

BOSA, Miguel Suárez (Ed.). *Atlantic Ports and the First Globalisation*, c.1857-1929. Londres: Palgrave MacMillan, 2014. 203 p., ISBN: 978-113-7327-970.

JUAN MANUEL SANTANA PÉREZ  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

**E**n este libro se estudia la gestión y gobernanza de los puertos del Atlántico Medio en el periodo llamada Primero Globalización (mediados del siglo XIX-primer tercio del XX). Desde mediados del siglo XIX y principios del XX se construyeron infraestructuras portuarias de notable importancia en el ámbito atlántico, entre ellas destacan los puertos analizados en esta publicación: los insulares de las islas macaronésicas (Las Palmas, en la isla de Gran Canaria, y el de Mindelo en Cabo Verde), los africanos de Casablanca en Marruecos, el de Dakar en Senegal y el de Lagos en Nigeria o los latinoamericanos de La Habana, Río de Janeiro y La Güira. Todos están situados en territorios de la periferia del mundo capitalista, en el denominado Sur Global, concepto que hace referencia a las regiones que participan en la denominada Primera Globalización, aunque en una posición de dependencia de las grandes potencias imperiales del Norte industrializado.

Puertos y globalización económica son 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. Los puertos mencionados constituyeron un factor importante en las políticas de expansión del capitalismo industrial, llevadas a cabo por parte de los diferentes imperios. Profundamente reformados o construidos en las últimas décadas del siglo XIX, respondían a las necesidades de unas economías en desarrollo y a la apertura y control de nuevos mercados, según parámetros característicos de

economías extrovertidas. Por tanto, se necesitaban dotaciones que permitieran la movilización de factores, bien fueran materias primas, mercancías o personas.

\*\*\*

El libro que se presenta 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. La gestión y la gobernanza es el hilo conductor del libro. Predominó el modelo mixto o *landlord*, caracterizado por la combinación de intereses privados y públicos, en otros, como Santo y La Güira, su administración y explotación quedan íntegramente bajo el control del sector público (*service port*). Si bien, el punto de partida de esta obra colectiva es el rol de estos puertos en economías coloniales o dependientes, observado en la configuración de modelos de desarrollo extractivos, vinculados a la explotación de materias primas de exportación.

A lo largo de sus nueve capítulos se sigue una estructura similar, proporcionando al lector una visión colectiva acerca de la primera reforma portuaria en estos lugares. En cada uno de ellos se exploran las funciones portuarias en el respectivo enclave, las principales obras acometidas y su relación con el hinterland que explica el desarrollo de economías de exportación. El marco temporal permite analizar diferentes coyunturas relacionadas con la modernización portuaria, especialmente en lo que se refiere al desarrollo de los mercados de combustible, mineral o líquido. El año que marca el tope temporal de esta obra (1929), sirve como limitador al declive del paradigma liberal, anticipando la crisis de entreguerras y el desarrollo de nuevos modelos económicos.

En los puertos analizados los principales cambios en esta estructura organizativa se produjeron entre el último tercio del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX. Durante este espacio de tiempo, los Estados respectivos estaban interesados en la autosuficiencia económica de los puertos para lo que propiciaban la disminución de la dependencia financiera de la Administración. También procuraban mejorar la calidad del servicio,

aplicando criterios de racionalidad y flexibilidad en la explotación, e iniciaron procesos de descentralización a través de la transferencia de competencias en la gestión portuaria a empresas públicas o privadas, como fue señalado para el caso de Casablanca. El resultado es que en los puertos analizados se constituyeron las respectivas Autoridades portuarias, en algunos casos dotadas de sus propios recursos financieros o adoptaron una organización administrativa en la que tenían representación la administración central, las corporaciones coloniales o locales, el sector empresarial y, en menor medida, los trabajadores portuarios.

\*\*\*

La estructura del libro se apoya en un orden geográfico bien definido, realizando un recorrido a lo largo de los principales puertos del Atlántico Sur. Este viaje comienza en los puertos insulares del Noroeste africano, de Canarias y Cabo Verde, caracterizados por su papel como estaciones de servicio 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 para finalizar 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 constatare 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, firmado por el coordinador de la obra, ofrece una introducción metodológica al estudio de los puertos, en un contexto de reformas integrales. Esta primera parte presenta los contenidos del libro, incorporando una metodología específica para el sujeto de análisis. 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 suponía una de sus principales fuentes de riqueza para su economía. 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 Ana Prata, de forma casi paralela, 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.

