

# ASPECTOS EN EL DESARROLLO DIFERENCIADO DE LOS ESPACIOS INSULARES MACARONÉSICOS

*Francisco José Sánchez la O  
Antonio Santana Santana*

## INTRODUCCIÓN

El trabajo que presentamos a este Coloquio tiene un doble objeto o intención. Por un lado reflexionar sobre la naturaleza del valor geoestratégico que desde siempre se le ha atribuido a estos archipiélagos. Y, por otro lado, contribuir a dilucidar las razones que explican los procesos diferenciados en el desarrollo de los distintos espacios insulares del ámbito geográfico de los archipiélagos de la Macaronesia. Para ello describimos los principales factores, elementos y circunstancias que intervienen en el proceso de diferenciación y que además explican los atributos o valores geoestratégicos. Como forma de análisis compararemos de modo selectivo archipiélagos, islas, ciudades y puertos, descartando lo no representativo.

La propuesta de partida que presentamos es la de dar respuesta a las reflexiones siguientes:

1. Su naturaleza geológica y localización geográfica han dotado a estos pequeños territorios aislados de ciertas características afines: a) una particular diversidad paisajística y biológica, más pronunciada en aquellas islas de mayor relieve y superficie, lo que supone igualmente para estas contar con una mayor diversidad y cantidad de recursos; b) un supuesto valor geoestratégico derivado de su localización geográfica; y c) similitudes en cuanto a historia, relaciones con el exterior y actividades económicas.

2. Aun conservando ciertas similitudes y aspectos comunes, existe un desigual grado de desarrollo socioeconómico entre los distintos espacios insulares; archipiélagos, islas y capitales insulares, teniendo su expresión más clara en la dimensión y heterogeneidad del crecimiento urbano, demográfico y portuario de sus principales ciudades.

3. Las capitales regionales Ponta Delgada, Funchal, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y Praia son los mayores núcleos urbanos de cada una de las islas. Todas ellas, a excepción de Praia (isla de Santiago, Cabo Verde), son ciudades portuarias que actúan como centros intermodales de transporte mar-tierra y de redistribución de mercancías en el ámbito insular y, en algunos casos, también regional. En Madeira, el puerto de Funchal ha derivado el tráfico internacional de mercancías (tráfico de contenedores) al puerto de Canizal y, en el caso de Cabo Verde, la principal ciudad portuaria es Mindelo en la isla de San Vicente, y su puerto, Porto Grande, el que concentra el tráfico internacional y redistribuidor del tráfico interinsular. El puerto y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria ocupan el rango más alto. Es la ciudad de mayor población y crecimiento urbano, y su puerto el de mayores dimensiones y de mayor volumen de tráfico de mercancías, no solo del ámbito de estudio sino de toda la costa occidental africana.

## LA GEOESTRATEGIA: UN VALOR RECURRENTE

Son abundantes las reseñas histórico-geográficas de la utilización geoestratégica<sup>1</sup> de estos archipiélagos en las distintas etapas de expansión colonial y económica a través del Atlántico llevadas a cabo por distintos Estados europeos. En ellos se da conocimiento de la utilización de estos territorios como plataformas atlánticas de recalada, suministro y servicios a la navegación internacional y, al mismo tiempo, como centros marítimos para el comercio internacional. Por estas razones consideramos que la utilización potencial de estos espacios insulares como puertos de escala y plazas atlánticas vinculadas al comercio marítimo internacional fue y ha sido, al menos hasta la llegada de la navegación actual (impulsión por combustión de hidrocarburos), el valor geoestratégico principal. De igual forma y relacionado con lo anterior se puede afirmar que el movimiento portuario y las actividades relacionadas con el comercio marítimo internacional han sido el factor básico de desarrollo al menos hasta el último cuarto del siglo XX. Pero si analizamos el panorama actual de los distintos espacios insulares que componen el ámbito geográfico de la Macaronesia observamos que existen importantes diferencias y notables desequilibrios entre ellos, en cuanto a desarrollo demográfico y socioeconómico, y de igual manera en el crecimiento y desarrollo de sus principales ciudades y puertos. Por tanto, es lógico pensar que ese factor de desarrollo no ha experimentado la misma incidencia en el conjunto de los territorios insulares, es por ello que ha tenido que darse una desigual instrumentalización y distintos niveles de aprovechamiento de cada uno de estos territorios y que en el desarrollo socioeconómico, demográfico y urbano han tenido que intervenir un compendio de elementos y factores a distintas escalas que han proporcionado valores a estos territorios más allá de la renta de situación.

Así vemos cómo esa verdad convincente y recurrente sobre el valor geoestratégico de estas islas atlánticas no ha resultado determinante en el desarrollo global de los respectivos archipiélagos, como asimismo en el de cada una de las islas que los componen. Más aún desde mediados del siglo XX, cuando las demandas y exigencias del transporte marítimo son severamente discriminatorias. Por lo que planteamos que el valor geoestratégico de cada uno de los distintos archipiélagos, islas y espacios urbano-portuario de la Macaronesia no es común a todos, y ha tenido que variar según épocas y circunstancias, alcanzando dimensiones distintas en cada uno de los diferentes espacios y momento o etapa histórica. Y, de igual forma, que los distintos niveles de desarrollo han tenido que ser respuesta a la suma de una serie de elementos y factores. Por tanto, los mayores niveles de desarrollo tienen que corresponder a aquellos territorios donde se concatenaron un mayor número de atributos y factores favorables.

## LOS RECURSOS NATURALES

## Capacidad de carga

La combinación de localización geográfica, tamaño y geomorfología interfieren en las condiciones climatológicas y determinan en buena medida la biodiversidad de cualquier espacio insular. Las islas de mayor tamaño, con relieves de mayor altura y localizadas en áreas geográficas influenciadas por ambientes atmosféricos más húmedos, tendrán mayor masa forestal y capas de suelo de mayor potencia, por tanto una biodiversidad más prolífera y contarán —de partida— con unas condiciones más favorables para el asentamiento y desarrollo humano. Además, y sabiendo que la navegación fue la única forma de llegar a estos territorios aislados (islas oceánicas), la geomorfología costera tuvo —forzosamente— que haber jugado un papel importante, cuando no decisivo.

