ha acompañado del aumento creciente de la producción de cacao? ¿En qué medida medida las restricciones a la navegabilidad, incluidas las dificultades de acceso u atraque, afectaron el funcionamiento de los puertos y el flujo de producción de cacao?

## Puerto de Ilhéus

Evaluando el tema del flujo de cacao en la región cacaotera, Milton Santos (1955) relevó los puertos que estaban en territorio bahiano y, para la región cacaotera, cita nueve puertos: Belmonte, Canavieiras, Camamu, Caravelas, Ilhéus, Porto Seguro, Prado y Santa Cruz Cabralia. Hasta el siglo XIX lo que se consideraba puerto era:

Lo que se llamó puerto, en realidad, no era más que un conjunto de muelles de madera desarticulados y mal construidos, donde se encontraban los ‘botes’ que transportaban los cargamentos destinados a los barcos que permanecían anclados en alta mar. (Honorato, 2016, pp. 102-103)

Con una producción de cacao que crecía cada año, los productores del sur de Bahía intensificaron sus demandas para la construcción de un puerto adecuado para transportar cacao tan pronto como Ilhéus alcanzó su estatus de ciudad (1881) (Rosado, 2000). No hay una fecha precisa a partir de la

cual Ilhéus comenzó a albergar actividades portuarias regulares, pero su puerto se ha ido agrandando con el tiempo. A partir de la década de 1910, el puerto de Ilhéus experimentó importantes mejoras relacionadas con la construcción de equipos terrestres, como almacenes, depositos, vías férreas, etc.

A 240 km de Salvador, el puerto de Ilhéus era el único que se consideraba organizado en el sur de Bahía. El puerto de la capital baiana fue el principal competidor en términos de exportaciones directas de cacao, que también se beneficiaba de ventajas políticas. Denominado por algunos especialistas como un puerto fluvial para el período colonial e imperial, el puerto de Ilhéus satisfacía razonablemente las necesidades regionales.

La Figura 8.1 muestra la ubicación del puerto de Ilhéus entre la ensenada del Pontal y la desembocadura del río Cachoeira. Esta ubicación fue estratégica hasta las primeras décadas del siglo XX, cuando hubo un esfuerzo por parte de los productores de cacao y otros actores sociales para reacondicionar equipos para la exportación directa.

**Figura 8.1. Antiguo Puerto de Ilhéus entre o Pontal e o Rio Cachoeira**



Fuente: Soub, 2005

La Figura 8.2 muestra una foto de 1925 de un punto sobre el puerto de Ilhéus, tomada por Soub (2005). En la Figura 8.3, hay dos imágenes que son del año 1939 y muestran el puerto muy transitado, con barcos de gran calado, aunque la entrada de barcos de gran calado se ha visto restringida en muchos periodos, debido a la acción de los acristalamientos.

**Figura 8.2. Puerto de Ilhéus, 1925**



Fuente: Soub, 2005

**Figura 8.3. Movimiento de barcos en el puerto de Ilhéus en 1939**



Fuente: Soub, 2005

La diferencia temporal entre las figuras 8.2 y 8.3 es de trece años. Cabe preguntarse si durante estos trece años no se ha incrementado la capacidad de carga de los buques, ya que el puerto parecía no haberse renovado para dar respuesta a este desarrollo tecnológico. Sin embargo, los barcos de la figura 8.3 presentan una morfología y estructura muy diferente a los observados en 1925. Honorato (2016) escribió sobre el Puerto de Santos que:

(...) los gobernadores regionales no parecen haberse dado cuenta de que, dadas las demandas tecnológicas planteadas por los grandes vapores, no bastaba con mejorar un puerto tipo colonial. Se hizo necesaria la creación de un complejo portuario capitalista, involucrando almacenes, grandes grúas, ferrocarriles, etc., además de las obras de ingeniería en el muelle, lo que implicaba una gran inversión de capital a recuperar a muy largo plazo (...) (Honorato, 2016, pp. 132-133).

La observación de Honorato también es válida para el puerto de Ilhéus, ya que a lo largo del siglo XX las mejoras en la estructura y en el número de almacenes fueron muy puntuales y se invirtió muy poco en cambios que permitieran la entrada efectiva de grandes buques y hicieran el movimiento, más fácil, más eficiente.

Controlar el transporte de bienes y productos genera costos, pero: “la regularidad y confiabilidad de los flujos de transporte puede reducir la necesidad de almacenar tanto materias primas como productos terminados y por lo tanto liberar capital “inactivo” para la acumulación activa” (Harvey, 2013, p. 482).

A pesar de las ventajas de poder controlar el tráfico de mercancías y personas, la inversión en medios de transporte no siempre interesaba a los empresarios nacionales o extranjeros. El extracto citado a continuación ilustra esta situación:

Como a menudo se necesitan grandes cantidades de capital para construir ferrocarriles, muelles y puertos, aeropuertos, etc., es posible que los capitalistas no estén dispuestos a invertir sin protección contra el riesgo de devaluación de una ubicación específicas a través de la competencia (Harvey, 2013, p. 483).

Rosado (2000) realizó un relevamiento cronológico de los puertos de Bahía y, con relación al puerto de Ilhéus, es interesante observar la construcción de partes de los equipos a lo largo de los años, en las décadas de 1920 y 1930 (ver Tabla 8.1).

**Tabla 8.1. Hitos en el puerto de Ilhéus, 1920-1942**

Año	Alteraciones / hechos relevante	Observaciones
1920	muelle de saneamiento	
	1 puente de amarre	
1928	2 puente de atracción	
1929	2 almacén	
1935	Dragado en el Puerto de Ilhéus	500.000 m <sup>3</sup> de arena extraídos por la draga Bahia
1936	Almacenes 3 y 4	
	Puente No. 3	Fabricado en hormigón armado, con capacidad para tres vapores
1938		Naufragio de la draga de Bahía
1939		Naufragio de Itacaré
1942		Debido al acristalamiento, se prohibió la entrada de buques de largo recorrido. Solo buques de cabotaje

Fuente: Elaborado a partir de Rosado (2000).

En 1936, según Silva Campos (2006, p. 782<sup>118</sup>), el puerto de Ilhéus tenía la siguiente constitución:

- a) su canal de acceso tiene cuatro metros de profundidad en las aguas mínimas y seis metros en las mismas condiciones en el fondeadero;
- b) rango de mareas: 2,40 metros;
- c) 2 puentes de atraque: equipados con delfines;
- d) 367 metros de atraque;
- e) Altura mínima del atracadero: 5 a 2,5 metros;
- f) 3 naves internas: 2.555,63 m<sup>2</sup>
- g) Línea de ferrocarril: 597 metros. [No detallado en el texto original]

Entre la información proporcionada por Rita Rosado (2000) y Silva Campos (2006<sup>119</sup>) solo hay una diferencia entre el número de almacenes y puentes de atraque. Siguiendo la información de Rosado (2000), los últimos cambios se realizaron en 1936, es decir, desde esa fecha hasta 1945 no se realizaron cambios significativos de equipamiento en el puerto.

En la década de 1950, Santos (1955) presenta el puerto de Ilhéus con la siguiente formación:

- Puerto de amarre,
- 525 metros acoplable,
- 5 almacenes,
- 950 metros de líneas ferroviarias (el puerto y la estación de tren estaban cerca).

Teniendo en cuenta la información anterior, entre 1942 y 1955, año de publicación del libro de Santos, se construyeron 2 almacenes; la longitud

---

<sup>118</sup> Unos 1600 metros. Esta proximidad fue negativa, ya que los materiales traídos por el río terminaron obstruyendo la entrada al canal y esto impidió el atraque de buques de mayor tamaño en el puerto.

<sup>119</sup> Silva Campos (2006) finaliza su análisis en 1936.

del atraque aumentó en 158 metros y la línea férrea del puerto aumentó en 353 metros.

Este fue el desarrollo del equipamiento portuario que estuvo disponible en la región sur de Bahía, entre 1920 y 1950, para transportar cacao y otros productos, importar alimentos, recibir pasajeros, etc. Además de los problemas con las élites políticas capitalinas, que no estaban interesados en que el puerto de Ilhéus tuviera plena capacidad de exportación directa (Falcón, 2010), el colmado de los fondos fue uno de los problemas constantes que enfrentó el puerto durante el período en que ha estado en actividad. Esta situación era provocada por la proximidad del puerto a la desembocadura del Río Cachoeira (véase Figura 8.1) y resultó en una disminución en la profundidad del puerto. Debido a este efecto, los barcos con mayor calado no tenían acceso adecuado y esperaban en el mar para ser cargados<sup>120</sup>. La colmatación de los fondos fue un problema visible e impuso un sentimiento de impotencia a los residentes y productores de la región sur de Bahía. El puerto de Ilhéus, sin embargo, no fue el único que sufrió esta cuestión. La literatura portuaria muestra que había muchos enclaves brasileños que estaban lidiando con este fenómeno, incluido el de Salvador. Los puertos del otro lado del Atlántico, como los de Costa de Oro, el puerto de Accra, también sufrieron procesos similares.

Con una estructura considerada relativamente organizada, las exportaciones directas comenzaron en 1926, lo que parecía un año prometedor: atracaron 19 barcos extranjeros y se exportaron alrededor de 476.219 sacos de cacao. A fines de ese año, Silva Campos escribe que Ilhéus disponía ya de una cierta organización portuaria burocrática-administrativa: Inspección Portuaria, Negociado de Ingresos Aduaneros, Agencia de Capitanía Portuaria y Policía Marítima.

Al año siguiente, en julio de 1927, el carguero sueco Mirabela encalló en el puerto y se vio obligado a arrojar al mar 5.000 sacos de cacao y sólo logró salir al mar después de veinticinco días. Campos (2006), optimista,

---

<sup>120</sup> Honorato (2016) cita el caso del puerto de Santos en el que, en un momento de crisis sanitaria (fines del siglo XIX), hubo barcos que esperaron meses para ingresar al puerto.

escribe que un mes después de este hecho, cuatro cargueros suecos entraron y salieron del puerto con 120.000 sacos de cacao sin mayores problemas.

En épocas (o años) en que era imposible el ingreso de buques de mayor calado, la carga de los buques se realizaba a través del transporte marítimo intermedio, el llamado sistema de trasbordo de corta distancia, que resultaba caro (Santos, 1955). Para el transporte de personas, solo unos pocos barcos de pasajeros pudieron atracar.

[...] los veleros y lanchas de motor pequeño son los encargados de la navegación de cabotaje de pequeña escala, prestándose al intercambio de mercancías entre estos y los demás puertos del Estado, y transportando a pasajeros (Santos, 1955, p. 80)

Las imágenes a continuación (Figura 8.4) muestran dos tipos de barcos utilizados en estas actividades de trasbordo a corta distancia. Es importante recordar que este equipo necesitaba remolcadores para ser llevados a alta mar:

**Figura 8.4. Embarcaciones de trasbordo de corta distancia en el puerto de Ilhéus**



Fuente: IBGE<sup>121</sup>

<sup>121</sup> Fotos tomadas de <https://ciudades.ibge.gov.br/brasil/ba/ilheus/panorama>.

Estas dos imágenes están en el sitio web del IBGE y aparecen con la fecha de 1953. Si bien son de un período que excede el tiempo límite de esta investigación, se utilizan aquí por dos razones:

1. Para ilustrar visualmente en qué tipo de equipo trasbordaba el cacado de tierra a los buques en alta mar.
2. En la primera imagen se aprecia la poca profundidad de las pasarelas de embarque y desembarque.

Además, en la segunda imagen se puede ver que se están colocando sacos de cacao sobre la gabarra, pero también que las superficies del puente son de tablonos de madera. Según Campos (2006), en 1936 existían dos puentes de amarre y uno de ellos era de hormigón armado.

En 1934, la Asociación Comercial de Ilhéus (ACI), junto con otras entidades, llamó la atención del gobernador de Bahía sobre: "(...) la situación de impracticabilidad del canal de acceso al puerto de Ilhéus y exigió medidas para regularizar el tráfico marítimo, exigiendo incluso su dragado" (Mello, 1981, p.262). Ese mismo año, 1934, miles de sacos de cacao estaban en depósitos / almacenes y no se pudieron enviar por falta de barcos. Ha habido muchos casos problemáticos de varamientos. En 1936, por ejemplo, el carguero sueco Triona sufrió daños en el timón y encalló en la barra con 32.000 sacos de cacao. El carguero estuvo varado durante nueve días (Campos, 2006).

El puerto de Ilhéus debía garantizar la independencia de la región en cuanto a exportaciones desde el puerto de la capital, Salvador. Sin embargo, entre 1927 y 1935, en ninguno de estos nueve años la producción total se envió directamente al exterior. El año 1929, curiosamente, fue el de mayor porcentaje de exportaciones directas de cacao: 42% de la producción en el estado de Bahía (Campos, 2006). El análisis de las cifras muestra que, en ninguno de los años considerados (1927-1935), el puerto de Ilhéus fue el mayor exportador directo de cacao en Brasil, habiendo sido un puerto complementario a la capital del estado o habiendo destinado una parte considerable de su movimiento.

Uno puede imaginar que el puerto no estaba en su mejor forma en esos años. Un extracto de Santos (2016, p. 11) informa que:

Recién en 1936 se pusieron en funcionamiento los almacenes 3 y 4 y el puente 3. Esto representó un aumento en la capacidad de servicio del puerto para la carga o descarga de hasta 3 barcos de vapor. Fue en los años 30 cuando el Puerto de la Bahía de Pontal operó con su estructura completa, con todos los almacenes, puentes y servido por el ferrocarril.

Entre 1943 y 1945 ingresaron al puerto 2.069 barcos y partieron 2.071. Santos (1955) compara el movimiento de los puertos de Ilhéus y Salvador en 1945 y llega a la siguiente conclusión, ya que 725 barcos entraron en Ilhéus y 658 salieron:

En el mismo año entraron en Salvador 642 y salieron 654. Estas cifras no significarían nada, teniendo en cuenta el tonelaje de matrícula, mucho mayor en Salvador que en Ilhéus, pero la disminución sufrida en el movimiento marítimo en Brasil durante el período de guerra, que se acentuó bastante en el Noreste y Oriente, debido a la acción de los submarinos del Eje, lesionó más gravemente el puerto capitalino que el puerto cacaotero (Santos, 1955, p. 81).

Una de las razones por las que el puerto de Ilhéus no sufrió demasiado con la Segunda Guerra Mundial fue el hecho de que los Estados Unidos eran, en ese momento, los principales compradores de cacao bahiano. La navegación era peligrosa, pero enfrentaba menos obstáculos que los puertos que tenían sus principales clientes en Europa (Santos, 1955).

Por otra parte, en la literatura portuaria de Bahía, se señalan algunos factores que hicieron que el Ilhéus fuera menos eficiente u organizado de lo que debería haber sido: a) relación puerto-ferrocarril-carretera; b) ubicación que deja de ser estratégica y c) conflictos entre actores sociales locales y la

capital, Salvador. A continuación, se muestra una breve explicación de estos tres puntos.

El puerto de Ilhéus, así como muchos puertos que se construyeron en la década de 1920, tenían la característica de ser un puerto ferroviario, dentro de lo que Puente (2018) denomina el binomio ferrocarril-puerto. Importante para la economía de la región, pero perdió potencia cuando comenzó a implementarse el sistema vial. La interiorización de la producción de cacao, posibilitada por las carreteras, debilitó la costa y, en consecuencia, debilitó el puerto (Diniz y Duarte, 1983).

En segundo lugar, el puerto de Ilhéus encontraba dificultades para su reforma y modernización, en un momento en que la ciudad tenía su espacio urbano valorado y remodelado. En este escenario, la ubicación del puerto, que era estratégico para una exportación menos intensa que el cacao, no funciona para los cientos de toneladas que debían embarcarse todos los meses. Ubicado en Baía do Pontal, el puerto no tenía espacio para expandirse, ya que la ciudad crecía a su alrededor.

En tercer lugar, los conflictos entre los distintos actores sociales locales y la capital (Salvador), desde el productor-agricultor, políticos, exportadores, entre otros, a través del espacio portuario. Luchas y conflictos que desviaron y debilitaron la capacidad de operación portuaria positiva, además de sacar del foco la necesidad de capacitación técnica de este dispositivo para ser un espacio temporal de carga (cacao) y no un almacén, con serios problemas de acristalamiento.

En la bibliografía consultada se constató un énfasis descriptivo en el número de almacenes que tenía o tendría el puerto en un futuro próximo y muy poca información técnica sobre el fondeo, etc., lo que deja la impresión del puerto de Ilhéus como un puerto de depósito. Las mejoras en la infraestructura terrestre y los trabajos de dragado, que debieron ser constantes, fueron acciones que podrían haber ahorrado tiempo para la construcción de un puerto de mar abierto, como sucedió décadas después con la construcción de porto do Malhado. En Gabriela, Cravo y Canela, la oposición y los políticos locales sabían que aquellos trabajos nunca serían suficientes:

Realmente no había manera, sería una pérdida de tiempo tratando de resolverlo. La solución fue construir un nuevo puerto para Ilhéus, en Malhado, fuera de la barra de arena. Una obra de enorme importancia, que requirió años de estudios antes de pensar en ponerla en marcha. Dependiendo de millones de contos de réis, de la cooperación entre poderes federales, estatales y municipales. Un trabajo de tal envergadura, los estudios avanzaban lentamente, no podía ser de otra manera. Estudios múltiples, laboriosos y difíciles. Pero ya habían comenzado. La gente de Ilhéus debería tener un poco de paciencia (Amado, 1973, p. 205).

## Puerto de Takoradi

En África Occidental, hasta el siglo XVII: “Tanto las importaciones como las exportaciones se realizaban en pequeñas cantidades, se transportaban fácilmente desde el barco a la costa en barco o canoa y, por lo tanto, no requerían instalaciones portuarias elaboradas” (Hilling, 1969, p. 366)

Según Hilling (1969), durante cuatro siglos, los cambios en las estructuras portuarias en África Occidental fueron muy pequeños:

Con el tiempo, los lugares de desembarco fueron protegidos por fuertes y estos proporcionaron el mercado y el almacén para las importaciones y exportaciones. Durante casi cuatro siglos, fuerte y puerto fueron sinónimos en África Occidental (Hilling, 1969, p. 366).

Ni siquiera la agricultura comercial, en el período de transición, “(...) asumió proporciones que hicieron inadecuados los puertos tradicionales” (Hilling, 1969, p. 367). A partir de finales del siglo XIX se produjo una mejora en la infraestructura de transporte, con una aceleración en la calidad y eficiencia de los equipos portuarios:

La asunción gradual del control político directo por parte de las potencias europeas a finales del siglo XIX condujo a la evolución de la infraestructura de transporte. La mejora del transporte fue un paso previo necesario para el establecimiento del 'control efectivo' requerido por el Congreso de Berlín (1885), sirvió para estimular el crecimiento económico y condujo a la concentración de la actividad comercial y a la progresiva diferenciación entre las ubicaciones de los puertos en términos de su idoneidad para el intercambio tierra-mar (Hilling, 1969, p. 367).

La región costera de Gold Coast fue el sitio de los primeros asentamientos europeos y la exploración de los primeros puertos naturales en Axim, Sekondi, Cape Coast, Saltpond, Winneba, Accra y Kwitta. Accra, por ejemplo, era (es) la capital y hasta 1920 tuvo el mayor volumen de comercio en el país / colonia (Foreign Office, 1920).

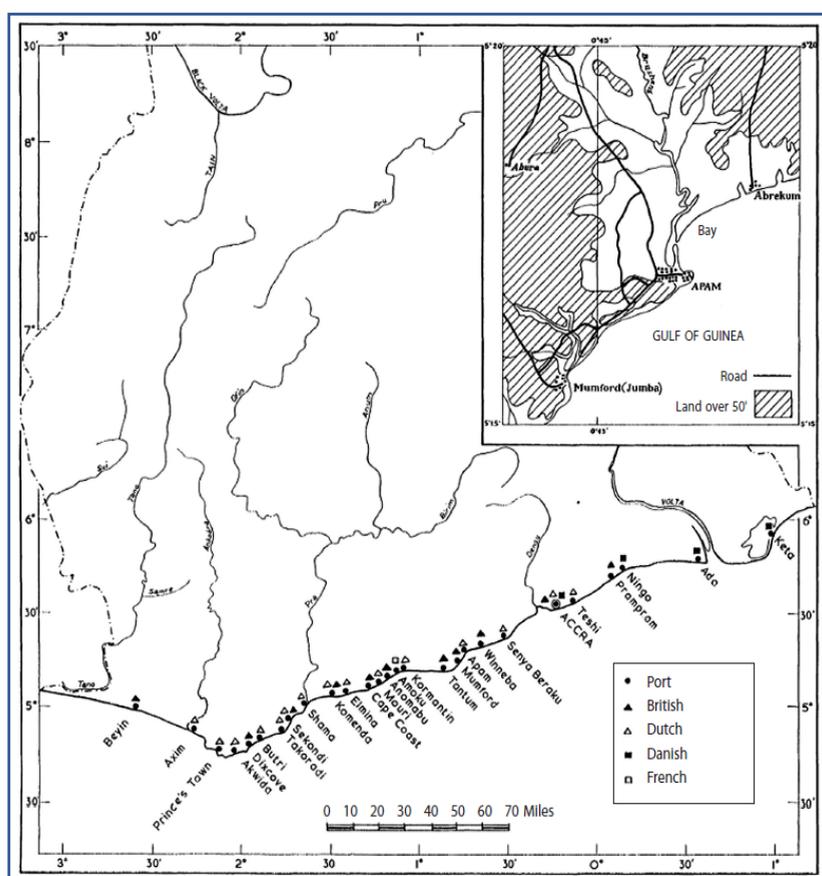
A pesar de la importancia del sistema portuario para la Costa de Oro, desde el inicio del comercio atlántico, parece haber sido el último en ser tratado por el gobierno colonial. Hasta la Primera Guerra Mundial, el cacao se colocó en muelles expuestos en Accra y Sekondi. La última ubicación, por ejemplo, ni siquiera era un puerto en sí, sino una pequeña bahía abierta (Mike, 1935). En 1920, el Foreign Office informó que:

La Costa de Oro está muy limitada en lo que respecta al alojamiento para el transporte. En toda su extensión, no existe un solo puerto con la protección adecuada contra el oleaje atlántico y la corriente de Guinea. Los barcos que van al océano deben estar en plataformas abiertas a distancias de 1 a 3 millas de la costa, y el desembarco en botes de surf nativos es costoso y peligroso (p. 29).

Había al menos diez puertos: Half Assinie, Axim, Sekondi, Cape Coast, Saltpond, Appam, Winneba, Accra, Adda y Kwitta (ver Figura 8.5). A pesar de que todos se consideraron no aptos, se eligieron dos de ellos, Sekondi y

Accra, para ser los puntos de inicio o finalización de los ferrocarriles y, por lo tanto, se pensó en mejoras para ambos: “En Sekondi, se completó un rompeolas de 670 pies de largo en 1916. En Accra, se completó un rompeolas de 800 pies de largo en 1916” (Foreign Office, 1920, pp. 29-30). Estas mejoras estaban destinadas a proteger las mercancías y los productos que se cargarían y descargarían.

Figura 8.5. Puertos de Costa de Oro en 1800



Fuente: Obeng-Odoom (2012) a partir de Dickson, 1965.

Con el final de la Primera Guerra Mundial, entre el año 1919 y mediados de 1920, el gobernador Sir Gordon Guggisberg y un comité de expertos llevaron a cabo estudios para la reforma portuaria. Sobre la base de estos estudios, se decidió construir un puerto de aguas profundas en Takoradi, que estaba a 6 km de Sekondi.

Según Rassting (2020), cuando los ingenieros británicos apoyaron la construcción de un puerto en la Costa de Oro, ya habían pensado en múltiples funcionalidades para este equipo, que podría servir como puerto terminal para el proyecto ferroviario de Tarkwa y como puerto naval que serviría al Reino Unido en tiempos de guerra. Obeng-Odoom escribe que (2012, p. 122):

“Takoradi” y “Sekondi” son formas indígenas de los nombres prusianos “Taccary” y “Secundis”. Estos eran los nombres de dos asentamientos pesqueros en Costa de oro. Los prusianos fueron algunos de los primeros extranjeros en establecer contacto y comercio Sekondi-Takoradi.

En 1644, se construyó un fuerte holandés, Fort Orange, en el sitio. En 1872, los holandeses abandonaron Sekondi-Takoradi y vendieron las mejoras a los ingleses. Al comienzo del siglo XX, en 1903, un polaco llamado Lebefer vislumbró el potencial de una ciudad portuaria que negoció con el jefe de Takoradi un contrato de arrendamiento en la costa de Takoradi. Se le dio al jefe una cantidad mensual y una caja de ginebra. Este pago continuó hasta 1913 (Obeng-Odoon, 2012). Seis años después, las autoridades coloniales comenzaron a discutir un puerto de mar abierto en Takoradi. Según Obeng-Odoon (2012), el puerto de Takoradi fue el primero de tipo artificial que se construyó en la costa de África Occidental y complementó otros llamados puertos naturales, que continuaron existiendo y transportando productos desde la Costa de Oro.

La construcción del puerto de Takoradi, así como de Ilhéus, pasó por numerosas etapas de debate y conflictos entre los actores sociales involucrados. Por ejemplo, estaba la cuestión de la necesidad y la viabilidad, no

todo el mundo estaba convencido de que la producción de cacao o manganeso requiriera un equipo tan caro y sofisticado.

Sin embargo, según Meredith (1976), hubo una especie de euforia después de la primera guerra mundial en la década de 1920 que favoreció la construcción del puerto de Takoradi:

Como el proyecto individual más caro emprendido por una administración británica en África tropical en la década de 1920 y que fue citado como un ejemplo de la contribución positiva que tuvo que hacer el colonialismo (...). (Meredith, 1976, p. 134)

Meredith (1976) enumera tres hechos que en conjunto contribuyeron a la construcción efectiva del puerto: a) un sentimiento de euforia luego de la primera guerra mundial de algunos políticos en Londres; b) una nueva mirada a los recursos de las colonias y, c) el nombramiento de Guggisberg al frente del gobierno de Costa de oro y sus buenas relaciones con los políticos coloniales en Londres.