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 él se 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, actividad que se realizaba principalmente a través de Casablanca. En lo que se refiere al modelo de gestión, los autores presentan un caso específico del modelo *landlord* característico del sistema portuario francés. De acuerdo con tradición chirifiana, la dirección queda bajo la capitania (Raïs la Marsa); en cambio, todas las cuestiones relativas al manejo del presupuesto (Fquih) y las tasas de la aduana estaban en manos del administrador (Amin Al-Umana). Después de la firma del tratado de Algeciras (1906) y en particular con la implantación del Protectorado francés (1912), se inicia la transición hacia un modelo semejante al metropolitano, cuando todos los puertos marroquíes quedaron bajo la administración la Direction Générale des Travaux Publics.

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). Se aborda el crecimiento de la importancia regional del puerto nigeriano, vinculado a diferentes mercados de commodities (aceite de palma, semillas de palma), tratándose también las cuestiones institucionales y la evolución de la presencia británica 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 capítulo 7 está dedicado al puerto cubano de La Habana. 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. El trabajo se centra en tres áreas de análisis: en primer lugar, la funciones del puerto de La Habana en su contexto geográfico y en sus actividades principales; en segundo lugar, las instituciones y principales personajes involucrados en la gestión del mismo; y en tercer lugar las características físicas del puerto y la propia gestión portuaria.

En su aproximación al portuario de La Habana en el área caribeña, se analizan dos facetas cruciales del mismo. Como es sabio, el puerto fue en principio el punto de reunión crítico en el retorno de las flotas de Indias durante el Antiguo Régimen, para adoptar ya en la época borbónica una vertiente militar que resultaría crucial para su configuración. Pero desde principios del siglo XIX la actividad portuaria se caracterizaba por dos facetas: por una parte, era la principal entrada de esclavos a la isla, hasta el punto de llegar a ser uno de los más importantes puertos esclavistas del mundo; por otra parte, La Habana era el punto de entrada y salida de las principales mercancías cubanas. Si la vertiente esclavista entró en declive a partir de 1850, la que lo define como centro de reexportación y de importación para toda la isla se reforzó, al menos hasta 1900. Este proceso vino unido a un cambio crucial en la esfera de actividad del puerto, pues si hasta el siglo XIX las rutas marítimas unían La Habana con la orilla europea y africana del Atlántico, desde principios del siglo XX el vínculo principal se

establecía con la orilla americana, más concretamente con EEUU. En este punto, el texto nos presenta un análisis clarificador sobre la presión estadounidense para desplazar a España y al Reino Unido como principales actores en el puerto.

Sin embargo, el puerto de La Habana nunca perdió su original naturaleza española, en el sentido institucional. El análisis institucional del puerto, un ámbito particularmente oscuro y desconocido, se centra fundamentalmente en dos aspectos: por un lado, la importancia de la constitución de la Capitanía del Puerto en 1793, para la individualizar el puerto como institución; por otro, y en la misma línea, se sitúa la creación en 1884 de la Junta de Obras del Puerto de La Habana, figura crucial en el desarrollo portuario, particularmente, en su gestión. Ambas instituciones dieron al puerto habanero un sello hispano que la presencia americana no pudo borrar. Sin embargo, ésta tuvo su importancia en otras facetas como fue la creación en Tricornia, a imitación de la neoyorquina isla de Ellis, de un centro por el que debían pasar todos los inmigrantes. El desarrollo de los muelles-almacenes, gestionados en concesión por el empresariado habanero, fue un aspecto original del puerto de La Habana.

El autor se detiene, en la última parte del capítulo, en analizar las principales características físicas del puerto habanero, partiendo del núcleo de muelles públicos de la Habana Vieja, para moverse posteriormente a los diferentes sectores de la Bahía, lo mismo al este hacia Casa Blanca, que hacia el sur hacia Regla. El análisis de las comunicaciones intraportuarias, así como las necesidades de la comunidad empresarial y laboral que vivían en torno a la bahía, ayudan a explicar la vida diaria en el puerto, así como sus principales líneas de desarrollo y la causa de las mismas. En este sentido, parece que el papel adoptado por la oligarquía habanera fue crucial, a la par que los trabajadores portuarios se unían y adquirían gran protagonismo en los años de la nueva República.

En síntesis, en este capítulo nos ofrece un trabajo detallado y minuciosamente referenciado que ayuda a entender las principales líneas de desarrollo institucional, de gestión y en general la evolución histórica seguida por el Puerto de La Habana.

La profesora Catalina Banko es la autora del octavo capítulo, en el cual se aborda el estudio del puerto de La Guaira (Venezuela). En esta parte queda patente la magnitud de las obras en el puerto venezolano, condicionado por la difícil morfología geográfica costera, poco propicia para el establecimiento de infraestructuras portuarias. Este puerto fue la puerta de salida de la producción de cacao y el suministro de mercancías a la capital y, 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.