La combinación de estos elementos y factores geográficos marcan la diferencia en cuanto a recursos naturales, algunos indispensables en una primera etapa de asentamiento: existencia de cursos de agua (manantiales, barrancos, etc.), acuíferos, masa forestal, suelo fértil, tierras productivas, etc. Así vemos que por ejemplo en Canarias, situadas a una misma latitud, las de menor relieve (Fuerteventura y Lanzarote) son deficitarias en estos elementos. El tamaño (extensión y topografía) acentúa la biodiversidad y multiplica la productividad potencial, por ello islas de mayor tamaño<sup>2</sup> tendrán mayor capacidad de carga (consumo de recursos), siendo este parámetro primordial para una primera discriminación, por eso descartamos de entrada aquellas islas que por su reducido perímetro o volumen son poco significativas. Caso singular a destacar es el de Fuerteventura, con una superficie de 1.650 km<sup>2</sup>, mayor que Gran Canaria (1.560 km<sup>2</sup>) y más del doble que la superficie de La Palma (708 km<sup>2</sup>), al contar con un relieve de escasa consideración, su productividad y capacidad de carga siempre ha sido inferior.

En cuanto a la morfología costera o, dicho de otra forma, la disponibilidad de embarcaderos, decir que aunque todas poseen o poseían ensenadas, playas y tramos de costa más o menos aceptables para el fondeo de naves y la realización de maniobras de desembarco, no todos los surgideros tienen la consideración de puerto, ya que carecen del conjunto de elementos necesarios para la operatividad náutica y actividad portuaria. La isla que cuenta con el mayor número de fondeaderos y embarcaderos favorables es Gran Canaria. Aún siendo una isla de estructura geológica alta, su esquema radial de barrancos y grandes tramos de costa llana —especialmente en su parte oriental donde los vientos y corrientes marinas son de menor intensidad— facilitó la abundancia de puertos y las comunicaciones internas y externas.<sup>3</sup> También es, como se irá comprobando, la que cuenta con el mejor entorno marítimo-terrestre.<sup>4</sup>

#### Las condiciones náutico-terrestres: los puertos naturales

En el pasado, la existencia en una isla de una bahía o ensenada bien resguardada de los vientos reinantes, así como de una costa ligeramente llana, significaba para aquellos navegantes que por sus costas se acercaran disponer de una lámina de agua protegida para el fondeo de naves y una cabeza de playa para el desembarco o, lo que es lo mismo, un lugar que posibilitaba la arribada de barcos y, con ello, el trasbordo de personas, animales, mercaderías, útiles, armas pesadas, etc. Refugio y posibilidad de arribada son las premisas básicas (indispensables en épocas pasadas) en la elección de un paraje natural costero para su utilización como puerto natural. Si estos enclaves naturales y entornos cercanos no reunían otros elementos auxiliares para el desarrollo de otras tareas y actividades al servicio de la navegación, estas ensenadas, simplemente, eran utilizadas como puerto de abrigo y descanso.

El emplazamiento natural favorable para el desarrollo de las actividades portuarias debe reunir una serie de condiciones, que según Giovanni Torriani (siglo XVI), experto en obras hidráulicas, están relacionadas con los siguientes elementos: a) vientos (emplazamiento favorable); b) cimentaciones (terreno); c) profundidad (batimetría favorable); d) protección (defensa); e) existencia de agua potable cercana; f) vigilancia (atalayas de vigilancia y señalización); g) accesos (por mar y por tierra); h) población (existencia de un núcleo humano cercano). (Vigueras González, M., 1979, pp.135-37).<sup>5</sup>

Esta interpretación, teniendo en cuenta la época en la que se formula, tiene mucho que ver con el valor estratégico de un puerto como punto de conexión entre distintos medios y sistemas de transportes, como puerta de entrada y salida de mercancías y pasaje. Como lugar por donde discurre un movimiento constante de riquezas. En una isla donde la única entrada y

salida de personas y carga se realiza por un puerto (hasta la llegada de la aviación comercial), la importancia de estos adquiere mayor valor.

En cuanto a los accesos y conexiones tanto internas como externas —estas últimas de extrema importancia en espacios insulares— están vinculadas a la existencia de puertos. En islas donde la irregularidad del terreno dificultaba la movilidad interna, la red de barrancos y la navegación costera apoyada en puertos naturales solventaban este condicionante.

Sin embargo, en la relación de Giovanni Torriani no se hace mención a la existencia de bosques para la disponibilidad de madera y brea con fines navales y portuarios, elemento que hay que englobar entre los aspectos de apoyo logístico, especialmente para la navegación (construcción y reparación de naves), pero también para el asentamiento humano. Son varias las islas que carecían de bosques o no disponían de la suficiente masa vegetal para dar respuestas a la demanda de madera que las flotas y población demandaban. Son muy pocas las islas que pudieron hacer frente a esta exigencia, solo las de mayor relieve y tamaño de Azores, Madeira y las islas occidentales del archipiélago canario. Aunque si bien los barcos permitían transportar madera entre islas, la práctica inexistencia de bosques, generalmente asociado a tierras productivas y agua, era un condicionante claramente desfavorable.

Otro factor que se incorpora es la existencia o no de población indígena (potenciales esclavos para labores agrarias o venta en el mercado internacional). La valoración de esta circunstancia era bastante compleja, ya que dependía del coste que implicaba el sometimiento y aniquilación de los insumisos, en cuanto a la rentabilidad global final del proceso colonizador.<sup>6</sup>

#### La localización geográfica

La localización geográfica de determinadas islas no solo incide en las condiciones climáticas, también actúa en el plano de las rutas navales, repercutiendo de forma clara sobre los rumbos, y funciones a desempeñar por algunas islas en relación al tráfico marítimo.<sup>7</sup>