El proyecto portuario estaba conectado al ferrocarril, es decir, un binomio ferrocarril-puerto, como en el sur de Bahía. Se realizaron proyectos y los gastos fueron siempre superiores al presupuesto inicial. Así, hubo presión desde Inglaterra para reducir el gasto y recortar algunos proyectos vinculados al puerto. Guggisberg mantuvo la construcción de 4.800 km de carreteras aptas para el tráfico motorizado y la línea ferroviaria Kumasi-Accra.

Sin embargo, fue un fuerte crecimiento en la producción / exportación de cacao entre 1919 y 1921 lo que convenció a algunas autoridades sobre la importancia de construir el puerto:

Finalmente, Costa de Oro experimentó un auge de las exportaciones, particularmente de cacao, entre 1919 y 1921, que proporcionó suficientes ingresos gubernamentales para llevar a cabo el programa de transporte directamente y a través de un préstamo de £ 4 millones recaudado en 1920 (y silenciaron temporalmente a los críticos del 'desperdicio') y demostró cla-

ramente la insuficiencia de los puertos naturales existentes para manejar el aumento del volumen de producción, especialmente porque Accra, que en 1910 representaba alrededor del 60 por ciento de las exportaciones de cacao, se había llenado de sedimentos durante la guerra. (Meredith, 1976, p. 137)

Parte del extracto anterior corrobora la afirmación de Raassting (2020) de que, en Costa de Oro, el puerto y los equipos conectados a él fueron financiados por productores de cacao entre otros sectores de la economía de la colonia<sup>122</sup>. Como argumenta Harvey (2013, p. 485):

Carreteras, ferrocarriles, canales, aeropuertos, etc. no se pueden mover sin que se pierda el valor incrustado en ellos. Por lo tanto, el valor debe inmovilizarse en la tierra en un grado cada vez mayor para lograr la integración espacial y eliminar las barreras espaciales a la circulación. (Harvey, 2013, p. 485)

Según M'Bokolo (2011), fueron los impuestos a las exportaciones e importaciones de las colonias, junto con la explotación del trabajo forzoso, los que generaron capital para la construcción de infraestructura de transporte en las colonias del continente africano. Algunos factores marcaron la elección de Takoradi como punto estratégico para la construcción de un puerto de mar abierto:

Takoradi también cumpliría varios roles en el desarrollo económico de la colonia. Esto explica su ubicación en la sección occidental de la costa, ya que estaba destinada a facilitar y fomentar la exportación de manganeso y cacao y ayudar a la diversificación agrícola a través de la exportación de productos

---

<sup>122</sup> Según Menezes (1960, p. 55): “De todos los planes de desarrollo que Londres está poniendo en marcha en África tras la última guerra, la Costa de Oro es la que menos le costará. Los gastos se estiman en unos 200 millones de dólares, de los cuales 150 serán cubiertos con recursos locales”.

de los territorios meridionales, cuando se podría construir una línea al norte de Kumasi (Meredith, 1976, p. 138).

En 1921 se iniciaron las obras de construcción del puerto de Takoradi. La previsión era terminar la construcción en 1924. Sin embargo, debido a problemas que involucran varios conflictos, disputas mineras, retraso en la entrega de la maquinaria, hundimiento de un barco de abastecimiento y problemas con lluvias e inundaciones, el puerto solo fue inaugurado el 3 de abril de 1928 por el exsecretario colonial, J. H. Thomas (Mike, 1935).

Un panorama más detallado de las dificultades financieras y de ejecución de la obra portuaria es presentado por Meredith (1976, p.141): “El tiempo para la construcción del puerto se estimó originalmente en tres años y medio, (...) se necesitaron siete años y medios para lograr la etapa en la que podría ser utilizado por los barcos, y nueve años y medio hasta su finalización total”. Con un costo inicial estimado en £ 1,6 millones, la obra se entregó en 1930 por £ 3,4 millones.

La construcción del puerto de Takoradi (ver Figura 8.6) no se limitó a las construcciones relacionadas con el atraque y el embarque en el sitio. Se organizó toda una infraestructura distribuida, que implicó la implementación de más ferrocarriles, hospitales, talleres, galpones y almacenes. A partir de 1928, el cacao, el manganeso, la madera, entre otros productos, que eran traídos por las líneas ferroviarias, se embarcaban en grandes barcos (Mike, 1935).

**Figura 8.6. Construcción del puerto de Takoradi, 1921-1928.**



Fuente: Raasstingo, 2020.

El Puerto de Takoradi como equipamiento sofisticado, aun siendo uno de los primeros puertos artificiales en África Occidental, no agrado a los involucrados en su idealización y construcción. Los retrasos en la construcción no permitieron alcanzar el triple objetivo para el que fue diseñado y construido en este lugar: a) exportar el manganeso y que podría reducir la dependencia económica del cacao; b) incentivar y diversificar la agricultura en los territorios del norte; c) impulsar la venta de cacao (Meredith, 1976).

Hubo un estancamiento en la industria del manganeso, a partir de 1925, por lo que no puede ser un sustituto o alternativa a la explotación del cacao. Los ferrocarriles que conectarían los territorios del nNorte no abandonaron su papel y la producción de cacao mantuvo una regularidad considerada “estancada en producción y valor” (Meredith, 1976). Los datos sobre la pro-

ducción de cacao exportado se muestran en la Tabla 8.2 y prueban esta afirmación de Meredith.

En un fenómeno muy similar a lo ocurrido con el puerto de Ilhéus, la competencia entre ferrocarriles y carreteras fue también un factor de debilitamiento para el puerto de Takoradi. Los valores cobrados por el transporte ferroviario no coincidían con el transporte por carretera que alimentaba los puertos naturales, llamados puertos de surf, y provocó una disminución en los porcentajes de producción de cacao transportados por Takoradi:

Como resultado, los puertos naturales conectados al cinturón central de cacao por carretera, lejos de cerrar y ceder su comercio a Sekondi-Takoradi, aumentaron las exportaciones de cacao de la zona central y se apoderaron del comercio de Accra. La proporción de cacao transportado por ferrocarril cayó del 83% en 1924 al 63% en 1928 y al 58% en 1931 (Meredith, 1976, p. 140).

En cuanto a la mano de obra contratada para la construcción del puerto de Takoradi, los vecinos de Sekondi, entre otros trabajadores de diferentes orígenes, fueron contratados para trabajos como el transporte de toneladas de piedras extraídas de una cantera a pocos kilómetros de la zona portuaria.

Como afirma Mike (1935), en los cuatro años que van de 1924 a 1927 cerca de 4.000 africanos trabajaron diariamente en la construcción del puerto. Hubo 164 europeos que pasaron por la construcción, y 3 de ellos murieron durante el período. No se proporciona el número de trabajadores africanos que resultaron heridos o que fallecieron durante la construcción. Es importante destacar que la expresión trabajo forzoso no aparece en el texto de Mike (1935).

## Navegabilidad y producción de cacao

Las exportaciones de cacao son el resultado de varios factores y condiciones, que van desde la calidad del suelo, el clima, la estructura de tenencia de la tierra, los sistemas de gestión y trabajo hasta la calidad del equipo portuario. Algunas de estas condiciones son estructurales y hasta cierto punto perennes, y otras dependen de circunstancias específicas, como las restricciones de navegabilidad durante la Segunda Guerra Mundial.

Crisis como la Gran Depresión, iniciada en 1929, que tuvo consecuencias directas hasta al menos 1934, o la Segunda Guerra Mundial, dejaron su huella en los datos anuales de exportación (Tabla 8.2). En la tabla 8.2 se muestra la producción exportada desde la Costa de Oro entre 1925 y 1945. Los datos hasta 1938 se tomaron de Polly Hill (1956), pero las dos últimas líneas, que se refieren a los quinquenios 1940-1944 y 1945-1949, se obtuvieron del Junta de Comercialización del Cacao de Ghana (Ghana, 1960/1961).

La tabla 8.2 también muestra los datos de producción exportada de cacao del sur de Bahía para el mismo período, 1925-1945, de dos fuentes: 1925 a 1933 por el Anuário Estatístico da Bahia y de 1934 a 1945 a través de información de IPEADATA. La información para el año 1939 está ausente en la tabla 8.2, probablemente a causa de la Segunda Guerra Mundial, cuyo estallido dificultó la totalización de las cifras. Entre 1925 y 1945, muchas variables interfirieron en la producción de cacao en el sur de Bahía. Entre las causas de la expansión y mejoras en la producción se encuentran la implementación de la red de transporte que, aunque no bien consolidada, fue variada y complementada: mulas, canoas, vías férreas y el inicio del transporte por carretera.

La Gran Depresión de 1929, la competencia con el cacao africano y la Segunda Guerra Mundial afectaron negativamente a la región. Con respecto a la crisis de 1929, el mercado consumidor de cacao aún no estaba saturado:

Por otro lado, los cultivos de plantaciones tropicales —café, cacao, té y frutas— resistieron bien o, cuando atravesaron períodos difíciles, se reestablecieron rápidamente y con mayor fir-

meza, sin duda porque el mercado potencial de estos productos estaba lejos de la saturación (M´Bokolo, 2011, p. 493).

En cuanto a la competencia con el cacao africano:

Durante los dos conflictos mundiales, por ejemplo, Inglaterra habría presionado a Francia para que permitiera el desembarco en sus puertos y la circulación en su territorio de los granos de cacao con destino a las fábricas suizas, que incluso procedían de sus colonias africanas. (Freitas y Paraíso, 2001, p. 116)

Muchos cultivos se perdieron en años de crisis externas: abandonados, quemados, etc. Pérdidas para los productores, pero muchas empresas exportadoras, como Wildberger & Cia, hicieron buenos negocios, duplicando con creces su capacidad exportadora entre 1922 y 1930 (Wildberger, 1979). Es interesante notar que Wildberger e Cia no apareció en la lista de accionistas<sup>123</sup> del puerto de Ilhéus hasta 1945 (Rosado, 2000).

Garcez (1981) para los años 1938 y 1939, ofrece imágenes de un escenario poco atractivo para la exportación de cacao:

Más de 400.000 sacos de cacao están varados como consecuencia de la guerra y el estrechamiento de los mercados exteriores. Estados Unidos, que en ese momento compraba el 75% de nuestra producción, restringió sus compras en esos años. Al mismo tiempo, se produjo el cierre de mercados en Bélgica, Suecia, Noruega, Finlandia, Alemania, Italia y Holanda, que absorbieron el 20% del cacao brasileño. (Garcez, 1981, p. 65<sup>124</sup>)

Durante la Segunda Guerra Mundial, la producción en el sur de Bahía cayó de 134 mil toneladas (en 1938) a 115 mil en 1945, con buenos resul-

---

<sup>123</sup> Al menos no con ese nombre. Es necesario realizar más investigaciones al respecto.

<sup>124</sup> Parte de esta cita reproduce noticias del Diário da Tarde, 20/04/1939.

tados sólo en 1943, con 173 mil toneladas. Si bien el principal destino del cacao de Bahía fue Estados Unidos, la inseguridad marítima se reflejó en la pérdida de capacidad exportadora y la calidad del producto.

**Tabla 8.2. Cacao exportado por Bahía y Costa de Oro entre 1925 y 1949**

Año	Costa del Oro (mil toneladas)	Bahia (toneladas)
1925	218	57.375
1926	231	61.331
1927	210	63.183
1928	225	70.903
1929	238	63.183
1930	191	64.154
1931	224	73.303
1932	234	95.860
1933	236	96.085
1934	230	100.302
1935	269	120.162
1936	311	120.669
1937	236	111.748
1938	263	134.962
1939	?	127.851
1940		122.968
1941	191,386	126.561
1942	(Promedio anual del	103.097
1943	quinquenio)	173.608
1944		112.165
1945	229,337	115.149
1945-1949	(Promedio anual del quinquenio)	

Fuentes: Polly Hill (1956); Ghana (1960/1961), Anuario Estadístico de Bahía.

\*Tomado de Campos (2006); Datos IPEA (2019).

En cuanto a la Costa de Oro, la producción y comercialización del cacao de la Segunda Guerra Mundial siguió un camino diferente al que se mantuvo hasta la década de 1930. El cacao no se consideraba un producto esencial en esa época de esfuerzos de guerra, pero la producción no podía simplemente detenerse. Se tomaron medidas y se comenzó a organizar mejor el control de este tipo de mercado. De hecho, controlado por el gobierno británico (Milburn, 1976).

Además, las rutas de suministro del esfuerzo bélico de alguna manera beneficiaron al cacao africano como flete de retorno:

Durante la guerra, especialmente después de que Estados Unidos se involucró, los británicos enviaron municiones y navegaron de América a Inglaterra, viajaron a África Occidental y regresaron a los Estados Unidos con cacao. (Esta era una ruta similar a la que tomaron los barcos de esclavos en siglos anteriores). Algunos barcos estadounidenses también transportaban cacao, pero solo aquellos que habían comerciado cacao con África Occidental antes de la guerra (Milburn, 1976, p. 145).

Desde el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, en 1939, el gobierno inglés comenzó a intervenir lentamente en este mercado hasta controlarlo casi por completo. La administración británica adquiría toda la producción al final de cada cosecha y las empresas realizaban las transacciones, asumiendo el gobierno las direcciones y las pérdidas, evitando la especulación local y reduciendo las inestabilidades provocadas, entre otras cosas, por los riesgos de transporte (Milburn, 1976).

Según Barraclough (1964, p. 158):

(...) el establecimiento de agencias de contratación pública para ciertos productos esenciales, como los aceites vegetales y el cacao, deshizo el primer control que las empresas comerciales europeas tenían sobre la economía de los campesinos y agricultores indígenas, allanando el camino para una expansión (...).

Por otro lado, hubo años durante la Segunda Guerra Mundial en los que, debido a la ausencia de barcos para transportar el cacao, se quemaron cientos de toneladas:

Parte del cacao se quemó cuando no había espacio para el envío, especialmente en 1941 y al final de la guerra en 1945, cuando los restos fueron destruidos. En total, quizás solo se quemaron 100.000 toneladas, y ciertamente no más de 500.000 toneladas. El cacao que acabó quemado se determinó principalmente en función del lugar de entrega (MILBURN, 1976, p. 145).

## Consideraciones finales

Los datos disponibles sobre los puertos de Ilhéus y Takoradi indican que estas instalaciones se estructuraron en la década de 1920 y tienen similitudes y diferencias en muchos otros aspectos. Algunas diferencias están en la constitución y el tipo de ubicación de estos equipos. El puerto de Ilhéus fue un puerto fluvio-marítimo, ubicado en una pequeña bahía (Baía do Pontal), que trajo ventajas protectoras durante el período colonial e imperial. El puerto de Takoradi fue también un puerto de mar abierto natural-colonial que, debido a la confluencia de algunos factores, se convirtió en uno de los primeros puertos artificiales de África Occidental.

Los problemas relacionados con el puerto de Ilhéus provocaron disputas entre las élites del sur de Bahía y la capital del estado, Salvador. La distribución de los beneficios del manejo de carga generó competencia entre estas élites y provocó un estancamiento en las demandas de mejoras estructurales en el puerto de Ilhéus, lo que retrasó su desarrollo durante décadas y, en consecuencia, el de su región.

Con respecto al puerto de Takoradi, las divisiones y las dudas sobre la viabilidad de su construcción quedaron suspendidas durante algún tiempo, lo suficiente para que el proyecto ya no se abandonara. Sin embargo, debido a los retrasos, las inversiones posteriores a la construcción se enfrentaron a los efectos de la crisis de 1929 y a una combinación de factores, en particular

el sistema de carreteras que hizo que los surf-harbours (puertos naturales) fueran más competitivos que Takoradi. Aquí es donde comienzan las similitudes. El sistema de carreteras que comenzaba a ganar terreno, pero que tardaría algunos años en consolidarse, debilitó el puerto de Ilhéus y el puerto de Takoradi, aunque de manera opuesta. En Ilhéus existía una competencia políticamente desigual y desfavorable con el puerto de la capital del estado, la ciudad más grande de la región noreste del país, mientras que Takoradi sufría la erosión del flujo de mercancías para el movimiento en nombre de puertos más pequeños y menos equipados, pero ubicado más cerca de los lugares de origen de la producción de cacao, y más accesible por carretera.

## Referencias

- AMADO, Jorge. *Gabriela clavo y canela*. São Paulo: Martins, 1973.
- BARRACLOUGH, Geoffrey. *Introducción a la Historia Contemporánea*. São Paulo: Círculo del libro, 1964.
- CAMPOS, João da Silva. *Crónicas de la Capitanía de São Jorge dos Ilhéus*. Iseleños: Editus, 2006.
- CARNEY, Judith. *Arroz negro: el cultivo de origen africano en las Américas*. Estados Unidos de América: Biblioteca del Congreso, 2001.
- DINIZ, José Alexandre Felizola; DUARTE, Aluizio Capdeville. *La región cacaotera de Bahía*. RECETA: Sudene / Universidad Federal de Sergipe, 1983.
- FALCON, Gustavo. *Coroneles de cacao*. Salvador / BA: Solisluna Editora, 2010.
- FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro; PARAÍSO, Maria Hilda Barqueiro. *Caminos para encontrarse con el mundo: la capitanía, los frutos del oro y la princesa del sur - Ilhéus 1534-1940*. Ilhéus: Editus, 2001.
- GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. *Instituto del Cacao de Bahía: medio siglo de historia*. Salvador: ICB, 1981.
- GHANA. *Miscellaneous Informations 1960-61*. Ministry of Food and Agriculture. Cocoa Industry Division. Ghana, 1960/61.

- GERRING, John; PELUCA, Tore; TOLLEFSEN, Andreas Forum; APFELD, Brendan. *Los puertos caminan por la democracia*. Hoja de trabajo. Universidad de Gotemburgo (Departamento de Ciencias Políticas), junio / 2018.
- HARVEY, David. *Los límites del capital*. São Paulo: Boitempo, 2013.
- HILL, Polly. *The Gold Coast Cocoa Farmer: a preliminary survey*. London/Accra: Oxford University Press, 1956.
- HILLING, David. "The Evolution of the Major Ports of West African". *The Geographical Journal*. Vol. 135, no. 3, Sep, 1969. pp. 365-378.
- HONORATO, César. *El pulpo y el puerto: Cia Docas de Santos (1888-1914)*. 2ª ed. Curitiba: Editora Prismas, 2016.
- IPEADATA. DATAVIVA. <http://dataviva.info/pt/>. Acesso em: junho de 2020.
- LINEBAUGH, Peter; MARCUS, Rediker. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Cia das Letras, 2008.
- MARX, Karl. *Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política*. São Paulo: Boitempo, 2019.
- M'BOKOLO, Elikia. *África Negra: História e Civilizações*. Salvador: EDUFBA/Casa das Áfricas, 2011.
- MELLO, Agenor Bandeira de (editor). *Cartilha Histórica da Bahia: a república e seus governadores*. 3ª ed. Salvador/BA: Editora Continente, 1981.
- MENEZES, Adolpho Justo Bezerra de. *O Brasil e o mundo ázio-africano*. Rio de Janeiro: Edições GRD, 1960.
- MEREDITH, David. "The construction of Takoradi Harbour in the Gold Coast 1919-1930: a case study in colonial development and administration". *Transafrican Journal of History*. Vol.5, nº 1, 1976, pp. 134-149.
- MIKE. *Mike's Railway History. The Gold Coast: a railway through the african jungle. A look at Railways in 1935 & before*. RW0674/R139. As First Published in 1935. Disponível em: <http://mikes.railhistory.railfan.net/pindex.html>. Acesso em: 16/10/2019.

- MILBURN, Joseph. "Cocoa Marketing in Ghana". In: SIMMONS, John (Org). *Economic and Botanical Perspectives*. Nueva York/Washington/Londres: Praeger Publishers, 1976.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. *Informe Anual de la Costa del Oro*. Londres: Publicado por HM Stationery Office, 1920.
- OBENG-ODOOM, Franklin. "Political economic of Sekondi-Takoradi. West Africa's new oil city". *Urbani Izziv*. Vol. 23, nº 2, december, 2012, pp.121-130. Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/249220828>.
- PONTES, Kátia Vinhático. *O binômio porto-ferrovia: o escoamento da produção cacauzeira no sul da Bahia (1920-1947)*. 2018. 356 f. Tese (Doutorado em História). Instituto de Ciências Humanas Filosofia. Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2018.
- RAASTINGO. "Read and see amazing pictures of how Takoradi Port was constructed from 1921". *Ghana: Opera News* (blog), 2020. Disponível em: <https://gh.opera.news/gh/en/politics/f5b4d57aa3b18a2eb445ed06e4984ff6>. Acesso em: 18 de out. 2020.
- ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. *Cronologia Portos da Bahia*. Salvador: CODEBA, 2000.
- SANTOS, Flávio Gonçalves dos. "A Baía do Pontal – Ilhéus: relações do porto com a cidade". *Revista História Crítica*. Ano VII, nº 13, junho/2016.
- SANTOS, Milton. *Zona do Cacau*. Bahia: Artes Gráficas, 1955.
- SOUB, José Nazal Pacheco. *Minha Ilhéus: fotografias do século XX e um pouco da nossa história*. Itabuna/BA: Agora, 2005.
- SUÁREZ BOSA, Miguel; CASTILLO HIDALGO, Daniel. "Fostering (under) development in the Atlantic Ports: Introduction". *The International Journal of Maritime History*. Vol. 32 (1), 2020, pp. 124-133.
- WILDBERGER, Arnold. *Meu pai, Emil Wildberger: 1871-1946*. Salvador: Ignoramus Empreendimentos Editoriais, 1979.

## Entre la “pared” y la bodega: un análisis de los cambios promovidos por las leyes de modernización portuaria en el mercado laboral portuario de Espírito Santo (1993-2017)

Luiz Cláudio M. Ribeiro y Gracineide Souza

### Caracterización del complejo portuario de Espírito Santo<sup>125</sup>

El complejo portuario del estado de Espírito Santo está compuesto por una infraestructura de transporte ferroviario, vial y marítimo; que une varios puertos de carga múltiple y terminales especializadas públicas y privadas. Son: a) Puerto de Vitória, formado por el Muelle Comercial, Muelle Capuaba (con la terminal de Vila Velha - TVV y la terminal Codesa), Muelle de Paul, terminal de FLEXIBRÁS, y la terminal de Companhia Portuária Vila Velha (CPVV); b) Puerto de Tubarão, propiedad de Companhia Vale do Rio Doce S / A; c) Praia Mole Puerto, terminal especializada en productos siderúrgicos (TPS) operada por el consorcio ArcelorMittal, Usiminas y Gerdau Açominas, y la terminal de carbón también operada por Ca. Vale do Rio Doce; d) Puerto de Barra do Riacho - Portocel, especializado en el transporte de celulosa del grupo Suzano; e) Puerto de Regencia, especializado

<sup>125</sup> El contenido original de este artículo fue presentado en el V COLOQUIO INTERNACIONAL DE LA GOBERNANZA DE LOS PUERTOS ATLÁNTICOS (siglos XIV-XXI), celebrado en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria - España, entre el 30 de noviembre y 2 de diciembre de 2017, como resultado de la financiación del Ministerio de Economía y Competitividad de España para el “Sur Global. Puertos y Desarrollo Económico y Social 1850-2010 (HAR2015-64044-R), por lo que los autores agradecen la financiación recibida.

en almacenamiento de crudo por Petrobrás; y f) Ponta de Ubu, especializada en el envío de pellets de mineral de hierro a la industria del acero, administrada por Samarco Mineração y Companhia Vale do Rio Doce.

Son puertos privados, especializados en carga y descarga de automóviles, celulosa, productos siderúrgicos, manejo de contenedores y granos, entre otros, con alta importancia económica regional e implicación en la competitividad de los puertos brasileños. Los datos publicados en 2016 (SINDAMARES) muestran que este complejo portuario en Espírito Santo manejó aproximadamente “el 25% de las mercancías que entran y salen de Brasil y el 12% de los ingresos de divisas nacionales”. En el primer semestre de 2016, el movimiento de carga nacional alcanzó cuatrocientos noventa y un millones cien mil toneladas (491.100.000 t). De esta cantidad, ciento setenta y seis millones cien mil toneladas (176.100.000) se manipularon en “puertos de este complejo industrial”.

Entre los puertos públicos brasileños, los puertos de Espírito Santo ocuparon el décimo lugar en el ranking nacional, alcanzando aproximadamente tres millones de toneladas (3.000.000 t) de carga manejada por el Puerto de Vitória. Entre las terminales de concesión privada, el movimiento total de carga en 2016 alcanzó los trescientos quince millones de toneladas (315.000.000 t). En este grupo, el puerto de Tubarão ocupó el segundo lugar en el ranking nacional, con el movimiento de cincuenta millones doscientas mil toneladas (50.200.000 t)<sup>126</sup> en el primer semestre, como se muestra en la tabla 9.1.

---

<sup>126</sup> El manejo total de carga en puertos y terminales privadas en el primer semestre de 2016 alcanzó 491,1 millones de toneladas. Esto representa un aumento del orden del 2,1%, en comparación con el mismo período de 2015. Este resultado demuestra un excelente desempeño del sector portuario brasileño este año, dado un PIB negativo. Del total de toneladas manejadas en el semestre, 176,1 millones fueron en puertos organizados (+ 4,7%) y 315 millones en terminales de uso privado (+ 0,6%). El valor de la carga manejada en terminales privadas creció 14,2% en los últimos 5 años, mientras que en el mismo período los puertos públicos o público-privados crecieron 18,3%, considerando los primeros semestres de la serie 2011 a 2016.