El Estado dio su construcción a una compañía inglesa, la Punchart, McJaggar and Lowher and Co, según una concesión aprobada por el Congreso venezolano en 1885. A cambio, cedía por 90 años la gestión de las aduanas a cargo de la empresa subsidiaria, llamada La Guaira Harbour Corporation. El proceder de la empresa causó algunos conflictos con empresarios y trabajadores locales, lo cual llevó al rescate y a la nacionalización en 1936, en tiempo del gobierno de López Contreras.

El último capítulo, realizado por Cezar Honorato y Luiz Cláudio Ribeiro, se ocupa de la evolución del puerto de Santos (Brasil) y su estrecha vinculación con el sector cafetero. Esta sección ofrece un análisis en profundidad del *hinterland* de Santos (fundamentalmente la región urbana de Sao Paulo), vinculado fundamentalmente al desarrollo de los cultivos de café, que impulsaron la economía brasileña desde mediados del siglo XIX. Por lo tanto, este capítulo se centra en la interacción entre la expansión del sector cafetero y la modernización portuaria, vinculando ambos procesos al crecimiento de la inversión foránea, esencialmente británica, y el desarrollo de modelos económicos capitalistas.

Una de las aportaciones más relevantes de este capítulo es su enfoque institucional, puesto que los autores han centrado el análisis en los fundamentos institucionales que impulsaron el desarrollo económico brasileño. También el análisis de este modelo de gestión portuaria ocupa un lugar destacado en este capítulo. Para ello, han utilizado el ejemplo de la Companhia Docas de Santos, la cual recibió diversas concesiones administrativas para la gestión y explotación del puerto desde 1869. La

importancia financiera de la empresa portuaria, le garantizó una explotación en régimen de monopolio de los principales servicios portuarios, tales como la estiba de mercancías, los servicios de apoyo a la navegación o la cooperación con la administración tributaria. A ello se agregaron otras funciones de relevancia como la gestión de la energía eléctrica en Sao Paulo o el desarrollo de sistemas ferroviarios locales (Sao Paulo Railway).

Otra cuestión de interés que se vincula al proceso de modernización portuaria fue el desarrollo de la industria cafetera en Brasil. En esta cuestión, los autores ofrecen una perspectiva global del funcionamiento de esta actividad económica, haciendo hincapié en la transición de la organización del trabajo agrícola de formas precapitalistas, basado en la esclavitud, hacia modelos económicos capitalistas o trabajo asalariado. Cabe destacar el impacto de la inmigración europea hacia Brasil en la segunda mitad del siglo XIX y las variaciones en la gestión de la mano de obra agrícola. En este capítulo se destaca cómo se expandió el sector cafetero brasileño hasta la Primera Guerra Mundial, hasta convertirse en el primer exportador a escala mundial. No obstante, este crecimiento de la actividad agrícola se sustentó por extensión más que por un crecimiento de la productividad de los rendimientos agrarios, lo cual explica la baja estructura de costes, que repercutía finalmente sobre la calidad y el precio de mercado del café brasileño.

Todos estos elementos componen una visión explicativa que sitúa al puerto de Santos como centro de exportación de las producciones regionales hacia el Atlántico. Los autores vinculan ambos hechos a lo largo del capítulo, ofreciendo una perspectiva integradora. Por lo tanto, las políticas institucionales, el desarrollo de la economía de exportación, las variaciones en las formaciones sociales regionales y la modernización portuaria son elementos interconectados que aparecen en este capítulo, ofreciendo al lector una explicación minuciosamente documentada, en la que explican cómo Santos se convirtió en el puerto más importante de Brasil.



Aunque los modelos teóricos adolecen de algunas lagunas, mediante las aportaciones recogidas en este libro permite certificar la existencia de un modelo de gestión portuaria común en los puertos analizados, por otro lado semejantes a los metropolitanos, aunque con diferencias locales en el régimen aduanero o la gestión de la mano de obra.

El fin último de la reforma portuaria, tanto institucional como en el orden las infraestructuras, fue la expansión comercial y el crecimiento económico, interviniendo aquí el sector privado como dinamizador de las políticas impulsadas por la Administración pública. No obstante, ésta fue determinante en la gestión y se mantuvo estable con el paso de las décadas, actuando como contrapeso a los intereses del capital privado que desarrollaba la actividad comercial.

Quizá sea en la organización del trabajo y gestión de la mano de obra donde más nítidamente se refleja la cultura local (*embeddedness*). Se ha destacado el papel jugado por los dirigentes de las comunidades locales, tanto de los puertos del continente africano como americanos, donde el representante de la autoridad gozaba de autoridad moral en la composición de las cuadrillas y turnos de los trabajadores de carga y descarga. No obstante, la organización de del trabajo, dada la aleatoriedad del tráfico, se caracterizaba por la precariedad y la irregularidad de las jornadas, siendo una constante de la actividad portuaria, aunque matizada actualmente por las innovaciones tecnológicas.

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.