

**Il patrimonio industriale marittimo in Italia e Spagna. Strutture e territorio, Antonio Di Vittorio, Carlos Barciela López, Paola Massa (Eds.). De Ferrari, Génova (2009). 531 pp.**

Este volumen contiene las ponencias del encuentro realizado en Génova en 2007, en el marco del convenio suscrito entre la Società Italiana degli Storici Economici y de la Asociación Española de Historia Económica.

Dentro del interés que viene suscitando el patrimonio industrial en general, el marítimo es uno de los menos estudiados, quizá por haber estado sometido a mayores avatares que el terrestre en el devenir histórico. Las zonas costeras susceptibles de uso son, por definición, muy limitadas, lo que hace que soporten una presión constante, dando lugar a que los nuevos usos se hagan sobre los anteriores, transformándolos o simplemente destruyéndolos, bien sean instalaciones portuarias, industriales o de otros servicios. Por eso es bienvenido este trabajo, que comporta un notable esfuerzo de aproximación al tema.

Abre el volumen Marco Doria, que traza la evolución del puerto de Génova, poniendo énfasis en la simbiosis puerto-ciudad: desde los tiempos prerromanos, en que era base militar o puerto comercial, según hubiera guerra o paz, pasando por el fuerte impulso de los siglos XII y XIII que transforma la dársena y motiva la construcción de edificios singulares; la ampliación de infraestructuras en la Edad Moderna, y ya en la Edad Contemporánea el «milagro de mantener un próspero comercio con un puerto medieval». La adaptación a nuevos tráficos hace construir nuevos muelles que roban superficie al mar, que se aleja de la ciudad hasta resultar inaccesible a sus habitantes; y finalmente, la desindustrialización que lleva a transformar el centro con espacios de uso cultural y turístico. También se ocupa del puerto de Génova, aunque con un enfoque aplicado al estudio del tráfico comercial, María Estella Rollandi, que lo hace reflexionando sobre el equipamiento portuario surgido en los dos últimos siglos condicionado por aquél: los almacenes generales, los depósitos de carbón, los almacenes del algodón, los silos de cereales, y el rol de la vieja dársena en su desenvolvimiento.

Luciano Palermo fija su atención en la Vía Aurelia, carretera costera que une Roma con la Toscana, destacando su importante función de conexión, tanto de los puertos con su *hinterland* como de los puertos entre sí, función que desempeñó desde su trazado en el siglo III a. C. hasta la actualidad.

Pedro M. Pérez Castroviejo y José E. Villar Ibáñez hacen un detallado inventario del patrimonio industrial de la Ría de Bilbao según sus usos —minería, siderurgia, construcción naval, industrias química y harinera—, para terminar ocupándose de las estaciones y puentes ferroviarios de sus márgenes.

La ponencia de Nicola Ostuni trata sobre el patrimonio industrial en el Golfo de Nápoles vinculado al ferrocarril y a los establecimientos militares de la fábrica de armas de Torre Annunziata y del arsenal de Castellammare.

Xoán Carmona Badía aboga por escapar del monumentalismo, proponiendo el estudio de los pequeños objetos cotidianos que constituyeron la relación con la mar, y concretamente con la pesca artesanal, cuya decadencia amenaza el patrimonio por ella generado. Centra su aportación en las fábricas de salazón y de conservas —que mantienen un notable nivel de supervivencia— y en los astilleros, distinguiendo en estos las carpinterías de ribera, todavía abundantes en la actualidad, y los que en la ría de Ferrol se dedican a la construcción de buques de gran tamaño y uso militar.

La industria salinera es objeto de atención tanto por parte italiana como española. Giuseppe Doneddu lo hace de las salinas de Cagliari, considerando su organización, producción histórica y obras de infraestructura que aún se conservan, susceptibles de un uso de tipo talasoterapia o bien ecomuseal. Por su parte, Joaquín Melgarejo Moreno analiza la industria salinera de Torrevieja que

dio origen a la ciudad, su evolución que fue configurando muelles, silos, lavaderos y otras infraestructuras, y, paralelamente, y dado el carácter natural de las salinas, analiza los riesgos a que están sometidas por el planeamiento urbanístico derivado de un modelo turístico intensivo. Y Carles Manera Erbina y Ramón Molina de Dios lo hacen de las salinas en Baleares, cuyas trayectorias recogen, describiendo los procesos de elaboración para finalmente hacer una evaluación de las infraestructuras y equipamientos supervivientes.

Mauricio Colonna y Fabio Paolo Di Vita abordan la refinería de azufre en Catania, analizando la evolución de la producción hasta su abandono en los años cincuenta del pasado siglo y su posterior transformación en un área comercial y cultural en los años noventa.

Miguel A. Pérez de Perceval Verde y José Miguel Martínez Carrión analizan el patrimonio minero-industrial generado en el litoral del sureste español (Granada, Almería y Murcia más Jaén) en los dos últimos siglos, como resultado de la extracción, tratamiento y fundición de minerales: fundiciones, ferrocarriles, cables aéreos, embarcaderos y edificaciones destinadas a viviendas y otros usos, que, aunque en alta medida reconocidas y catalogadas, requieren medidas de protección y conservación que podrían venir por la vía de su reutilización.

Antonio Di Vittorio hace una esquemática exposición tipo inventario del patrimonio industrial marítimo de la Puglia, que abarca desde puertos hasta salinas, pasando por fortificaciones, mercados, astilleros, aduanas, hospederías y almacenes. El hecho de que las ilustraciones de su artículo sean las únicas del libro a todo color, siendo él uno de los editores, se presta a la broma.

Juan Torrejón lo hace sobre el astillero de Matagorda —promovido por la firma Antonio López y Cía. en 1868— y el museo El Dique como ejemplo de recuperación del patrimonio. La experiencia es presentada como un acierto pleno, tanto en la conservación del patrimonio arquitectónico como del patrimonio documental, siendo el museo el complemento explicativo y visible de la actividad constructora de buques.

Paola Pierucci se ocupa de la «industria balnearia» y la actividad económica en la costa Abruzzese motivada por el fenómeno de los baños de mar en el ochocientos, que movilizó un creciente número de usuarios en varios polos de esa región.

Antonio M. Macías Hernández y Álvaro Díaz de la Paz, en su artículo «El patrimonio de la insularidad», analizan la evolución de la industria de la sal y de los astilleros en las Islas Canarias, cuyo patrimonio —varaderos, fábricas de gas y electricidad, estaciones de carboneo e industrias conserveras— declaran desaparecido, salvo las salinas, que se encuentran en retroceso.

Cierra el volumen el artículo de David Celetti y Giovanni Luigi Fontana, el más extenso en texto y notas, sobre el sistema portuario, el arsenal y la economía veneciana desde la Edad Media a la actualidad.

Todos los artículos van acompañados de ilustraciones fotográficas o cartográficas referidas a los temas tratados.

Como resumen de cuanto antecede, y sin menoscabo del interés del libro y de cada uno de los artículos que lo componen, hay que decir que, a pesar de lo preciso de la convocatoria del Encuentro de Génova —tratar del patrimonio marítimo— en gran parte de las ponencias prima el enfoque estrictamente historiográfico sobre el técnico, estando en algunas totalmente ausente el aspecto patrimonial. Ello no es de extrañar, habida cuenta del carácter de las asociaciones organizadoras, y consiguientemente del perfil de los investigadores participantes.

José Ramón García López  
Universidad de Oviedo, Oviedo, España