La existencia de un buen refugio marítimo y la posibilidad de avituallamiento eran las premisas que buscaban los navegantes para hacer de un fondeadero un puerto de escala. Pero las condiciones náutico-terrestres, por sí mismas, solo hacen factible la disponibilidad de un lugar para el desarrollo de actividades portuarias y urbanas. Por eso hay que tener en cuenta también otros factores, como su localización geográfica en relación a una serie de variables que, indudablemente, van a influir en su desarrollo social y económico. Destacamos especialmente dos: la proximidad o estar dentro del ámbito de influencia de áreas geográficas bastante desarrolladas y la localización con relación a las rutas marítimas comerciales y transoceánicas. En lo referente a la navegación a vela, las Islas Canarias junto con Madeira mantienen una mejor posición con relación a las rutas rumbo sur desde Europa, especialmente las que giran en dirección oeste, ya que se encuentran en la trayectoria de los alisios. En cuanto a la navegación por combustión, la localización no es tan determinante, primando la disponibilidad de infraestructuras y ofrecimiento de servicios portuarios y también urbanos.<sup>8</sup>

#### Cambios en la red portuaria

Las consideraciones anteriores corresponden a una primera etapa, donde esta serie de condiciones básicas son necesarias para establecer una *cabeza de playa* para la colonización. Pero como se comentaba al principio, el desarrollo de la navegación y el transporte marítimo

a partir de la revolución industrial (barcos de vapor; mayor volumen, calado y capacidad de carga) requiere condiciones en los muelles que hagan posible el atraque y las operaciones de carga y descarga. Aquellos puertos que por sus condiciones naturales (fundamentalmente batimétricas) así como por otros factores secundarios (que se tratarán más adelante) no pudieron adecuarse a los cambios que paulatinamente imponía el sistema naval, fueron quedándose rezagados, dejando de ser puertos preferentes en el tráfico naval internacional. Circunstancia que repercute en la pérdida de valor de su renta de situación.

Ejemplo de ello lo tenemos en el ámbito geográfico de la Macaronesia, donde puertos importantes en el tráfico naval atlántico como lo fueron los de Azores con relación a los viajes de regreso (navegación a vela) perdieron esa cualidad tan pronto comenzó la navegación a vapor.<sup>9</sup>

Funchal y Santa Cruz de La Palma, que durante siglos fueron destacadas plazas atlánticas en el comercio internacional entre las metrópolis europeas y las colonias, perdieron esa función, quedando descolgadas del tráfico naval internacional de mercancías, manteniendo el tráfico cautivo (abastecimiento local) y el de cruceros como principales tráfico.<sup>10</sup> El puerto de Garachico en el norte de Tenerife, salida natural al exterior de una amplia comarca agrícola, mantuvo una posición dominante en el sistema portuario canario entre los años 1566-1630 avalada por la producción y comercialización del vino y el comercio exterior (Guimerá Ravina, A., 2002, p. 437) pero, a consecuencia de la erupción volcánica de 1706 y de la competencia de otros puertos insulares como La Orotava y posteriormente Santa Cruz de Tenerife, perdió condiciones favorables y dejó de ser puerto comercial para quedar reducido a un puerto de ámbito local. De igual forma el puerto de La Orotava, asociado al valle del mismo nombre, de gran producción agrícola, fue posteriormente también desplazado por el de Santa Cruz de Tenerife, primando en este caso —más que condiciones técnico-operativas— razones de estrategia.<sup>11</sup>

El puerto de Santa Cruz de Tenerife, favorecido por cuestiones de estrategia política, local y estatal<sup>12</sup> y la disponibilidad de un muelle desde 1787 mejor dotado y situado con respecto a la ciudad (en comparación al Muelle de San Telmo en Las Palmas de Gran Canaria), mantuvo durante un período corto de tiempo<sup>13</sup> el primer puesto como puerto comercial. Pero una serie de circunstancias, tanto de carácter endógeno como exógeno, lo volvieron a relegar a un segundo lugar. La libertad comercial (1778), el inicio de las obras en el puerto de La Luz (1883) y su limitado crecimiento por su estructura natural<sup>14</sup> interrumpieron su desarrollo quedando en desventaja con respecto al puerto de La Luz.<sup>15</sup>

El medio natural de la bahía de la Luz y su entorno (en línea con las condiciones favorables resaltadas anteriormente) hizo posible la utilización de este puerto por cualquier tipo de nave en todas y cada una de las etapas históricas relacionadas con la navegación y el comercio marítimo internacional.

En Cabo Verde existe una disparidad de pequeñas bahías y entrantes costeros pero sin condiciones de albergar un puerto capaz de dar auxilio y servicio a cualquier tipo de tráfico naval, además de no contar con un medio insular favorable. Así es que el puerto más importante, Porto Grande, situado en la mejor dársena natural de todo el archipiélago, con mayor calado y mejor resguardo, se localiza en la costa noroccidental de la isla de San Vicente, de apenas 277 km<sup>2</sup> y cuya altura máxima es de 774 metros (Monte Verde). Una isla demasiado pequeña, sin apenas vegetación y suelo productivo.

Hasta la irrupción de la navegación a vapor a mediados del siglo XIX, la mayor actividad portuaria se desarrollaba en Praia, capital de Cabo Verde, ensenada a unos 10 kilómetros de Cidade Velha, capital histórica de este archipiélago. Aquí tuvo que suceder algo parecido al caso del puerto y ciudad de Las Palmas, donde el mejor embarcadero se localizaba a escasos kilómetros de la ciudad, pasando a ser este embarcadero núcleo dinamizador de la ciudad nueva. Praia, al encontrarse en la isla de Sau Tiago, la de mayor tamaño y mayores recursos naturales de todo el archipiélago (mayor capacidad de carga) y una vez arrebatada la vitalidad y capitalidad a Cidade Velha, se constituye como la principal ciudad de Cavo Verde.<sup>16</sup> Pero su estructura costera inadecuada para la construcción de un puerto apto para la operatividad portuaria que exigían los nuevos buques a vapor, no pudo impedir que el tráfico naval de gran envergadura buscara puerto en el lugar más idóneo. Así fue como Mindelo, a finales del siglo XIX, se convirtió en una estación naval carbonera para el tráfico internacional.

