

que en muchos casos las industrias culturales que se estudian –del cine a los videojuegos– son muy recientes, podemos decir que su situación actual y la bibliografía vigente cubren en la práctica la historia completa del segmento. Pero a todas luces el argumento no es válido para otros sectores, por ejemplo la imprenta o el teatro, con o sin música, que cuentan con una dilatada historia cultural y económica que los autores dejan elegantemente de lado con una vaga referencia a su carácter preindustrial y a la falta de producción en serie de los mismos. Un pretexto a mi modo de ver inadecuado, aunque por razones de tipo práctico tal vez pueda resultar razonable. Pero, ¿realmente podemos afirmar que los libros impresos no son el producto de una industria de producción en serie bien definida desde 1450? ¿Que una gran orquesta de principios del siglo XIX, o un gran teatro de ópera, no eran grandes y complejas empresas mercantiles? No lo creo, ni lo creen los propios autores que aquí y allá dan algunas pinceladas adicionales de gran interés. Pero a cambio de este modesto abuso y de la lógica contrariedad del lector, a quien sin duda gustaría una mayor penetración en la historia económica de la cultura española de tiempos más remotos, los autores nos proporcionan un delicioso capítulo inicial destinado precisamente a centrar el tema y a sentar un rápido pero valioso estado de la cuestión: «la producción en serie de bienes culturales».

Ya he mencionado que, a mi modo de ver, la obra en cuestión pide un nuevo esfuerzo a sus autores para que profundicen más atrás en el tema de la historia económica de la cultura. No creo que tomen esto como una crítica ni es esa mi intención, sino todo lo contrario. Más discutible en cambio les podrá parecer mi crítica al excepcionalismo cultural. Ese punto de vista que los lleva a escribir contra pronóstico que «la cultura tiene un valor estético y simbólico más importante que su contenido material» (pág. 237), frase que yo interpreto como una innecesaria concesión a la galería de lectores bienpensantes, empeñados en considerar que la cultura es «otra cosa» que la economía no puede ni debe valorar. Aunque a mi

modo de ver la cultura tiene rasgos propios dentro del conjunto de la economía y de la empresa, como los tienen la industria automovilística, la hospitalaria o la de tasación y valoración de empresas, por poner 3 ejemplos muy distanciados. Pero creo firmemente en que un estudio de la cultura plenamente integrado dentro del conjunto de la historia económica, sin excepcionismos de ningún tipo, y en la aplicación plena de los instrumentos analíticos de la economía subyacen serias ventajas metodológicas que los autores de este libro ponen suficientemente de manifiesto. En esa línea yo propondría a los autores que, cuando asuman el nuevo objetivo dentro de esa perspectiva general, lo hagan estableciendo una comparación explícita con las industrias del lujo, materia en la que sin duda las industrias culturales, todas ellas con un alto contenido de conocimiento especializado tanto entre los productores como entre los consumidores, participan plenamente, tanto en el presente como en el pasado.

Cuando se define una hipótesis con claridad y se desarrolla con precisión, las conclusiones suelen ser lacónicas y, en cierto modo, un poco decepcionantes en su brevedad y dureza. El capítulo final se cierra con unas pocas cifras destiladas de los capítulos anteriores: 30.203 millones de euros ($\approx 2,87\%$ del PIB) en 2007 son el valor económico del español y su aportación anual a la economía nacional, y ello sin incluir los efectos dinámicos que a largo plazo proporciona el servir de soporte a una comunidad de más de 400 millones de hablantes.

Bibliografía

García Delgado, J.L. (Coord.), 2008. *El español de los negocios*. Junta de Castilla León y Espasa Calpe, Pozuelo de Alarcón, Madrid.

Gregorio Núñez Romero-Balmas
Universidad de Granada, Granada, España

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ihe.2012.10.003>

Andrés Sánchez Picón y Domingo Cuéllar Villar. *El Puerto de Almería (1805-2008). Una historia económica e institucional*. Almería, Autoridad Portuaria de Almería, 2010, 236 págs.

Pese a la importancia económica de los puertos en el ámbito local, regional y estatal, las investigaciones en esta materia son todavía cuantitativamente escasas y esta escasez se acentúa si buscamos estudios sobre puertos españoles con una perspectiva de largo plazo. Conocedores de estas carencias, investigadores como Jesús Mirás Araujo (Universidade da Coruña) y Miguel Suárez Bosa (Universidad de Las Palmas) han coordinado sesiones sobre esta temática en 2 de los 3 últimos congresos de la Asociación Española de Historia Económica, celebrados en Galicia (2005) y Murcia (2008). En dichos congresos las aportaciones latinoamericanas superaron en número a las comunicaciones sobre puertos españoles.

