

[216]



*El puerto de Almería
(1805-2008). Una historia
económica e institucional*

Autores: Andrés Sánchez Picón y

Domingo Cuéllar Villar

Editorial: Almería, Autoridad

Portuaria de Almería, 2010

ISBN: 978-84-613-8587-4

Páginas: 236

La Historia de España ha dedicado poca atención a los puertos, a pesar de su entidad. Para aproximarnos a su importancia basta con señalar que en las últimas décadas, alrededor del 80% de las importaciones y el 55% de las exportaciones españolas se realizaron por vía marítima. Las siguientes cifras pueden dar una idea de lo que representan para el comercio y la economía del país donde, de hecho, la actividad directa e indirecta del sector portuario representa el 1,1% del PIB nacional. Esta laguna está comenzando a rellenarse con algunos estudios, fundamentalmente de casos concretos. El texto que comentamos es un buen ejemplo que puede contribuir a paliar este déficit.

El libro de Andrés Sánchez Picón y Domingo Cuéllar Villar estudia la

historia del Puerto de Almería desde una perspectiva económica e institucional, en el contexto de los puertos españoles, centrándose en el periodo contemporáneo. La obra se divide en tres apartados: en el primero se analiza la evolución del puerto almeriense en relación con el sistema portuario español; el segundo se centra en los organismos responsables de la gestión; el tercero está dedicado a la Historia Económica propiamente dicha y al funcionamiento del Puerto.

La metodología para el estudio de los puertos ha avanzado considerablemente, y el texto que se comenta es reflejo de ello. Los autores utilizan un amplio repertorio documental, fundamentalmente de carácter económico-financiero, procedente del archivo de la Junta de Obras del Puerto y de otros archivos españoles especializados y fuentes empresariales.

La literatura especializada considera a los puertos, por un lado, como sujetos pasivos, dependientes de fuerzas socioeconómicas, políticas, etc., que convergen en el tiempo y el espacio, y cuya localización se da en el umbral (puerta) de tierras y mares. Por otro lado, se los contempla como sujetos activos en sí mismos, como agentes de cambio y modernización socioeconómica, política, técnica y cultural, enfoque preferentemente adoptado por los investigadores en fechas más recientes y en este libro en particular.

Se debe tener en cuenta que los puertos estuvieron sometidos a una regulación estrecha de las condiciones básicas en las que los agentes económicos desempeñan la prestación de servicios dentro del área portuaria. La regulación del sistema portuario español

está basada en un esquema en el que la propiedad pública de la infraestructura (muelles, atraques, etc.) se combina en muchos casos con la propiedad privada de la superestructura (oficinas, almacenes, grúas). La autoridad pública es la que determina las condiciones en las que la iniciativa privada se desenvuelve, fijando los precios, condiciones de explotación, duración y características de las concesiones.

El libro que comentamos realiza, después de la introducción, el análisis de los organismos de gestión del Puerto de Almería en los siglos XIX y XX, centrándolo en los debates y decisiones en torno a la construcción del Puerto y a las sucesivas ampliaciones y modificaciones. Después de la inicial ley de Aguas de 1868, redactada en el contexto de la Revolución Liberal, será la Ley de Puertos de 1880, ya en el sistema de la Restauración, la clave de bóveda de todo el entramado legislativo de los puertos, completada posteriormente con otras normas que terminaron configurando el modelo de gestión pública, la dependencia financiera del Estado y la descentralización administrativa a través de las Junta de Obras de Puertos. La de Almería fue constituida en 1878, con un papel limitado de la Junta Central de Puertos. Aunque se produjeron, lógicamente, sucesivas modificaciones, el cambio definitivo de modelo se certifica con la ley de Puertos de 1992, origen de las Autoridades Portuarias locales y del ente público “Puertos del Estado”, con un papel coordinador de las diferentes Autoridades Portuarias (AP) locales, actuando a modo de *holding*.

Las Juntas de Obras del Puerto (JOP) son entidades públicas con auto-

nomía presupuestaria y de gestión, encargadas del establecimiento de la política de tarifas y recursos humanos. Su composición se distribuye en tres grupos: el integrado por los vocales natos, según el cargo que desempeñaban: gobernador provincial (al que correspondía la presidencia) y otros técnicos; el formado por los miembros designados por la Administración central y la Administración local; y el que representaba a industriales y propietarios locales de los principales sectores de actividad. Así pues, de ella formaban parte lo más granado de la sociedad y la política almeriense. No es extraño que fueran una caja de resonancia de los intereses de las fuerzas económicas, sociales y políticas locales, donde se reflejaron los conflictos, frecuentes en el régimen de la Restauración, entre grupos de poder adscritos al partido conservador o al liberal.