La vida desarrollada en torno al puerto generó un ámbito urbano de gran prosperidad, convirtiéndose Mindelo en la segunda ciudad de Cabo Verde. Porto Grande es el puerto cabecera adonde llegan los tráficos internacionales y desde donde se irradia el transporte interinsular. Aun no poseyendo un *hinterland* local e insular favorable, restó competencias al resto de los embarcaderos caboverdianos. De haber sido San Vicente una isla con mayor capacidad de carga, posiblemente Mindelo hoy sería la ciudad de mayor crecimiento urbano y demográfico de todo el archipiélago.

Pensamos que el archipiélago de Cabo Verde, tanto por sus condiciones naturales poco favorables (escasez de precipitaciones, islas de poco volumen y superficie, escasez de vegetación y suelo productivo) como —aunque en menor medida— por su localización geográfica (el más distanciado de Europa), nunca significó un escenario favorable para la colonización y desarrollo social y económico, tampoco una competencia significativa con otros espacios insulares del resto de los archipiélagos macaronésicos.

## FACTORES SOCIALES

### Sistema de relaciones externas

El desarrollo de estos espacios insulares colonizados va a estar condicionado por el desarrollo social y económico del país colonizador, del tipo de relaciones con las metrópolis y de las influencias que puedan establecerse mediante relaciones comerciales con terceros.<sup>17</sup>

El comercio exterior dio paso a la intervención extranjera, especialmente la británica,<sup>18</sup> que reforzaría la participación de estos archipiélagos en los mercados europeos y americanos, y —de forma decisiva— en el desarrollo urbano y portuario que experimentaron las más importantes ciudades portuarias a partir de la segunda mitad del siglo XIX.<sup>19</sup>

Las empresas extranjeras fueron la principal fuerza promotora del desarrollo de los núcleos urbanos y puertos,<sup>20</sup> circunstancia que a partir de finales del siglo XIX fue decisiva en el devenir de ciudades y puertos insulares.

El encadenamiento de una serie elementos y factores como los descritos hasta ahora, que entendemos son pilares básicos para el desarrollo insular, así como también la adquisición de conocimientos, especialmente aquellos relacionados con el comercio y el transporte marítimo, afianzan la consolidación de los incipientes núcleos urbano-portuarios y dimensionan su capacidad inicial de crecimiento y desarrollo. Tal capacidad tiene en la estructura natural de

sus principales puertos, la principal palanca de apoyo para su posicionamiento en el ámbito internacional, especialmente en este período preindustrial.

Claro está que existen otros factores que, a consecuencia de los ya descritos y como resultado de un encadenamiento de hechos, también inciden —en menor medida— en el crecimiento y desarrollo urbano-portuario y demográfico. Entre ellos el asentamiento del poder y proceso de poblamiento. Serán las islas con mayores recursos, y en ellas las áreas insulares mejor dotadas para el asentamiento humano, donde se establecerán los sectores de poder representativos del estado colonial (político, civil, militar y religioso) que serán los encargados de trasplantar sistemas de dominio y reproducir o, en algunos casos, generar modelos territoriales de organización administrativa y explotación económica. En la mayoría de los casos, estos primeros asentamientos se constituyen en áreas costeras, en las proximidades de los fondeaderos principales.

#### El papel de las urbes en la estructura funcional jerárquica

Los aspectos de carácter sociocultural en el proceso colonizador actúan con mayor fuerza en aquellos territorios estratégicos con más posibilidades de convertirse en plaza naval y comercial, ya que esta función conlleva unas determinadas actividades y servicios que requieren, además de financiación y fuerza humana, ciertas habilidades profesionales y conocimientos. De igual forma, las dimensiones que pueda alcanzar el espectro social del proceso colonizador van a depender de la intensidad, la naturaleza y, sobre todo, de la orientación que tomó dicho proceso.<sup>21</sup>

Este entramado social que surge de las distintas funciones que se le asignan al territorio deriva en la organización territorial del mismo y en la dimensión y alcance político, social y comercial de su espacio más representativo: la urbe. Aquellas donde el papel del puerto y el peso del comercio pasan a ser los ejes vertebrados, tanto de su economía como de sus relaciones con el exterior, van a superar de forma paulatina las limitaciones al crecimiento que pueda imponer condicionantes geográficos. Imbricadas en redes internacionales, la trayectoria de sus economías dependerá tanto o más de factores exteriores en el ámbito mundial que de sus recursos endógenos y de los sufragios del estado colonizador.<sup>22</sup> El ejemplo más claro lo vemos en Mindelo.

Como hemos visto, los principales asentamientos de población van a ser aquellos que se constituyen como sede de los gobiernos locales y los que se configuran como plazas portuarias. Aquellas villas donde se conjuntan o cohabitan tales funciones y cuantas otras que por derivación de estas se generen, ocuparán el mayor rango en la estructura jerárquica establecida.<sup>23</sup>

Estos espacios insulares, a pesar de mantener fuertes vínculos y acuciada dependencia con las metrópolis, se posicionaban como enclaves en el comercio marítimo mundial, permitiéndoles abrirse al comercio internacional que será el dinamizador principal de su desarrollo. Por tanto, y aunque territorios de estructura inicialmente feudal, las actividades económicas impulsadas por la actividad del puerto, la navegación y el comercio marítimo internacional son las llaves que abren estos territorios al exterior y el “fuelle” de sus correspondientes economías, crecimiento y desarrollo socioeconómico, y también urbano.

Entre las ciudades más importantes de la Macaronesia siempre hubo distintos niveles de desarrollo por las causas ya explicadas, pero no es hasta mediados del siglo XIX cuando se van

a producir grandes diferencias entre ellas. Esta etapa histórica, cuajada de una serie de hechos y acontecimientos con repercusiones directas en la economía de las islas y en la reconfiguración de sus núcleos urbano-portuarios, arranca con el comienzo de una nueva estrategia de expansión colonial europea, que redefinirá el mapa estratégico de las islas atlánticas de la Macaronesia. Los puertos son nuevamente el factor decisivo y discriminatorio.

#### Nivel de desarrollo de los sistemas portuarios locales

El transporte marítimo, como hemos visto hasta aquí, fue durante siglos un elemento clave en el devenir de las islas. Soporte de las relaciones sociales y comerciales con el exterior. Instrumento que posibilitó y facilitó el transporte de personas y bienes materiales, el intercambio de recursos y el establecimiento de vínculos entre distintos poblamientos insulares.