**Tabla 9.1. Movimiento portuario en Brasil (2016)**

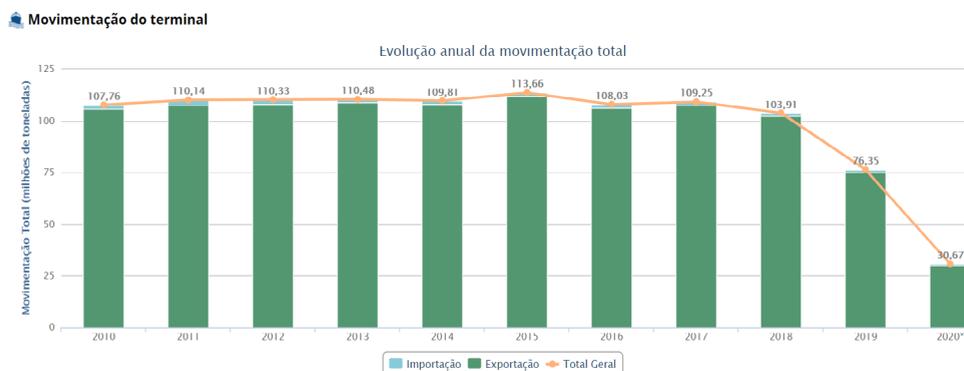
MANEJO DE CARGA EN PUERTOS PÚBLICO-PRIVADOS 1° sem. 2016		MANEJO DE CARGA EN PUERTOS PRIVADOS 1° sem. 2016	
Santos – SP	49,5	Ponta da Madeira – MA	69,2
Itaguaí – RJ	28,7	Tubarão – ES	50,2
Paranaguá – PR	22,1	Ilha Guaíba - Tig – RJ	22,7
Rio Grande – RS	12,2	Tebar- SP	20,8
Suape – PE	11,0	Tebig- RJ	18,0
Itaqui – MA	9,6	Madre de Deus – BA	8,9
Vila do Conde – PA	7,8	Trombetas – PA	8,6
São Francisco do SUL - SC	6,0	Alumar- MA	7,0
Santarém – PA	3,7	Ilha D´Água – RJ	7,0
Vitória – ES	3,0	Porto do Açu – RJ	6,6

Fuente: Port Performance System (SDP / ANTAQ)

Destacamos el puerto de Tubarão en el grupo de puertos privados y perteneciente al complejo portuario Espírito Santo con relevancia en los movimientos de carga entre puertos brasileños. El puerto de Tubarão predomina en la carga y descarga de mineral de hierro, fertilizantes, maíz, soja y combustibles; es uno de los principales puertos brasileños del sector privado. Su terminal consta de muelle y embarcadero, con siete atracaderos para atender la demanda de manejo de exportaciones e importaciones, como se muestra en el Gráfico 1, que representa el movimiento de carga entre el período 2010 a 2020<sup>127</sup>, de la siguiente manera:

<sup>127</sup> Nótese que las cifras de 2020 son parciales, ya que en consulta con SIG ANTAQ, observamos que la información sobre el total de transacciones realizadas en 2020 aún no ha sido actualizada.

**Gráfico 1. Movimiento de cargas en el puerto de Tubarão, 2010-2020**



Fuente: <https://www.labtrans.ufsc.br/en/>  
 Agencia Nacional de Transportes Acuáticos (Brasil)

En Brasil, las actividades portuarias pueden ser realizadas por trabajadores con relación laboral —trabajos directos— o por trabajadores subcontratados y / o independientes —trabajos indirectos. En este artículo, los trabajadores portuarios directos son aquellos contratados por el régimen de Consolidación de Leyes Laborales (CLT) de Brasil y prestan servicios a empresas y autoridades portuarias, a saber, agencias marítimas, operadores portuarios, Aduanas, Policía Federal, ANVISA, servicios de lanchas rápidas, remolcadores, practicaaje, entre otros.

Como trabajadores portuarios temporales (TPA)<sup>128</sup> nos referimos a aquellos que prestan servicios directamente en el muelle, barcos y / o almacenes y no se rigen por el CLT. En cambio, estos trabajadores están registrados

<sup>128</sup> En Brasil, las actividades portuarias pueden ser realizadas por trabajadores con relación laboral —trabajos directos— o por trabajadores subcontratados y / o independientes —trabajos indirectos. En este artículo se consideran trabajadores directos portuarios TPA's - Trabajador autónomo es aquel que, sindicalizado o no, presta servicios de carácter urbano o rural, sin relación laboral, a diversas empresas, con intermediación obligatoria de la categoría sindicato o, en el caso de una actividad portuaria, de la Agencia de Gestión Laboral (OGMO).

y/o registrados en la OGMO (Agencia de Gestión de Mano de Obra)<sup>129</sup> y actualmente se rigen por la Ley n° 12.815 / 2013<sup>130</sup>, que derogó la Ley n° 8.630 / 93<sup>131</sup>.

La navegación en grandes cargueros requiere, para su operación segura y eficiente durante el viaje o en el puerto, una gran cantidad de trabajadores a bordo, eliminando la necesidad de contratar trabajadores en el puerto, que es responsable de la demanda de trabajadores independientes (eventuales). Según Marlene Monteiro André (1998, p. 37), desde fines del período colonial, las navegaciones en espacios atlánticos se encontraron tanto esclavos como libertos en las actividades de los muelles. Actuaron “de manera esporádica y / o intermitente, como porteadores o estibadores, marineros, remeros, barqueros y conductores de vehículos, a través del sistema de pago<sup>132</sup> y alquiler”.<sup>133</sup>

A finales del siglo XIX y XX, en vista de las precarias condiciones laborales en el sistema portuario, el contingente de trabajadores en las costas

---

<sup>129</sup> OGMO —Agencia de gestión laboral. Entidades sin ánimo de lucro que actúan en la regulación de los trabajadores independientes en el sector portuario. Se les otorga un carácter administrativo, fiscalizador y profesionalizante.

<sup>130</sup> BRASIL, LEY N° 12.815, de 5 de junio de 2013. Establece la exploración directa e indirecta por parte de la Unión de puertos e instalaciones portuarias y sobre las actividades realizadas por los operadores portuarios; modifica las Leyes N° 5.025, de 10 de junio de 1966, 10.233, de 5 de junio de 2001, 10683, de 28 de mayo de 2003, 9.719, de 27 de noviembre de 1998 y 8.213, de 24 de julio de 1991; deroga las Leyes N° 8.630, del 25 de febrero de 1993, y 11.610, del 12 de diciembre de 2007, y disposiciones de las Leyes N° 11.314, del 3 de julio de 2006, y 11.518, del 5 de septiembre de 2007; y hace otros arreglos.

<sup>131</sup> Ley N° 8.630 / 93, también conocida como Ley de Modernización Portuaria, creada a partir de un Proyecto de Ley 8/91, cuyo propósito era generar recursos y mejoras en las normas y lineamientos de la actividad portuaria, con la privatización de puertos organizados, cambios en la gestión de trabajadores portuarios independientes, entre otras medidas. Establece el régimen legal para la explotación de puertos organizados e instalaciones portuarias y otras medidas (LEY DE PUERTOS).

<sup>132</sup> Los pagos se hicieron directamente a los trabajadores.

<sup>133</sup> Los dueños de esclavos eran los que recibían por el suministro de mano de obra, pero pasaban parte de las ganancias a sus esclavos, esta información fue tomada del libro de Marlene Monteiro André, no se encontró otro registro sobre el uso de la mano de obra de los esclavos en Espírito. Santo puertos.

que esperaban ser reclutados para tareas en los barcos comenzó a organizarse solidariamente en socorro y protección (Souza, 2017, p. 208) quienes organizaron una pequeña caja, es decir, un fondo de reserva, para atender a los heridos, enfermos o necesitados de financiación. La solidaridad fue el cemento para la organización de las primeras entidades portuarias.

Superaron dificultades para ser reconocidos como categoría profesional. Hobsbawm (2000) demostró que el proceso en la Inglaterra de finales del siglo XIX y principios del XX tuvo lugar de manera similar. Según el historiador “(...) cuanto más pobre y casual el trabajador portuario, más se aferraba a la cruda justicia del casualismo, incluso si esta era solo la justicia de la lotería en la que cualquiera podía sacar el número de la suerte” (Hobsbawm, 2000, p. 247).

Los estibadores fueron los primeros estibadores eventuales del puerto de Vitória en organizarse en un sindicato (Nascimento, 1999, p. 142) creado el 20 de julio de 1918 en la Associação da União dos Operários Estibadores. La principal actividad de los estibadores es realizar la carga y descarga de estiba de las bodegas de los buques. Recién en 1937, período en el que los sindicatos estuvieron sujetos a la regulación estatal durante el gobierno de Getúlio Vargas, este sindicato se oficializó como Sindicato de Estibadores, Trabajadores Independientes y con vínculo laboral en Estiba en los puertos del Estado de Espírito Santo (SETEMEES).

Poco después, el 20 de noviembre de 1927, se formó la Unión de Arregladores, que realiza la tarea de capataz, según lo presentado por Hiata Anderson Nascimento (1999, p. 142). Hoy en día, las tareas de esta categoría están relacionadas con “recepción, control, transporte interno, apertura de volúmenes para control aduanero, manipulación, almacenamiento y entrega, así como la carga y descarga de buques, cuando se realiza con equipo portuario” (Nascimento, 1999, p. 125). Esta es la única categoría que opera en los muelles y almacenes en los ‘puertos secos’ de Espírito Santo.

De estos sindicatos surgieron en Espírito Santo el Sindicato de Chequeadores y Reparadores de Carga y Descarga en los Puertos de Espírito Santo (1933), el Sindicato de Trabajadores Marítimos (1960), el Sindicato de Vigilantes Portuarios (1984) y el Sindicato de Reparadores de Carga (1985) vinculados a la reparación de embalajes de mercancías trasladadas

en los sótanos, como coser sacos de café, atar bobinas de acero, etc. Por fin, en 1989 se crea el Sindicato de Pilotos<sup>134</sup>, categoría que opera en forma de compañía, cuyos trabajadores son los mejor pagados en las operaciones portuarias. Aún en 1989, se creó la Unión para hacerse cargo de las actividades del personal del bloque y finalmente surgió la Unión Unificada Portuaria (SUPORT-ES), constituida en enero de 1993 en el apogeo de las negociaciones de la Ley N° 8.630 / 93 para unificar las categorías y enfrentar los cambios derivados de la Ley de Modernización de Puertos (Ley N° 8.630/93). Revisó la nómina, cobró el pago, controló el cumplimiento de las normas de seguridad y el uso de EPP, y se ocupó de los asuntos administrativos en nombre de su categoría de trabajo independiente.

A fines de la década de los ochenta y durante el gobierno de Fernando Collor de Mello, el nuevo sindicalismo, potenciado con la creación del Partido de los Trabajadores (1980) y la CUT (1983) se enfrentó a un contexto adverso y comenzó a tropezar con dificultades y desafíos. Ante la fuerte presión del capital privado, encaminada a reestructurar la producción y privatizar el sector productivo estatal y flexibilizar la legislación laboral. Además, hubo presión para una nueva forma de inserción de Brasil en la división mercado laboral internacional, que a su vez se desarrolló bajo la hegemonía neoliberal. Todo esto afectó la estructura sindical del país (Santana, 2014, p. 135).

En este contexto, la privatización del parque productivo estatal cambió el “trinomio” del capital (estatal, privado nacional y privado internacional) de la economía brasileña, y aumentó la presencia de capital extranjero y nacional, pasando al capital transnacional<sup>135</sup>. Periodo de inestabilidad en va-

---

<sup>134</sup> Los prácticos son los profesionales responsables del atraque y desatraque de los barcos. Ningún comandante tiene autonomía para atracar o desamarcar un buque. El servicio es solicitado por las agencias que representan a los fletadores y / o fletadores / armadores de los barcos con anticipación - según lo estipulado en los acuerdos - y el práctico asume el mando del barco desde la barra hasta el atracadero en el atracadero estipulado. Según el sitio web del Sindicato de Pilotos, “es un servicio ininterrumpido de auxilio al navegante, disponible en zonas donde existen dificultades para el tránsito libre y seguro de los barcos”.

<sup>135</sup> Las corporaciones transnacionales corresponden a corporaciones industriales, comerciales y proveedoras de servicios que operan en diferentes territorios alrededor del mundo, empresas de países desarrollados ubicadas en territorios subdesarrollados. (Santana, 2011).

rios ámbitos, principalmente para los sindicatos portuarios que debieron adaptarse a las tendencias de los sectores vinculados al transporte marítimo. Para los sindicatos portuarios independientes fue un período muy traumático desde que iniciaron la institucionalización de OGMO, siguiendo la nueva legislación. Para Antunes (2005):

Los sectores más organizados, que constituyen la base social del “sindicalismo combativo”, en un principio canalizan sus acciones en la forma más defensiva de todas sus luchas: la preservación del empleo. Y lo hacen a través de un sindicalismo confrontativo, ya que sus demandas han encontrado resistencias dentro del mundo empresarial. (...) El “sindicalismo de resultados”, este, sí, vivirá su primer momento de crisis: no cosechará resultados y verá un aumento del descontento en sus bases. Se situará entre la adhesión al proyecto neoliberal del Gobierno de Collor y la tensa espontaneidad de las bases (Antunes 2005, p. 10).

Estos sindicatos se dieron cuenta de que perderían algunos beneficios por sumar otros nuevos, como el fondo social: “desde que el sindicato perdió su rol, tratamos de buscar alguna compensación social” (Souza, 2017, p. 218). Con la nueva ley, el sindicato perdió la gestión de todas las actividades que involucraban a los trabajadores, pero mantuvo algunos beneficios sociales, como el fondo social incluido en el convenio colectivo, que ayuda a pagar el seguro médico de los miembros del sindicato, entre otros gastos. El proceso de transición de las actividades de los Sindicatos a OGMO se llevó a cabo de forma lenta y cautelosa, ya que había muchas dudas sobre lo “nuevo” y los sindicatos fueron los más afectados en este proceso. La Ley N° 8.630 / 93 no solo desestructura los sindicatos, sino a todos los involucrados en el comercio marítimo.

## La fase de cambios legales

Los cambios legales más significativos se iniciaron durante el gobierno de Collor de Mello (1990-1992), marcado por la reestructuración liberal de la economía nacional en busca de la intensificación del comercio internacional en Brasil. Pronto, el gobierno envió al Congreso el Proyecto de Ley 8/91<sup>136</sup>, fundamento de la ley 8.630/93, cuyo objetivo era reducir costos en el manejo de carga para aumentar la competitividad y restablecer la estabilidad económica del país.

Desde un principio, Antunes recuerda que “(...) la modernización neoliberal para el Tercer Mundo penaliza el mundo del trabajo de una forma mucho más brutal y desastrosa” (Antunes, 2005, p. 17). De hecho, la década de los noventa estuvo marcada por la inserción competitiva del país en el comercio internacional. El Proyecto de Ley n° 8/91 propuso un conjunto de cambios estructurales en el sector portuario en el sentido de privatizar y desregular, provocando cambios profundos en el aparato institucional de los puertos brasileños” (Neto, 2005, p. 25). El debate legislativo duró casi dos años, ya que hubo varios sectores involucrados, pero se produjeron cambios en la gestión portuaria.

Recién a principios de 1993 se aprobó el proyecto, que abrió el camino a cambios importantes para las inversiones en la modernización tecnológica y operativa de los puertos públicos y la apertura a los operadores comerciales privados. Según Ribeiro, la Ley de Modernización Portuaria.

(...) fue concebido desde la perspectiva de la integración competitiva de la economía brasileña” (Almeida, 1999, p. 13) con el objetivo de incrementar la competitividad de la economía na-

---

<sup>136</sup> Proyecto de Ley No. 8 de 1991 (Del Poder Ejecutivo) —Mensaje No. 67 / 91— Establece la prestación de servicios de manipulación, almacenamiento, transporte, vigilancia y otros relacionados o afines en los puertos. la construcción y operación de instalaciones portuarias, la estructuración de tasas portuarias y otras medidas. Cámara de los Diputados. Revista del Congreso Nacional (Sección I), 26 de febrero de 1991, pág. 604. Disponible en: <<http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD26FEV1991.pdf#page=55>>. Consultado el 24/04/2017.

cional como resultado de la agilidad en las decisiones, mejor asignación de inversiones en el sector productivo. sectores y la organización de logística propia para la operación de modos portuarios. Sus principales objetivos fueron la diversificación, la priorización de nichos de mercado y la mejora de los resultados operativos (Ribeiro, 2015, p. 271).

Una medida crucial para el capital privado fue el establecimiento de nuevas autoridades y órganos responsables de la organización y funcionamiento de los denominados puertos organizados que regían la Ley N° 8.630 / 93. En su artículo 1, estableció la Unión para explotar, directamente o mediante concesión, el puerto público:

- I Puerto Público es el construido y equipado para satisfacer las necesidades de navegación, movimiento de pasajeros o movimiento y almacenamiento de mercancías, otorgadas u operadas por el Gobierno Federal, cuyo tráfico y operaciones portuarias se encuentran bajo la jurisdicción de una autoridad portuaria (Redacción dada por la Ley N° 11.314 de 2006).
- IV El área del puerto organizado está compuesta por las instalaciones portuarias, a saber: amarres, muelles, muelles, puentes y muelles de atraque y atraque, terrenos, bodegas, edificios y vías de circulación interna, así como guías de corriente, rompeolas, esclusas, canales, cuencas de evolución y áreas de fondeo que deberá mantener la Administración Portuaria, a que se refiere la fracción II del capítulo VI de esta ley.

El mismo artículo definió la instalación portuaria para uso privado:

- V Instalación Portuaria de Uso Privado: aquella operada por una persona jurídica de derecho público o privado, dentro o fuera del área portuaria, utilizada en el movimiento de pasajeros o en el movimiento o almacenamiento de mercancías, destinadas o provenientes del transporte fluvial (Ítem con redacción dada por la Ley N° 11.314, de 3/7/2006 (Brasil, Ley N° 8.630 / 93, Artículo 1, § 1 °).

La promulgación de la ley resultó en la concesión a la operación privada de varios puertos y terminales especializados, y cambios en el modelo de gestión entre capital y mano de obra. Sobre este tema, Stein (2002, p. 64) informa que “la visión hasta el momento de la Administración Portuaria (Companhia Docas), a través de sus presidentes, fue: tenemos el puerto, esperamos que nos llegue la carga”. Es decir, convivió con el monopolio público, sin ser competitivo con las empresas privadas. La Ley N° 8.630 / 93 dispuso el arrendamiento de maquinaria y terminales, abriendo el espacio para inversiones tecnológicas que requerían mantenerse al día con el estándar de innovaciones existentes a escala internacional.

Para atender la contratación de trabajadores de la “pared”, se aprobó la creación de la OGMO, cuyo enfoque era incrementar la productividad y descentralización del sector, reducir las actividades del Estado y permitir una mayor participación empresarial privada.

Desde la nueva Constitución de la República Federal de Brasil de 1988, el sector marítimo-portuario experimentó cambios que permitieron mayor libertad a los sindicatos para actuar como gerentes de trabajadores sindicalizados, además de permitir a la categoría individual algunos derechos comunes a otras actividades en el puerto. En 1989 se extinguieron las Comisarías de Policía Laboral Marítima y algunos sectores acusaron a su organización de daños. Sin las DTM, el ingreso de los trabajadores a las actividades marítimas fue coordinado solo por los sindicatos de cada categoría, aumentando el número de afiliados. De esta manera, los sindicatos ganaron poder sobre la coordinación y administración de los trabajadores sindicalizados. Asumieron el perfil de “sindicato-empresa”, manteniendo un control total sobre los servicios prestados por los trabajadores en el modelo de producción de taller cerrado<sup>137</sup> utilizado antes de la ley de 1993. Dado que la escala de trabajo se realizaba únicamente con trabajadores portuarios independientes sindicalizados, la sindicalización fue obligatorio.

---

<sup>137</sup> Un sistema que comprende una variedad de prácticas que contienen un elemento común, que es que, para conseguir o mantener un empleo, el empleado debe afiliarse a un sindicato, es decir, ser miembro de un sindicato es una condición *sine qua non* para obtener un empleo.

Se asignó a los sindicatos el control de la programación de los turnos de trabajo para las operativas en los buques<sup>138</sup>. Los sindicatos proporcionaron la mano de obra, gestionaron el pago de los afiliados, la recaudación de las cargas de seguridad social, sociales y de impuestos sobre la renta. Y también supervisaron los estándares de higiene y seguridad en el trabajo, pudiendo aplicar sanciones a los asociados negligentes, entre otras prerrogativas.

Las agencias marítimas encargadas de la carga y/o descarga de la carga solicitaron a los sindicatos el número de trabajadores requeridos para cada categoría, de acuerdo con la tarea<sup>139</sup> de cada carga. Los sindicatos presentaron el resumen de producción por período con los nombres de los trabajadores, y las agencias hicieron los cálculos de los pagos y los remitieron a los sindicatos para conferencia. Los sindicatos eran los encargados de verificar los cálculos y autorizar el pago<sup>140</sup> y cobro de montos equivalentes los encargos sociales (Seguridad Social y Caja de Indemnización por Cesantía) para los trabajadores independientes.

Los sindicatos a nivel nacional también tenían autonomía para negociar aumentos salariales a su favor. Dado que el propio sindicato se encargaba de escalar los equipos de trabajo, si había algún desacuerdo durante el período de negociación, administraban el paro de trabajadores y dejaban de hacer la cita. De esta forma, los sindicatos controlaban los servicios de los trabajadores independientes. Esta autonomía se redujo drásticamente con la figura de OGMO, creada por la Ley nº 8.630 / 93. La institucionalización de OGMO liberó, en primer lugar, al trabajador de afiliarse a su sindicato, y el acceso a los servicios en el puerto se convirtió en realizado mediante concurso público. Una vez aprobado, el trabajador deberá cumplir con la capacitación y medios que le brinda OGMO para poder realizar los servicios.

---

<sup>138</sup> Considerando que se trataba de trabajadores independientes, sin relación laboral, para cada servicio se asignó un equipo al servicio, y esta asignación fue realizada por los Sindicatos de cada categoría.

<sup>139</sup> El trabajo es una tarea que suele involucrar a grupos grandes o específicos. Cuando la tarea involucra a una sola persona o un grupo pequeño, no es una tarea, es una limpieza.

<sup>140</sup> Inicialmente, el monto se transfirió a los sindicatos que se encargaban de entregarlo a los trabajadores a través de sobres, luego se comenzó a realizar un depósito bancario.

En ese momento, la preocupación era con la institución 'Sindical' y con el nuevo papel político que tendría en la representación de los trabajadores portuarios independientes. Por otro lado, estaba el impacto financiero y de estabilidad laboral de los trabajadores. Respecto a la rebaja de sueldos de las TPA de Pereira, el director del sindicato portuario informó que:

(...) tuvimos una gran reducción [...]: el costo del contenedor, por ejemplo, se redujo un 40% en ese momento, ¿dónde ganamos? Movieron 42.000 contenedores, hoy movemos 300.000, ganamos con el tiempo con el aumento en el manejo de carga, pero hubo una reducción, sí, hubo una reducción brutal de costos de alrededor del 60% al 70% de lo que era antes (Souza, 2107, p. 216).

Paralelamente, se produjo la automatización de los equipos portuarios, como los portainers de TVV, que cambió la rutina del manejo de contenedores. El equipo, anteriormente compuesto por 16 hombres, se redujo a 8, sin contar la reducción de tiempo para la operación. Esta reducción a la mitad de la contratación de servicios resultó en una drástica pérdida de salarios. Los encuestados afirmaron que tanto los trabajadores como los sindicatos habían sufrido un trauma "moral y financiero". Según el director:

(...) Cuando lo miras, hoy tenemos un área de ocio, que se construyó en estos años, a la que llamábamos "oro", ya sabes, el gremio tenía todo el poder. Es lo mismo que tener una mansión, y tenías un salario de 100 (cien) y ahora tienes 10 (diez), pero vives en una mansión y toda su estructura, no puedes manejarlo (Souza, 2107, p. 212).

Intentamos valorar si, para los trabajadores, la aplicación de la Ley 8.630/93 contemplaba la demanda de mejoras en los puertos y la calidad de su trabajo. Según el mismo director de Estiba, el objetivo se logró puesto que

resultó en una reducción en el costo de mover carga en atracaderos<sup>141</sup> privatizados en puertos organizados, gracias a los más modernos equipos que agilizaron la producción. “Entonces vino la ley e hizo que la reducción de costos, el aumento de tecnología, el aumento de la inversión de capital privado, el aumento del área portuaria fuera definitivo; tuvo una verdadera revolución” (Souza, 2107, p. 221). Sin embargo, tales cambios beneficiaron más a las grandes empresas que operan en el sector portuario que a los trabajadores.

En el análisis de los datos sobre el movimiento de mercancías en los puertos brasileños después de 8.630 / 93, entre 1998 y 2010, la tasa de crecimiento de las mercancías manipuladas en este período fue del 48%, en respuesta a las altas inversiones realizadas en terminales privatizadas. Asimismo, el costo de la mano de obra independiente para el manejo de carga en los puertos del Estado de Espírito Santo se incrementó en un 85%, lo que significó un incremento en la ganancia promedio de TPA en moneda nacional. El incremento en la absorción de nuevos trabajadores manipuladores de carga fue solo del 3% (Silva y Ramos, 2011).

Al analizar el fenómeno de las transformaciones en la organización de los sindicatos portuarios a 10 años de los cambios en la Ley 8.630 / 93, Colbari (2003) explicó que:

[...] el mayor desafío al que se ha enfrentado el sindicalismo en los últimos años se deriva de las innovaciones técnicas y los cambios en las estrategias de gestión. Además del desempleo, otros factores han incidido en la acción sindical, entre ellos la fragmentación de categorías profesionales provocada por la subcontratación y el refuerzo de la identificación y el compromiso de los trabajadores con los objetivos de la empresa. [...] la nueva cara del sindicalismo de la CUT no representa la unanimidad de las distintas corrientes políticas que componen la Central. Para algunas de estas facciones, hubo un desvío del camino en los ideales políticos e ideológicos que dieron identidad

---

<sup>141</sup> Es un espacio en el muelle, entre bolardos de amarre, donde el barco puede atracar para operar, embarcar y descargar carga de manera segura.

al movimiento que culminó con la fundación de la CUT en la década de 1980, que se expresa en la sustitución del sindicalismo de clase por el “sindicalismo ciudadano”. Proposicional e institucional; la sustitución de la lucha por la negociación; de la clase trabajadora y los trabajadores por el ciudadano (Colbari, 2003, p. 66).<sup>142</sup>

El sentimiento de pérdida de los dirigentes sindicales se hizo visible durante las entrevistas, cuando notamos que la nueva ley imponía un sentimiento de impotencia, inseguridad y miedo de los trabajadores portuarios independientes en lo que estaba por venir. También existía el deseo de los dirigentes sindicales de volver al antiguo modelo portuario, sin embargo, manteniendo los avances tecnológicos de la nueva gestión.

