

Reseña en Español

Atlantic Ports and the First Globalisation, c.1857-1929

Editor: Miguel Suárez Bosa

Editorial: Palgrave MacMillan, 2014

Serie: Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series, Megan Vaughan and Richard Drayton (eds.)

ISBN: 978-113-7327-970

Este libro es el resultado de un Proyecto de Investigación I+D+i, financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología y desarrollado entre los años (2011 y 2013, ambos incluidos).

La traducción contó con la colaboración de la ULPGC a través de Departamento de Ciencias Históricas

El investigador principal fue Miguel Suárez Bosa.

Participaron investigadores de las siguientes Universidades.

ULPGC.

Universidad de La Laguna.

Universidad de Casablanca-Mohammedia.

Universidad Central de Venezuela.

Universidad Spiritu Santo (Brasil).

Universidad Federal Fluminense (Brasil)

Puertos y globalización económica. Dos conceptos unidos por la revolución tecnológica de mediados del siglo XIX que propiciaron la expansión de la actividad comercial a escala internacional. Este crecimiento económico se vinculó a profundas transformaciones en los emergentes mercados internacionales de materias primas, especialmente en los países del denominado Sur-Global. Los grandes puertos oceánicos se convirtieron en elementos clave en la articulación de las redes económicas internacionales, facilitando la interacción entre los elementos regionales y globales. Para ello, las infraestructuras portuarias debieron adecuarse a las continuas demandas de la industria naval, adaptando las instalaciones, la superestructura y la comunidad portuaria a los requerimientos de la navegación. De este modo, las innovaciones técnicas de mediados del siglo XIX (navegación a vapor, mejora en los cascos, motores, implementación de nuevas tecnologías, etc.) supusieron la puesta en marcha de

transformaciones en los puertos para incrementar su competitividad. Desde las infraestructuras al desarrollo de mercados de combustibles en los puertos, pasando por cambios de orden institucional, la primera reforma portuaria implicó un cambio radical en la gestión de los puertos.

El libro que se presenta coordinado por el profesor Miguel Suárez Bosa incorpora todos estos elementos en un estudio pionero, innovador y riguroso que aglutina a diferentes puertos de relevancia internacional situados en regiones económicas históricamente dependientes. El hilo conductor de esta obra colectiva es precisamente el rol de estos puertos en economías coloniales o dependientes, observando su rol en la configuración de modelos de desarrollo extractivos, vinculados a la explotación de materias primas de exportación. A lo largo de sus nueve capítulos, los diferentes autores siguen una estructura de desarrollo similar, en la que se tienen en cuenta aspectos comunes, proporcionando al lector una visión colectiva acerca de la primera reforma portuaria en estos lugares. Cada capítulo explora el rol y las funciones portuarias en cada enclave, las principales obras acometidas y su relación con el hinterland que explica el desarrollo de economías de exportación. El marco temporal permite además analizar diferentes coyunturas relacionadas con la modernización portuaria, especialmente en lo que se refiere al desarrollo de los mercados de combustible, como puede observarse en el capítulo sobre los puertos carboneros en las Islas Canarias, realizado por Luis Cabrera Armas. 1929 marca el tope temporal de esta obra, sirviendo como limitador al declive del paradigma liberal, anticipando la crisis de entreguerras y el desarrollo de nuevos modelos económicos.

La estructura del libro sigue un orden geográfico bien definido, realizando una travesía a lo largo de los principales puertos del Atlántico Sur. Este viaje comienza en los puertos insulares oeste-africanos de Canarias y Cabo Verde, caracterizados por su rol como estaciones de apoyo a la navegación. Los siguientes capítulos analizan el rol de algunos puertos continentales africanos: Casablanca, Dakar y Lagos. La travesía cruza el océano para continuar en La Habana y La Guaira. El libro finaliza en Brasil, en el gran puerto exportador de Santos. Con ello, el lector puede adquirir una visión completa e integral de las grandes redes comerciales en el Atlántico, observando los grados de similitud en algunos procesos de extroversión económica entre las diferentes regiones, como puede constatarse en el caso de los puertos continentales africanos. De este modo, las tendencias históricas estructurales que influyeron en el desarrollo económico en estas regiones (*path-dependance*) se añaden a los factores locales

(*embeddedness*), construyendo un relato histórico completo y exquisitamente documentado.

