



**M. Suárez Bosa, éd. *Atlantic ports and the first Globalisation c. 1850-1930*, Londres, Series: Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series, Palgrave Macmillan, 2014.**

Les ports et la globalisation économique sont des concepts intimement liés à la révolution technologique qui a permis, dès la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'expansion du commerce international. Cette croissance économique est liée à la transformation des marchés de *commodities* dans les pays et les régions du sud du globe. Les grands ports océaniques furent en effet des éléments clés dans l'articulation des réseaux économiques internationaux en favorisant l'interaction entre les facteurs globaux et les agents régionaux. C'est ainsi que les infrastructures portuaires furent réformées pour les adapter aux exigences de l'industrie navale, dont les infrastructures, les superstructures et la communauté portuaire jouèrent un rôle essentiel. Par surcroît, les innovations techniques en matière de navigation (navigation à vapeur, coque en acier, machines, etc.) ont exigé l'adaptation des ports pour renforcer la compétitivité des services. Ces changements touchaient aussi bien les marchés des combustibles (charbon, mazout) que l'administration portuaire, ce qui impliqua d'importants changements dans l'environnement social et économique des ports.

Fruit d'une collaboration entre neuf enseignants chercheurs issus de cinq universités différentes, cet ouvrage collectif coordonné par Miguel Suárez Bosa fait le point de ces différentes questions dans une étude comparative pionnière et pertinente sur des ports de l'Atlantique sud, en Afrique (Casablanca, Dakar ou Lagos) et en Amérique du Sud (la Havane, la Guaira et Rio de Janeiro). Le fil conducteur est l'analyse du rôle de ces ports en temps colonial ou de dépendance, à travers la configuration des modèles économiques orientés vers l'extérieur et dédiés à l'exploitation des marchés de matières premières.

Dans cet ouvrage, articulé autour de neuf chapitres abondamment documentés, les auteurs suivent une structure similaire en vue de donner au lecteur la possibilité d'obtenir une perspective globale sur la première réforme portuaire. Chaque chapitre se propose d'explorer le rôle, et les fonctions portuaires et les travaux réalisés dans les ports, toujours en référence à la relation existante entre le port et l'arrière-pays et qui explique le développement des économies extérieures. La longue durée a permis une analyse des différentes conjonctures dans le processus de modernisation portuaire et qui s'avère d'autant plus utile dans le marché des combustibles, comme le laisse transparaître le chapitre sur «les ports des Îles Canaries» de Luis Cabrera Armas. L'année 1929 marque en effet le début d'une nouvelle ère avec la crise de l'entre-deux-guerres.

Les textes sont classés par lieux géographiques et suivent l'ordre des principaux ports de l'Atlantique du Sud. Le voyage explore d'abord les ports insulaires ouest-africains des Îles Canaries et du Cape Vert, orientés principalement vers les services et la navigation avant de parcourir les ports continentaux africains, à savoir Casablanca, Dakar et Lagos. Une traversée de l'Océan atlantique débouchera sur les ports de l'Amérique du sud, la Havane, la Guaira et le grand port exportateur de Santos (Brésil). Il y est également question des réseaux commerciaux atlantiques, comme en attestent les facteurs communs qui expliquent les processus d'extroversion économique, comme le montrent, à juste titre, les ports africains continentaux.

Force est de constater que les structures historiques influencent le développement économique dans ces régions *path-dependence*, auxquelles il faudrait ajouter les facteurs locaux *embeddedness* qui ont permis aux auteurs de mener une étude historique complète et minutieuse.

Le premier chapitre rédigé par Miguel Suárez Bosa donne une introduction méthodologique sur les études portuaires dans un contexte de réformes intégrales et y explore les relations des ports avec leurs *hinterlands* ainsi que les autres considérations méthodologiques sur les communautés portuaires et sur la configuration des marchés de *commodities*.

Quant à Cabrera Armas, il examine les fonctions portuaires des ports canariens où il soulève également la question de la configuration des marchés locaux de charbon, devenue la principale activité de ces ports insulaires. Il rapproche ainsi la réforme portuaire dans les ports canariens de l'expansion des marchés de combustibles et comment se convertissent en leaders régionaux.