Los puertos comerciales abiertos al tráfico internacional generan un gran número de actividades económicas y empleo, lo que significa la implicación de un volumen importante de población para llevar a cabo su administración y funcionamiento, obras de ampliación y actividades de apoyo de todo tipo. Por otro lado, como puntos de conexión intermodal de distribución o redistribución de mercancías (caso de puertos cabeceras), necesitan de una red de conexiones terrestres y marítimas que conecten el puerto con el resto del territorio insular e interinsular. Su interferencia en el territorio y su dinamismo es tal que se constituyen en elementos de transformación social y territorial constante. En polos de desarrollo social, económico y tecnológico. Por tanto son, o pueden ser, indicadores del grado de desarrollo del lugar donde se encuentran (ciudad) y ámbito de influencia local (isla).

Así vemos que, en cada archipiélago de la Macaronesia, las ciudades más desarrolladas corresponden con los puertos más importantes (a excepción de Praia, Cabo Verde, y desde 2006 de Funchal que ha dejado de tener el puerto comercial más importante de Madeira), siendo los dos puertos más importantes del conjunto macaronésico el de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, coincidiendo correlativamente con las ciudades más grandes y más pobladas.

Ahora bien, lo sucedido en Cabo Verde entre Mindelo, isla de San Vicente, y Praia, isla de Santiago (no destacando el caso reciente de Funchal por no ser significativo), nos permite afirmar que siendo los puertos hechos fundamentales en el crecimiento urbano y desarrollo socioeconómico moderno de los espacios insulares macaronésicos, no han sido los únicos elementos causantes del desarrollo. De igual forma creemos —por la escasa distancia entre las coordenadas geográficas de Madeira y Canarias, y a su vez entre las distintas islas de este último archipiélago, que sin embargo mantienen una clara diferencia en cuanto a desarrollo entre ellas— que la localización geográfica no ha sido factor determinante en el valor geoestratégico de cada una de ellas. Por ello, y como hemos visto, entendemos que es la suma de una serie de elementos lo que determina el crecimiento y desarrollo de un determinado territorio, y asimismo su valor geoestratégico.

Consideramos Gran Canaria y Las Palmas de Gran Canaria, por sus características, proceso y nivel de crecimiento y desarrollo (progresivo), como los territorios insulares de la Macaronesia donde se han conjuntado, en mayor medida, aquellos factores fundamentales o de mayor valoración en el desarrollo de los espacios insulares, como han sido: el tamaño

(dimensiones terrestres insulares), las condiciones náutico-terrestres de los puertos, la localización geográfica y el desarrollo portuario.

Así pues pensamos que el valor geoestratégico ha sido tradicionalmente sobrevalorado frente a una apreciación de la renta de situación más racional y real, y en contrapartida el proceso diferenciador de los archipiélagos resulta más significativo, acorde a una discriminación aclaratoria y más ajustada a la realidad. Permittiéndonos una interpretación histórico-geográfica más acertada y comprensible.

## ANEXO



Imagen 1: enclave biogeográfico de la Macaronesia.  
Fuente: BÁEZ, Marcos y SÁNCHEZ-PINTO, Lázaro, 1983, p. 18.

Datos	AZORES	MADEIRA	CANARIAS	CABO VERDE
Nº de islas	9	2	7	10
Capital	Ponta Delgada	Funchal	Santa Cruz de Tenerife/ Las Palmas de G. Canaria	Praia
Superficie (km <sup>2</sup> )	2.333	810	7.447	4.033
Precipitación media anual (m/m)	968	602	290	266
Distancia aproximada al continente europeo (km)	1.500 (Lisboa)	978 (Lisboa)	1.100 (Algeciras)	2.000 (Algeciras)
Distancia aproximada más corta al continente africano	1.600	600	97	4.550
Época de primer poblamiento	S. XV	S. XV	S. V a. C.	S. XV
Número de habitantes	241.350 (2007)	245.806(2006)	2.025.951 (2007)	434.263 (2007)
Densidad (hab./km <sup>2</sup> )	104 (2007)	295 (2006)	258 (2007)	113 (2007)
Aeropuertos	9	2	8	7

Tabla 1. Datos generales. Archipiélagos de la Macaronesia.

Datos	AZORES	MADEIRA	CANARIAS				CABO VERDE	
	S. Miguel	Madeira	La Palma	Tenerife	G. Canaria	Fuerteventura	S. Antonio	S. Tiago
Superficie (km <sup>2</sup> )	759	737	729	2.034	1.560	1.660	779	991
Altura máxima (m.)	1.103	2.351	2.423	3.717	1.950	807	1.979	1.392
Precipitación media anual (m/m)	968	600	660	450	370	147	475	455
Número de habitantes (año 2007)	130.000	245.000	85.933	865.070	815.379	94.386	-	250.000

Tabla 2. Islas mayores (>700 km<sup>2</sup>). Archipiélagos de la Macaronesia.

Datos	AZORES	MADEIRA	CANARIAS		CABO VERDE	
	Ponta Delgada	Funchal	Santa Cruz de Tenerife	Las Palmas de Gran Canaria	Mindelo	Praia
Número de habitantes	64.500 (2004)	105.000 (2004)	220.900 (2007)	377.200 (2007)	67.844 (2005)	113.664 (2005)

Tabla 3. Principales ciudades marítimas de los archipiélagos de la Macaronesia.

AZORES	MADEIRA	CANARIAS		CABO VERDE
Ponta Delgada (San Miguel)	Funchal (Madeira)	Santa Cruz de Tenerife (Tenerife)	Las Palmas de Gran Canaria (Gran Canaria)	Porto Grande (San Vicente)

Tabla 4. Puertos principales de los archipiélagos de la Macaronesia.  
Elaboración propia. Fuentes: diversas.

Tabla 5. Valoración de factores en las ciudades marítimas más representativas de la Macaronesia\*.