## La implementación del Órgano de Gestión Laboral (OGMO)

Para implementar la ley de modernización, varios sectores y categorías debieron adaptarse a los lineamientos del mercado globalizado. El proceso de calificación fue iniciado por los propietarios carga-exportadores y/o importadores, seguidos por fletadores,<sup>143</sup> luego operadores portuarios precalificados, agencias marítimas<sup>144</sup> y la administración portuaria, todos directamente

---

<sup>142</sup> El sindicalismo proposicional y la cooperación conflictiva es un modelo sindical que representa la capitulación ante una postura más acomodada, “civilizada”, conciliadora. En la práctica, expresa el abandono de la perspectiva de una ruptura con el capitalismo y la apuesta por la alianza con el capital como vía para resolver las contradicciones y conflictos sociales. Es un sindicalismo caracterizado por un nuevo corporativismo de participación, no tiene tendencia al enfrentamiento sino a la cooperación (Colbari, 2003, p. 66).

<sup>143</sup> Empresa contratada por el dueño de la carga y encargada del flete de la mercancía, es esta empresa la que busca en el mercado el barco adecuado para el tipo de carga a transportar. También activa la agencia y el operador portuario.

<sup>144</sup> Solo mantiene la información entre el fletador y los cargadores —propietario de la carga, esta empresa realiza todo el proceso de despacho con las autoridades portuarias, también responsable de pagar todos los gastos incurridos en el amarre de un barco.

involucrados en el amarre de un barco; OGMO fue el último de estos agentes en componer el nuevo marco de “modernización” portuaria.

La creación de los OGMO trajo a su orden los siguientes lineamientos contenidos en el Capítulo V de la Ley 8.630 / 93. Gestión de la fuerza laboral del trabajo de un puerto:

Art. 18. Los operadores portuarios deberán establecer, en cada puerto organizado, un órgano de gestión laboral para las labores portuarias, con la finalidad de:

I - gestionar la oferta de mano de obra para el trabajador portuario y el trabajador portuario autónomo;

II - llevar, con exclusividad, el padrón del trabajador portuario y el padrón del trabajador portuario independiente;

III - promover la formación y calificación profesional del trabajador portuario, inscribiéndolo en el registro;

IV - seleccionar y registrar al trabajador portuario independiente;

V - establecer el número de vacantes, la forma y frecuencia de acceso al registro del trabajador portuario independiente;

VI - expedir los documentos de identificación del trabajador portuario;

VII - cobrar y transferir, a los respectivos beneficiarios, las cantidades adeudadas por los operadores portuarios, relacionadas con la remuneración del trabajador portuario independiente y los correspondientes cargos fiscales, sociales y previsionales.

Párrafo unico. En caso de contrato, convenio o convenio colectivo entre trabajadores y usuarios del servicio, precederá al órgano de dirección a que se refiere el caput de este artículo y renunciará a su intervención en las relaciones entre capital y trabajo en el puerto - Ver Ley No. 9,719, de 1998 (Brasil, 1993).

La nueva ley no consideró los detalles de las actividades que los trabajadores realizan en los barcos, astilleros y otros espacios portuarios. Por lo tanto, los cambios previstos para el sector portuario tardaron mucho en implementarse y solo se llevaron a cabo después de una extensa negociación entre los sindicatos y la comisión responsable de implementar OGMO. Nascimento afirma que:

(...) al inicio de la implementación del proyecto de reestructuración portuaria, los sindicatos brasileños asumieron un perfil de resistencia a los cambios. (...) ante la inevitabilidad de la instalación del proceso de modernización portuaria, por cumplir con los requisitos impuestos por la reestructuración del capitalismo mundial, los sindicatos han repensado sus estrategias de acción y lucha, dirigiendo su atención a la fuerte resistencia, sino más bien la presentación de una propuesta que haga que los cambios a implementar sean menos traumáticos para el colectivo de trabajadores (Nascimento, 1999, pp. 24-25).

Los trabajadores intentaron obstaculizar la implementación de la ley con manifestaciones callejeras, huelgas y paros. Sin embargo, dado el contexto en el que se desarrolló la lucha política, no tuvieron mucho éxito y gradualmente aceptaron sentarse a la mesa de negociaciones con la esperanza de que algunas medidas fueran beneficiosas. Aun así, la resistencia a OGMO fue intensa y duradera.

Según Berman (1989) aludido por Santos (2015, pp. 161-162), existen varias formas de conceptualizar lo que entendemos por modernidad, “desde la combinación desigual de oportunidades y riesgos constantes, encantos y desencantos, hasta fundamentos basados en fugacidad, fluidez y dosis de fatalismo científico”. Así, la modernización actúa como una flecha en forma de distribución y expansión del poder, y esta es una de las razones por las que la sociedad la teme, pues lo nuevo siempre asusta. “Ser moderno es encontrarse en un entorno que promete aventura, poder, alegría, crecimiento, autotransformación y transformación de las cosas que nos rodean, pero al

mismo tiempo amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que sabemos y todo lo que somos” (Santos, 2015, p. 162).

Así, la muy publicitada modernización de los puertos brasileños, a partir de la Ley N° 8.630 / 93, asoció su “modernidad” con el supuesto aumento de la productividad y la descentralización del sector portuario mediante el arrendamiento de puertos públicos al sector privado. Para inducir la participación del sector privado en el sector portuario, la ley mantuvo a los trabajadores portuarios independientes en las actividades laborales de manipulación y descarga de carga en los puertos. Sin embargo, inauguró un nuevo modelo de gestión para la categoría de trabajadores que quitó la autonomía política y administrativa de manos de sus dirigentes.

Las medidas de implementación requirieron la conformación del Grupo Ejecutivo de Modernización Portuaria (GEMPO) mediante Decreto N° 1.467, de 27 de abril de 1995 (BRASIL), cuya función fue coordinar las medidas para implementar la Ley N° 8.630 / 93, y aplicar las normas y lineamientos para la institucionalización de OGMO en todo el territorio nacional. A la GEMPO se le asignaron las siguientes facultades, de acuerdo con el Decreto No. 1. 467/95:

- Elaborar, implementar y monitorear el Programa Integrado de Modernización Portuaria (PIMOP);
- Acelerar la aplicación de medidas para descentralizar la ejecución de los servicios portuarios prestados por la Unión, en forma de concesiones y arrendamientos, también al sector privado;
- Adoptar medidas que establezcan el nuevo ordenamiento de las relaciones entre trabajadores y usuarios de los servicios portuarios, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 8.630, de 1993;
- Adoptar medidas encaminadas al eficaz funcionamiento de los órganos de gestión laboral y de los Consejos de Autoridades Portuarias, así como a la racionalización de las estructuras y procedimientos de las administraciones portuarias;
- Proponer los actos normativos que sean necesarios para la implementación del Programa previsto en el punto I anterior.

- 1997 - El Gobierno, a través de la GEMPO, emite la Medida Provisional 1575 (BRASIL).

La conformación de la GEMPO con miembros del Ministerio de Trabajo y Empleo, la Unidad Especial de Fiscalización Laboral Portuaria y Fluvial y las Unidades Regionales de Fiscalización Laboral Portuaria y Fluvial dio lugar a relaciones entre los sindicatos de trabajadores independientes, OGMO, los operadores y la administración del Puerto de Vitória para lograr los cambios esenciales en la estructura administrativa que, de hecho, cambiaron la realidad portuaria nacional.

Con el fin de agilizar las medidas laborales, se promulgó el Decreto No. 1596 de 17 de agosto de 1995<sup>145</sup>, que autorizó la creación del censo catastral de todos los trabajadores portuarios activos. Para la recopilación de datos, los trabajadores recibieron el Boletín de actualizaciones del puerto (BAP), que ahora se requiere como condición para que el trabajador del puerto se registre en OGMO. La información registrada en el Boletín debe reflejar fielmente el estado de la encuesta al 31 de diciembre de 1990, al 25 de febrero de 1993 ya la fecha de la encuesta”.

Con el fin de reforzar la normalización de OGMO, el 27 de noviembre de 1997 el gobierno federal emitió la Medida Provisional No. 1.575, que establecía condiciones generales para la protección de la obra portuaria. El debate sobre las medidas previstas se prolongó gracias a la acción de los trabajadores. Finalmente, la Medida Provisional No. 1.728, de 1998, fue la última versión sobre este tema, posteriormente derogada por la Ley No. 9.719, de 27 de noviembre de 1998<sup>146</sup>, que dispuso las sanciones para los infractores de la normativa laboral, enfatizó la escalada obligatoria por OGMO y resultó en la concreción definitiva del organismo, basado en negociaciones entre los distintos operadores portuarios, sindicatos independientes de trabajadores portuarios y otras representaciones de las actividades laborales en el puerto.

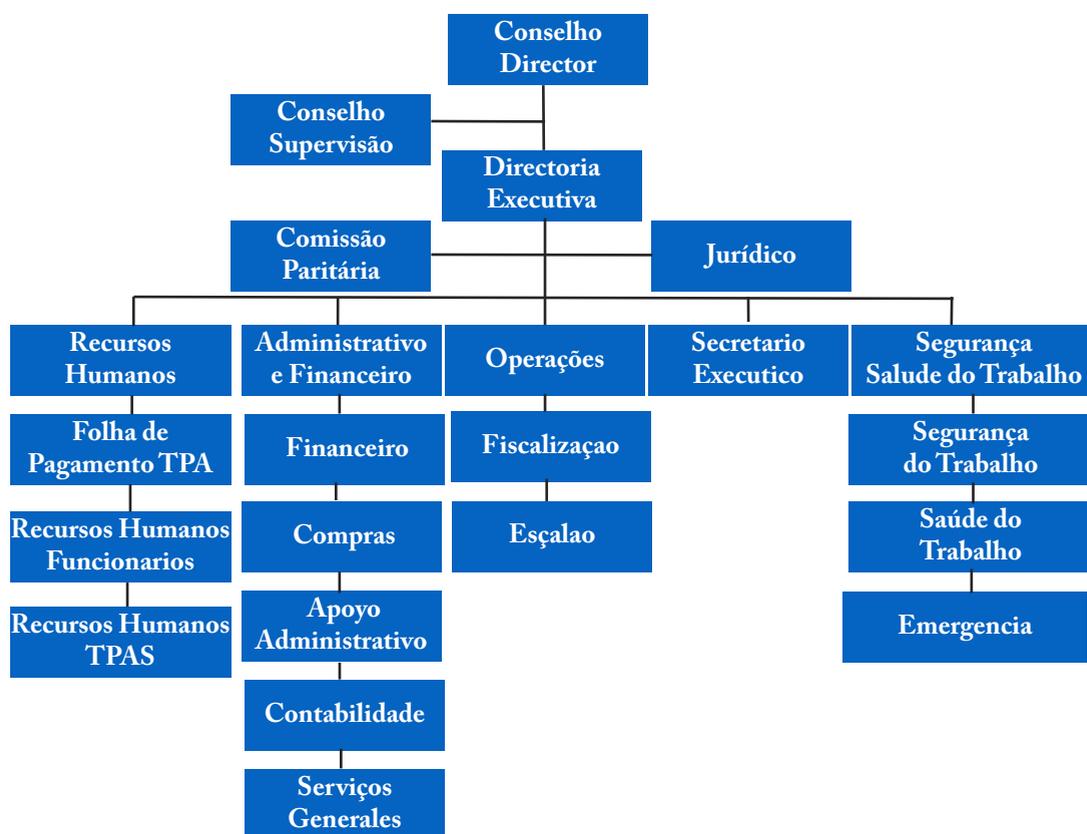
---

<sup>145</sup> BRASIL, Decreto No. 1.596 / 1995. Autoriza la realización de una encuesta a los trabajadores portuarios activos y toma otras medidas.

<sup>146</sup> BRASIL, Ley N° 9.719 / 1998. Establece normas y condiciones generales para la protección del trabajo portuario, instituye multas por incumplimiento de sus preceptos y otras medidas.

Entre los puntos de agenda más discutidos se encontraban: remuneración, definición de funciones, composición de tribunales, ingreso de nuevos trabajadores. Otra acción en la institucionalización de OGMO fue la formación de la Comisión Mixta, un sistema administrativo para resolver los desacuerdos entre las partes. con el objetivo de garantizar la asiduidad y credibilidad de la operación portuaria. “La estructura administrativa de OGMO consta de un Consejo de Supervisión y un Consejo Ejecutivo, además de una Comisión Mixta para buscar soluciones a los problemas de capital y laborales” (Figura 9.1).

Figura 9.1. Estructura organizativa de OGMO



Fuente: <https://ogmo-sfs.com.br/novo/index.php/quem-somos/estrutura>. Página en mantenimiento (OGMO). Última fecha de consulta 25/11/2022

En 1996 se institucionalizó OGMO en Espírito Santo, con la responsabilidad de administrar la fuerza de trabajo en los puertos del estado en cumplimiento de la ley y los Convenios Colectivos de Trabajo o Convenios Colectivos de Trabajo vigentes. OGMO se constituyó como una institución de utilidad pública sin ánimo de lucro, que no puede prestar servicios a terceros ni realizar ninguna actividad no vinculada a la gestión de la mano de obra portuaria. Es el organismo que tiene como objetivo reducir los costos portuarios y, sobre todo, impartir formación para la cualificación profesional a los trabajadores portuarios independientes.

En este artículo verificamos que la inserción de nuevos equipos en los espacios portuarios y la administración de OGMO contribuyeron al aumento de la productividad de las operaciones en el complejo portuario de Espírito Santo y otros puertos de Brasil. Desde este ángulo, la política de modernización ha contribuido satisfactoriamente a mejorar la calidad del servicio, incrementar la producción y reducir los costos laborales y de personal.

Con la administración de OGMO y la modernización tecnológica, ahora toda la información laboral (*pared*)<sup>147</sup> está disponible a través de Internet, donde los trabajadores pueden acceder a las citas de servicio desde cualquier lugar: si trabajarán, lugar y hora, sin necesidad de ir al centro de trabajo.<sup>148</sup>

La inserción tecnológica en los frentes de trabajo también trajo cambios en el trabajo realizado en las operaciones de barcos y en los astilleros con manejo de carga, lo que implicó una reducción de puestos de trabajo y la adaptación de los restantes a la nueva realidad. Es decir, aparentemente, el uso de tecnologías es un paso muy importante en la reducción de trabajo,

---

<sup>147</sup> La “pared” era el tradicional lugar de reunión de los trabajadores para comprobar si van a trabajar y en qué lugar de trabajo. En los puertos de Vitória funciona en uno de los almacenes del Muelle Comercial, cerca de los sindicatos y la sede de OGMO. Con la administración de OGMO y los desarrollos tecnológicos, además de estar informado en el acto, se pone a disposición de los trabajadores toda la información a través de una aplicación web.

<sup>148</sup> Cuando la información no estaba disponible a través de Internet, los trabajadores tenían que ir al lugar y verificar si fueron llamados para el servicio. Muchas veces no pudiendo conseguir trabajo, debiendo regresar a casa y volver al siguiente turno, implicando costes de transporte y tiempo asumidos por el trabajador.

en la demanda de mano de obra, en el volumen de productos despachados en menos tiempo, entre otras ventajas. Esta realidad exigía una mayor cualificación de la mano de obra portuaria. Esta calificación, prevista en la Ley No 8.630 / 93 como atribución de OGMO, implicó “promoverlos con una formación y capacitación profesional orientada a la multifuncionalidad para los modernos procesos de manipulación de carga”.

## La percepción de los trabajadores portuarios

Han pasado 30 años desde la institucionalización de OGMO y se han producido varios cambios en los puertos de Espírito Santo. Incluso con la necesidad de practicar tarifas compatibles con la competencia internacional, las tarifas en los puertos brasileños siguen estando entre las más altas del mundo. Esto, en nuestra opinión, fue lo que justificó la derogación de la Ley No 8.630/93 por la “Nueva Ley de Puertos” —Ley N° 12.815 de 2013<sup>149</sup>— que profundizó aún más el modelo de gestión.

En este artículo analizamos la transición de servicios de sindicatos a OGMO y estudiamos la percepción de 1.600 trabajadores registrados y registrados en OGMO que actualmente trabajan sobre los impactos de los cambios en la gestión del trabajo independiente a través de revisión de literatura, entrevistas orales estructuradas con los líderes y un cuestionario semiestructurado sobre la percepción de los trabajadores portuarios independientes (TPA)<sup>150</sup> de los cambios ocurridos en los puertos públicos y privados de Espírito Santo. Se eligieron dirigentes y trabajadores de los principales sindicatos de servicios portuarios de Espírito Santo. Entre ellos, seleccionamos

---

<sup>149</sup> Ley N° 12.815 / 2013. Prevé la exploración directa e indirecta por parte de la Unión de puertos e instalaciones portuarias y de las actividades realizadas por los operadores portuarios; modifica las Leyes 5.025, del 10 de junio de 1966, 10.233, del 5 de junio de 2001, 10.683, del 28 de mayo de 2003, 9.719, del 27 de noviembre de 1998 y 8.213, del 24 de julio de 1991; deroga las Leyes N° 8.630, del 25 de febrero de 1993, y 11.610, del 12 de diciembre de 2007, y disposiciones de las Leyes N° 11.314, del 3 de julio de 2006, y 11.518, del 5 de septiembre de 2007; y otras medidas.

<sup>150</sup> TPAs - Trabajadores portuarios independientes.

una muestra de cada subgrupo. Así, el director-presidente de la Unión de Conferentes, Adilson José Cruzeiro; el presidente y director de la Unión Estiba, José Adilson Pereira; el presidente y director del Unión de Ujier, Josué King; el estibador que tuvo la admisión a través del proceso de selección, Emanuel Amâncio; un ex ujier, Elias Gaspar; y Superintendente de CODESA, Enildo Moreira Ferreira. Los testimonios se complementaron con un estudio de la legislación para evaluar los efectos reales de los cambios legales, además de estudios estadísticos sobre remuneración, desarrollo humano, salud y seguridad en el trabajo y calidad de vida para TPAS.

Cabe señalar que esta investigación se llevó a cabo entre 2015 y 2016, como parte de nuestro estudio para la tesis de maestría de Gracineide Maria de Souza dirigida por el profesor Luiz Cláudio M. Ribeiro con el título “Trabajadores portuarios al atardecer (APT) y el impacto de la Ley N° 8.630/ 93 de modernización de puertos”, defendido en 2017 en PPGHIS / UFES.

La historia oral permitió el contacto con trabajadores pobres que estaban fuera del mercado laboral. Según François (2005, p. 4).

La historia oral sería innovadora principalmente por sus objetos, ya que presta especial atención a los “dominados”, a los silenciosos y excluidos de la historia (mujeres, proletarios, marginales, etc.), a la historia de la vida cotidiana y de la vida privada (en una perspectiva opuesta a la tradición francesa de la historia de la vida cotidiana), a la historia local y arraigada. En segundo lugar, sería innovador por sus enfoques, que prefieren una “historia vista desde abajo” (Gestchichte von unten, Gestchichte von innen), atenta a las formas de ver y sentir, y que las estructuras “objetivas” y las determinaciones colectivas prefieren el visiones subjetivas y caminos individuales, en una perspectiva decididamente “microhistórica”.

La investigación exploratoria, por otro lado, tenía “el propósito principal de desarrollar, aclarar y modificar conceptos e ideas, con miras a formular problemas más precisos o hipótesis investigables para estudios posteriores”

(Gil, 2008, p. 27). El método permitió construir hipótesis para el análisis; las entrevistas y cuestionarios realizados con trabajadores portuarios independientes resultaron en una forma efectiva de confrontar la información dispersa. Según Gil (2008, p. 122) el cuestionario “permite llegar a un gran número de personas, (...) garantiza el anonimato de las respuestas, (...) permite que la gente lo responda en el momento, (...) no expone lo investigado”.

La audiencia fue elegida por el método de muestreo sistemático, ya que se trata de “muestreo aleatorio simple y su aplicación requiere que la población se ordene de tal manera que cada uno de sus elementos pueda ser identificado de manera única por posición” (Gil, 2008, p. 92). En las entrevistas se utilizó un muestreo estratificado, ya que “se caracteriza por la selección de una muestra de cada subgrupo de la población considerada”. Para Marconi y Lakatos (2003, p. 201), la entrevista es un instrumento de recolección de datos formado por una secuencia de preguntas que deben ser contestadas por escrito y sin interferencia del entrevistador. Optamos por un enfoque cualitativo y cuantitativo de los datos recopilados de los trabajadores independientes que trabajan en los puertos de Espírito Santo, incluidos aquellos cuyos registros fueron cancelados en la creación de OGMO, a través de un cuestionario y entrevistas con líderes. Observamos los aspectos relacionados con las actividades el lugar, el perfil de los trabajadores, el nivel educativo, el poder adquisitivo, la acción con la sociedad y, en particular, la implicación en la política. Marconi y Lakatos entienden que la investigación de campo consiste en observar hechos a medida que ocurren espontáneamente, recolectar datos y registrar variables presuntamente relevantes para los análisis. Para los autores, “es el que se utiliza con el objetivo de obtener información y / o conocimiento sobre un problema, para lo cual se busca una respuesta o una hipótesis, que se quiere probar o incluso descubrir nuevos fenómenos o las relaciones entre ellos” (Marconi y Lakatos, 2002, p. 186).

También visitamos “Capuaba Wharf” y “Commercial Wharf” en Vitória para conocer los movimientos de carga y el trabajo el lugar. Debido a las normas de seguridad portuaria, no fue posible visitar las bodegas de los barcos, restringiendo la observación solo al muelle. Al final, se realizó el análisis de las respuestas al cuestionario y se cruzó con las entrevistas a líderes sindicales y la Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) con el fin de señalar

el perfil y la vida cotidiana de los trabajadores portuarios independientes, los impactos de la transición, así como su percepción de la administración de OGMO. De entrada, podemos decir que los sindicatos fueron los que más se perdieron con los cambios legales y con la creación de OGMO.

## Análisis de datos

La modernización cambió el perfil de los trabajadores y las transiciones en pautas y rutinas de trabajo. Sumado a los cambios, la horizontalización de las categorías profesionales de las TPA, con el nuevo modelo de trabajo y admisión a vacantes. Este hecho generó incertidumbres en el entorno laboral, ya que los trabajadores no tenían un conocimiento claro de lo que iba a suceder y si hubieran garantizado las condiciones de trabajo en el nuevo sistema. Realmente no lo hicieron. Según información del director del Sindicato de Organizadores, Josué King Pereira en entrevista realizada en 2016 (Souza, 2017, p. 197), 580 trabajadores afiliados al sindicato no tenían sus registros elaborados por OGMO.

En este contexto, las actividades ya no se trasladarían a través de conocimientos prácticos derivados de la convivencia con el entorno portuario, que, en la mayoría de los casos, se adquirirían a través de la indicación directa y el aprendizaje entre familiares, cambiando de forma decisiva el perfil de los trabajadores portuarios. Incluyendo, a partir de las nuevas políticas, la inserción de mujeres en los puestos de trabajo. El trabajador ya no es el “trabajador del puerto”, un trabajador manual y sin educación. Sin embargo, incluso con el cambio de políticas y el permiso para el ingreso de mujeres que trabajan en estas actividades portuarias, solo el 3,2% del total entrevistado eran mujeres, esta cifra sigue siendo insignificante en comparación con los trabajadores masculinos en las actividades portuarias.

Otra pregunta de la investigación, fue identificar el porcentaje de trabajadores afiliados a los sindicatos, siendo los estibadores los más representativos de la ribera portuaria. El Sindicato de Estibadores, según sus miembros, realiza sus actividades de manera comprometida, se esfuerza por la calidad de vida de sus miembros, valora y busca mantener la competencia de la categoría frente a las negociaciones con la comunidad empresarial. Para ellos,

los logros a lo largo de los años fueron inconmensurables, como el Plan Complementario de Jubilación para todos los afiliados, que resulta del Fondo Social logrado en las negociaciones realizadas en 1988 (Estibadores, 2016).

En la entrevista por cuestionario por categoría, el 51,6% eran trabajadores asociados al Sindicato dos Estibadores. Luego, el 22,6% eran trabajadores vinculados al Sindicato de Conferencias; 12,9% al Sindicato de Ujieres de Capatazia Services y 12,90% no identificado —incluye trabajadores afiliados al Sindicato de Trabajadores Portuarios (SUPORT-ES). Cabe destacar que el cuestionario se envió por correo electrónico de forma aleatoria a las direcciones electrónicas de los trabajadores portuarios independientes.

Podemos decir que, para la categoría de estibadores, el proceso de modernización impactó la categoría y la recuperación fue lenta, ya que los afiliados solo recuperaron sus ingresos aumentando el movimiento de mercancías en los puertos. Sin embargo, “en un principio hubo un golpe en la estructura de la remuneración de los trabajadores, la representación sindical, todo esto fue muy pesado, fue traumático, fue una guerra” (Souza, 2017, p. 211).

También preguntamos cómo acceder al trabajo en el puerto. De los encuestados, el 58,1% de los que habían logrado registrarse en OGMO habían pasado por un concurso; 22,6% por transmisión hereditaria (la vacante pasó de padre a hijo) y 19,47% por cooptación, es decir, recomendación de familiar o amigo. Las respuestas obtenidas demuestran cómo la ley, más de veinte años después, redujo la tradición de la profesión transmitida de generación en generación de padre a hijo, dio lugar al ingreso de mujeres e introdujo también la profesionalización a través de la formación académica y el ingreso por examen público.

Para conocer el perfil de los trabajadores que permanecieron en este nuevo arreglo, solicitamos la edad para identificar el grupo de edad de los trabajadores portuarios autónomos. Las respuestas apuntaban a un 35,5% con edades comprendidas entre los 26 y los 40 años; 32,3% entre 41 y 50 años, con la misma tasa entre los mayores de 50 años. Como la mayoría tiene más de 40 años, entendemos que esto se debe a que solo en 2005 y 2011 OGMO abrió las licitaciones para trabajadores portuarios independientes.

