

## Ciudades Portuarias en la gran cuenca del Caribe

Antonino Vidal y Jorge Enrique Elias Caro (Editores)

Si bien es cierto que en la actualidad la dinámica del capitalismo ha impuesto un modelo de organización en el que las redes a escala global constituyen la esencia misma de las relaciones entre los distintos puntos del planeta, ya sean corporaciones, ciudades, regiones o países, dando con ello vida a lo que conocemos como “Globalización”, tampoco lo es menos que desde hace ya muchos siglos los hombres se han preocupado por establecer nexos entre las distintas comunidades que han conformado. En este sentido, las comunicaciones entre grupos humanos, en ocasiones muy distintos y muy distantes, han fluido a través de los diferentes entornos naturales, superando incluso las adversidades naturales a través de la organización de sus recursos, tanto materiales como humanos. En el mar, desde la antigüedad, esos notables navegantes que fueron los fenicios supieron -así como muchas otras civilizaciones que tuvieron como espacio de desarrollo al océano-, adquirir la destreza suficiente para utilizar a su favor dicho entorno. Siguiendo la senda marítima, que es la que nos interesa para efectos de esta reseña, es preciso destacar que la complejidad que adquirieron los sistemas de navegación, como consecuencia de los requerimientos también complejos de las sociedades, hicieron necesaria la implementación de una infraestructura cada vez más elaborada que correspondiera al ritmo de las actividades y exigencia de la navegación marítima.

Un componente central de la estructura general de los sistemas de navegación es el de los puertos. Para seguir con el ejemplo de la antigüedad, se pasó de la utilización de sencillas pero óptimas bahías que requerían unas condiciones mínimas (protección contra vientos desfavorables, poca profundidad para embarcaciones de poco calado, etc.) a obras de ingeniería mucho más elaboradas, como el célebre puerto de Cartago, que en su momento satisfizo de manera adecuada las necesidades de dicha potencia marítima.

Para los cartagineses el puerto encarnaba la esencia misma de su *ethos*, pues era el espacio a partir del cual se desarrollaba y expandía su civilización, tanto a través del mar Mediterráneo como en el Atlántico. En este mismo sentido, aunque ya mucho más adelante

en el tiempo, para ser más preciso a partir del siglo XVI y en el Caribe, los puertos se convirtieron en el entorno natural de desarrollo de muchas comunidades (y también de regiones enteras), las cuales vivieron un proceso de crecimiento cultural y económico (y también, en no pocos casos, de posterior retroceso y debacle) que ha motivado el estudio y despertado el interés de numerosos investigadores desde las distintas áreas del conocimiento humanístico.

La obra que me propongo presentar de manera breve titulada *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe: Visión histórica*, que tiene como editores a dos estudiosos de los temas relacionados con la historia del Caribe, Antonino Vidal y Jorge Enrique Eliás Caro, consiste en un conjunto de 17 textos elaborados por 17 autores distintos sobre diversos ámbitos de la historia de los puertos caribeños, como la economía, la cultura y la sociedad. Entre los autores que hacen sus aportes en esta obra, que incluye trabajos tanto de los puertos de Tierra Firme como de algunas Antillas están: Franklin W. Knight, Sergio Paolo Solano, Chistian Cwik, Rosario Marquez y Raul Roman Romero.

Ya entrando en detalle acerca de la composición del texto en algunos de sus capítulos, es preciso señalar que inicia con el trabajo de Franklin Knigth, profesor de la John Hopkins University, titulado “La construcción social de las ciudades portuarias en las Antillas del Caribe antes de 1850”, en el que se aborda la forma como se llevó a cabo la construcción y desarrollo de las sociedades de puertos de Jamaica, Cuba, Haití y Guadalupe, teniendo en cuenta el rol que en el ya mencionado desarrollo tuvieron ámbitos como la economía y la cultura.

Otro de los trabajos incluidos en el texto es el de Rosario Márquez, de la Universidad de Huelva, que lleva como título “La actividad cultural de los puertos del Caribe en el siglo XVIII. El caso del comercio de libros.”, en el que la autora hace una descripción de las principales características de los libros que, partiendo desde España, llegaban al Caribe, señalando por ejemplo los lugares de envío, quienes los traían y los temas que algunos de estos textos abordaban, con lo que la profesora Márquez logra trazar en líneas generales una imagen de este interesante aspecto de la historia cultural del Caribe.

Integra también la obra reseñada un trabajo de la profesora Mayabel Ranero Castro, de la Facultad de Sociología de la Universidad Veracruzana, titulado “Políticas nosológicas en dos puertos caribeños: Veracruz y La Habana”, en el cual la autora se ocupa describir y analizar los procesos médicos y sanitarios implementados en los dos puertos durante el periodo colonial, en gran parte como consecuencia de su importancia estratégica para efectos económicos y militares en el Caribe, lo que los convertía en puntos neurálgicos del sistema administrativo español con una permanente presencia de peninsulares que requerían de unas condiciones médicas y de salubridad óptimas.