Este libro de Andrés Sánchez Picón y Domingo Cuéllar Villar constituye una aportación singular a una línea de investigación todavía insuficientemente desarrollada en España. La edición de la obra corre a cargo de la Autoridad Portuaria de Almería, organismo público adscrito al Ministerio de Fomento, ente encargado de la gestión portuaria. El libro es fruto del proyecto de investigación desarrollado por los 2 autores en el marco de un programa de actividades, diseñado por la Autoridad Portuaria, que celebraba el centenario de la terminación de las obras del puerto (cuya configuración actual debe mucho a dichas obras, terminadas en

1908). Es un buen ejemplo de la colaboración institucional puerto-universidad, colaboración a menudo fructífera, de la que han salido otras obras notables como la de Natividad de la Puerta sobre el puerto de Bilbao.

La obra aúna, por un lado, el rigor en el tratamiento de la información, y por otro, el cuidado en la edición, en la que yo destacaría el centenar de ilustraciones que incluye como complemento a sus cuidados textos.

Además de 2 prólogos institucionales a cargo, respectivamente, del Ministro de Fomento de la época y de la Presidenta de la Autoridad Portuaria, el libro se estructura en 5 capítulos y una adenda complementaria. En el capítulo introductorio los autores presentan los antecedentes, a grandes trazos, de la Autoridad Portuaria, exponen los objetivos generales y explican el origen de la publicación. Ya en dicha introducción indican el doble carácter que acompaña a toda la obra: en primer lugar, su marcado carácter institucional, ya que tratarán ampliamente el puerto como institución con autonomía de decisión (primero a través de la Junta de Obras del Puerto, y hoy en día como Autoridad Portuaria); y, en segundo lugar, su carácter divulgativo, para que pueda satisfacer también a aquel público que no busque en la obra un análisis tan profundo sobre la historia económica del puerto. En esta línea estaría la adenda, de la que hablaré más adelante.

Los 4 capítulos siguientes forman el núcleo de la investigación. El segundo capítulo hace un balance del sistema portuario español durante los siglos XIX y XX. Comienza con una revisión de la legislación en materia portuaria desde mediados del siglo XIX hasta la

actualidad e incide en la escasa atención prestada por las instituciones públicas a las infraestructuras portuarias y en la importancia que tuvieron las iniciativas locales para el desarrollo de los puertos en los años finales del siglo xix.

El tercer capítulo se centra en la construcción del Puerto de Almería y en la descripción de los órganos de gestión del mismo. Marca unas etapas claras en la configuración del Puerto y, dentro de cada etapa, describe los proyectos diseñados para su configuración. En este capítulo apenas se trata el contexto económico que condicionó cada etapa (aspecto que se analiza en el siguiente) y se centra plenamente en los asuntos más institucionales de su investigación, describiendo a los actores de los sucesivos cambios en la Junta de Obras del Puerto y las infraestructuras que fueron consolidándose en el espacio portuario.

El cuarto capítulo es el más interesante desde mi punto de vista. Pone en relación el contexto económico local, regional, nacional e internacional con el desarrollo del puerto y explica cómo dicho contexto condicionó en cada etapa la evolución y utilización de las instalaciones portuarias. Este capítulo está estructurado por bloques en los que se alterna un orden cronológico con otro temático. En primer lugar describe las características principales de lo que denominan «primera globalización», esto es, las circunstancias internacionales que condicionaron la fase que transcurre desde 1850 hasta la Primera Guerra Mundial. Esbozan la vinculación del Puerto de Almería con la exportación, señalan su fuerte especialización, aspecto que será una constante en todo el período de análisis, y examinan las fases por las que ha pasado. Tras haber sido un puerto netamente exportador de mercancías –primero de mineral de hierro y más tarde de uva, hecho que condicionó el desarrollo de una agricultura local marcada por los mercados internacionales–, en la actualidad la mayoría de sus ingresos proceden del tráfico de pasajeros. Los autores explican cómo los procesos políticos de finales del siglo xx han configurado un puerto orientado a este tipo de tráfico, desde que la Unión Europea autorizó a Almería como frontera internacional. Las líneas regulares con Melilla, Nador (Marruecos) y Ghazaouet (Algeria) lo han convertido en uno de los principales puertos de pasajeros de España.