Para conocer el grado de percepción de los trabajadores sobre la transición de competencias de los sindicatos a OGMO, preguntamos sobre la duración del trabajo del trabajador portuario independiente. El equivalente al 45,7% respondió que había trabajado antes de la institucionalización de OGMO, entre los cuales había un volumen relevante de individuos con más de 20 años como trabajadores independientes; el 54,3% informó tener entre 1 y 20 años de servicio en el puerto, siendo esta porción la que probablemente ingresó bajo la administración de OGMO.

La creación de estándares operativos en la práctica de la actividad, sumada a la preocupación por la seguridad, se manifestó en el uso obligatorio de Equipos de Protección Individual (EPI) y uniformes, lo que parece haber cambiado la naturaleza de la ejecución de los servicios. La encuesta encontró directamente con los TPA si OGMO cumplió con la oferta de capacitación. De las respuestas, el 83,9% entendió que ‘Sí’ y solo el 16,1% dijo ‘No’, es decir, que la formación ofrecida por OGMO no cumplió con sus exigencias de seguridad en operaciones en barcos y en astilleros. El pequeño porcentaje de “No”, a pesar de sumar hasta el 15% de los encuestados, sigue siendo preocupante en una actividad en la que no existe una oferta de especialización específica para las actividades de movimiento de mercancías en los muelles y en las bodegas de los barcos.

OGMO también es responsable de cumplir con las normas de seguridad y salud del trabajador portuario (Art. 19 § 2 de la Ley 8.630), reforzadas en la Norma Reglamentaria 29-NR 29<sup>151</sup> (Seguridad y Salud en el Trabajo Portuario), para regular la “protección obligatoria contra accidentes y enfermedades profesionales, facilitar los primeros auxilios a las víctimas de accidentes y lograr las mejores condiciones de seguridad y salud posibles para los trabajadores portuarios”. Como se muestra a continuación, NR-29 tiene la siguiente aplicabilidad:

Regular la protección obligatoria contra accidentes y enfermedades profesionales, facilitar los primeros auxilios a las víctimas

---

<sup>151</sup> BRASIL, NORMATIVA 29 - NR 29 —Seguridad y Salud en el Trabajo Portuario— Redacción según Ordenanza SIT158 / 2006.

de accidentes y lograr las mejores condiciones de salud y seguridad posibles para los trabajadores portuarios. Las disposiciones contenidas en esta NR se aplican a los trabajadores portuarios en operaciones tanto a bordo como en tierra, así como a otros trabajadores que realicen actividades en puertos organizados e instalaciones portuarias para privados y retropuertos, ubicados dentro o fuera del área portuaria organizada (Brasil, 2006).

Para conocer sobre seguridad y atención médica para la categoría, preguntamos si los trabajadores recibieron un seguimiento adecuado en materia de Seguridad y Medicina Ocupacional. A la devolución del cuestionario, el 58,1% respondió que sí, mientras que el 41,9% respondió que no existía dicha asistencia. Este hecho es preocupante y exige la acción de los representantes porque los accidentes con los trabajadores son recurrentes y las tasas validan las respuestas del 41,9% de los trabajadores que demostraron la negligencia de OGMO en el pleno cumplimiento de la legislación. Incluso con todo el peligro para la vida, los trabajadores no quieren dejar sus trabajos. Según algunos informes, el trabajo es una “actividad de alto riesgo e inestabilidad, pero me gusta hacerlo”; y otro, “trabajo peligroso, pero gratificante”.<sup>152</sup> Otro más, “es un trabajo peligroso, requiere un alto nivel de atención porque trabajamos con diferentes cargas, pero me gusta lo que hago” (Souza, 2017, p. 211).

Aun así, existen beneficios que captan la atención de la comunidad, como la libertad de programar el tiempo según las condiciones personales. Otro punto positivo se refiere a la alineación. Con la ayuda de las nuevas tecnologías, además de la escalada tradicional, los TPA registrados en la agencia pueden marcar su punto<sup>153</sup> de trabajo en la función en la que están habilitados a través de Internet. La mayoría de los profesionales utilizan el sistema de asistencia horaria que se pone a disposición a través de ordenadores, notebooks, tabletas o smartphones, que contribuyen a la agilidad en la conformación del equipo, ofreciendo eficiencia y conveniencia a los trabajadores. Especialmente el salario en general es muy atractivo.

---

<sup>152</sup> Información extraída de las respuestas del cuestionario.

<sup>153</sup> Es la confirmación para componer el equipo de trabajo.

De las respuestas sobre el grado de satisfacción con los salarios y beneficios de la categoría, el 12,9% dijo que el salario era excelente y por encima del mercado; el 45,2% entendió que el salario era bueno y estaba en el promedio del mercado; el 35,5% cree que es regular y debe mejorar por los riesgos que enfrenta; sólo el 6,5% respondió que, por el nivel de complejidad y dificultad, el salario era bajo. En general, notamos que los trabajadores portuarios están contentos con los salarios y beneficios que perciben.

A pesar de esto, un entrevistado afirmó que el salario aún era bueno pero que la ganancia real promedio en la categoría se había estancado durante casi diez años y que solo se estaba transmitiendo la devaluación resultante de la inflación:

La ganancia promedio de TPA se ha estancado durante casi 10 años. En el período, la inflación fue del 78,91%. Nuestros sindicatos han hecho poco al respecto. Una de las negociaciones ha sido el fondo social, que en mi categoría no le devuelve nada al trabajador y no tenemos ni idea de qué hace el sindicato con ese dinero que debe destinarse a nuestro seguro de jubilación y salud.<sup>154</sup>

El descontento por las pérdidas inflacionarias aparece en casi todos los frentes de trabajo. Como los trabajadores portuarios independientes no tienen relación laboral, las tablas con los valores de las operativas son negociadas por los sindicatos. Cada dos años, se llevan a cabo negociaciones entre la *Intersindical da Orla Portuária*<sup>155</sup> —representante de los trabajadores portuarios independientes con relación laboral— y el Sindicato de Operadores Portuarios de Espírito Santo (SINDIOPES). Estas negociaciones fueron citadas con descontento en la encuesta no identificada. Lo que diferencia a

---

<sup>154</sup> Habla de uno de los trabajadores que respondió el cuestionario sin identificar.

<sup>155</sup> Representante de todos los sindicatos marítimos del estado de Espírito Santo y responsable de la negociación de convenios colectivos con SINDIOPES que se realizan cada dos años.

las negociaciones con OGMO es que se realizan por categorías,<sup>156</sup> unificadas como trabajadores independientes y trabajadores con relación laboral. Según Nascimento (1999), “el tema ‘remuneración’ fue uno de los puntos más controvertidos en el desarrollo de este trabajo” (Nascimento, 1999, p. 69).

La comunidad portuaria todavía está formada mayoritariamente por profesionales sin titulación y/o especialización académica, gracias a la forma en que los trabajadores de mayor edad ingresaron a la profesión. La Ley de 1993 impuso una reformulación del perfil de los trabajadores portuarios para que pudieran ingresar a través de un concurso público organizado por OGMO. Dados los cambios en la formación del nuevo perfil de los trabajadores, entendemos que la capacitación y la formación es parte de este proceso. En este sentido, creamos una pregunta para conocer el nivel de educación de los trabajadores que trabajan en servicios y puertos. Como resultado de la investigación, obtuvimos el porcentaje de 9,7% del grupo investigado que solo tiene educación primaria; el 16,1% no tuvo la oportunidad de completar la escuela secundaria; solo el 6,4% de los encuestados ha completado la escuela secundaria; y el 12,9% inició una carrera, pero no pudo completarla. Siguiendo estas cifras, observamos que un total del 45,1% de los trabajadores que trabajan en servicios independientes, no tiene ninguna formación superior. Por otro lado, el 54,9% de los encuestados respondió que tiene un título y, entre estos, el 19,4% tiene algún tipo de especialización.

Probablemente, el 45,1% de los TPA que no completaron ningún grado se refieren al contingente que ya trabajaba en el puerto antes de la Ley de Modernización Portuaria, ya que la contratación no requirió formación educativa como indicaron familiares y amigos. Colbari (2013, p. 76) informa

---

<sup>156</sup> Los representantes de los muelles negociaron para los estibadores; representantes de los disertantes, defendieron el derecho otorgado, es decir, las negociaciones se descentralizaron y cada Unión se encargó de negociar la categoría. Lo que cambió tras la implementación de la Ley de Modernización fue que se empezó a hacer lo mismo para todo el universo de trabajadores portuarios independientes, independientemente de la categoría a la que pertenezcan.

que “(...) el hecho de que exista un contingente de trabajadores activos parcialmente alfabetizados o del todo analfabetos en los puertos ha sido un obstáculo para la lectura de los manuales de instrucción que son fundamentales para la realización de la manipulación de tareas de cargas”.

Del 54,9% de TPA con Graduación y Especialización (*lato sensu*), suponemos que ingresaron a los servicios portuarios luego de la administración de OGMO; y muchos actuaron en la dirección de los sindicatos, siendo la Especialización una forma de acceso y / o mantenimiento en el poder. Este porcentaje corrobora el perfil directivo de los entrevistados - presidentes y directores sindicales, ya que el 100% de ellos tiene una Graduación completa en Educación Superior y Especialización y ya trabajaba como estibadores independientes antes de OGMO. Josué King (2016), líder sindical, dijo que después de años como marino, cursó una licenciatura. Los conocimientos adquiridos combinados con la experiencia le permitieron alcanzar una realización personal y profesional antes limitada.

Sin embargo, el cambio de perfil escolar definido en la Ley de Puertos no propició la valoración de los profesionales cualificados en los entornos laborales portuarios. Para el superintendente de Codesa, este modelo funcional despierta el interés del trabajador por estudiar y capacitarse en el área de la investigación y el conocimiento porque no percibe un ingreso diferenciado frente al trabajador no capacitado. Según Enildo Ferreira, “Las personas que trabajan en la zona portuaria no tienen mucho incentivo para la cualificación profesional, la mayor parte del trabajo se realiza con personas que aprendieron el desarrollo de actividades directamente en el lugar de trabajo” (Souza, 2017, p. 226).

En cuanto a la ofrecer cursillo de formación y perfeccionamiento para el desempeño de las actividades, Silva y Ramos (2011), encontraron que la tasa de crecimiento de la oferta de estos cursillos fue del 175%, lo que, según estos autores, supuso la mejora de los servicios en los puertos brasileños. Sin embargo, en Espírito Santo notamos que algunos trabajadores estaban insatisfechos con la capacitación ofrecida por OGMO. Algunas respuestas indicadas que las capacitaciones no son congruentes con las actividades desarrolladas en las operaciones de carga y descarga de mercancías en los puertos.

OGMO mantiene el registro de trabajadores independientes - estibadores; inspectores; limpiadores; vigilantes; capataces/encargados - asignándolos de acuerdo con la solicitud del operador del puerto. También está el trabajador multifuncional, es decir, el TPA<sup>157</sup> capaz de cubrir los lugares faltantes de alguna categoría. En general, son los trabajadores recién llegados que aún no pertenecen a ninguna categoría específica los que asumen esas tareas.

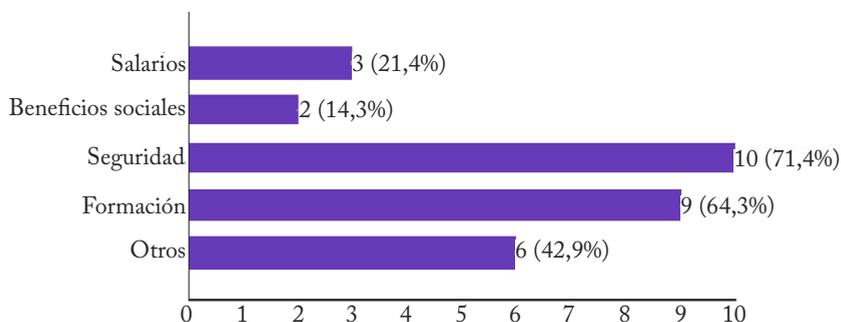
La formación transversal se realiza a través de cursillos de formación organizados por OGMO. El modelo apoya la horizontalización del trabajo y contribuye a acabar con la existencia de una jerarquía entre los trabajadores (más o menos importante), según el modelo de trabajo descentralizado. Con la política de admisión a través de exámenes públicos, el trabajador privado debe incorporarse a OGMO para asistir a la capacitación e instrucción en las actividades a desarrollar, y luego someterse a la evaluación de los resultados de aprendizaje en la capacitación. En el sitio web de OGMO, hay 1.600 trabajadores portuarios independientes registrados y registrados que participaron en capacitaciones en seguridad laboral, productividad, crecimiento, competitividad, siguiendo dos principios rectores: desempeño del trabajador y seguridad.

A los TPA con más de veinte años de actividad se les hicieron otras cinco preguntas complementarias sobre su percepción de la administración de OGMO comparado el de los sindicatos. Al responder sobre las condiciones de trabajo de OGMO, todos los encuestados (100% de las respuestas) afirmaron una mejora después de la implementación de OGMO, especialmente en el sistema de seguridad y la capacitación. Las respuestas indican que la nueva dirección les garantiza un mejor seguimiento, y es más eficaz y presente en la vida diaria de los trabajadores, como se puede apreciar en la Figura 9.2, que muestra el grado de satisfacción de la TPA con la gestión de la OGMO.

---

<sup>157</sup> Registro TPA se refiere a los trabajadores que se incorporaron a OGMO a través de un concurso y que aún no tienen el registro efectivo en una categoría determinada, este trabajador realiza la capacitación que ofrece OGMO y es capaz de desempeñarse en cualquier función, para actividades multifuncionales.

**Figura 9.2. Grado de satisfacción de TPA con la gestión de la OGMO**



Fuente: Souza (2017, p. 145).

Es de destacar que a pesar de que la seguridad y la capacitación han sido uno de los ítems más relevantes desde la administración de OGMO, las mejoras aún no son satisfactorias, ya que el 16,1% de los TPA indicó una capacitación ineficaz para sus actividades. En cuanto a Medicina y Seguridad Ocupacional, el 41,9% indicó que OGMO no realiza un seguimiento adecuado. Así, podemos decir que aún falta la seguridad y la medicina en el trabajo y su formación.

Aún en el bloque de respuestas de los trabajadores que llevan más de veinte años en activo, el 21,4% dijo que la gestión de OGMO es mucho mejor en comparación con la anterior administración (sindicatos). Es decir, la calidad del trabajo ha mejorado; ya el 42,9% entiende que no hubo mejoría y que la calidad sigue siendo la misma; otro 21,4% dijo que son mejores y que la mejora se produjo con regularidad; y el 14,3% consideró la administración de OGMO peor que la anterior.

A la luz de los resultados de la encuesta, observamos que la mayoría de los trabajadores cree que la gestión de OGMO ha aportado mejoras, calidad y trabajo a quienes tenían sus registros realizados por OGMO. Sin embargo, cabe recordar que no todos tuvieron esta oportunidad. Muchos perdieron su trabajo y tuvieron que buscar en otras áreas los medios de supervivencia. También notamos que el clima laboral ha cambiado, la relación de los tra-

bajadores con los sindicatos se ha distanciado, así como el principio original de la formación de la categoría que era, la “solidaridad mutua”, es decir, este sentimiento se ha perdido con el cambio, hoy la relación laboral con el trabajador se inserta en los moldes de lo corporativo e impersonal característico del contexto neoliberal.

## Consideraciones finales

En la actual administración existe una cierta distancia entre los trabajadores y OGMO, y este puede ser un punto diferente al de la administración anterior, ya que representaban una ‘familia numerosa’. Aun así, la institucionalización de OGMO no parece haber tenido un gran impacto y esto se vio después del “miedo” de pasar a la nueva administración, pero muchos se han adaptado a la nueva rutina.

A juicio del líder sindical Josué King, los trabajadores no sufrieron tanto el cambio de administración debido a la organización de los sindicatos de Espirito Santo. También dice que muchas medidas de OGMO fueron copiadas de los servicios prestados por los sindicatos. Esto puede considerarse una razón por la que los trabajadores habían logrado mantenerse al día con el registro efectuado por el nuevo sistema OGMO (Souza, 2017, p. 195).

Sin embargo, el período de transición para OGMO estuvo marcado por manifestaciones de diversos actores con interés en el tema, con especial participación de dirigentes sindicales en su implementación. Estas acciones se hicieron visibles en manifestaciones callejeras, paro de actividad, ralentización de operativas, etc. Como señalaron algunos dirigentes sindicales, fue un período muy traumático. Para muchos, sin embargo, representó una rara oportunidad de ingresar a un mercado laboral exclusivo para familiares y amigos de quienes ya ejercían la profesión y la administración sindical.

En este nuevo escenario luego de las leyes de modernización de 1993 y 2013, los trabajadores perdieron fuerza y cohesión como categoría, perdieron su voz en la administración portuaria y se subordinaron más a la normativa laboral corporativa. Este reflujo de la resistencia política se observó ante la ausencia de movimientos contrarios a la nueva ley que regula los puertos

(Ley N° 12.815 / 13), lo que generó, entre otros cambios, la utilización de trabajadores propios en las actividades de carga y descarga de buques en las nuevas terminales privadas, reduciendo aún más el campo de trabajo para que operen las TPA.

Los cambios provocados por la creación de OGMO alteraron las relaciones laborales desarrolladas por la categoría de TPA; se incluyó un nuevo perfil de trabajador en los grupos, y esto no estuvo exento de problemas. Algunas áreas se vieron drásticamente afectadas por los cambios, algunas satisfactorias para la categoría, mientras que otras trajeron pérdidas.

Finalmente, la investigación permite afirmar que la Ley N° 8.630 / 93 de modernización de puertos marcó un hito entre el modelo tradicional de trabajadores portuarios y los hizo migrar a un perfil más calificado por los cambios tecnológicos que atravesó la reestructuración portuaria en Brasil en las últimas décadas como resultado, sobre todo, de la llamada “revolución de los contenedores” y la apertura del mercado brasileño al comercio internacional. Sin embargo, los conocimientos y la capacidad tecnológica, en la práctica, se combinaron con la experiencia de los trabajadores mayores en todas las actividades que se siguen realizando en los muelles y en las bodegas de los barcos. Dado que esta diversidad de cargas de trabajo y tareas no siempre son planificadas y formadas por OGMO, muchas veces los trabajadores más cualificados no son capaces de realizar sus desplazamientos de manera satisfactoria en un entorno de trabajo en el que la experiencia representa ganancias expresivas en productividad y reducción de accidentes y pérdidas trabajadores y operadores portuários. En este caso, los conocimientos adquiridos empíricamente y/o transmitidos por los trabajadores experimentados, que migraron del modelo anterior al actual, para los trabajadores autónomos con exámenes públicos, aún prevalecen en los muelles y terminales del puerto de Vitória.

## Referencias

ANDRÉ, Marlene Monteiro. *A Consciência de periculosidade e as estratégias defensivas dos portuários avulsos no contexto portuário de Vitória*, ES. São Paulo: EDUFES, 1998.

- ANTUNES, Ricardo. *O que é sindicalismo?* São Paulo: Brasiliense, 1982.
- ANTUNES, Ricardo. *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. 16ª Edição. São Paulo: Editora Cortez, 2015.
- ANTUNES, Ricardo. *Neoliberalismo, Trabalho e Sindicatos: Reestruturação produtiva na Inglaterra e no Brasil*. 2ª edição. São Paulo: Boitempo, 1998.
- BAUNGARTEN, Marcelo Zepka, Impacto da Lei 8.630/93 nas dinâmicas portuárias e relações internacionais brasileiras - Internacional - Âmbito Jurídico. Disponível em: [http://www.ambito-juridico.com.br/Site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=1181](http://www.ambito-juridico.com.br/Site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1181)>. Acesso el 25 de noviembre de 2015.
- COLBARI, Antônia. *Ética do Trabalho*. São Paulo: Editora Letras & Letras/ Ed. Da FCAA/UFES, 1995.
- COLBARI, Antônia. *Rumos do movimento sindical no Espírito Santo*, Vitória: Vitória: EDUFES, Floricultura, 2003, 192 p.
- FRANÇOIS, Etienne. “A fecundidade da história oral”, In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (eds.), *Usos e Abusos da História Oral*. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.
- NASCIMENTO, Hiata Anderson Silva do. *O nascimento de um novo trabalhador portuário: Reestruturação Produtiva e Corporativismo*. Campinas: UNICAMP, 1999. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Campinas, 1999.
- NETO, Jose Vieira Santana. *A lei 8.630/93 e a modernização portuária no Brasil: um estudo dos impactos da privatização da operação portuária na movimentação da carga containerizada no Porto Público Organizado de Salvador*. Dissertação - Mestrado, Universidade Federal da Bahia. Escola de Administração. II. Suarez, Marcos Alban. III. Título. Salvador: 2005. p. 25.
- SILVA, Marciano Silvério da; RAMOS, Amarildo. *A Lei de Modernização dos Portos e o atual cenário da atividade portuária do Espírito Santo*. Vitória: FAESA, 2011 – 157 TCC (Trabalho Conclusão de Curso) - Curso de Administração da FAESA, Vitória, 2011.

- GIL, Antônio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed., São Paulo: Atlas, 2008.
- HOBSBAWM, Eric. *Os Trabalhadores: Estudos Sobre a História de Operariado*. 2ª edição. São Paulo: Ed. Paz e Terra. 2000.
- MARCONI, Marina de Andrade y LAKATOS, Eva Maria. *Fundamentos de metodologia científica*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003, p. 201.
- RIBEIRO, Luiz Cláudio M. (org.). *A serventia da casa. A Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo*. Vitória: Sindiex, 2008.
- RIBEIRO, Luiz Cláudio M. y SIQUEIRA, Maria da Penha S. “Expansão e modernização dos portos de Vitória (Séc. XX-XXI)”, En RIBEIRO, Luiz Cláudio M. et alii. [coords.], *Modernidade e Modernização no Espírito Santo*. EDUFES, Vitória, 2015, pp. 259-271.
- SANTANA, Marco Aurélio. “Trabalhadores em movimento: o sindicalismo brasileiro nos anos 1980-1990”, En: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucia de Almeida N. (coords.). *O Brasil republicano*, Vol. IV. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- SOUZA. Gracineide Maria de. *Os trabalhadores portuários avulsos (TPAs) e os impactos socioeconômicos da lei nº 8.630/93 de modernização dos portos*. Vitória: UFES, 2017. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas da Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória, 2017.
- STEIN, Alex Sandro. *Curso de Direito Portuário*. São Paulo: LTr, 2002.
- VASCONCELOS, Flavia Nico. “A voz da cidade portuária: a presença do porto urbano em Vitória/ES”. Rio de Janeiro: Interseções, v. 16, n. 2, pp. 409- 424, 2014. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intersecoes/article/viewFile/16598/12471>>. Acceso el 30 de mayo de 2016.

### **Fuentes / entrevistas**

- FERREIRA, Enildo Moreira. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 02/08/2016.

KING FERREIRA, Josué. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 01/07/2016.

PEREIRA, José Adilson. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 14/07/2016.

### Referencias electrónicas

ANTAQ, Porto Barra do Riacho. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/pm05-pdf>. Acceso el 30 de noviembre de 2022.

BRASIL, LEI Nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (Revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013). Disponible en: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8630.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm)>. Acceso el 30 de noviembre de 2022.

BRASIL, NORMA REGULAMENTADORA 29 - NR 29, de 17 de dezembro de 1997. Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário. Redação conforme Portaria SIT 158/2006. Disponible en: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8630.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm)>. Acceso el 30 de noviembre de 2022.

BRASIL, LEI Nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Disponible en: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2013/lei-12815-5-junho-2013-776175-publicacaooriginal-140048-pl.html>>. Acceso el 30 de noviembre de 2022.

CODESA - Autoridade portuária, por Mario Emílio da Silva. Disponible en: <<http://www.agenciacosteira.org.br/ccs/cubatao/apresentacoes/Mario%20Emilio%20da%20Silva%2005.pdf>>. Acceso el 9 de enero de 2021.

SINDAMARES (Sindicato das Agências Marítimas do Espírito Santo). Disponible en: <<https://www.sindamares.com.br/pt/>>. Acceso el 30 de mayo de 2022.

SINDICATO DOS ARRUMADORES. Disponible en: <<http://www.arrumadores.com.br/historia.asp>>. Acceso el 25 de noviembre de 2022.

SINDICATO DOS CONFERENTES. Disponible en: <<http://www.fenc-covib.org.br/https://www.jusbrasil.com.br/processos/nome/30895301/si>>

[ndicato-dos-conferentes-de-carga-e-descarga-do-porto-de-santos](#)>. Acceso el 30 de noviembre de 2022.

SINDICATO DOS ESTIBADORES. Disponible en: <<http://www.estiva-es.com.br/>>. Acceso el 25 de noviembre de 2022.

WEBPORTOS. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. Consultado ao SIG ANTAQ em 6 de setembro de 2020. Disponible en: <<https://www.gov.br/antag/pt-br>>. Acceso el 25 de noviembre de 2022.

## **Las ciudades portuarias de la hidrovía Paraguay y Paraná. El surgimiento de una nueva dinámica frente a los hinterlands dominantes del Cono Sur a finales del siglo XX**

Miguel Ángel De Marco (Jr.)

### **Planteamiento metodológico: de la historia regional a la historia económica de las relaciones internacionales**

La comprensión de la dinámica de la ciudad portuaria en su carácter de región articuladora de “lo local”, “el hinterland” y el “foreland” es un campo propicio para el diálogo de enfoques historiográficos y el ejercicio interdisciplinar. A mediados del siglo XX, investigaciones impulsadas por la renovación de corrientes históricas, entre ellas las que reconocían fuerte influencia de la “Escuela de los Annales”, observaron que la historia política y la historia económica y social estaban entrelazadas por factores estructurales y supraestructurales, y que los factores internos y externos a su vez se engarzaban en sistemas y modelos económicos. Es precisamente el estudio de las ciudades portuarias regionales (en adelante CPR) un ámbito fértil para el abordaje de la historia local, nacional, internacional y global, que además ofrece un amplio potencial para la diseminación social de una temática con implicancias presentes en la vida misma de “los porteños” de todos los países: la gobernanza, y el desarrollo sustentable.