Ciudades	Valor etapas			Valor medio parcial
	Etapas	Etapas	Etapas	
Ponta Delgada	2	1	1	1,3
Funchal	2	2	1	1,6
Santa Cruz de Tenerife	2	2	1	1,6
Las Palmas de Gran Canaria	3	3	2	2,6
Mindelo	1	2	1	1,3
Praia	1	1	1	1

Tabla 5.1. Recursos naturales ámbito local e insular (agua, vegetación, suelo productivo, puertos naturales).

Ciudades	Valor etapa			Valor medio parcial
	Etapas	Etapas	Etapas	
Ponta Delgada	3	1	1	1,6
Funchal	2	1	1	1,3
Santa Cruz de Tenerife	2	1	2	1,6
Las Palmas de Gran Canaria	3	3	3	3
Mindelo	1	2	1	1,3
Praia	3	1	1	1,6

Tabla 5.2. Localización geoestratégica (rutas navales comerciales).

Ciudades	Valor etapa			Valor medio parcial	
	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3		
Ponta Delgada		3	2	1	2
Funchal		2	2	1	1,6
Santa Cruz de Tenerife		2	2	2	2
Las Palmas de Gran Canaria		2	3	2	2,3
Mindelo		1	3	1	1,6
Praia		2	2	1	1,6

Tabla 5.3. Relaciones externas (sistema de relaciones políticas y comerciales con el exterior).

Ciudades	Valor etapa			Valor medio parcial	
	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3		
Ponta Delgada		1	1	1	1
Funchal		1	1	1	1
Santa Cruz de Tenerife		1	2	2	1,6
Las Palmas de Gran Canaria		1	3	3	2,3
Mindelo		1	3	2	2
Praia		1	1	1	1

Tabla 5.4. Desarrollo urbano-portuario.

Ciudades	Valor medio global
Ponta Delgada	1,47
Funchal	1,37
Santa Cruz de Tenerife	1,62
Las Palmas de Gran Canaria	2,55
Mindelo	1,8
Praia	0,75

Tabla 5.5. Valoración global.

Elaboración propia. \*Valoración subjetiva basada en la interpretación y análisis de las distintas etapas y procesos de desarrollo.

Etapas: 1, navegación a vela (hasta el último cuarto del siglo XIX); 2, navegación a vapor (hasta primer cuarto del siglo XX); 3, navegación actual (combustión hidrocarburos).

Valores: 1 (bajo); 2 (medio); 3 (alto). Especialmente en el marco geográfico común y desde un enfoque comparativo.

## BIBLIOGRAFÍA

- BÁEZ, Marcos y SÁNCHEZ-PINTO, Lázaro: *Islas de fuego y agua: Canarias, Azores, Madeira, Salvajes, Cabo Verde: Macaronesia*, Las Palmas de Gran Canaria: Edirca, 1983, p. 18.
- GUIMERA RAVINA, Agustín: “Garachico (Tenerife). Puerto de la expansión europea (1566-1630)”, *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico 1580-1648*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2001, p. 450.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M.: “Los tesoros de las afortunadas. Las economías isleñas en el derrotero del Almirante holandés Pieter Van der Does”, *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico 1580-1648*, Las Palmas de Gran Canaria, 2001, pp. 252-253.
- MARTÍN GALÁN, Fernando: *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución histórica*, Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Puertos de Las Palmas, 2001, p. 195.
- MONGE MARTÍNEZ, Fernando: “Ciudades portuarias y dimensión sociocultural” en *Los Puertos españoles: Historia y Futuro (siglos XVI-XX)*, Madrid: Fundación Portuaria, 2000, p. 96.
- MONJARDINO, A.: *As Ilhas e a Geopolítica Atlántica*, <http://www.ceha-madeira.net/canarias/hia11.html>
- MORALES MATOS, Guillermo: “Las Islas Canarias ¿una región aislada?”, *Boletín de la A.G.E.*, núm. 32, 2001, p. 169.
- MORENO MEDINA, Claudio: *Articulación territorial en espacios insulares: las vías de comunicación terrestres en Canarias*, Tesis doctoral, ULPGC, 2003, p. 306.
- OTYPSA, Subdirección General de Planificación y Planificación de Políticas de Desarrollo (SGPEPD): “Evaluación del programa para la recuperación del patrimonio histórico-arquitectónico y para el desarrollo turístico y agrícola de Cidade-velha, en la República de Cabo Verde”, Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Madrid, 2004, p. 9.
- PÉREZ GARCÍA, José Manuel y NOREÑA SALTO, M<sup>a</sup> Teresa: “Imperialismo europeo, despegue portuario y crecimiento económico en Las Palmas de Gran Canaria, 1882–1913”, en “Las ciudades en la modernización de España: los decenios intercelulares”, *VIII Coloquio de Historia contemporánea de España*, 1992, pp. 464-465.
- QUINTANA ANDRÉS, Pedro C.: *Las sombras de una ciudad: Las Palmas de Gran Canaria después de Van Der Does 1600-1650*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 1999, pp. 27-28.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, Manuel: *La tecnología portuaria del Siglo de Oro español*, Madrid: Dirección General de Puertos y Costas, 1979, pp. 135-137.

