

obligó al virreinato de Nueva España a sufragar los gastos de la Armada de Barlovento, la construcción de fortificaciones en las islas caribeñas y en Cartagena, y en el envío de situados a San Agustín, La Habana, Santo Domingo y San Juan. Por su parte, el virreinato de Perú corrió con los gastos de las fortificaciones del Callao y Portobelo, el situado de Panamá y Chile, y con el reforzamiento de la Armada del Mar del Sur. Por último, los virreinatos también debían colaborar con el refuerzo de la Armada del Mar del Norte. Según el autor, la defensa de América se convirtió en una prioridad del régimen del valido y fue una expresión clara de la proyección mundial del conflicto europeo. Pero los gastos de defensa minaron las remesas a España, con lo cual se entiende que el valido considerara a las posesiones americanas como un cáliz envenenado.

El libro de Arrigo Amadori goza de varias virtudes. Es un trabajo que demuestra sin lugar a dudas que América tuvo un papel importante en la gestión política del conde-duque de Olivares, tema que había sido soslayado en los estudios sobre el valido y poco profundizado en los trabajos sobre fiscalidad americana. Asimismo, este trabajo tiene el mérito de haber empleado fuentes indirectas para lograr dilucidar la gestión de Olivares, ya que en los archivos del valido no existen papeles sobre América. Es, además, un estudio transversal, pues ha logrado cruzar los océanos y reconstruir las redes de patronazgo que operaban desde el centro, la Corte madrileña, hasta las Cortes virreinales, sobre todo en el caso peruano. Esto convierte al libro en un trabajo excelente, original, de envergadura y de obligada lectura para aquellos que desean investigar sobre cultura política en el mundo hispánico del siglo XVII.

Margarita Suárez

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
Lima, Perú

Miguel Suárez Bosa (ed.), *Atlantic Ports and the First Globalisation, c. 1857-1929*, Londres, Palgrave MacMillan, 2014, 203 pp. (Serie Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series, Megan Vaughan and Richard Drayton [eds.]).

En este libro se estudia la gestión y gobernanza de los puertos del Atlántico medio en el periodo conocido como “primera globalización”, comprendida entre mediados del siglo XIX y el primer tercio del XX. Durante dicho periodo se construyeron importantes infraestructuras portuarias en el 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 Guaira. 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 dependiente 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 global. Este crecimiento económico se vinculó a profundas transformaciones en los mercados emergentes 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 economías en desarrollo y a la apertura y control de nuevos mercados, según los 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 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 Guaira, su administración y explotación quedan íntegramente bajo el control del sector público (*service port*). El punto de partida de esta obra colectiva es la participación 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 que proporciona 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 pri-

meras décadas del siglo XX. Durante este 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 al aplicar 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 papel de algunos puertos continentales africanos: Casablanca, Dakar y Lagos. La travesía cruza el océano donde continúa 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 y observar 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 y su 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 expone la evolución de las funciones portuarias en las Islas Canarias, y centra su estudio en la configuración del mercado de carbón en los puertos isleños, que suponía una de las 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, estudia 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, al tiempo que se observa 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 la tradición chirifiana, la dirección queda bajo la capitania (Rais 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 de 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 cacahuates. Este capítulo hace hincapié en la configuración de un modelo de transportes extrovertido, con importantes consecuencias sobre el desarrollo económico en el largo plazo. En una línea similar, el capítulo seis, de 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), además de tratar 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 siete está dedicado al puerto cubano de La Habana. En este se explora la evolución del mercado de azúcar isleña, mientras se observa la colaboración fundamental del puerto cubano en la articulación comercial de la isla. Además, se examina la estructura de su modelo de gestión, 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, las 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 puerto de La Habana en el área caribeña, se analizan dos facetas cruciales del mismo. Como es sabido, el puerto fue en principio el punto de reunión crítico en el retorno de las flotas de Indias durante el antiguo régimen, para adoptar 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 en el mundo; por otra, 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 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 Estados Unidos. En este punto, el texto nos presenta un análisis clarificador sobre la presión estadounidense para desplazar a España y a 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 estudio 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 individualizarlo 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 estadounidense no pudo borrar. Sin embargo, esta tuvo su importancia en otras facetas, como fue la creación en Triscornia, 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 de 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 adquirirían gran protagonismo en los años de la nueva república.

En síntesis, este capítulo nos ofrece un trabajado 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. Esta infraestructura 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 São Paulo), vinculado principalmente al desarrollo de los cultivos de café, que impulsó 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 pues 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 São Paulo o el desarrollo de sistemas ferroviarios locales (São Paulo Railway).

Otra cuestión de interés que se vincula al proceso de modernización portuaria fue el desarrollo de la industria cafetera en Brasil. Sobre esto, 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 global. 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 costos, 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 artículo y ofrecen al lector una explicación documentada minuciosamente, en la que explican cómo Santos se convirtió en el puerto más importante de Brasil.

Este libro permite certificar mediante las aportaciones recogidas 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 de las infraestructuras, fue la expansión comercial y el crecimiento económico, donde interviene el sector privado como dinamizador de las políticas impulsadas por la administración pública. No obstante, esta 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 en la gestión de la mano de obra donde más nítidamente se refleja la cultura local (*embeddedness*). Se ha destacado el papel desempeñado por los dirigentes de las comunidades locales, tanto de los puertos del continente africano como de los americanos, donde el representante de la jurisdicción gozaba de autoridad moral en la composición de las cuadrillas y turnos de los trabajadores de carga y descarga. No obstante, la organización 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, y suponen un renovado interés en los estudios de historia marítima internacional. Una cuidada base documental y estadística completan este libro que ofrece al lector una síntesis de la evolución histórica de los puertos del Atlántico sur desde una perspectiva local que se orienta a lo global.

Alejandro González Morales
UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Islas Canarias, España