Es observable la reiteración de patrones a gran escala sistémica, a lo largo de los siglos, de las CPR, tal como sucede con las estrellas del sistema solar, no obstante, cada ciudad portuaria dispone de una dinámica particular proporcional al grado de “interrelación de todas las fuerzas” sobre las que ejerce

un rol de mediación (Broeze, 1987) y por lo tanto cada una en sí dispone una dimensión regional sobre la que opera a manera de cascada y de la cual también se nutre y comparte, transformando “el entorno, su gente y la cultura” (Guimerá Ravina, 2002, pp. 285-305).

Así surge la conveniencia de centrar el enfoque en el carácter de artefacto (material e inmaterial) representado por las ciudades portuarias, construido y configurado por actores institucionales y e individuales como mediadores de las tensiones entre el foreland y el hinterland. Esas “piezas” son esencialmente históricas al punto mutar en su funcionalidad individual, por obra de ese mismo flujo y reflujo entre lo exterior y lo interior.

Las CPR son nodos cruciales que inciden en la configuración de territorios como mediadores entre los hinterland y “lo global” y por eso su supervivencia está precisamente relacionada con regular y disminuir las tensiones de los procesos de integración. A su vez en su condición de nodos generan “nodrizas”, CPR subordinadas que reproducen el modelo permitiendo subsistir al todo como parte de la cadena de relación. Entre las CPR centrales y periféricas existen flujos que comunican el sistema, conteniendo una conjunción de diversas motivaciones que derivan en acciones dentro de un espacio y un contexto histórico, en escalas personales y comunitarias (Palmero, 2008, p. 15). De allí que en las investigaciones acerca de la historia de la dinámica de las ciudades portuarias requiere formarse en la articulación de renovados enfoques historiográficos que sean “operativos” a la hora de avanzar en su comprensión compleja y en sus escalas espaciales, y permeables a la consulta multidisciplinar, especialmente entre una labor mancomunada de científicos sociales. Por otra parte, teniendo en cuenta que la conformación de los hinterland se relaciona con la capacidad de las CPR para movilizar los flujos y sus modos de relacionarse con los medios de circulación podría ser necesario al historiador analizar detenidamente el crecimiento, la maduración, desgaste y decadencia de dichas aptitudes que se modifican con el devenir mismo como consecuencia de conceptos y paradigmas válidos para un tiempo y no para otros (Bunge, 1999, p. 332).

El campo de estudio de las ciudades portuarias en su dimensión regional favorece la comprensión del complejo de relaciones que posibilitaron el desarrollo de los hinterland y al mismo tiempo coopera en la comprensión integral del pasado. Siguiendo a Sara Mata, se entiende a la región como “un

conjunto sistémico, una estructura que caracteriza su funcionamiento” a través de variables como población, producción y circulación mercantil, fructíferas a la hora de explicitar un universo analítico regional (Mata de López, 2003).

Susana Bandieri, en la línea de Carlos Assaudourian invita a “descubrir las producciones dominantes en cada sociedad y a partir de allí reconstruir las relaciones esenciales de todo el sistema rescatando la singularidad del proceso de estudio, sin perder de vista la totalidad del proceso histórico del período estudiado. Se lograba, entre otras palabras, establecer el difícil equilibrio entre lo “micro” y lo “macro” una propuesta que encuentra en las CPR, las mayores posibilidades porque precisamente es mediadora en estas escalas. Cada CPR es propiamente una región funcional, sistémica, en un sistema territorial integrado, algunas más dependientes que otra del medio físico. Bandieri apeló a una construcción regional para su interpretación de “la región del Comahue” y la Patagonia intercordillerana argentino chilena, comenzando por “la actividad regional históricamente dominante; sus modalidades productivas y de intercambio; y los sujetos sociales involucrados percibiendo de la supervivencia de una compleja red de relaciones económicas y socioculturales” vigentes desde la etapa indígena, detectó “los elementos que facilitaron la perdurabilidad de tales contactos” (Bandieri, 2005, p. 109). Similar recorrido, aplicado a las CPR fluviales de la Cuenca del Río de la Plata, ofrece una propuesta válida para un trabajo que necesariamente debe ser en red. Desde el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales del Idehesi Conicet, enfatizamos además que para analizar las construcciones identitarias de las CPR es conveniente ir “más allá del mercado”, que si bien puede ejercer un rol de ordenador u orientador de dinámicas de relación no pueden entenderse, por no circunscribirse a bienes mercantiles, como la región misma. (Gallego Martínez, 2007, p. 131).

## Las CPR de los procesos globales

Ya hace medio siglo Fernand Braudel afirmaba que la dinámica del capital a partir del siglo XV demostraba la existencia de una “economía-mundo” en un espacio geográfico determinado, dividido en zonas: un corazón, la región del centro de poder; las zonas intermedias, pivotes del poder central; y

las marginales que a diferente de las anteriores son subordinadas y dependientes más que participantes (Braudel, 2002, p. 33). Una economía-mundo no puede vivir sin su centro ocupado sucesivamente por Venecia, Amberes, Génova, Ámsterdam, Londres, y de allí a Nueva York, a partir de la tercera década del siglo XX. Cada cambio, sostiene Braudel, estuvo precedido por crisis y luchas económicas y que es precisamente de este escalonamiento entre el corazón, la zona intermedia, la periférica donde el capitalismo obtiene sus mayores réditos. “El capitalismo vive de este escalonamiento regular: las zonas externas nutren a las zonas intermedias y, sobre todo, a las centrales. ¿Y qué es el centro sino la punta culminante, la superestructura capitalista del conjunto de la edificación?”, y por ende el capitalismo necesita de ‘la complicidad internacional’, afirma no sin concluir que las ciudades dominantes en una economía mundo son imperiales, que antes de acceder a esta posición cumplen con dos fases: la creación y dominación urbana y una dominación nacional (Braudel, 2002, p. 37).

Si bien el historiador francés no define a las mencionadas ciudades en su dimensión portuaria lo son y por lo tanto su clásica interpretación atañe directamente a nuestro campo de estudio: las CPR como corazón de esa dinámica relacional, como punto de partida y llegada de los flujos, y que obtienen las ventajas de la intermediación de las lejanías. Las CPR, tanto las centrales como las intermedias y subordinadas pueden también ser analizadas como hacedoras de un poder relacional con capacidad de influir no sólo en la relación de su entorno y en función de sus intereses, sino de la proyección de conjunto de sus actores.

Las principales teorizaciones en relaciones internacionales finalizada la Guerra Fría (Salomón, 2001, p. 7) ampliaron el concepto de actor internacional que hasta entonces centraba en el Estado y las organizaciones internacionales estatales influencia en la esfera internacional. A partir de la década del 70 del siglo XX, se reconocieron como tales a las empresas multinacionales (algunas de ellas dedicadas a las construcciones portuarias), las organizaciones no gubernamentales, la opinión pública, los grupos de presión o los individuos; y diez años más tarde llegaría el turno de entenderse como tal a los estados federados, las comunidades autónomas, las regiones y los municipios. El concepto de lucha fue siendo reemplazado por el de negociación, nuevas interacciones pasaron a ser juzgadas como relevantes,

entre ellas las relacionadas con el transporte y los movimientos físicos de objetos y bienes que si bien no eran nuevas si lo fueron en la consideración teórica (García Segura, 1992, p. 13).

La historia demuestra que los procesos globales se instituyeron a partir de redes y rutas sobre la base de ciudades portuarias, que al consolidarse formaron corredores (Ferrer, 2010, p. 29) y circuitos comunicacionales de los nuevos sistemas relacionales. Las primeras “Gateway” americanas del Imperio español fueron La Habana, Veracruz, Portobello, Panamá, Cartagena de Indias, y en el Río de la Plata, Asunción, Santa Fe y Buenos Aires, entre otras, desde las cuales se trazaron los ejes de penetración hacia el interior del continente y que quedaron de esa manera unidas en dependencia a la Corona española. Por eso los primeros trabajos de historia económica relacionado con la historia de las ciudades puertos llegaron junto con el estudio de las rutas del comercio y más específicamente aun con la evolución del tráfico de un determinado tipo de producto exportado: la ruta de la seda, de las especias, del oro y la plata, de los esclavos, del vino, etc. (Guimerá Ravina, 1999, p. 291).

A finales del siglo XIX, durante la primera gran globalización del capital las CPR volverían a ser unidas como cabecera regional, tanto en las nuevas naciones como en la antigua “madre patria”. Las ciudades más beneficiadas por las nuevas infraestructuras de transporte fueron las ciudades portuarias, reforzadas en su carácter de nodos articuladores de los mercados en distintas escalas: internacional, regional, nacional y local (Rueda et al., 2008).

Es esta etapa de la historia portuaria, 1860-1914, la que ha recibido mayores aportaciones de investigadores en la temática, en los últimos veinte años, muchas de las cuales superaron los enfoques exclusivamente locales o específicos carentes de imbricación con otras escalas o diálogo con otros enfoques. Suárez Bosa, Jiménez González, y Castillo Hidalgo han abierto un camino con amplias posibilidades, encuadrándose “en la historia atlántica” y en la metodología de la Escuela de Southampton “desde una visión diacrónica de la geografía histórica, expuesta por Hoyle en 1997 y el método locacional de Tobal 2000, para ubicar el conjunto de empresas del que depende el accionar del puerto” (Suárez Bosa et al., 2011, p. 74).

Distinta ha sido la suerte, en la historiografía en lengua española, de los estudios sobre las CPR de la segunda globalización, que en el caso argentino se hace más visible en las últimas tres décadas del siglo XX, que aguardan su turno en la preferencia de los estudiosos del pasado. Sin embargo, es necesario subrayar que ya se encuentran avanzando en la temática cultores desde las más variadas disciplinas, como ya ocurrió en su momento (finales de 1980 a principios 2000). A favor de este empeño es que se percibe una mayor permeabilidad y validación científica hacia la historia del tiempo presente y la conformación de equipos interdisciplinarios. Asimismo, se hace más visible un creciente interés por analizar la dinámica de las CPR intermedias y subordinadas que en la segunda globalización bregaron por un mayor protagonismo ante la preminencia de las CPR centrales, líderes de la primera y la segunda globalización.

## La hora de las ciudades portuarias subordinadas

Las CPR subordinadas podrían ser entendidas, en el caso argentino, como aquellas que en algún aspecto de su actividad portuaria se encuentran limitadas bajo la dependencia de otras que detentan el control y la fuerza de aplicación de un determinado ordenamiento jurídico y legal. Puede ser también el caso de autoridades portuarias descentralizadas de un gobierno nacional pero que se encuentran sujetos a una autoridad provincial (estadual) o sujetos en la toma de decisiones a reparticiones del Poder Central en alguna actividad directamente implicada con su desarrollo: por ejemplo, el dragado de acceso a una terminal, a la dotación de obras de conectividad, o a las posibilidades de comercialización.

En las dos últimas décadas del siglo XX las CPR subordinadas (tanto las de elevadas, intermedias o baja actividad, por su tradición y volumen operativo) ubicadas en territorio argentino, dieron los primeros pasos en la revalidación sus títulos como “ciudades portuarias”, líderes de su propio hinterland, y al compás de la segunda globalización se autodefinieron, a través de sus actores públicos y privados, como “puertas” de oportunidades comerciales de la integración y los corredores bioceánicos. Por otra parte, la reforma Constitucional de 1994 habilitó a las provincias a conformar bloques

regionales para la obtención de mayores posibilidades de desarrollo, organizando misiones al exterior del país y firmando acuerdos de cooperación (De Marco y Nicotra, 2007, p. 94). En ese contexto que a través de sus actores las CPR reclamaron para sí mayor cabida en múltiples cuestiones, desde lo urbanístico (por ejemplo la cesión de terrenos y de espacios ferro portuarios en desuso para reformas urbanísticas en procura de recuperar los waterfront “perdidos” cien años antes, en la primera globalización) hasta las posibilidades de arbitrar sus propias obras de infraestructura, pasando por lo más sensible: el posicionamiento como terminal del tráfico, preferentemente de ultramar y punto de partida transcontinental de determinada producción (Vesclir, 2014).

El modelo tradicional de “gobernanza” portuaria centralizada, burocrática y estatista fue cediendo lugar al de una gobernanza descentralizada con mayor participación de actores públicos y privados (Marx, 2008, p. 64), lo que se tradujo en la nueva ley de puertos de 1992, que desreguló el sistema, permitió la habilitación de puertos privados de uso público, y dio el marco a la transferencia de puertos nacionales a los gobiernos provinciales, que a su vez constituyeron entes de administración mixtos.

En la actualidad las ciudades portuarias son reconocidas como actoras de la diplomacia, cuentan con la posibilidad de contar con agenda internacional propia “y la capacidad de defender posiciones del mundo local en los diversos foros y encuentros internacionales”, y “actúan en la práctica de las relaciones internacionales y son capaces de ejercer influencia sobre el conjunto del sistema” (Marx, 2008, p. 72). Por eso son actores, pero no sujetos internacionales. Los actores de la CPR —la Globalización ha coadyuvado al reconocimiento creciente de las empresas multinacionales, organizaciones no gubernamentales, instituciones crediticias y de la opinión pública, para que pudieran hacer oír su voz en defensa de sus terminales e intereses propios— forman parte de lo que se ha dado en llamar “sociedad internacional” pero no simplemente por el hecho de residir en ellas sino “por su capacidad efectiva para generar y/o participar en unas relaciones internacionales con otros grupos que pertenecen a la misma sociedad internacional” (Calduch, 1991).

Cabría preguntarse si, aun así, aquellas ciudades portuarias que son a su vez sede de autoridades estatales administrativas, político-legislativas, están efectivamente dispuestas a ceder parte del evidente control que actualmente tienen sobre las posibilidades de orientar flujos y con ellos las posibilidades de desarrollo de las CPR subordinadas. En el caso de la Cuenca del Plata la preponderancia de la ciudad portuaria de Buenos Aires ha sido elocuente, configurando un modelo de concentración que perdura hasta el presente, en desmedro de las posibilidades de otras urbes con puertos del propio país. Tanto en la primera como en la segunda globalización la centralidad jugó a favor del puerto Buenos Aires, no sólo por el control de las rentas aduaneras sino también por un aspecto clave para la adaptación de la infraestructura portuaria (de exclusiva jurisdicción nacional) al comercio internacional, como es la obtención de créditos internacionales. Asimismo, tuvo el timón de los sucesivos proyectos de Nación, las prioridades de los gobiernos, y la aplicación de las políticas portuarias (Rapoport et al., 2014, p. 199).

Aun así, con semejante limitación, los puertos fluviales argentinos de la Cuenca del Plata configuraron los procesos históricos de sus regiones, pero sirviendo a la infraestructura básica sobre la que se estructuró la economía, la política y la consiguiente acumulación del poder en la argentina. La creación, expansión y modernización de los puertos en el período 1880-1914, durante la denominada “Primera Globalización” no se ajustó a “un sistema portuario” formalmente diseñado para la interacción y complementariedad de las producciones regionales. Las ciudades puertos, absorbidas en su dinámica, por el comercio de exportación (a excepción del de Buenos Aires que guardó para sí la importación), compitieron entre sí por la modernización de sus respectivas instalaciones portuarias, en una carrera por obtener los recursos o los permisos pertinentes de parte del Congreso y el Poder Ejecutivo Nacional para hacerlos efectivos (Lazzaro, 1992, p. 229).

## **El caso del Cono Sur y el “hinterland disputado”**

La estratégica región fluvial de las nacientes de los ríos Paraguay y Paraná, teñida durante siglos por la rivalidad hispano-lusitana y que fuera tea-

tro de sangrientos enfrentamientos bélicos entre países hermanos en el siglo XIX y XX -la Guerra de la Triple Alianza y la Guerra Chaco Paraguaya-, experimentó entre 1960 y 1991 la tensión de presiones geoestratégicas de los gobiernos militares que gobernaban por entonces Bolivia, Brasil, Paraguay y Argentina. Las cancillerías y las fuerzas armadas de estos países, a muy pocos años de finalizada la Segunda Guerra Mundial, en el marco de la Guerra Fría, se guiaron por hipótesis de conflicto, tanto para la guerra como la paz, y que comprendían diversos frentes, desde el Atlántico hasta el continental, siempre ponderando las ventajas para mantener expeditos los accesos a los posibles teatros de operaciones bélicas (Terzago Cuadros, 2005, p. 28). Las CPR y sus hinterland fueron entendidas en esta interpretación como objetivos estratégicos. Quizás uno de los ejemplos más notorios fue la situación planteada entre las repúblicas de Bolivia y Chile como consecuencia de un conflicto armado sostenido en el siglo XIX y que significó un desmembramiento territorial que cambiaría la realidad del circuito comercial de la región y que impediría la salida al mar de Bolivia.

Las dos grandes CPR del Cono Sur, San Pablo (puerto de Santos) y Buenos Aires, que en la Primera Globalización configuraron los hinterland más dinámicos de la región, convirtiéndose en máximos exponentes de ciudades mundo; la modernidad y la modernidad de sus respectivos países conformaron dos polos que no cesaron de atraer población y recursos. Sus elites contribuyeron a definir su condición de actores protagónicos de las relaciones internacionales dispuestos a no ceder posiciones en la región y sacar provecho dentro de la lógica de emprendimientos capitalistas clásicos (Honorato, 2016, p. 191).

Al momento de la Segunda Globalización estas megalópolis sumaban entre ambas una población superior a la de toda la Argentina. La tesis de Eduardo Thenón Barragan es que “en la franja de transición” conformada entre estos dos espacios con el transcurrir del siglo XX y hasta 1990, surgió lo que definió como un “hinterland disputado”, al que él le dio una forma de triángulo isósceles, con base en el frente costero del Estado de Río Grande en Brasil tenía como punto vértice la ciudad boliviana de Santa Cruz de la Sierra (Thenón Barragán, 2000, p. 15); comprendiendo parte de las provincias argentinas de Misiones, Corrientes, Chaco y Formosa, casi todo Paraguay y el Estado de Santa Cruz en Bolivia. Las CPR de dicha de-

marcación tuvieron a lo largo de esas décadas una reducida actividad portuaria de subsistencia y sus hinterland fueron los menos desarrollados del litoral fluvial argentino. En Paraguay, el puerto de la capital, Asunción, al igual que los argentinos, se encontraban prácticamente detenidos en el tiempo, prestando un servicio de cabotaje mínimo de productos de la zona. Desde la capital paraguaya, hacia el norte, incluso en la frontera con Bolivia, sólo existían improvisados amarraderos. El elemento común: la profundidad del río sólo permitía el tránsito de barcos de muy poco calado.

## **El hecho disruptivo: La hora de las CPR subalternas de la Cuenca del Plata**

Existe en la historia del Cono Sur un hecho disruptivo en el proceso aquí descrito, en el que las CPR subordinadas, (de elevada, intermedia o baja actividad) y periféricas del esquema bipolar San Pablo-Buenos Aires, adquirieron un singular protagonismo con la intencionalidad de generar un eje de desarrollo alternativo, con cabida para las ya mencionadas CPR del hinterland fronterizo y en cierta manera “tapón” de aquellas dos ciudades mundo. Me refiero al Proyecto Hidrovía Paraná Paraguay, Puerto Cáceres-Nueva Palmira, (en adelante PHPP) que, a partir del año 1988, alentado por las posibilidades del boom de la soja, como “mercadería sostén”, en centro este de Brasil, activaría las potenciales posibilidades de movilizar por vía fluvial distintos productos. Así se conformó una liga implícita que por un lado tuvo a las incipientes terminales portuarias fluviales del oriente boliviano, del centro sur brasilero, el oeste paraguayo, y los litorales argentinos y uruguayos liderados por el complejo portuario público y privado que se estaba conformando en la zona del “up river” (entendiendo por tal al complejo de terminales público y privadas en torno a la ciudad de Rosario como epicentro), y que debió lidiar una intensa campaña contra los intereses de la tradicional dueña de los ríos interiores: Buenos Aires. La nueva dinámica fluvial de la hidrovía y el eje Paraguay Paraná, a partir de los 90 del siglo XX, se sostendrá en los actores empresariales, políticos y productivos de las siguientes CPR subordinadas, intermedias: Rosario, San Nicolás y Santa Fe (Argentina); Montevideo, (Uruguay); Asunción (Paraguay) y Campo Grande

(Brasil). También activarían el vertiginoso desarrollo de flamantes terminales en CPR de Nueva Palmira (Uruguay), Zarate-Campana, San Lorenzo, Reconquista, y Puerto San Martín (Argentina), Puerto Sánchez, Central Aguirre-Puerto Busch (Bolivia) y revitalizaría antiguos enclaves relegados en el hinterland “tapón”.

A mediados de la década del 70 del siglo XX, Argentina continuaba sin poder salir de sus clásicos atolladeros: inestabilidad institucional, desorden macroeconómico, debilidad en su densidad nacional; ausencia de un consenso básico del proyecto de país y de una estrategia de desarrollo y por ende una ausencia de una concertación social para sustentar la formación de una economía avanzada, integrada y abierta (Ferrer-Rougier, 2010, p. 117). Con esas características el país ingresó a la Segunda Globalización. Las necesidades de modernización de una vetusta infraestructura portuaria llevó a que en tiempos de la dictadura militar se habilitaran puertos privados de uso privado y que posibilitó durante la década del 80 la conformación del mayor polo de terminales privadas de la Cuenca del Plata, en el “up river” de Rosario, algunas de ellas empresas multinacionales con sede también en Brasil y que estaban invirtiendo cuantiosas cantidades en preparar la infraestructura necesaria como para procesar la soja y minerales que provendrían desde el mencionado país, en el recientemente creado en 1977 el Estado de Mato Grosso do Sul, con capital en Campo Grande. Cobraría sumo interés conocer el lugar de los puertos asignados en el Grupo de Trabajo de la Superintendencia del Plan de Valorización Económica de la Región de Fronteras Sudoeste, surgido en 1960 para evaluar las posibles conexiones Paraguay-Paraná, Paraná-Atlántico, Uruguay-Atlántico y Uruguay Paraná, siendo la primera en concretarse la Paraná Atlántico en el período estudiado a través del trazado Paraná Tieté canal interconexión-Paraíba Atlántico (Thenón Barragán, 2000, p. 228). Investigaciones propias permiten adherir a la mencionada tesis de Barragán que el PHPP posibilitó a las CPR intermedias promover herramientas para su desarrollo y el de la franja de transición, incorporándose como actor dentro los hinterland de San Pablo y Buenos Aires.

En la Primera Globalización los puertos argentinos lucrativos fueron entregados al capital privado internacional y los de dudosa rentabilidad fueron construidos y administrados por el Estado. Unos y otros compitieron entre

sí (aun integrando una misma provincia) y fue en aquel entonces donde las dirigencias de las ciudades del litoral exhibieron potencialidad, fortalezas y debilidades, a la hora de constituirse en elementos de presión para la defensa de sus hinterland. Los puertos no constituyeron un sistema nacional y compitieron por su propia supervivencia o afanes particulares conformando áreas de influencias. Hacia el “up river” de Rosario, con mayoría de inversión privada, confluyeron las producciones de un hinterland amplísimo, que comprendía la Mesopotamia, el centro y noreste del país, parte de Misiones y Paraguay. En la segunda globalización será el mismo complejo rosarino (pero con nuevos inversores principalmente del sector granario) quien en una campaña liderada por el sector de privado portuario y las bolsas de comercio y cereales, aspiró a garantizar la profundización del dragado y balizamiento del río de la Plata y el río Paraná, hasta entonces una función que se encontraba en manos del Estado Nacional a través de una repartición, la Dirección General de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (en adelante DNCPyVN), dependiente del ministerio de Obras Públicas de la Nación, con sede en el puerto de la ciudad de Buenos Aires y con subdelegaciones dependientes en el interior del país.

## La Hidrovía Paraguay Paraná

El aprovechamiento integral de las cuencas fluviales ocupó un lugar prioritario en la agenda de los países económicamente más desarrollados a partir de la década del 30 del siglo XX (Dourojeannil, 1994, p. 111). En nuestra región también se cristalizarán instancias supranacionales para avanzar en acuerdos de comercio y navegación entre los países mediterráneos y los marítimos, como un esfuerzo para superar las causas que condujeron a la guerra entre Paraguay y Bolivia (también denominada Guerra del Chaco, 1932-1935), entre otras instancias conflictivas.<sup>158</sup>

---

<sup>158</sup> *Antecedentes sobre el desarrollo de la Cuenca del Plata*. Documento de consulta preparado por la División de Codificación del Departamento de Asuntos Jurídicos de la Unión Panamericana, Secretaría de la OEA, Washington DC, 1967, p. 4.

A la luz de las experiencias ya exitosas en materia de ordenamiento de los ríos interestatales comenzó a ganar cada vez más espacio en la agenda de los países un abordaje regional de la Cuenca del Plata como un hecho geográfico innegable para toda política de desarrollo, entendiéndola como un sistema hidrográfico común, compuesto por subsistemas: ríos como el Paraná, el Uruguay, el Paraguay, el Iguazú y el de la Plata, con un “hinterland” de 3.230.000 kilómetros cuadrados, en la que la decisión adoptada por algún país podía tener acción inmediata en los restantes. Por ejemplo, si se decidía construir represas que modificaran el caudal de agua y con eso la factibilidad de la navegación.<sup>159</sup>

La formalización o acta de nacimiento del Comité de la Cuenca del Plata como instrumento de consenso de los países, ocurrió el 27 de febrero de 1967. Los cancilleres de los países del Plata reunidos en Buenos Aires acordaron una declaración conjunta sugiriendo la realización de obras multinacionales, bilaterales y nacionales, útiles para el progreso de la región, como la interconexión fluvial.<sup>160</sup> Estos propósitos se oficializaron finalmente el 23 de abril de 1969 con la firma en Brasilia del Tratado de la Cuenca del Plata. La trascendencia otorgada a la temática por los gobiernos de la región y la disponibilidad del Banco Interamericano de Desarrollo de financiar estudios de factibilidad fue un poderoso aliciente.<sup>161</sup>

Más allá de las confrontaciones libradas en el terreno de la discusión ideológica, como resultado de las tensiones alimentadas por las hipótesis se estaba operando un hecho verificable, como se ha dicho, la expansión de la frontera de la soja en Brasil también en la zona de la Cuenca del Río de la Plata, proceso iniciado en la década del 60 del siglo XX y que en su momento se comparó “con el hallazgo de un gran yacimiento en el negocio petrolero que brotó en todo el sur brasileño” en razón del valor que adquirió este producto en el mercado internacional para la alimentación de animales en países europeos y Japón. “compañías tales como Sanbra —subsidiaria de Bunge—, Cargill, Continental, Cook Industries, Anderson-Clayton y Louis

---

<sup>159</sup> José L. Milia, “La Cuenca del Plata y la asfixia de los puertos del Paraná”, La Prensa, Buenos Aires, 22 de julio de 1968.

