



***Cádiz, del Floreciente s.XVIII al Port of the Future del s. XXI.***

***Autores: Luis López Molina (dir.)***

***Teresa Pontón Aricha y María Vázquez Fariñas (coords)***

***Editorial: Dykinson, Madrid, 2018***

***ISBN: 978-84-9148-709-8***

***Páginas: 637***

El título del libro que se presenta no hace justicia a los contenidos que se recogen en sus más de seiscientas páginas, pues trasciende el estricto marco espacial gaditano y se prolonga en el tiempo más allá del marco cronológico enunciado. Si bien el grueso de los trabajos que integran este extenso volumen está dedicado al período moderno y contemporáneo, alguno de ellos se retrotrae a momentos anteriores.

Se trata de un trabajo colectivo, cuyo eje vertebrador es el puerto como motor propulsor de diversas actividades, tanto en América como en Europa, enfocado desde una acertada perspectiva multidisciplinar, ineludible en los estudios portuarios. Los artículos que conforman la obra (42 en total) se estructuran en torno a varias líneas, que abarcan un dilatado abanico de temas, que los coordinadores sintetizaron en los siguientes bloques: historia económica, empresarial y comercial de España y América; historia de puertos y ciudades portuarias en ambos continentes; procesos, análisis, mejora e innovación portuaria; economía, cultura portuaria e integración puerto-ciudad; y, finalmente, puerto actual, zona franca, Unión Europea y tráfico ilegal.

La primera sección incluye once capítulos, en donde se analizan diversos aspectos relacionados con la repercusión de la actividad portuaria sobre el conjunto de la economía y la actividad empresarial. Pero, a mi juicio, el vector aglutinador es la actividad comercial, función preponderante durante el período moderno. Varios textos abordan el estudio de las redes comerciales generadas en torno a la actividad portuaria, en general, o a través de actividades concretas: transporte de oro y plata (u otras mercancías) a través de Cádiz durante el bloque francés, el negocio corchero desarrollado por la empresa familiar Reynolds durante el siglo XIX, la evolución histórica del transporte de cereales a través de Puerto Quequén (Argentina), el consumo en sociedades portuarias virreinales (concretamente en Buenos Aires), etc. Asimismo, se

plantean algunos estudios de caso, centrados en la actividad del puerto gaditano a comienzos del siglo XX o durante la Guerra Civil española, la evolución en el largo plazo de las funciones y la organización territorial de Puerto La Plata, el tejido profesional y comercial erigido en los puertos del litoral andaluz en los años treinta del siglo XX, el comercio catalán desarrollado en la ciudad de Santiago de Cuba en el primer tercio del siglo XX, o el reclutamiento de mano de obra en la Compañía Transatlántica Española en el tránsito del siglo XIX al XX.

El segundo bloque, que guarda ciertos paralelismos con el anterior, agrupa nueve textos. Tienen como denominador común que examinan las ciudades portuarias desde diferentes ángulos: las villas marítimas de Cantabria y sus relaciones de linaje entre los siglos XIV y XVI, las ciudades portuarias españolas del Caribe en la época moderna y sus eventuales especificidades, los puertos de la región de Entre Ríos (Argentina) durante gran parte del siglo XX, los puertos salitreros del desierto de Atacama entre 1870 y 1930, la vinculación entre una región universitaria (la de la Universidad Nacional del Litoral, en Argentina) y el *hinterland* portuario existente en ese territorio, los conflictos entre los puertos de Canarias y Campeche (Nueva España) en el siglo XVIII, el papel de los funcionarios reales en la gestión de un puerto (en este caso, Montevideo), la legislación portuaria promulgada por el emperador Federico II en la Italia del siglo XIII, o la

controversia en torno al hundimiento del acorazado USS Maine.

A partir de aquí, el libro experimenta un giro copernicano, ya que los capítulos se focalizan en aspectos relacionados con la gestión portuaria, desde una óptica más aplicada y más contemporánea y de futuro. En consecuencia, el mando de las operaciones pasa a manos de otro tipo de especialistas, adentrándose en los dominios, principalmente, de la ingeniería. La tercera sección, representada por siete artículos, está destinada a reflexionar sobre diversos instrumentos ligados con la mejora de la eficiencia portuaria: una revisión de las metodologías empleadas en el análisis de los impactos portuarios en España, el uso de los denominados Business Process Management Systems (BPMS) o de los Sistemas de Información Automática, la medición de los impactos ambientales, tanto de la actividad portuaria como de la ampliación de las infraestructuras, incluso un breve trabajo referido a los accidentes laborales, no faltando un apartado dedicado a la cada vez más extendida responsabilidad social corporativa, en este caso, por parte de las autoridades portuarias españolas.

El cuarto epígrafe (con siete textos) es territorio reservado, mayoritariamente, a los economistas y expertos en ordenación del territorio. El hilo conductor principal es la integración entre el puerto y la ciudad, aunque no faltan otros elementos de carácter sociocultural, como los mapas gastronómicos que se dibujan en torno a la cocina de Veracruz, los trabajos comunitarios de reubicación de corales

como resultado de la ampliación de dicho puerto, o la percepción de la conciencia moral y social de los trabajadores de una industria de procesamiento de pescado en Argentina. Pero predomina el enfoque económico y territorial, a través de los clásicos análisis de la relación entre la ciudad, el litoral y el puerto (en Cádiz y Algeciras), el impacto de la crisis en el sector de la construcción naval española, los puertos venezolanos como espacios de desarrollo desde una perspectiva geoestratégica, o la planificación del desarrollo portuario mexicano atendiendo a criterios de sostenibilidad.

Los ocho estudios del último bloque resultan más complicados de caracterizar, porque confluyen elementos dispersos, interdisciplinarios en algunos casos, como se recoge en el estudio del *hinterland* del Puerto La Plata. Pero también figuran aquí los retos que se plantean ante el quincuagésimo aniversario de la unión aduanera, los puertos como punto de entrada de tráfico ilícito, junto con las culturas fronterizas que se forman como elemento identitario propio de los puertos. Estos estudios conviven con otros dirigidos a identificar estrategias de integración (o recreación) de un puerto (Santander) dentro de un mundo global, los sistemas de gestión ambiental para controlar la construcción de megaproyectos de infraestructura portuaria, el impacto del turismo de cruceros en la actividad comercial o los estudios para la ubicación de una zona franca en Alicante.

Al tratarse de un volumen colectivo, resulta complicado hallar una coherencia analítica, ya que tanto las metodologías como los enfoques elegidos son muy dispares. El repertorio de temas recopilados, así como el arco temporal desplegado, es muy amplio, lo que dificulta sobremanera la tarea de dotar de homogeneidad al libro. No obstante, los editores han desplegado un apreciable esfuerzo para lograr operar bajo unos mínimos. Los puertos han constituido históricamente espacios dotados de un notorio poder de irradiación de riqueza, tanto en su entorno más inmediato como a escala regional o nacional. Han sido vehículos y agentes de cambio trascendentales en la consolidación del capitalismo, y ello ha sido fruto de su carácter poliédrico, porque el espectro de agentes involucrados en la actividad portuaria, así como en sus efectos de arrastre, es muy vasto. Por ese motivo, lo que a priori se antoja un factor limitante, finalmente se convierte en un elemento enriquecedor del libro, ya que ofrece un considerable panorama de actividades dentro de un ecosistema, el portuario, tremendamente complejo y cambiante.

Jesús Mirás Araujo  
Universidade da Coruña