## NOTAS

- <sup>1</sup> La Geoestrategia podemos entenderla como la puesta en práctica de una planificación política y económica cuyos fines son la utilización o instrumentalización de determinados territorios que, por su localización geográfica y atributos, pueden desempeñar un papel central o fundamental en la materialización de unos objetivos estratégicos. Por lo general, una determinada geoestrategia responde a planes específicos de expansión territorial (Geopolítica). Sobre este asunto y relacionado con las islas de la Macaronesia podemos consultar en “Las islas y la geopolítica atlántica”, MONJARDINO, A.
- <sup>2</sup> Insistimos sobre el término tamaño, al que queremos diferenciar de perímetro o área. Las islas no son llanas, por tanto, islas con igual perímetro tendrán mayor tamaño las de mayor volumen.
- <sup>3</sup> “En este esquema radial, las cumbres actúan como gran encrucijada pues en ellas confluyen la red de caminos que unen la costa y la cumbre. Por último, la abundancia de abrigos, embarcaderos y bocabarrancos, en toda la línea de costa, completa el esquema de comunicaciones y une la isla, o bien con el resto de los puertos de cabotaje, o con el exterior. Estas infraestructuras costeras se desarrollan en un litoral, fundamentalmente alto, el 58,4% del mismo, sobre todo en su mitad occidental, mientras que el resto lo constituyen plataformas de escasa altura o playas que facilitan el desembarco”. (MORENO, C., 2003, p. 306). La cita hace referencia a Gran Canaria.
- <sup>4</sup> En el conjunto de las islas de la Macaronesia, gran parte de ellas cuentan o han contado con bahías aprovechables como puertos naturales, pero es Gran Canaria la que cuenta con el mayor número de ellas, siendo la de “las Isletas” la que reúne el mayor número de elementos favorables que a lo largo del documento se irán describiendo. De todas formas, téngase en cuenta la época, tipo de naves, actividad portuaria y emplazamiento original. Por ejemplo, algunos de ellos, como es el caso del Antiguo Muelle Comercial y Puerto Naos en Arrecife, eran ensenadas abiertas pero contaban con estructuras naturales (arrecifes) para el resguardo de naves de poco tamaño y calado, por lo que facilitaba operaciones de varado y reparación. Arrecife, como recoge George Glas en su descripción de las Islas Canarias de 1764, fue durante un tiempo el puerto pesquero y de reparaciones navales más importante de todo el archipiélago.
- <sup>5</sup> Extracto de manuscrito de Juanelo Torriani (¿1565-1568?) sobre tecnología portuaria. Ingeniero y experto en obras hidráulicas. Nacido en Cremona sobre el año 1500 y fallecido en Toledo en 1585. Aunque no se conoce parentesco con Leonardo Torriani también nacido en Cremona, Italia, en torno al año 1560, bien pudiera tener este último algún vínculo familiar con el primero. La traducción de dicho manuscrito se recoge en VIGUERAS GONZÁLEZ, M. (1979, pp. 135-137).
- <sup>6</sup> “La colonización de los archipiélagos de Azores y Madeira exigió la importación de la totalidad de los citados inputs, mientras la de Canarias contó con la contribución de su comunidad primitiva (mano de obra, semillas, ganados y tecnología). Ahora bien, la reasignación de estos inputs locales a la estrategia colonizadora impuesta por el colonato europeo implicó su apropiación violenta, de modo que la deuda externa debida al proceso colonizador se vio incrementada en el caso de Canarias por los caudales invertidos en la conquista de sus espacios insulares” (MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., 1999, p. 352).
- <sup>7</sup> Sobre todo en el caso de la navegación a vela, donde la trayectoria de los vientos limita bastante un determinado derrotero. Un caso ilustrativo lo encontramos en “la volta de pelo largo”, ruta de retorno por la costa occidental africana que establecían las naves de vela portuguesa. La busca de vientos favorables hacía que las naves tomaran rumbo noroeste dirección Azores.
- <sup>8</sup> En la navegación propulsada por combustible, la localización de islas —entendidas estas como puertos de escala y avituallamiento— no son tan determinantes, no solo por la innecesariedad del empuje de vientos sino también porque hoy en día los buques tienen mayor capacidad de autonomía y pueden realizar rutas más largas sin necesidad de escala. También, la nueva tipología de barcos, medios y sistemas de navegación permiten realizar tareas de avituallamiento y trasbordo de ciertas cargas, e incluso tripulación, en situación de fondeo. Solo las islas en la intersección de trayectorias transoceánicas pueden seguir ofreciéndose como puntos de repostaje con cierto éxito. De todas formas, hoy en día las navieras eligen aquellos puertos insulares donde

además de poder hacer avituallamiento y descanso, puedan realizar otras operaciones. Tales como el trasbordo de mercancías, caso de los buques portacontenedores, y otras relacionadas con la logística mercantil naval.

- <sup>9</sup> “Bastante más que otros archipiélagos, Azores fue golpeado por la innovación que la máquina de vapor aportó a los transportes marítimos. Su importancia como escala técnica básicamente impuesta por el régimen de los vientos y las corrientes en el Atlántico Norte coincidiendo verticalmente con el derrotero de las grandes líneas marítimas fue reducida en el siglo XIX a poco más de pequeña escala cuyo efecto más significativo fue el de servir como puerto en la desviación que tomó la emigración, de Brasil a EEUU” (MONJARDINO, A.).
- <sup>10</sup> En el caso de Funchal, a partir de 2006 el tráfico de mercancías se ha derivado al puerto de Canizal.
- <sup>11</sup> “A partir de 1630 la villa portuaria de Garachico comenzó a sentir los efectos negativos de la competencia establecida por el puerto de La Orotava y Santa Cruz de Tenerife. El primero constituía la salida natural de la rica comarca vitícola de La Orotava y tenía fuertes apoyos en el Cabildo de la isla. Lentamente, a lo largo del siglo XVII, fue arrebatado a Garachico cuotas de tráfico comercial, incluso parte del hinterland originario. En Santa Cruz primaron los intereses estratégicos. Considerado como la llave de la cercana capital, La Laguna, un mercado interno potencialmente, más amplio que el de Icod y Daute, razones defensivas y fiscales promovieron la creciente concentración del tráfico mercantil isleño en su puerto” (GUIMERA RAVINA, A., 2001, p. 450).
- <sup>12</sup> “Ahora bien, hasta este momento, comienzos de la fase III era la rada de Santa Cruz de Tenerife la plaza especialmente favorecida, por la obtención de licencias en exclusiva para el tráfico marítimo exterior de Canarias y, además la única que contaba con un puerto perfeccionado por obras artificiales de equipamiento naval (un muelle)” (MARTÍN GALÁN, F., 2001, p. 195).
- <sup>13</sup> En 1778 entra en vigor el reglamento de Libertad Comercial y en 1786 se habilita al puerto de Las Palmas para el tráfico directo con el exterior (MARTÍN GALÁN, F., 2001, p. 196).
- <sup>14</sup> La batimetría del puerto de Santa Cruz de Tenerife tiene un perfil con pendiente bastante acusada, lo que implica enormes dificultades técnicas y económicas en la construcción de muelles y diques. Por otro lado, la estructura de su bahía es demasiado abierta dejando al puerto con un mayor frente expuesto a los vientos y corrientes.
- <sup>15</sup> Con la elección de la bahía de La Luz por las navieras y carboneras británicas y alemanas como el mejor puerto natural para la construcción de un puerto que sirviera de apoyo (avituallamiento y carboneo) a sus flotas mercantes, el puerto de Santa Cruz dejó de desempeñar un papel destacado en el tráfico naval internacional de mercancías.
- <sup>16</sup> “Cidade Velha fue fundada en el siglo XV como primer establecimiento humano en el archipiélago, hasta entonces deshabitado. Durante el final del siglo XV y el siglo XVI, gozó de un fuerte desarrollo como consecuencia de su posición en el comercio de esclavos. Posteriormente declinó hacia Praia la actividad económica y la sede capitalina, ya que había perdido su auge comercial. Actualmente, Cidade Velha es uno de los cinco núcleos de la Freguesía (parroquia) de Santíssimo Nome de Jesús, del Conselho de Praia de la isla de Santiago”. OTYPSA, Subdirección General de Planificación y Planificación de Políticas de Desarrollo, 2004, p. 9 (SGPEPD España).
- <sup>17</sup> Las decisiones políticas tomadas por las monarquías o, en su caso, la falta de ellas en relación con el desempeño de alguna función específica y central designada a un puerto, ciudad o isla, cuya economía y funciones dependen en gran medida de sus relaciones con el exterior (comercio) tendrán importantes repercusiones sobre el desarrollo global del territorio designado.
- <sup>18</sup> “La influencia británica en las capitales canarias fue de tal envergadura que los isleños, sin haberlo interiorizado, se han considerado españoles sólo en el terreno político-administrativo, y país tercero en lo económico, pues buena parte de su actividad productiva se regía por un modelo de economía de carácter librecambista, diferenciado del peninsular (más proteccionista) y vinculado a un escenario mercantil