Ana Prata aborde cette même thématique dans son chapitre dédié à l'activité du port de Saint-Vincent au Cap Vert, qui a été le principal rival des

ports canariens pour ce qui est des activités liées aux services de la navigation. Ce chapitre explore la structure du marché de charbon et les différents facteurs qui ont influencé la chute progressive de Saint-Vincent, rapidement surpassé par les Îles Canaries dans une activité foncièrement contrôlée par des compagnies britanniques.

Le quatrième chapitre co-écrit par Miguel Suárez Bosa et Leila Maziane s'intéresse au port de Casablanca au temps du Protectorat français. Les auteurs explorent ainsi l'évolution de l'activité commerciale du port en parallèle avec l'évolution des infrastructures portuaires, notamment avec la découverte du phosphate et la commercialisation de ce minerai. Désormais, le port affiche explicitement son ambition nationale, voire internationale. Il y est aussi question de l'administration portuaire, toujours dans une perspective dynamique et comparative, à travers l'établissement d'un tableau comparatif avec les autres modèles traditionnels de la Métropole. L'étude du port a ainsi permis de réaliser une synthèse de l'économie de l'ensemble du territoire marocain à l'époque du Protectorat.

Le chapitre suivant, écrit par Daniel Castillo Hidalgo, examine de très près l'évolution du port de Dakar, en analysant les différentes questions relatives à l'introduction des réseaux ferroviaires, à l'évolution des cultures destinées à l'export (arachides) et aux réformes touchant les infrastructures et les institutions portuaires. Une étude approfondie est ainsi consacrée à la configuration des modèles de transports externes avec, à long terme, de lourdes conséquences sur le développement économique.

De même, Ayodeji Olukoju donne une vision générale du port de Lagos (Nigeria) avant d'étudier de plus près sa croissante spectaculaire par rapport à l'économie régionale, en partie liée à l'expansion des marchés d'exportation (palmistes, huile, caoutchouc, etc.). Dans ce chapitre, le cadre institutionnel reste un élément clé, parce que les mouvements impérialistes britanniques ont réussi à transformer les structures sociales et économiques régionales. Ces deux chapitres se sont centrés sur la configuration des réseaux de transport régional, favorisant l'orientation économique vers l'extérieur.

Le chapitre écrit par Francisco Suárez Viera s'intéresse à l'analyse des fonctions commerciales du port de la Havane. L'auteur explore l'évolution du marché du sucre et le rôle du port sur la structure commerciale de l'île et analyse le modèle de l'administration portuaire, influencée alors par les changements politiques opérés suite à la guerre survenue entre l'Espagne et les États-Unis.

Catalina Banko, quant à elle, s'intéresse au port de la Guaira au Venezuela. Tout au long de son développement, on pourra observer l'importance des travaux réalisés dans le port et qui furent d'abord conditionnés par les contraintes spatiales. Ainsi, pour permettre l'ouverture commerciale de Caracas, les ingénieurs furent appelés à trouver des réponses pour connecter le port à la ville à travers une zone montagneuse.

Enfin, César Honorato et Luiz Claudio Ribeiro offrent une étude exhaustive du port de Santos au Brésil. Un port spécialisé dans l'exportation du café, qui fera d'ailleurs sa fortune. Cette activité transforme le port dans un des centres commerciaux les plus actifs du Brésil. Ce chapitre montre que les modifications des infrastructures portuaires, le modèle d'administration et la croissance de son importance économique sont intimement imbriqués.

Finalement, le livre rejoint les résultats de plusieurs années de recherches comparées, avec un intérêt rénové dans la tradition académique de l'Histoire Maritime. Des séries statistiques complètes et bien documentées offrent ainsi au lecteur une synthèse intéressante sur l'évolution historique des ports du Sud-Atlantique au temps de la première globalisation.

**Germán Santana Pérez**  
**Université Las Palmas de Gran Canarias**