<sup>160</sup> *La Nación*, Buenos Aires, 28 de febrero de 1967.

<sup>161</sup> *La Capital*, Rosario, 3 de octubre de 1966.

Dreyfus levantaron plantas procesadoras multimillonarias” las que impulsaron corredores logísticos para acercar la soja del interior hacia la costa (Morgan, 1979, p. 233).

No faltó quién sostuviera que el boom sojero sería como una punta de lanza para abrir el mercado al capital extranjero alentado por la política del gobierno brasileño de controles discretos y livianos, e incentivos fiscales. Por otra parte, Brasil se hallaba imbuido, en especial a partir de los 70 del siglo XX de una prédica de racionalización de los procesos de producción, en sus distintas fases, adoptando modernas concepciones logísticas, creando instituciones especializadas en la temática. El concepto central pasó siempre y no sólo en ese momento por integrar horizontalmente el país (Moreira Domingues da Silva, 2011, p. 143), sin embargo, en la década del 80 se encontró con una situación a resolver que si bien tenía a la soja, como se dijo, por “punta de lanza” se relacionaba con las expectativas de avanzar mediante el saneamiento sobre los pantanales del Mato Grosso (que no se trataba de pantanos sino de terrenos duros y firmes, bajos y planos, sujetos a inundaciones anuales y que constituían la mayor llanura inundable de América del sur, un tema controversial si se tiene en cuenta que ese territorio influía en las bajantes y crecientes del río Paraguay, teniendo un efecto retardador de las crecidas en todo el eje del Paraná argentino, y que era una reserva ecológica de magnitud)<sup>162</sup> y zonas de influencia, y como transportar desde allí importantes volúmenes de cereales. La vertiginosa expansión de la soja, en el centro oeste de su territorio llegó a significar en la década de 1990 el 40% de la producción nacional, volúmenes que obligaron a abordar soluciones para esos nuevos problemas logísticos por la distancia de los sembradíos de los puertos próximos del río Paraguay, que carecían de rutas asfaltadas, y los centros de procesamiento, encareciendo el valor final de ese producto (Moreira Domingues da Silva, 2011, p. 150).

Brasil, que representaba el país con mayor superficie en la Cuenca del Plata (un 46% de la misma), parecía haber logrado objetivos de su integración geoeconómica de su territorio. Había construido 42 represas; inaugurado la hidrovía Tieté vinculando el Paraná con el Atlántico y otra serie de corredores, uniendo el interior de su país con docenas de puertos de aguas

---

<sup>162</sup> Nicolás Moscovich, “Hidrovía Paraguay-Paraná”, *La Prensa*, 1 de febrero de 1991.

profunda para la exportación. Los especialistas advirtieron que habiendo alcanzado ya ese objetivo apostaba a partir de entonces a la Cuenca Amazónica y no a la del Plata, a la circulación transversal y no vertical, lo que quedaba evidenciado en su voluntad de no establecer esclusas en Itaipú. Sin embargo, quedaba un desafío común entre Argentina, Brasil, Bolivia y Paraguay, el desarrollo de las regiones mediterráneas más atrasadas y alejadas de los centros de poder económico de sus respectivos países, en donde si cobraba especial significado “una complementación armónica”.<sup>163</sup>

En la Segunda Reunión de Ministros de Transportes, celebrada en Santiago de Chile, en septiembre de 1989, se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), con la sigla “CIH”. Sus funciones fueron: determinar la prioridad de las obras y los proyectos a ser emprendidos; contribuir a compatibilizar la legislación vigente aplicable a la Hidrovía de los países de la Cuenca del Plata en materia de transporte y navegación fluvial, y evaluar las fuentes de financiamiento para las obras y proyectos.<sup>164</sup>

Hasta entonces la actuación de los ministros de los países había sido clave pero se requería un pronunciamiento político unánime de los primeros mandatarios y esto ocurrió el 6 de agosto de 1989, los presidentes de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, Carlos Menem, José Sarney, Andrés Rodríguez, y Julio Sanguinetti, respectivamente, celebraron en la ciudad de la Paz una reunión cumbre, en la que a nivel presidentes de Estado se anunció “el Proyecto de la Hidrovía Paraguay Paraná” (Rico Frontaura, 1996, p. 10).

Meses más tarde, en noviembre, la empresa consultora Internave, de Brasil, dio a conocer el documento: “Estudio de viabilidad económica de la hidrovía Paraguay-Paraná”. En mayo de 1990 se produjo la primera reunión de CIH, incluyendo como observadores a representantes de siete organismos internacionales: CEPAL, ALADI, PNUD, Banco Interamericano de Desarrollo (en adelante BID), y el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (en adelante INTAL), entre otros. También asistieron dueños de empresas navieras y armadoras de los cinco países.

---

<sup>163</sup> Nicolás Boscovich, *La Prensa*, 30 de julio de 1990.

<sup>164</sup> *Estudio para el desarrollo del puerto de Rosario*, Fundación Banco Municipal de Rosario, Rosario, 1995, p. 210.

La Cuenca del Plata, según se afirmaba por entonces, “el eje sobre el que se estaba llevando a cabo el proceso de integración más dinámico y ambicioso de América Latina” (Sánchez Guijón, 1999, p. 9). Siendo potencialmente una de las más importantes del mundo, había “sufrido un retroceso histórico con respecto a su influencia tradicional en la evolución de las sociedades localizadas en la cuenta” y que, por ende, el sistema fluvial, estaba, en cierto modo, “marginalizado”. Por el contrario, el elevado desarrollo del ferrocarril en Argentina y Brasil respondía a un tipo de expansión que buscó la integración nacional de sus propios territorios, mientras que la integración de los países con el exterior se dio a través del tráfico automotor, tal como lo revelaba la existencia de 16 puentes carreteros internacionales y ninguno ferroviario. En general, la integración de las zonas fronterizas aun se encontraba “en un grado primario de desarrollo” (Sánchez Guijón, 1999, p. 111).

## Los polos más dinámicos: Estados “del interior”

El PHPP se sostuvo principalmente en su etapa de inicio y despegue en los polos dinámicos principales, ambos subalternos de los poderes centrales de los países del Cono Sur: En el norte, la amplia región del Mato Grosso (Brasil), el oriente boliviano y el norte paraguayo, y en el sur, la gran zona interprovincial de Rosario en Argentina, unidas por el transporte, comercialización, y procesamiento de mercadería a granel: cereales y minerales.

Estos dos centros estaban liderados por las CPR subordinadas —a las ciudades mundo de San Pablo y Buenos Aires— pero de mayor actividad de la Hidrovía Paraná Paraguay en el período estudiado alcanzaban, el número de doce (7 de Argentina, 2 de Brasil, 1 de Bolivia, 1 de Paraguay, 1 de Uruguay); las que se hicieron eco del reclamo de integración y desarrollo de casi centenar y medio de ciudades portuarias y enclaves, la gran mayoría ubicadas en la franja de transición o zona de disputa de menor crecimiento de los dos grandes polos. Las ciudades subordinadas de mediana y baja intensidad eran treinta y ocho: 22 de Argentina, 6 de Brasil, 6 de Paraguay, 3 de Bolivia, 2 y 1 de Uruguay; y las poblaciones menores con embarcaderos eran ciento siete: 55 argentinas, 45 paraguayas, 8 brasileñas, 52 argentinas y 2 uruguayas.<sup>165</sup>

---

<sup>165</sup> Relevamiento de cartografía del período 1990-1998.

Hacia 1991, en Mato Grosso del Sur, producía 2,5 millones de toneladas de porotos de soja, disponía fábricas aceiteras que exportaban el 75% de su producción de harina de soja, y recientemente había inaugurado un puerto sobre la laguna de Cáceres diseñados fundamentalmente para exportar soja procedente de Bolivia, y con el mismo motivo se pretendía reactivar Puerto Busch, 270 kilómetros al sur de Corumbá. Entre la capital de ese Estado, Campo Grande, y el puerto de Santos o Paranaguá, existían mil cien kilómetros por vía terrestre, y debían trasladarse por ferrovía, camión, y tren especial, que significaba un costo de 24 dólares por tonelada, aunque años anteriores había alcanzado el doble. Más compleja era la situación de zonas aún más alejadas y que también requerían sacar sus productos como Mato Grosso del norte o Rondonia, limítrofe con Bolivia, país que, a su vez, especialmente la región de Santa Cruz de la Sierra enfrentaba análogos obstáculos (Moreira Domingues da Silva, 2011, p. 150).

Fue precisamente la campaña iniciada por actores públicos y privados del “up river” rosarino quien más allá de las gestiones entre los gobiernos apuntaron a resolver un hecho concreto: la falta de dragado y las condiciones de inseguridad que ofrecía la navegabilidad del río Paraná. La repartición estatal encargada de hacerlo posible, como consecuencia de varios factores, no estaba en condiciones de garantizarlo y por eso, en el marco de las políticas desregulatorias y privatistas de la presidencia de Carlos Saúl Menem logró que se llamara a licitación internacional para adjudicar la modernización de la Vía Navegable Troncal (en adelante VNT), desde el Océano Atlántico hasta Puerto San Martín, donde se encontraban las terminales privadas. Para lograr el apoyo del gobierno nacional en este empeño, la dirigencia de la CPR de Rosario decidió unir fuerzas con la de la CPR Santa Fe, capital de la provincia homónima. De esa manera se vencieron los intereses de quienes preferían que la producción exportable se canalizara por los puertos marítimos del sur de la provincia de Buenos Aires y que se dragara sólo el río de la Plata, en beneficio del puerto de la Capital de la República.<sup>166</sup>

---

<sup>166</sup> Entrevistas efectuadas por el autor a ex presidentes de las Bolsas de Comercio de Rosario y Santa Fe, Hugo Grassi y Mario Vigo Leguizamón, respectivamente, Rosario y Santa Fe, en 2019 y 2020 y a Patricia Bergero, Alfredo Sesé y Julio Calzada, investigadores de la Dirección de Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario, 2020 y 2021.

De esta manera, licitada la obra en 1994 e inaugurada la profundización del dragado a 32 pies del Océano a Puerto San Martín y a 28 pies a Santa Fe, en 1997, fue en lo que efectivamente se avanzó en cuanto navegabilidad. Mientras tanto, el PHPP propiciada por los gobiernos, en cuanto al dragado no pudo concretarse como estaba prevista, con su extensión hasta el Pantanal, en Brasil, por distintos motivos que se reseñarán.

## El objetivo más ambicioso: La unión de dos hidrovías

En mayo de 1993, los presidentes Carlos Menem, de Argentina e Itamar Franco, de Brasil suscribieron un acuerdo bilateral que en su artículo 22 determinó “iniciar los estudios para el futuro desarrollo de la hidrovía Paraná-Tieté”, interiorizándose al gobierno de Paraguay, y constituyendo un grupo de trabajo compuesto por técnico de la Compañía Energética de San Pablo y la Comisión Mixta Argentina-paraguaya del río Paraná (COMIP). Esta última, puesta en vigor en 1971, estaba abocada a fomentar la operatividad de la esclusa de Yacyretá para el paso de los barcos y estudiar la mejor forma para que el tráfico de carga fluvial sorteara la gigantesca central hidroeléctrica de Itaipú, que no disponía de esclusa, avanzándose en la construcción de un centro de distribución de mercaderías o “port trader”. El objetivo mayor era la activación del futuro eje Paraná Tieté-Paraná Paraguay, y de allí hasta Cáceres y Nueva Palmira. Según el titular de la delegación argentina en la COMIP, Julio Barberis lograrlo implicaría que “las zonas productivas del Paraná Medio se complementarán con el desarrollo de Corrientes, Formosa, Chaco y Misiones, la totalidad del Paraguay y del litoral del Oriente Boliviano, a los que sumarían 300 municipios brasileños de Mato Grosso, Paraná y San Pablo”.<sup>167</sup>

La dirigencia del “up river” rosarino que había impulsado la licitación internacional para la modernización de la VNT (en territorio argentino), una vez logrado este objetivo, tuvo dos objetivos más amplios: el estudio y

---

<sup>167</sup> César L. Sánchez Bonifato, “Dos ríos para conectar a tres países”, *La Nación*, 12 de diciembre de 1993.

desarrollo de “las hidrovías”, la de Paraná-Paraguay y la de Paraná -Tieté.<sup>168</sup> Llegaban informaciones sobre la activa serie de obras públicas impulsadas por Brasil. En febrero de 1994 se habían inaugurado las esclusas sobre el río Tieté, que convertían a sus mil kilómetros en una vía completamente navegable para el próspero e industrializado estado de San Pablo, que entonces comenzaría a recibir por allí mercancías procedentes de Paraguay, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, y Bolivia. La HPT (adelante HPT) se anunciaba como la receptora de los embarques desde y hacia la ciudad del Este, en Paraguay, y la que ofrecería la complementación con el sistema hidrográfico del río de la Plata (PHPP).<sup>169</sup>

La Agencia de Desarrollo Tieté Paraná (en adelante ADTP), que incluía al gobierno del estado de San Pablo y a empresarios del área, invirtieron 70 millones de dólares en las esclusas. En previsión a ello ya se habían construido sobre el lago de la represa de Itaipú dos terminales con facilidades para carga y descarga de barcasas. Pablo Ferrés, que disponía de información suministrada por fuentes empresariales, compartió con los integrantes de la BCR que en 1993 dichas terminales habían embarcado 200.000 toneladas de soja y 150.000 pellets de soja (producida en Paraguay) con destino a los puertos fluviales de Panorama y Presidente Epitacio sobre el río Paraná (Estado de Paraná), desde donde se transfería la carga a camiones o vagones con destino al puerto de Santos. Quizás la principal inquietud que se comenzó a percibir desde aquí pasaba precisamente por la derivación del flujo de la producción sojera por aquellos puertos brasileños y no por el Río de la Plata. Por lo tanto, construir la esclusa de Itaipú implicaba revertir en parte esta tendencia, pero requería al menos 600 millones de dólares de inversión y recién se podría habilitar en dos años. Se trataba de un verdadero reto de ingeniería para salvar los 115 metros de diferencia de nivel de agua y solo se podía solucionar con una combinación de esclusas-elevadores y una conexión de rodovía o ferrovía.<sup>170</sup>

---

<sup>168</sup> Memoria y Balance de la Bolsa de Comercio de Rosario correspondiente a 1995, Rosario, p. 48.

<sup>169</sup> Informe Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario, 30 de marzo de 1994, BCR, p. 7.

<sup>170</sup> Informe Semanal Bolsa de Comercio de Rosario, 30 de marzo de 1994, p. 7.

En el caso del Estado de Paraná, lindero con el de Mato Grosso del Sur transportaba en 1995 el 35,7% del total de granos de soja y productos alimenticios y el FERROESTE en expansión para unir Cascavel con Guaruapuava y “sacar” cada vez una mayor producción exportable por el puerto de Paranaguá, que ya era utilizado por los estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul; Mato Grosso do Sul y Sao Paulo. FERROESTE competía y no participaba de una política intermodal con el sistema de autopistas y rutas ni con la hidrovía Paraná-Tieté. Pero no se descartaba que esta coordinación tarde o temprano se daría potenciando la exportación de cereales, y otros productos (Silveira Martins y Caixeta Filho, 1998, p. 145).

Entre 1995 y 1998 se vivió una etapa de “furor” hidroviario, por las causas reseñadas, principalmente por la inauguración del primer tramo de la VNT. Se confiaba que se había iniciado una etapa de descentralización portuaria con capacidades de revolucionar la actividad fluvial, y tener un efecto “cascada” para la realización de otras obras de conexión: en Bolivia, la carretera entre La Paz y puerto Suárez; en Brasil, se reacondicionaba la HPT; se avanzaba en las iniciativas de construcción de esclusas en Itaipú; en Chaco, se reestructuraba el puerto de Barranqueras; y en Rosario, se había dado un nuevo impulso a la conexión Rosario-Victoria. Asimismo, se efectuaban gestiones para reactivar unos puertos medianos y pequeños (se habían identificados 55 en Argentina, 27 en Paraguay, 12 en Brasil y 3 en Bolivia), que se previa servirían de terminales modales de muy diversos productos, las que a su vez tendrían que iniciar un proceso de mayor control de calidad, proveerse de nuevas maquinarias y tecnologías, y capacitar sus recursos humanos.<sup>171</sup>

En el caso de la provincia de Santa Fe, las autoridades estatales junto a la dirigencia privada, al calor del clima de realizaciones y oportunidades para los negocios que ofrecía la nueva etapa mostró, una inusual iniciativa en este sentido para el rol desempeñado hasta entonces por un gobierno de provincia, tratando de detentar un rol protagónico en la flamante Región Centro, el Mercosur y la integración hidroviaria.

---

<sup>171</sup> José María Cuesta, “Hidrovía Paraná Paraguay. Nuevo eje de desarrollo e integración regional”, *La Capital*, 20 de julio de 1996.

En la “5ª Reunión del CRECENEA-CODESUL” convocada en Puerto Iguazú por los gobernadores de las provincias de argentinas de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones, y de los Estados del Brasil de Río Grande Do Sul, Santa Catarina, Paraná y Mato Grosso do Sul, se reafirmó que estas reuniones bianuales revestían el carácter de foro permanente por su trascendencia. Los nueve mandatarios presentes representaban a una región que involucraba en su conjunto un área aproximada de 1.500.000 kilómetros cuadrados, con 35 millones de habitantes, y un PBI del 20% del total del Mercosur. El federalismo que campeaba en aquel entonces puede observarse en un hito de voluntad y reafirmación en la defensa de los intereses regionales frente a ciudades estados como Buenos Aires y San Pablo.<sup>172</sup>

## La crisis internacional y la postura de Brasil

Hacia 1997 los mercados mundiales comenzaron a dar algunas señales de desaceleración a partir de la fuerte devaluación de la moneda de Tailandia, acompañada por caídas bursátiles y subidas de las tasas de interés en ese país, Filipinas, Malasia e Indonesia, Singapur, Taiwán, Corea del Sur, Hong Kong, y Japón, que terminó provocando la mayor baja bursátil de esa década en el mundo globalizado, conocida como la crisis del sudeste asiático. Meses más tarde la ola afectó especialmente a Rusia y repercutió en la apreciación del dólar estadounidense frente a las monedas de los países europeos con mayor incidencia en el comercio de nuestro país. Brasil fue el país más afectado de Latinoamérica y repercutió en la caída de importaciones provenientes de la Argentina. La devaluación de su moneda, el real, provocó una contracción comercial significativa en el Mercosur “que hizo que los Estados parte debieran redireccionar sus ventas hacia otros mercados menos afectados por las crisis internacionales” (Laredo, Angelome y Cignaco, 2000, p. 415).

Sin embargo, mayor fue en nuestro país el “efecto caipiriña” a finales de 1999. Las economías emergentes fueron vistas como frágiles y en la Argen-

---

<sup>172</sup> Memoria y Balance Bolsa de Comercio de Rosario, 1997, p. 57.

tina se produciría una fuerte fuga de capitales ente ese año y 2002, experimentándose una gran recesión y la traumática salida del Plan de Convertibilidad. En adelante los gobiernos mantuvieron un tipo de cambio devaluado respecto del dólar estadounidense, con implantación de retenciones para el sector agrícola. La rentabilidad del agro se sustentó fundamentalmente por la situación extraordinaria de la demanda internacional, y es aquí entonces debe situarse la conveniencia de haber contado con una infraestructura exportable como la hidrografía que fuera capaz de contribuir a sostener a la débil economía argentina (Bergero, 2007, p. 85).

Hacia principios de 1998 desde el lado argentino se comenzó a percibir con preocupación las señales de distanciamiento en cuanto al interés de algunos funcionarios del gobierno central Brasil respecto del PHPP, lo que fue desmentido oficialmente. Sin embargo, por distintos medios trascendió que para ese país ya no tenía valor estratégico y no estaba dispuesto a poner en riesgo el Pantanal, y que por eso ya no realizaría obras de profundización de los canales navegables en los mil kilómetros del curso superior del río Paraguay que discurrían en su territorio. En abril de 1998 ese año la Agencia Federal del Medio Ambiente de Brasil (IBAMA) anunció “el fin de todos los planes de actividades de construcción a lo largo de la parte brasileña de la vía fluvial” cuando en verdad la Justicia brasileña había ordenado una suspensión de todos los estudios y trabajos de ingeniería por parte del gobierno federal para la implementación del PHPP. ¿Pero qué actitud adoptaría el sector privado? Analistas argentinos del transporte consultados por el diario “La Nación”, coincidieron en afirmar que la decisión del gobierno brasileño de abandonar el proyecto hidroviario no solo se apoyaba en argumentos ambientales, sino “en una estrategia geopolítica que pasa por priorizar el sistema hidroviario conocido como del Alto Tieté, que atraviesa el sur de Brasil desde Sao Simao, en el Estado de Goias, hasta el puerto de Santos, en el Estado de San Pablo”.<sup>173</sup>

A fines del año 2000 la pulseada en favor de los sectores ecologista cuando la Justicia Federal de Brasil determinó la detención de las obras de acondicionamiento del río Paraguay en el Estado de Mato Grosso, hasta

---

<sup>173</sup> *La Nación*, 21 de marzo de 1998.

que se tuviera una definición del impacto ambiental que causaría.<sup>174</sup> La medida se fundamentó en “la protección del medioambiente y la necesidad de conocer el proyecto en su globalidad”<sup>175</sup> y generó controversias en la Argentina. Por otra parte, el mecanismo establecido por los países para conseguir fondos, a partir de que el BID decidió retirar el financiamiento, consistió en que cada uno se hiciera cargo de las obras en su territorio, y esto puso a Paraguay en la necesidad de afrontar los mayores costos, lo que no se habría correspondido con sus restricciones presupuestarias. Igualmente, Brasil continuó haciendo prevalecer “la primacía del componente ambiental por sobre los demás aspectos” (Zugaib, 2006, p. 378).

En cuanto a la producción sojera de Mato Grosso, ante la decisión del gobierno central de su país se orientó la producción a través de una nueva ruta en expansión, hacia el norte, por el río Madeira hasta el puerto de Ita-coatiara, sobre el río Amazonas y de allí al Atlántico. En febrero de 2020 quedó culminada “la Ruta de la Soja”, la BR-163, de 3.500 kilómetros, iniciada en 1974, con un extremo en Tenente Portela (Rio Grande do Sul) y el otro en Santarém (Estado de Pará, sobre el Amazonas); que atraviesa la principal región productora de soja del país, y descarga su producción en el puerto de Mirituba.<sup>176</sup> De esta manera quedaba a la VNT argentina, recientemente modernizada hasta la ciudad de Santa Fe, la no desdeñable posibilidad de atraer a ella los minerales de Corumbá y los cereales pero con una necesidad mucho mayor de ofrecer ventajas en cuanto a la baratura de flete.

## Conclusión

Desde el punto de vista de la configuración regional el PHPP habría incidido en una serie de factores tales como una mejor articulación en de los Estados miembros o asociados del Mercosur con más deficiente accesibilidad y menor nivel de desarrollo, Paraguay y Bolivia; el surgimiento de un

---

<sup>174</sup> *La Nación*, 26 de diciembre de 2000.

<sup>175</sup> *El Semanario del Comercio Exterior*, año V, N. 220, 23 de enero 2011, p. 10.

<sup>176</sup> *Agrositio*, “Brasil y sus inversiones en infraestructura: la ruta de la soja y ferrocarriles, 17 de febrero 2020.

espacio regional emergente con epicentro en el “up river” de Rosario como centro de la exportación de productos agrarios y de coordinación intermodal de cargas; y en la elaboración de propuestas para mejorar la articulación territorial de las provincias intermedias, más aún si se concretaba la prevista mejora de conexión con la Hidrovía Paraná Tieté. Asimismo, se constataba que al igual que en el “up river” argentino, el surgimiento de otro polo articulador, el del Mato Grosso. En uno y otro caso, la articulación público-privada fomentaba un mayor grado de autonomía de la actividad económica, en el primer caso, del centralismo bonaerense y en el segundo, ante la fuerza concentradora del sur y sudeste de Brasil. En el primer lustro del siglo XXI, la balanza se habría volcado a favor de orientar la salida de la producción hacia los puertos atlánticos brasileños canalizándose un porcentaje muy restringido por el Mercosur (Manero Miguel y Pastor Antolín, 2003, p. 303).

Estudios realizados por la CEPAL en los últimos años sobre las disparidades en las configuraciones económicas territoriales concluyeron que el dinamismo económico territorial durante la segunda globalización, que no se tradujeron en una disminución de los niveles de pobreza, era conveniente examinar la incidencia de los polos Buenos Aires, y San Pablo-Santos, “en el tipo de crecimiento económico que se está produciendo e identificar los bloqueos que impiden un mejor derrame en materia de resultados sociales” (CEPAL, 2009, p. 55). El transporte marítimo y la actividad portuaria, en la faceta globalizada es un instrumento que responde a la dinámica de concentrar las decisiones político económico desde los centros de poder desde el que se articula y organiza el territorio, en un marco de creciente competitividad de las ciudades portuarias (Segrelles, 2000, p. 117).

Entender a las ciudades portuarias en su carácter de regiones funcionales con responsabilidad en el devenir de sus hinterland propios y los colindantes, y como actora de las relaciones internacionales, a la luz del singular proceso hidroviario aquí reseñado, trunco, proyectado para el Mercosur, no sólo es un apasionante desafío historiográfico sino un campo propicio para el ejercicio transdisciplinar y multidisciplinar que tengan por propósito el desarrollo integral del Cono Sur.