En este cuarto capítulo también hay espacio para el análisis de la institución portuaria. Se focaliza el interés hacia la estructura de ingresos y gastos de la Junta de Obras del Puerto y posteriormente de la Autoridad Portuaria, a lo largo de las diferentes fases. En este apartado vinculan 2 aspectos fundamentales: por una parte, el marco normativo que regula las tarifas portuarias o la organización de los espacios en el Puerto, y por otra, la coyuntura económica de cada fase, que condiciona los ingresos de explotación. En mi opi-

nión, merece destacarse aquí el trabajo de recopilación de datos que realizan los autores a partir de las memorias de la Junta de Obras del Puerto y otras fuentes. Sin embargo, en algún caso las representaciones gráficas de dichos datos no son muy acertadas, bien por comparar magnitudes económicas nominales en períodos muy diferentes, bien por la propia representación gráfica que ensombrece el laborioso trabajo que subyace a la recopilación y tabulación de datos.

Las conclusiones están incluidas dentro del quinto capítulo, con el acertado título de «Un puerto que se reinventa», y que resume el periplo del Puerto y su transformación en un espacio configurado para el tráfico de pasajeros, básicamente con el norte de África. La especialización ha sido una de las constantes en la historia portuaria almeriense, y la Autoridad Portuaria se ha propuesto evitar los riesgos de dicha especialización planteando mejoras en las infraestructuras portuarias actuales para intensificar la vertiente comercial.

La adenda, a modo de sexto capítulo, contiene un conjunto de breves «historias portuarias» que le aportan un carácter más divulgativo a la publicación, lo que, con seguridad, le abre al libro un *mercado* más amplio de potenciales lectores. Los autores apuntaban en la introducción la importancia de la relación ciudad-puerto, y esta adenda pretende poner en valor tal relación. Dentro de la veintena de historias portuarias incluidas se introduce asimismo un apartado sobre la pesca, aspecto totalmente obviado en el resto del texto. También hay espacio para la descripción del puerto de Carboneras, que forma parte de la Autoridad Portuaria de Almería y que actualmente, de la mano de 2 grandes empresas, mueve la mayor parte del tráfico mercantil de los 2 puertos. Se rescatan algunos nombres clave de los primeros años de configuración del puerto, se presentan, con mayor detalle, algunas de las infraestructuras citadas a lo largo del libro, y finaliza con una cronología de los presidentes y directores de la Autoridad Portuaria.

Estamos ante una aportación importante a la investigación en materia portuaria, no solo para la economía andaluza, sino para la economía nacional. La excelente edición de la obra no debe ocultar que detrás de ella hay un trabajo riguroso de recopilación de datos, una presentación clara de la historia institucional portuaria almeriense y un análisis detallado del contexto económico que ha transformado radicalmente el Puerto.

Raúl Jácome Rodríguez

Instituto Galego de Estatística, Santiago de Compostela, España

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ihe.2012.10.004>

Regina Grafe. Distant Tyranny: Markets, Power and Backwardness in Spain, 1650-1800. Princeton, Princeton University Press, 2012, 280 págs.

El desarrollo del llamado Estado Moderno es uno de los temas que tradicionalmente ha atraído la atención de los historiadores. Según la visión más difundida, al menos hasta hace unas décadas, las transformaciones en la tecnología militar de los siglos xv y xvi provocaron el incremento de los gastos militares de las Monarquías europeas. Esto forzó a los Estados del continente a maximizar sus ingresos fiscales, lo que pronto planteó un problema: en algunos casos, el afán por elevar los ingresos de los monarcas absolutos impulsó la adopción de conductas depredadoras que perjudicaron el avance de los mercados, como sucedió en Francia, si bien en otros, el crecimiento del llamado «Estado fiscal» provocó la intro-

ducción de limitaciones al absolutismo (cuando no su derrota) que se convirtieron en la principal causa del avance del mercado y de la prosperidad económica a través del respeto a los derechos de propiedad, como ocurrió en Holanda y sobre todo Inglaterra tras 1688.

El caso español tradicionalmente se ha considerado como una extensión del francés, y el objetivo del libro de Regina Grafe es ofrecer una nueva visión sobre el papel económico del Estado en España a lo largo de la Edad Moderna a partir del análisis de los precios del bacalao en Pamplona, Bilbao, Sahagún, Madrid, Toledo, Albacete, Cádiz, Sevilla y Barcelona entre 1650 y 1800.

La tesis de la autora se presenta en la introducción y en el capítulo 1: a diferencia de lo sostenido tradicionalmente, el deseo de maximizar sus ingresos estuvo lejos de ser el objetivo principal de la Monarquía Hispana. Como es natural, esta siempre procuró recaudar los recursos precisos para financiar su política exterior, pero al