internacional que abarcaba la mayor parte de las aguas oceánicas atlánticas” (MORALES MATOS, G., 2001, p. 169). Esta afirmación puede ser extensible —en mayor o menor medida— al resto de los archipiélagos, no en su conjunto pero sí, al menos, a las ciudades portuarias más desarrolladas.

- <sup>19</sup> Con el comienzo de la navegación a vapor y la construcción de barcos de mayor tamaño, las compañías navieras necesitaron de puertos adecuados, tanto en cuanto a infraestructuras portuarias como a batimetría. Pero además necesitaban de instalaciones y almacenes para el suministro de carbón y cuantos servicios a la navegación y al pasaje (turismo invernal) fueran necesarios. Esta adecuación náutico-portuaria arrastró consigo grandes transformaciones urbanas, concretamente en aquellas ciudades que por disponer de los mejores fondeaderos fueron seleccionadas como puertos de escala, ahora de vapores transatlánticos. De todas ellas, Mindelo en la isla de San Vicente (Cabo Verde) y Las Palmas de Gran Canaria fueron las dos ciudades portuarias de mayor utilidad en esta nueva estrategia de expansión atlántica y, por tanto, las que mejor se adaptaron a las nuevas exigencias náuticas y las que experimentaron los cambios más espectaculares.
- <sup>20</sup> “Las distintas empresas vinculadas al comercio colonial detectaron desde el primer momento la importancia del enclave y participan de la propia construcción de las instalaciones portuarias. También dominarán las empresas destinadas al carboneo, las consignatarias y los astilleros. Capitales ingleses, franceses, belgas o alemanes van a controlar de esta forma una parte considerable de las infraestructuras y servicios urbanos que por aquellas fechas empezaban a desarrollarse (alumbrado, transporte, telégrafo, teléfono, abastecimiento de agua, alcantarillado)” PÉREZ GARCÍA, J. M., 1992, pp. 464-465. Sobre el proceso de transformación y desarrollo experimentado en Las Palmas de Gran Canaria, ciudad y puerto.
- <sup>21</sup> “La colonización atendida como un proceso que trata de capitalizar un determinado territorio con la finalidad de maximizar su potencial productivo de acuerdo con las estrategias económicas y de clase de los agentes responsables del citado proceso, requiere disponer de hombres, técnicas, bienes de equipo y capitales, en una proporción y dimensiones que dependerá de la intensidad y naturaleza del proceso colonizador” (MACÍAS HERNÁNDEZ, A., 2001, pp. 352-353).
- <sup>22</sup> “Existe otro tipo de ciudad en la que su posibilidad de crecimiento apenas están limitadas por su entorno físico inmediato. No ocupan un lugar central dentro de una jerarquía de ciudades, sino que son un nodo de una red de ciudades encadenadas y que se dividen en centro y periferia: se integran en una red comercial, su motor básico son los comerciantes, ya sean estos banqueros o mercaderes, y se dedican sobre todo al comercio a larga distancia. Su tipo ideal es la ciudad mercantil y suele ubicarse al lado del mar ya que fundamentan su actividad en torno a un puerto, como es el caso de Venecia” (MONGE, F., 1999, p. 96).
- <sup>23</sup> “La ciudad aparece inscrita dentro de un sistema económico y urbano que genera en sí un control exhaustivo de cada uno de los núcleos de población de menor rango, tanto interno como exteriormente. Estas poblaciones se encuentran delimitadas por una estructura exterior en la que se engloban, formando redes de influencia de considerable tamaño que trascienden, en algunos casos, los propios estados. Las mencionadas peculiaridades dan lugar a un proceso de autonomía a medida que el núcleo de población cumple un mayor número de funciones, independientemente de la evolución histórica de su población. Dichas funciones, inducidas como propias son determinantes para crear toda una red de influencias de gran relevancia, sobre todo en aquellas regiones que tienen una continuidad territorial y política. La concentración de funciones y servicios es lo que dimensiona su papel, además del carácter y entidad de las instituciones establecidas en el seno de esa población y que funciones realiza en el territorio que le rodea, en la región o en el Estado”. Texto recogido de QUINTANA ANDRÉS, 1999, pp. 27-28, donde hace alusión a la situación de Las Palmas de Gran Canaria dentro de un sistema funcional jerárquico regional.