Por su parte, el historiador Germán Cardozo Galue, de la Universidad del Zulia, en un capítulo de su autoría titulado “Maracaibo: génesis y desarrollo de un puerto caribeño”, hace un análisis del proceso de desarrollo que tuvo uno de los principales centros comerciales del Caribe durante gran parte del periodo colonial. La ubicación geográfica de Maracaibo, señala el autor, fue fundamental para su constitución como gran puerto a través del cual eran exportados los productos de la actividad agrícola de la “región marabina”, la cual ya antes de la llegada de los españoles había contado en sus costas con núcleos de población aborígen dedicados al intercambio, sentando un precedente para los posteriores centros urbanos erigidos por los españoles que les sirvieron para controlar económica y administrativamente el occidente venezolano.

Otro de los temas desarrollados en las páginas de *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe: Visión histórica*, es el del contrabando. El historiador Christian Cwik, en el capítulo “Curazao y Riohacha en el marco del contrabando judío (1650-1750)”, analiza el comercio ilegal llevado a cabo, entre otros, por judíos holandeses y conversos provenientes de Portugal, quienes establecieron su base principal de operaciones en la isla de Curazao, desde donde ampliaron su radio de acción por el Caribe y llevaron sus actividades comerciales hasta Riohacha, punto de penetración a territorio de la Nueva Granada.

Además de los anteriores y de acuerdo a lo que se señaló al inicio de esta breve descripción de la obra *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe: Visión histórica*, otros

tantos autores se ocupan de las más diversas temáticas, entre ellos: Bernardo Díaz, de la Universidad Veracruzana, con el capítulo “El puerto de Veracruz en la mirada de viajeros extranjeros”; Mercedes García es autora de “La Real Compañía de Comercio de La Habana. Su actividad por el puerto de Carenas”; Raúl Román Romero realiza su aporte a la historia del Caribe a través del trabajo “La crisis del puerto de Cartagena de Indias: Conflictos y fracasos de sus proyectos de desarrollo (1830-1848)”; Sergio Paolo Solano lo hace con “Un problema de escala: La configuración social del puerto en las ciudades del Caribe colombiano (1850-1930)”; y Elizet Payne presenta “Inmigración y capital: familias y empresas en el puerto de Trujillo, Honduras (1890-1930)”.

El conjunto de capítulos que componen el texto presentado en esta reseña lo integran también los trabajos “El puerto de La Habana: de principal enclave del comercio indiano a cabecera de una economía de plantación”, “La conformación del circuito mercantil trasatlántico entre Cádiz, Tenerife, La Habana y Veracruz (1750-1850)” y “El puerto de Veracruz: de garganta de los reinos a circuito caribeño privilegiado”, de los autores Arturo Sorhegui (Universidad de La Habana) Abel Juárez Martínez y Feliciano García Aguirre (ambos de la Universidad Veracruzana), respectivamente.

Los editores del texto, Antonino Vidal y Jorge Elías Caro, contribuyen con dos trabajos, “Cartagena de Indias la ciudad-puerto y los hombres entre 1600 y 1650” y “El puerto de Santa Marta: determinantes de crecimiento y desarrollo de una ciudad caribeña (1818-1860).

El texto, en su parte final, presenta trabajos que se ocupan de procesos mucho más cercanos en el tiempo y que constituyen ejercicios de análisis sobre temas y problemas de actualidad: “Del mar a la montaña, de la montaña al mar: breve historia de las conexiones del puerto caribeño de Turbo, Golfo de Urabá (1831-2009)”, del profesor de la Universidad del Magdalena Juan Ricardo Gaviria, y “Los puertos del Caribe occidental: del *mare nostrum* al *al mare clausum*”, de Francisco Avella Esquivel.

Como puede apreciarse en esta descripción general del texto *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe: Visión histórica*, éste trabajo contiene una notable variedad de temas desde los cuales el lector puede acercarse a los procesos sociales, culturales y económicos de varias de las principales ciudades portuarias de la región, en un periodo de tiempo que va desde la Colonia hasta la actualidad, permitiendo apreciar, por una parte, procesos específicos de cada puerto, pero también procesos generales de la región.

Todos estos esfuerzos por estudiar una región específica, como es el Gran Caribe, a pesar de la controversia entre las diferentes posturas que aducen argumentos en contra y a favor de la existencia de la misma, resultan especialmente relevantes en el marco de la dinámica globalizadora actual que se ha encaminado hacia la formación de bloques regionales de países con intereses económicos, culturales y políticos en común. En este sentido, la comprensión de los procesos históricos es solo una parte del proceso de construcción de una identidad como región, pero una parte fundamental para consolidar un proyecto regional fuerte de cara a la competencia que desde otras latitudes se impone.

**Julián Lázaro**  
**Historiador**