



***Atlantic Ports and the First Globalisation, c.1857-1929*, Editor Miguel Suárez Bosa  
Editorial Palgrave MacMillan, Serie Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series,  
Megan Vaughan and Richard Drayton (eds.), 2014.  
Catalina Banko.**

La llamada “Primera Globalización” se caracteriza, desde mediados del siglo XIX, por profundos cambios estructurales de la producción industrial, los métodos bancarios y el comercio internacional. Mientras las economías nacionales se van integrando en el proceso de formación de un mercado mundial que se desarrolla en torno al Atlántico, los puertos adquieren un rol fundamental en la configuración de las redes comerciales que vinculan Europa, África y América.

El funcionamiento y la naturaleza de esos puertos varían según su proximidad a los centros distribuidores de mercancías manufacturadas o a las regiones productoras de determinadas materias primas. El sistema de administración de los espacios portuarios adquiere modalidades diversas de acuerdo al papel desempeñado por las instituciones del Estado y del sector privado. No solamente

los puertos se constituyen en puntos nodales para el intercambio económico sino que también cumplen un rol decisivo para el establecimiento de lazos entre diferentes medios culturales.

La exploración científica del entorno portuario adquiere múltiples dimensiones y variada es la gama temática para su estudio: infraestructura, población, agentes navieros, compañías de seguros, sistema naviero, régimen aduanero y comunidad portuaria en general, son algunos de los muchos problemas que atraen la atención de los investigadores. En el presente volumen, el interés de los autores se focaliza en los diferentes modelos de administración portuaria que se han aplicado en algunas de las plazas mercantiles que han actuado como nexo en el amplio mundo atlántico.

El presente volumen fue coordinado por el profesor Miguel Suárez Bosa (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria) y en el texto se han incorporado diversos estudios sobre puertos que han tenido destacado papel en la navegación internacional. El eje del estudio sigue la línea del papel que esos puertos ejercieron en el marco de economías extractivas y asociadas a la producción de materias primas exportables. Las reformas en el sistema de administración portuaria se constituyen en un aspecto fundamental para comprender los cambios no solamente en las políticas de comercio exterior de los territorios en cuestión, sino también las transformaciones del mercado naviero mundial. Cada autor, a lo largo de nueve capítulos, se consagra a presentar un estudio focalizado en los regímenes portuarios, las obras de infraestructura realizadas, las redes comerciales extendidas hacia el hinterland y hacia los mercados exteriores. 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.

El contenido del libro se inicia con el estudio de 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 investigación prosigue más allá del Atlántico 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, apreciando semejanzas y diferencias en los sistemas de administración portuaria.

El primer capítulo, elaborado por Miguel Suárez Bosa, presenta un estudio introductorio de carácter metodológico para encarar el análisis del funcionamiento de los puertos en el marco de importantes reformas. En la introducción se examina la vinculación entre los puertos y sus *hinterlands*, así como diferentes conceptos teóricos sobre las comunidades portuarias o la conformación de mercados de *commodities*. Seguidamente, Luis Cabrera Armas analiza la evolución de las funciones portuarias en las Islas Canarias, centrando su atención en la conformación del mercado de carbón en los puertos isleños, que se habían constituido en una de sus principales fuentes de riqueza. Ana Prata aborda las operaciones portuarias en San Vicente (Cabo Verde), que rivalizaba con Canarias en los servicios de apoyo a la navegación. Este capítulo incluye el estudio del mercado de carbón y los factores que condujeron a su progresiva declinación a causa del predominio de los puertos canarios, en una actividad dominada por las empresas británicas.

El cuarto capítulo, escrito por Miguel Suárez Bosa y Leila Maziane analiza el puerto marroquí de Casablanca, durante la primera fase del Protectorado francés. En esta sección se brinda un detallado estudio sobre las actividades comerciales efectuadas en ese puerto, tomando en cuenta la creciente significación de la exportación de fosfatos en la economía marroquí a través de Casablanca. El modelo de gestión que se presenta se caracteriza por diferenciarse 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 exploran aspectos relativos al

uso del ferrocarril así como también al desarrollo del sector exportador vinculado a los cultivos de cacahuetes. Este capítulo hace hincapié en la configuración de un modelo de transportes 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). En este capítulo se analiza el incremento de las conexiones del puerto nigeriano con 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 tuvieron especial incidencia 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 dinámica del mercado azucarero cubano, cuya salida fundamental se realizaba a través de puertos que hacían las veces de elementos articuladores de la economía isleña. 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, observando la gestión portuaria pública que posteriormente será asumida por una corporación británica. Por último, 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 permitió convertirse en uno de los centros comerciales más activos del país. 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. En suma, se trata de una importante contribución para la indagación en torno a los regímenes de administración portuaria que han regido desde el siglo XIX hasta las primeras décadas de la siguiente centuria.