La Ley 1880 consagraba el régimen de servicio público de los puertos, principio que presidirá sus actividades esenciales: tráfico marítimo, servicios de practica, utilización de utillaje portuario, concesiones para actividades de carga y descarga y, en general, actividades propias de la manipulación de mercancías. Pero aunque la competencia en esta materia correspondía al Estado y las corporaciones locales, con lo que se configura un sistema administrativo descentralizado basado en las JOP, en la actualidad Autoridades Portuarias (AP) y otras entidades, como las Comisiones Administrativas, con lo cual cada puerto tiene un registro propio de empresas que operan en él.

El de Almería se encontraba dentro de grupo de puertos de interés nacional; es decir, aquéllos que se

[218]

gestionaban a través de las JOP que dependían del entonces Ministerio de Obras Públicas. No obstante, hasta 1992 en España coexistieron otros dos modelos de gestión portuaria. Por un lado, los que disponían de un régimen de autonomía, denominados Puertos Autónomos (Barcelona, Bilbao, Huelva y Valencia). Por otro, los que dependían de un órgano centralizado en Madrid, la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, pues ni siquiera tenían personalidad jurídica propia. La regulación de la estructura y la gestión del sistema portuario actual se basa en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y en sus modificaciones de 1997 y del 2003. El llamado “modelo portuario español” está basado en una agencia pública, Puertos del Estado, que delega la gestión en las autoridades locales que determinan los precios, al menos dentro de unos límites, así como las bases de participación de la iniciativa privada en los servicios de titularidad estatal sometidos a régimen de concesión y licencia.

Los autores hacen un recorrido de las obras realizadas desde los primeros años del siglo XIX, aunque fueran de escasa efectividad; continúan con las realizadas desde mediados de la década hasta el final de la centuria. La construcción del puerto almeriense tuvo una vida azarosa, redactándose diversos proyectos, de los cuales sólo se terminaron algunas de sus propuestas. Sólo a partir de 1888 se despejará el panorama para la conclusión definitiva del puerto, aunque aún pasarían cerca de 20 años para que estuvieran terminadas.

Como en el resto de España, la financiación de las infraestructuras

portuarias se realizó prioritariamente con una fórmula mixta pública-privada. De esta manera comenzaron a rellenarse las carencias del sistema de transporte marítimo en un país con un amplio perímetro costero, en el contexto de la expansión económica mundial de finales del siglo XIX. En el caso de Almería, la JOP ejerció la labor recaudatoria de las fuentes privadas de financiación mediante un impuesto a la importación y exportación, mientras que la aportación pública correspondió al Ministerio de Hacienda.

Como otros puertos españoles modernos, éste conoció un impulso en el contexto del fomento de las obras públicas promovidas por el Estado en la etapa de la Revolución Liberal. En este caso, el despegue es de mediados de la centuria decimonónica, acorde con las necesidades que imponía el desenvolvimiento económico y la navegación a vapor, demandante de amplias instalaciones donde poder acoger a los navíos, ahora de mayor tamaño. Junto a las carreteras, los ferrocarriles y las obras hidráulicas, los puertos formarían parte de la modernización de la infraestructura del transporte española.

En el texto se detalla el papel de los ingenieros redactores, profesionales que jugaron un importante papel en el diseño y construcción de los puertos españoles. Decisivo fue para el Puerto de Almería el proyecto que se puso en marcha en 1888, según un diseño del ingeniero José Trías, personaje clave en su construcción, aunque pronto fuera relevado. Después de diversos retrasos, la inauguración definitiva fue en 1908, acorde con las modificaciones y añadidos del ingeniero Federico Molini.

Los empresarios locales participaron en la construcción de obras singulares que necesitaban los servicios portuarios, desde los tinglados hasta los talleres de reparación o los servicios de consignación. En conjunto, los empresarios y otros agentes conforman la Comunidad Portuaria, entendida como los colectivos involucrados en la actividad; también los trabajadores formarían parte de ella, aunque en este texto no se hace mención a los aspectos relacionados con la organización del trabajo.

