



*Atlantic Ports and the First Globalisation, c. 1850-1930*

**Editor:** Miguel Suárez Bosa  
**Editorial:** Palgrave Macmillan,  
 Basingstoke, 2014  
**ISBN:** 978--1-137-32797-0  
**Páginas:** 203

Las innovaciones tecnológicas que tuvieron lugar durante la primera y segunda revolución industrial dieron lugar a lo que se ha dado en llamar la revolución de los transportes del siglo XIX. Sin duda, el caso del ferrocarril sería el más significativo y el que más estudios ha suscitado entre los especialistas. El tendido de las líneas ferroviarias contribuyó sobremanera a la unificación de los mercados nacionales e incluso continentales, posibilitando el traslado de personas y mercancías a larga distancia a precios más baratos. Otro tanto se podría decir de las innovaciones en la navegación y la progresiva sustitución de los barcos a vela por los grandes buques a vapor. A lo largo del siglo XIX se logró, además, construir navíos con cascos metálicos, con una mayor eslora y con

mucha más capacidad de carga. Semejantes avances técnicos supusieron un salto sustancial en la historia de la navegación, permitiendo una nueva globalización en las relaciones comerciales y humanas; no sólo entre Europa y América, por ejemplo, sino también entre Europa y Asia mediante otro logro de la ingeniería mundial, la apertura del canal de Suez. Ahora bien, esta nueva tipología de barcos trajo consigo importantes mejoras en los puertos. Los viejos muelles y fondeaderos de muchas localidades costeras debieron adaptarse, por lo que fueron necesarias cuantiosas inversiones en infraestructuras portuarias, a saber: dársenas, muelles lineales, muelles de carena, bocanas más amplias, mejores señales marítimas, sistemas de dragado, pabellones de almacenamiento, etc. Todo ello sujeto, por lo general, a un nuevo modelo de gestión de los puertos, mucho más complejo y burocratizado, acorde con la modernización económica, social e incluso política de la época. Es más, dentro de esta complejidad, las relaciones entre el sector público y el privado constituyen otro aspecto constante en la época, en especial en lo que a la gestión de los mismos se refiere.

Pues bien, de todos estos aspectos habla este libro colectivo editado por el profesor Suárez Bosa, un experto en la materia que lleva trabajando desde hace muchos años en este campo de investigación. En concreto, aparte de la propia introducción del editor, en la presente obra se recogen ocho estudios de caso, localizados en el centro y sur del Océano Atlántico, desde determinados puertos insulares de España y Portugal hasta la costa africana y América Latina. Muy interesante resulta que en todos estos capítulos los autores hayan tratado los mismos aspectos: la evolución de las infraestructuras, las funciones especifi-

cas de cada puerto, las instituciones, la administración y la actividad económica. Eso permite al lector establecer comparaciones, que es uno de los grandes objetivos de este volumen. Estaríamos hablando, por tanto, de un conjunto de puertos que, en la cronología escogida, tuvieron un papel no desdeñable en las conexiones entre el continente europeo y el americano, pasando por África, intensificadas, precisamente, a finales del siglo XIX. Aunque, como el propio Suárez Bosa reconoce, estarían localizados en la periferia del capitalismo mundial de estas décadas. Lo cual da un valor añadido al trabajo, por su novedad.

En consecuencia, en la expansión del capitalismo de este periodo, tantas veces teñido de colonialismo, nos vamos a encontrar con nuevas inversiones y con la explotación de novedosos productos que van a sumarse al comercio mundial. Pues bien, tal como se deriva de los casos aquí analizados, los puertos seleccionados contribuyeron, precisamente, a ello, bien porque en algunos casos (Islas Canarias o Cabo Verde) se convirtieron en abastecedores de determinados bienes en las grandes travesías transoceánicas emprendidas desde los puertos europeos más importantes; bien porque sirvieron para exportar productos tales como plátanos y tomates por los puertos canarios, fosfatos y cereales del norte de Marruecos a través de Casablanca, cacahuetes por el puerto de Dakar, maderas preciosas y aceite de palma por Lagos, café brasileño por el de Santos, cacao venezolano por La Guaira o azúcar cubano por La Habana. Como se ve, algunos de estos puertos prácticamente se especializaron en la venta de unos pocos productos, sobre todo, aquellos especialmente vinculados al mundo colonial y al dictado de grandes compañías extranjeras interesadas en la comercializa-

ción de ciertos artículos. En otros casos, sin embargo, es preciso hablar de una clara competencia (los casos de Canarias y Cabo Verde serían paradigmáticos), destacando aquí las inversiones realizadas y los modelos de gestión puestos en marcha para tener más o menos éxito en esa batalla. Esta competencia no sólo se dio entre puertos pertenecientes a distintos países, sino dentro de una misma jurisdicción, como sobresalen los casos de Casablanca, que, gracias a una buena y eficaz gestión, se convirtió en el puerto más importante de la costa marroquí, y de Lagos, que, debido a las inversiones británicas llegó a ser el puerto más importante del Oeste de África. Por su parte, una buena combinación entre ferrocarril y puerto fue también garantía de éxito en algunos casos, como en Dakar o Santos, por ejemplo.

Como puede deducirse, el interés de un libro como éste para la historia económica contemporánea es evidente. Y esto es así por varios motivos. En primer lugar, por los ámbitos geográficos tratados (Europa, África y América), buscando el examen de las conexiones existentes entre ellos a través de las relaciones marítimas. En segundo lugar, por la novedad que supone un trabajo de estas características, que ha preferido analizar puertos considerados secundarios dentro del sistema económico mundial de la época, pero que, sin embargo, tuvieron un papel notable en esas relaciones mencionadas. En tercer lugar, por lo que supone para el mayor conocimiento de la ingeniería portuaria, una rama en la que se está avanzando cada vez más en los últimos años. En cuarto lugar, por las posibilidades que esta obra colectiva ofrece para llevar a cabo análisis comparativos de modelos de gestión entre los distintos puertos estudiados, evidentemente, entre los modelos públicos y los privados. En

quinto lugar, por la actualidad de su planteamiento y del enfoque empleado por el editor, recurriendo a términos tan en boga como globalización, jerarquía, sistema de puertos o redes. Por último, por la reconstrucción de las series cuantitativas aportadas por los distintos autores para los puertos estudiados. En definitiva, numerosos motivos me llevan a recomendar esta obra al lector, ya que supone toda una bocanada de aire fresco en las tantas veces encorse-tada historia económica. Trabajos de este tipo se salen de lo habitual, y deben ser bien valorados, más aún si hablamos de aportaciones novedosas e incluso valientes, como es el caso. De ahí que no me quede sino dar la enhorabuena al profesor Suárez Bosa por lo acertado de su planteamiento como obra de conjunto, animándole a seguir en una dirección que, sin duda, está llamada a producir nuevos frutos de calidad semejante. Como única objeción al libro, diría que echo de menos algún mapa más, sin que ello menoscabe un ápice cuanto acabo de decir.

Carlos Larrinaga  
Universidad de Granada