El primer capítulo, escrito por Miguel Suárez Bosa ofrece una introducción metodológica al estudio de los puertos en un contexto de reformas integrales. Esta primera parte anticipa los contenidos del libro, incorporando una metodología específica para el sujeto de análisis. En esta introducción se aborda la vinculación entre los puertos y sus *hinterlands*, así como diferentes conceptos teóricos sobre las comunidades portuarias o la conformación de mercados de *commodities*. A continuación, Luis Cabrera Armas analiza la evolución de las funciones portuarias en las Islas Canarias, centrando su estudio en la configuración del mercado de carbón en los puertos isleños, que suponían una de sus principales fuentes de riqueza. De este modo, el autor vincula las diferentes reformas en las infraestructuras de los puertos canarios a la expansión de los mercados de combustibles, ejemplificando el predominio regional canario en esta actividad. Siguiendo esta temática de forma casi paralela, Ana Prata analiza la actividad portuaria en San Vicente (Cabo Verde), que rivalizaba con Canarias en los servicios de apoyo a la navegación. Este capítulo aborda la estructura del mercado de carbón y los diferentes factores que incidieron en su progresivo declive frente a los puertos canarios, en una actividad dominada por las empresas británicas.

En el cuarto capítulo, escrito por Miguel Suárez Bosa y Leila Maziane, se analiza el puerto marroquí de Casablanca, durante la primera fase del Protectorado francés. Este capítulo ofrece un estudio pormenorizado de la progresión de la actividad comercial del puerto, observando la creciente importancia de la exportación de fosfatos en la economía marroquí a través de Casablanca. En lo que se refiere al modelo de gestión, los autores presentan un modelo de gestión especial, que se diferencia del modelo *landlord* característico del sistema portuario francés. El siguiente capítulo, obra de Daniel Castillo Hidalgo, estudia la evolución del puerto de Dakar (Senegal). En esta sección se abordan diferentes cuestiones que van desde la implementación del ferrocarril al desarrollo del sector exportador vinculado a los cultivos de cacahuetes. Este capítulo hace hincapié en la configuración de un modelo de transportes extrovertido, con importantes consecuencias sobre el desarrollo económica en el largo plazo. En una línea similar, Ayodeji Olukoju, ofrece una visión de conjunto del puerto de Lagos (Nigeria). Este capítulo analiza el crecimiento de la importancia regional del puerto nigeriano, vinculado a diferentes mercados de *commodities* (aceite de palma, semillas de palma), abordando además la cuestión institucional y la evolución de los

movimientos británicos en la región. En estos dos capítulos, se centra el interés en la estructuración de sistemas de transporte regionales que impulsaron procesos de extroversión económica.

El siguiente capítulo, escrito por Francisco Suárez Viera se encarga del análisis de las funciones comerciales del puerto de La Habana (Cuba). El autor explora la evolución del mercado de azúcar isleño, observando el rol fundamental del puerto cubano en la articulación comercial de la isla. Se analiza además la estructura del modelo de gestión del puerto cubano, caracterizado por los cambios provocados tras la guerra entre España y Estados Unidos. La profesora Catalina Banko es la autora del octavo capítulo, encargado del estudio del puerto de La Guaira (Venezuela). En esta parte queda patente la magnitud de las obras en el puerto venezolano, condicionado por la morfología geográfica costera. Para permitir la conexión marítima de Caracas, los ingenieros debieron ofrecer respuestas técnicas acordes a una economía en crecimiento, elementos que son analizados en este capítulo. Finalmente, Cezar Honorato y Luiz Cláudio Ribeiro abordan la evolución del puerto de Santos (Brasil) y su estrecha vinculación con el sector cafetero. La exportación de café a través del puerto brasileño le configuró como uno de los centros comerciales más activos del país, especializando sus funciones en este sector. El capítulo muestra los cambios en las infraestructuras y el esquema institucional en relación con esa expansión comercial.

En resumen, este libro reúne los resultados de largos años de investigación comparada, suponiendo un renovado interés en los estudios de Historia Marítima a nivel internacional. Una cuidada base documental y estadística completan este libro que ofrece al lector una interesante síntesis de la evolución histórica de los puertos del Atlántico Sur, desde una perspectiva local que se orienta a lo global.