Los armadores de los barcos, cada vez mayores y más caros de mantenimiento, deseaban disminuir el tiempo de estancia de los barcos atracados. Por ello se procuró agilizar las operaciones mediante la introducción de tecnología y mecanizando las operaciones con grúas de vapor y la construcción de pantalanos metálicos. De otro lado, la llegada del ferrocarril a Almería con la inauguración de la línea Linares-Almería (1895) supuso un cambio importante, pues las vías desemboocaban cerca de las bodegas; la carga y descarga masiva, especialmente de mineral, por un procedimiento rápido y barato, planteaba el reto de construir la infraestructura necesaria para esta conexión. Desde este momento el mineral (carbón, hierro, cobre o plomo) se transportaba a granel desde la boca de la mina a la bodega de los barcos, un ejemplo que confirma la función de intercambiadores entre diferentes modos de transporte,

A partir de mediados del XIX, además de ser un lugar de carga y descarga, los puertos se convirtieron en almacenes carboneros debido a la necesidad de almacenar combustible

para la navegación. Por este motivo, desde comienzos del siglo XX el de Almería albergará depósitos de petróleo. Por otra parte, el impresionante volumen de las cargas y el frecuente desajuste entre la llegada y su traslado a los barcos o a los ferrocarriles obligó a construir grandes almacenes de mercancías. De ahí que se hicieran obras accesorias como tinglados, grúas y otros elementos complementarios necesarios para los servicios portuarios, como varaderos, depósitos de avituallamiento o depósitos comerciales o de combustibles.

Puesto que los barcos eran cada vez de mayor tamaño, los utillajes, descargaderos y almacenes necesitaban espacio suficiente, por lo que los muelles tuvieron que aumentar su anchura y longitud. Los nuevos barcos del siglo XIX, de más altura, necesitaban mayor profundidad para atracar, por lo que se hizo necesario limpiar y mantener la bahía con un constante dragado. Con tal propósito en 1905 se adquirió una draga a los astilleros holandeses Werf-Conrad.

De esta manera se enlaza con el cuarto apartado, dedicado a los aspectos económicos propiamente dichos. Los autores contextualizan el arranque del puerto en la etapa que se viene denominando primera globalización económica. Para ello se han servido de amplias series continuas de los indicadores más significativos de la actividad portuaria. Siendo la economía de la provincia dependiente de la demanda exterior de ciertos productos en los que se especializó, no es extraño que la función principal fuera la de facilitar la salida de estas mercancías. Primero fue el plomo, hasta bien avanzado el siglo

[220]

XIX. Luego el esparto y, más tarde, la uva de mesa y el hierro, durante el primer tercio del siglo XX. Y desde la segunda mitad del siglo XX los productos de los nuevos sectores, como la agricultura intensiva, el turismo y la construcción. Así, los ciclos de la economía irán marcando los periodos de prosperidad de la actividad portuaria; si bien hay que tener en cuenta otras funciones como es la de punto de salida de la emigración, muy intensa por ejemplo en el periodo de entreguerras.

El estudio confirma la tradicional asociación entre puerto y ciudad, en cierta medida es un puerto para una ciudad, de tal manera que se unen el origen y el desarrollo de Almería con la actividad marítima, reforzada con la innovación tecnológica. Las ciudades portuarias y los sistemas portuarios en los que se insertan han constituido en sí mismas fenómenos dinámicos, en constante cambio como respuesta a una amplia variedad de factores, lo que las ha llevado a actuar como centros de innovación, núcleos de complejos sistemas de desarrollo económico que determinan la dirección y la intensidad de los procesos económicos de los territorios donde se ubican.

En definitiva, esta publicación contribuye a dar a conocer un aspecto importante de la actividad económica de una localidad o región, y también ayuda a completar la historia portuaria española, tarea que es urgente abordar para tener un conocimiento cabal de la Historia Económica de España.

Miguel Suárez Bosa
(Universidad de Las Palmas de
Gran Canaria)



***Empresarios y técnicos en la
electrificación del territorio.
Fuerzas Hidroeléctricas del Segre
(1909-1988)***

Autora: Mercedes Arroyo Huguet
Editora: Mercedes Arroyo Huguet,
Barcelona, 2010
ISBN: 978-84-614-2665-2
Páginas: 236

El agua del río Llobregat, fuente de energía de las colonias textiles durante el siglo XIX, también jugó un papel destacado en la producción de electricidad ya que algunas de esas empresas aprovecharon su fuerza no sólo para mover los telares, sino también para producir electricidad destinada a la venta a localidades vecinas, sobre todo a raíz de la crisis de finales de siglo. Así es cómo surgieron las fábricas de luz que más tarde se convertirían en empresas eléctricas. El libro que presentamos estudia con profundidad precisamente una de estas empresas que, con un modesto origen textil, edificó un complejo entramado de compañías de producción y distri-