## Referencias

- BANDIERI, Susana. “La posibilidad operativa de la Construcción Histórica Regional o cómo contribuir a una historia nacional más complejizada”, en FERNÁNDEZ, Sandra y DALLA CORTE, Gabriela (coords.), *Lugares para la Historia, Espacio, Historia Regional e Historia Local en los Estudios Contemporáneos*, Segunda edición, UNR editora, Rosario, 2005, pp. 91-118.
- BROEZE, F. *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*, London-New York, 1987.
- BRAUDEL, Fernand. *La dinámica del capitalismo*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2002.
- BUNGE, Mario. *Las ciencias sociales en discusión, una perspectiva filosófica*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1999.
- CALDUCH, R. *Relaciones Internacionales*. Ediciones Ciencias Sociales. Madrid, 1991.
- DE MARCO, Miguel Ángel (h) y NICOTRA, Norberto Reynaldo. Región Centro. *Integración, el desafío del siglo XXI*. Ministerio de la Producción, Gobierno de Santa Fe, Rosario, 2007.
- DOUROJEANNI, Axel C. “La gestión del agua y las cuencas en América Latina”, *Revista de la Cepal*, N. 53, Santiago de Chile 1994, p. 111.
- Gestión de los recursos hídricos y cuencas en los Estados Unidos de Norteamérica, Francia, España, Brasil y México*, Wageningen University-Iprogra, Módulo Lima, 2008.
- FERRER, Aldo. *La Economía Argentina, desde sus orígenes hasta principios del siglo XXI*, Efe, 2010.
- FERRER, Marcelo. *La historia de Zárate-Brazo Largo, las dos caras del Estado Argentino*, Fondo de Cultura Universitaria, Buenos Aires, 2010.
- GALLEGO MARTÍNEZ, Domingo. *Más allá de la economía de mercado*, Universidad de Zaragoza, 2007.

- GARCÍA SEGURA, Caterina. “La evolución del concepto de actor en las relaciones internacionales”, *Papers 40, Revista de Sociología*, Universidad Autónoma de Barcelona, 1992.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín. “Puertos y ciudades portuarias (Ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica”, *O Litoral em Perspectiva Histórica (Sec. XVI a XVIII)*, Instituto de Historia Moderna, Porto, 2002, pp. 285-305.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín. “El vino y los puertos de la Europa Atlántica: Burdeos y Oporto, siglos XVIII y XIX”, en *Douro, Estudos y Documentos*, Vol. VII (14) 2002, pp. 233-255.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín. “Los puertos en las carreras de Indias”, en *El Oro y la Plata en la Época de los Austrias*, Fundación Ico, Madrid, 1999, 291-332.
- HONORATO, Cesar. *O Polvo e o Porto. A Cía. de Santos (1888-1914)*. Editora Prismas, 2ª Edición, Curitiba, 2016.
- LAREDO, Iris Mabel, ANGELOME, Juan Pablo, CIGNACO, Irma Rosa. “La vulnerabilidad del Mercosur, causas y consecuencias”, *Quintas Jornadas “Investigaciones en la Facultad” de Ciencias Económicas y Estadística de la Universidad Nacional de Rosario*, noviembre de 2000.
- LAZZARO, Silvia B. *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino*, Centro Editor de América Latina, 1992.
- PALMERO, Francisco, GÓMEZ, Consolación, CARPI, Amparo y GUERRERO, Cristina. “Perspectiva histórica de la psicología de la motivación”, *Avances de Psicología Latinoamericana*, Universidad del Rosario, Vol. 26, n. 2, julio diciembre 2008, Bogotá, p. 145.
- MANERO MIGUEL, Fernando; PASTOR ANTOLÍN, Jesús Luis. Impactos ambientales y rearticulación territorial en el área de Mercosur: el significado de la Hidrovía Paraguay-Paraná, *Revista Eria*, N. 62, Oviedo, 2003.
- MARX, Vanessa. *Las ciudades como actores políticos de las relaciones internacionales*, tesis para optar al grado de doctora de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, 2008.

- MATA DE LÓPEZ, Sara. "Historia local, historia regional e historia nacional. ¿Una historia posible?", *Revista Escuela de Historia*, Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Salta, Año 2, Vol. 1, Nº 2, 2003.
- MOREIRA DOMINGUES DA SILVA, Angela. *Logística, Uma história dos caminhos brasileiros*, Andrea Jakobson Estúdio; consultor ad hoc Cezar Teixeira Honorato, Río de Janeiro, 2011.
- MORGAN, Dan. *Los traficantes de granos*, Editorial Abril, Buenos Aires, 1979.
- RAPOPORT, Mario, FIGALLO, Beatriz, BUCHRUCKER, Cristian y BRENTA, Noemí. *Los proyectos de Nación en la Argentina, Modelos económicos, relaciones internacionales e identidad*, Edición 2014, Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- RICO FRONTAURA, Víctor. *Las relaciones entre Bolivia y el Mercosur*, Documento de Trabajo del Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales, 1996.
- RUEDA, Germán, SAZATORNIL, Luis y DELGADO, Carmen. "Las principales ciudades portuarias españolas en el siglo XIX", en *IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica*, Murcia, 2008.
- SALOMÓN, Mónica. "Las teorías de las Relaciones internacionales en los albores del siglo XXI: Diálogo, disidencias y aproximaciones", *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, no. 56, dic. 2001/enero 2002, pp. 7-52.
- SÁNCHEZ GIJÓN, Antonio. *La integración en la Cuenca del Plata*, Ediciones de Cultura Hispánica, Agencia Española de Cooperación Internacional, Madrid, 1990.
- SEGRELLES, José Antonio. "Los puertos, la mundialización de la economía y la organización del territorio". *GeoUruguay. Revista Uruguaya de Geografía*, vol. 4, Universidad de la República, Montevideo, 2000, pp. 117-137.
- SILVEIRA MARTINS, Ricardo-CAIXETA FILHO, José Vicente. Analysis of the contribution of railways to the transportation matrix for ag-

ricultural products in the state of Paraná. *Brasilian Review of agricultural and rural sociology*, Vol. 343. N. 3, 2014, pp. 145-161. 1998.

SUAREZ BOSA, Miguel, JIMÉNEZ GONZÁLEZ, Juan Luis, CASTILLO HIDALGO, Daniel. "Puerto, Empresas y Ciudad: una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria." *Revista de Historia Industrial*, Vol. 20, Núm. 46, 2011, pp. 73-96.

TERZAGO CUADROS, Jorge. *Alfred Thayer Mahan (1840-1914), contra almirante US Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico*. Centro de Investigaciones Sobre América Latina, Universidad Autónoma de México, Viña del Mar, 2005.

THENÓN BARRAGÁN, Eduard. *L'Hinterland atlantique du Cone Sud: Trajectoire Systémique 1960-1991*, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures de l'Université Laval pour l'obtention du grade de Philosophie Doctor, Departement de Géographie, Faculté Des Lettres, Université Laval, Québec, Mars 2000.

ZUGAIB, Eliana. *A Hidrovia Paraguai-Paraná*, Instituto Río Branco y Fundacao Alexandre de Gusmao, Brasilia, 2007.

## Anexo 9.1. CPR y Localidades de la Hidrovia Paraná-Paraguay, 1995-2015

CPR y localidades de la Hidrovia Paraná Paraguay 1995-2015					
CPR "Mundos"					
Puerto				País	
San Pablo-Santos				Brasil	
Buenos Aires				Argentina	
CPR Subordinadas de mayor dinámica ubicadas sobre el río Paraná y Paraguay					
Río Paraguay	País	Río Paraná	País	Plata	País
Puerto Cáceres	Brasil	Puerto San	Argentina	Nueva Palmira	Uruguay
Puerto Aguirre	Bolivia	Martín			
Corumbá/Ladario	Brasil	Puerto San			
Asunción	Paraguay	Lorenzo Rosario	Argentina		

<b>CPR y localidades de la Hidrovía Paraná Paraguay 1995-2015 (continuación)</b>					
<b>CPR “Mundos”</b>					
Puerto				País	
San Pablo-Santos Buenos Aires				Brasil Argentina	
<b>CPR Subordinadas de mayor dinámica ubicadas sobre el río Paraná y Paraguay</b>					
Río Paraguay	País	Río Paraná	País	Plata	País
		Villa G. Gálvez San Nicolás Zárate Campana	Argentina Argentina Argentina Argentina	Nueva Palmira	Uruguay
<b>CPR Subordinadas de mediana y baja actividad ubicadas sobre los ríos Paraná, Paraguay y Río de la Plata</b>					
Río Paraguay	País	Río Paraná	País	Plata	País
Cuiabá Porto Cercado Descalvado Puerto Suárez Puerto Quijarro Gregorio Curvo Puerto Esperanza Puerto Mortinho Puerto Busch Puerto Esperanza Porto Novo Concepción Villa Hayes Villa Elisa Villeta	Brasil Brasil Brasil Bolivia Bolivia Brasil Brasil Brasil Bolivia Paraguay Paraguay Paraguay Paraguay Paraguay Paraguay	El Dorado Ituzaingo Encarnación Posadas Barranqueras Vilelas Corrientes Reconquista Santa Fe Paraná/Bajada Grande Diamante Victoria Villa Cons- titución Arroyo Seco Ramallo San Pedro Escobar Dock Sur	Argentina Argentina Argentina Argentina Paraguay Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina	Montevi- deo	Uruguay

<b>CPR y localidades de la Hidrovía Paraná Paraguay 1995-2015 (continuación)</b>					
CPR “Mundos”					
Puerto				País	
San Pablo-Santos Buenos Aires				Brasil Argentina	
<b>CPR Subordinadas de mediana y baja actividad ubicadas sobre los ríos Paraná, Paraguay y Río de la Plata</b>					
Río Paraguay	País	Río Paraná	País	Plata	País
		La Plata Ibicuy Constanza			
<b>Poblaciones con muelles sobre los ríos Paraguay y Paraná, de muy baja actividad portuaria</b>					
Río Paraguay	País	Alto Paraná	País	Paraná-Plata	País
Forte Coimbra Puerto Vallemi	Brasil Paraguay	Presidente Epitacio	Brasil Brasil	Cerrito Paso de la Patria	Argentina Argentina
Bahía Negra Puerto Esperanza Puerto Leda Puerto Voluntad Puerto Mihanovich Puerto Lidia	Paraguay Paraguay Paraguay Paraguay Paraguay Paraguay Paraguay Paraguay	Pto. Sao Jose Puerto Rico Puerto Novo Pto. Mendez Represa De Itapú Foz do Iguazú Pto. Iguazú Pto. 17 de Octubre	Brasil Brasil Brasil Brasil Brasil Argentina Argentina Argentina	Empedrado Piracúa Piracuacito Ocampo Bella vista Lavalle Goya Malabrigo Esquina	Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina Argentina
Puerto Olimpo Barraco	Brasil Paraguay	Pto. Espe- ranza	Argentina Argentina	San Javier La Paz	Argentina Argentina
Branco Puerto Pérez Puerto María Buena Vista	Paraguay Paraguay Paraguay Paraguay	Pto. Delicia Victoria Los Pinares Monte Carlo	Argentina Argentina Argentina Argentina	Sta. Elena- Helvecia Cayastá Hernanda- rias	Argentina Argentina Argentina Argentina
Puerto Alberto Puerto Sastre	Paraguay Paraguay	Caraguatay Paranay	Argentina Argentina	Brugo Colastiné	Argentina Argentina

<b>CPR y localidades de la Hidrovía Paraná Paraguay 1995-2015 (continuación)</b>					
CPR “Mundos”					
Puerto				País	
San Pablo-Santos				Brasil	
Buenos Aires				Argentina	
<b>CPR Subordinadas de mediana y baja actividad ubicadas sobre los ríos Paraná, Paraguay y Río de la Plata</b>					
Río Paraguay	País	Río Paraná	País	Plata	País
		La Plata Ibicuy Constanza			
<b>Poblaciones con muelles sobre los ríos Paraguay y Paraná, de muy baja actividad portuaria</b>					
Río Paraguay	País	Alto Paraná	País	Paraná-Plata	País
Puerto Casado	Paraguay	Puerto Rico	Argentina	Curtiembre	Argentina
Saladero	Paraguay	Puerto León	Argentina	Villa	Argentina
Puerto Caleras	Paraguay	Pto. Mineral	Argentina	Urquiza	Argentina
Puerto Max		Puerto Naranjito	Argentina	Pto. Gaboto	Argentina
Puerto Pinasco	Paraguay	Pto. Gisella	Argentina	Vuelta de Obligado	Argentina
Puerto	Paraguay	San Pipó	Argentina	Baradero	Argentina
ItáPucumí	Paraguay	Pto. Mani	Argentina	Contanza	Argentina
Puerto Alegre		Pto. Doce	Argentina	Carmelo	Uruguay
Puerto	Paraguay	Pto. Casador	Argentina	S. Fernando	Argentina
Arrecife	Paraguay	San Ignacio	Argentina	Colonia	Uruguay
Puerto Coronel	Paraguay	Santa Ana	Paraguay	Sauce	Uruguay
José Sanz	Paraguay	Candelaria	Paraguay		
La Novia	Paraguay	Monehau	Paraguay		
Puerto Cooper	Paraguay	Cantepa	Argentina		
Puerto Alegre	Paraguay	San José			
Carayá	Paraguay	Itatí			
Iba Podó	Paraguay				
Caapucume	Paraguay				
Belem Cué	Paraguay				
Perdenal					
Antequera	Paraguay				

<b>CPR y localidades de la Hidrovía Paraná Paraguay 1995-2015 (continuación)</b>					
CPR "Mundos"					
Puerto			País		
San Pablo-Santos			Brasil		
Buenos Aires			Argentina		
<b>CPR Subordinadas de mediana y baja actividad ubicadas sobre los ríos Paraná, Paraguay y Río de la Plata</b>					
Río Paraguay	País	Río Paraná	País	Plata	País
		La Plata Ibicuy Constanza			
<b>Poblaciones con muelles sobre los ríos Paraguay y Paraná, de muy baja actividad portuaria</b>					
Río Paraguay	País	Alto Paraná	País	Paraná-Plata	País
Barranquerita	Paraguay				
Paso Santa Catalina	Paraguay				
Villa Rosario	Paraguay				
Lonas	Paraguay				
Villa Rey					
Capii Poso	Paraguay				
Remancito	Paraguay				
Puerto	Argentina				
Zeballos Cue	Paraguay				
San Antonio	Paraguay				
Clorinda	Argentina				
Cerro Lambaré	Argentina				
Itá Enramada	Argentina				
Pilcomayo	Argentina				
Bouvier	Argentina				
Dalmacia					
Puerto Emilia	Paraguay				
Formosa	Paraguay				
Pto. Villa Alberdi	Paraguay				
Villa Franca	Paraguay				
Aquino					
Pilar					
Humaitá					

<b>CPR Atlánticas del hemisferiosur, que si bien no están situadas sobre los ríos del sistema hidroviario participan del intercambio de flujos con puertos fluviales de la gran Cuenca del Plata o canalizan aquellos provenientes por otras vías de la producción de la Cuenca del Plata en la actualidad</b>	
Puerto	País
Paranaguá	Brasil
São Francisco do Sul	Brasil
Itajaí	Brasil
Imbituba	Brasil
Laguna	Brasil
Porto Alegre	Brasil
Puerto de Río Grande	Brasil
Porto Velho	Brasil
Manaus	Brasil
Santarém	Brasil
Santana	Brasil
Mar del Plata	Argentina
Quequén	Argentina
Bahía Blanca	Argentina
San Antonio	Chile
Valparaíso	Chile
Arica	Chile

Fuente: elaboración propia

## Índice de autores

**Daniel Castillo Hidalgo (coordinador).** Daniel Castillo Hidalgo es profesor titular de historia económica en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Es secretario de la Cátedra de Estudios Portuarios y Marítimos de la ULPGC, miembro de la Red La Gobernanza de los Puertos Atlánticos, miembro del Comité organizador de la Red Iberoamericana de Comunidades Portuarias y miembro asociado al GIS d'Histoire Maritime et Sciences de la Mer (CNRS). Vocal en el Consejo de la Asociación Española de Historia Económica. Investigador adscrito al IATEXT. Ha participado en diversos proyectos nacionales e internacionales sobre historia marítima y económica, sobre las cuales ha publicado numerosas contribuciones, especialmente con una orientación africanista.

Contacto: [daniel.castillohidalgo@ulpgc.es](mailto:daniel.castillohidalgo@ulpgc.es)

**Leonardo Cruz da Costa.** Concluyó su doctorado en Ciencias de la Información en 2010 por la Universidad Federal Fluminense. Actualmente, es profesor Asociado en el Instituto de Computación de la Universidad Federal Fluminense (IC/UFF). Posee experiencia en el área de Ciencias de la Computación, con énfasis en Software Básico, actuando principalmente en los siguientes temas: representación del conocimiento, publicaciones semánticas, explotación de texto.

Contacto: [leonardocruz@id.uff.br](mailto:leonardocruz@id.uff.br)

**Flávio Gonçalves dos Santos.** Licenciado en Historia por la Universidad Federal de Bahia (1998); Máster en Historia por la Universidade Federal da Bahia (2001); Doctor en Historia por la Universidad Federal Fluminense (2007). Posdoctorado en Historia en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (2018). Profesor Titular de la Universidad Estatal de Santa Cruz. Coordinador del Programa de Postgrado (Máster Académico) en Historia: Atlántico y Diáspora Africana de UESC. Tiene experiencia en el desarrollo de acciones de enseñanza, pesquisa y extensión en el área de Historia y sus interfaces con la Educación. Investiga temas relacionados a la Historia del Atlántico y de la Diáspora Africana, Historia Portuaria, Historia de África, Religiosidad Afro-Brasileña e Historia Contemporánea de Bahia.

Contacto: [fgsantos@uesc.br](mailto:fgsantos@uesc.br)

**Luciane Aparecida Goulart.** Licenciada en Historia por la Facultad de Educación de UP/SP (1997), Especialización en Historia de Brasil por la FACSUL/UNIME de Itabuna, Bahia (2009), Máster en Cultura y Turismo por la Universidade Estadual de Santa Cruz - Ilhéus - Bahia (2012), Máster en Historia por la Universidade Estadual de Santa Cruz - Ilhéus - Bahia (2021). Actuando principalmente en los temas: Historia del Atlántico, Historia Portuaria e Historia de África.

Contacto: [lagoulart.his@uesc.br](mailto:lagoulart.his@uesc.br)

**César Honorato (coordinador).** Profesor Titular en Historia Económica y Social del Instituto de Historia de UFF de la Universidad Federal Fluminense, Doctor en Historia Económica por la Universidad de São Paulo. Profesor Líder del Grupo de Pesquisa “O Brasil e o mundo atlântico: portos, negócios e cidades”. Coordinador Adjunto del Proyecto Internacional “Empresas, Puertos Y Ciudades” (Espanha/Cuba/Brasil) —[www.estudiosatlanticos.com](http://www.estudiosatlanticos.com)—; Miembro del Grupo de Investigación “Polis” (Laboratório de História Econômico-Social) -; miembro del “Forum do Rio de Janeiro”; Presidente del “Observatório Urbano Estado do Rio de Janeiro”, consultor internacional –“Habitat” de la Organização das Nações Unidas, Escritório Regional Para América Latina e PNUD, profesor visi-

tante de la Universidade Federal do Amazonas. Forma parte del consejo editorial de la “Revista Historia e Economia”, “Analecta” (UNICENTRO); “Interciencia - Revista De Ciencia Y Tecnología De América”; “Revista Rio de Janeiro”; “Em Pauta” (Rio De Janeiro); y “Revista de Economia Política e História Econômica” (São Paulo).

Contacto: [cezarhonorato@id.uff.br](mailto:cezarhonorato@id.uff.br)

**A**lcidésio de Oliveira (Jr.) (coordinador). Doctor en Historia por la Universidad Federal de Santa Catarina (UFSC). Actúa como Profesor Adjunto en la Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ). Sus líneas de investigación se centran en las redes migratorias en los ámbitos urbanos.

Contacto: [alcidesio.oliveira.junior@uerj.br](mailto:alcidesio.oliveira.junior@uerj.br)

**M**iguel Ángel De Marco (Jr.). Doctor en Historia por la Universidad Católica Argentina. Investigador del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de la República Argentina (CONICET), Director del Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales del IDEHESI-CONICET, docente de posgrado en UBA y USAL. Director proyecto Pict-Foncyt: Cuidades portuarias, patrimonio histórico y desarrollo sustentable.

Contacto: [migueldemarco@conicet.gov.ar](mailto:migueldemarco@conicet.gov.ar)

**J**osé Ricardo Moreno Pinho. Profesor Adjunto del Curso de Historia y Profesor Permanente del Programa de Posgrado en Historia Regional y Local (PPGHIS) ambos de la Universidad del Estado de Bahia (UNEB). Doctor en Historia por la Universidade Federal Fluminense (UFF); Investigador Colaborador del Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória de la Universidade do Porto (CITCEM-UP).

Contacto: [josericardomoreno@hotmail.com](mailto:josericardomoreno@hotmail.com)

**L**uiz Cláudio M. Ribeiro. Doctor en Historia por la Universidad Federal Fluminense (UFF – RJ, 2003) con posdoctorado en la Universidade do Porto (Portugal, 2016). Profesor del Departamento de Historia y

del PPGHIS de la Universidade Federal do Espírito Santo desde 2000. Es también Investigador del proyecto CoopMar — Cooperação Transoceânica e Investigador de la Red de Pesquisa “La Gobernanza de los Puertos Atlánticos, siglos XIV-XIX; Coordinador-general del Grupo de Pesquisa CNPq/Brasil “Laboratório de História Regional do Espírito Santo e Conexões Atlânticas” (LACES-UFES).

Contacto: [luiz.ribeiro@ufes.br](mailto:luiz.ribeiro@ufes.br)

**Alberto Maia da Rocha Paranhos.** Economista, con posgrado de doctorado (sin grado) por la Universidad de Paris Panthéon-Sorbonne. Trabajó 14 años en el IPPUC – Instituto de Investigación y Planificación Urbana de Curitiba, 6 años como consultor residente del Banco Mundial y 17 años como funcionario superior de las Naciones Unidas (ONU-Hábitat). Vivió en diversos países a lo largo de estas funciones, siempre actuando en la promoción del desarrollo urbano sostenible, descentralización y fortalecimiento de los gobiernos locales.

Contacto: [almdaropa@gmail.com](mailto:almdaropa@gmail.com)

**André Luiz Rosa.** Máster en Historia por la Universidade Federal de Santa Catarina. Actuó como profesor en la Universidade Corporativa dos Correios.

Contacto: [andre.luirosa@bol.com.br](mailto:andre.luirosa@bol.com.br)

**Gracineide de Souza.** Máster en Historia (UFES), archivista, alumna de doctorado del Laboratorio de Historia Regional de Espírito Santo y Conexiones Atlánticas (LACES) del Programa de Posgrado en Historia de UFES (PPGHIS-UFES).

Contacto: [gneidemaria@gmail.com](mailto:gneidemaria@gmail.com)

**Mónica de Souza Nunes Martins.** Doctora en Historia Social, UFRJ. Profesora Visitante CAPES 2018/2019, UA, EUA. Proyecto de pesquisa financiado por la CAPES-Código 001. Profesora de la Universidad Federal Rural do Rio de Janeiro.

Contacto: [monicamartins@ufrj.br](mailto:monicamartins@ufrj.br)

**Érica Sarmiento.** Doctora en Historia por la Universidad de Santiago de Compostela. Profesora del Departamento de Historia de UERJ y coordinadora del Laboratório de Estudos de Imigração (LABIMI). Bolsista Productividad CNPQ 2 y Cientidis do Nosso Estado FAPERJ. Autora del libro “Galegos nos trópicos, Invisibilidade e presença da imigração galega no Rio de Janeiro (1880-1930)”. Porto Alegre: EdiPucRS, 2017 y “Migrações forçadas, resistências e perspectivas: América Central, México e Estados Unidos” (2016-2020). São Paulo: Editora Intermeios, 2021.

Contacto: [erisarmiento@gmail.com](mailto:erisarmiento@gmail.com)

**Paula Souza Vale Justen.** Doctoranda en Historia Social por el Programa de Posgrado en Historia de la Universidad Federal Fluminense (PPGH-UFF) desde 2018, máster (2017), graduada y licenciada (2014) en Historia por la misma Universidad. Estudia Historia Medieval, con énfasis en Historia de la Península Ibérica y en el período de Reconquista. Desarrolla la tesis de doctorado «Con sus términos en tiempos de moros: um estudo comparado das terras sevilhanas entre o período almôada e o alfonsino».

Contacto: [paulajusten@id.uff.br](mailto:paulajusten@id.uff.br)

**Renata Vereza.** Doctora en Historia Social por el PPGHIS-UFRJ, desde 2009 es profesora de Historia Medieval del Departamento de Historia de la Universidad Federal Fluminense, del Programa de Posgrado en Historia (PPGH-UFF) e integrante del laboratorio de pesquisa “TranslatioStudii- dimensões do medievo”. Com experiencia en el área de Historia Medieval, más específicamente en historia ibérica, donde desarrolla pesquisas sobre historia urbana, espacio y territorio y conflictos étnicos.

Contacto: [rvereza@id.uff.br](mailto:rvereza@id.uff.br)

**José Viterbo.** Concluyó su doctorado en Informática en 2009, por la Pontificia Universidad Católica de Rio de Janeiro. Actualmente, es profesor Asociado en el Instituto de Computación de la Universidad Federal Fluminense (IC/UFF), donde actúa en el Programa de Postgrado en Com-

## Índice de autores

putación (PPGC/UFF) y es uno de los coordinadores(D4Ctz). Además, desde 2013, es director de Publicaciones de la Sociedad Brasileira de Computación (SBC).

Contacto: [viterbo@ic.uff.br](mailto:viterbo@ic.uff.br)

Este libro recoge una selección de contribuciones que son de interés para un público internacional interesado en aspectos diversos de la historia marítima atlántica. Un espacio geográfico delimitado en grandes áreas de influencia política y económica, lugar privilegiado para los estudios sobre mundialización y globalización. Se aborda temáticas diversas, pero mantiene un hilo conductor común, que es el papel de las ciudades y núcleos urbanos vinculados a los puertos. Las ciudades portuarias han desempeñado un papel esencial en la difusión global de innovaciones tecnológicas e institucionales. Esos núcleos urbanos han sido lugares de intercambio comercial y transferencia cultural. En este volumen se analiza el papel de los puertos como agentes destacados de los diferentes procesos de globalización; lugares de encuentro de los factores de cambio estructural, a escala local e internacional.