

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 transcurrió 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-

**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-

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>

---

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

mismo tiempo también buscó compatibilizar el objetivo anterior con la preservación de la fidelidad de sus súbditos, incluso aunque para ello tuviera que admitir un descenso de sus ingresos y la pervivencia de la tradicional fragmentación jurisdiccional en territorios forales y ciudades. Esta actitud permitió obtener la colaboración de las élites locales (y bien podría considerarse como la causa de la remarcable estabilidad de la sociedad hispana en los siglos de la Edad Moderna), pero a un precio: como resultado de la fragmentación jurisdiccional, el avance del mercado entre 1650 y 1800 fue muy lento, y aquí, más que en la presencia de un hipotético Estado depredador (sobre la que Regina Gafe muestra sus reservas), residió el auténtico talón de Aquiles de la economía española entre 1650 y 1800.

A fin de verificar en qué medida la fragmentación jurisdiccional contribuyó al lento avance de los mercados en la España moderna, la autora ha optado por realizar un análisis de los precios del bacalao en Pamplona, Bilbao, Sahagún, Madrid, Toledo, Albacete, Cádiz, Sevilla y Barcelona entre 1650 y 1800. Los motivos de la elección de este producto en vez de otros habitualmente usados en este tipo de trabajos, como el trigo, se explican en el capítulo 2. Sin duda el principal es que el bacalao estaba gravado en las ciudades españolas de la época por numerosos tributos reales y municipales. Por este motivo, el uso de este pescado, cuyo consumo se difundió desde mediados del siglo XVI a causa de su baratura entre las clases populares del país (capítulo 3), permite medir las consecuencias de la política fiscal de la Corona y de las ciudades sobre la integración de los mercados en la España moderna.

Los capítulos 4, 5 y 6 constituyen el núcleo del libro y en ellos Regina Gafe analiza de qué modo avanzó la integración del mercado del bacalao en España, tanto con el extranjero como en el interior del propio país (capítulo 4), y cuáles fueron las causas que determinaron la evolución del mercado de este producto (capítulos 5 y 6).

Del capítulo 4 se desprende que a lo largo del período analizado el mercado español del bacalao tendió a estar cada vez más integrado con el extranjero, siendo digno de relieve que la integración de los mercados domésticos avanzó con mucha mayor lentitud, estando presidida, además, por importantes contrastes regionales.

¿Cuáles fueron los motivos de la lenta integración del mercado del bacalao en nuestro país entre 1650 y 1800? En opinión de la autora, esta lentitud fue el resultado de la fragmentación jurisdiccional del país, reflejada en la supervivencia de los territorios forales (provincias vascas, Navarra y los reinos de la Corona de Aragón) y de los privilegios urbanos. Tal supervivencia resultaba del predominio

de una concepción muy tradicional del poder, compartida incluso por los funcionarios de mayor rango al servicio de la Monarquía, en virtud de la cual la esencia del gobierno real era el respeto a los privilegios de los territorios forales y las ciudades. El deseo de elevar los ingresos tributarios se debía de equilibrar, por tanto, con la preservación de los privilegios forales y urbanos, y explica que se llegara a un resultado que, al menos desde el punto de vista de la Corona, se podría calificar de subóptimo: la Monarquía recaudó menos ingresos de los que hubiese podido obtener de haber seguido una política más agresiva, aunque así se garantizó la cooperación de las Provincias Exentas, los reinos de la Corona de Aragón y las ciudades. Sin embargo, este compromiso tuvo un precio, porque la fragmentación jurisdiccional, que sobrevivió a la política centralizadora de los Borbones, impidió los progresos en la integración del mercado. En uso de sus facultades, las ciudades del período recaudaron cuantiosos tributos municipales sobre el bacalao (que se añadían a los ya percibidos por la Real Hacienda), y la variedad en los tipos impositivos cobrados por cada ayuntamiento sobre este producto podría ayudar a explicar, señala la autora en el capítulo 6, las diferencias entre los precios del bacalao en las ciudades de su muestra.

El libro de Regina Gafe aporta elementos para una nueva visión del significado económico del Estado en la España Moderna que se aleja de las teorías más tradicionales y pone en cuestión la tesis según la cual la Monarquía Hispana constituye, junto con la de Francia, uno de los mejores ejemplos de Estado depredador en la Edad Moderna. Más que la presencia de un Estado central todopoderoso, capaz de extraer inagotables recursos fiscales para financiar su ambiciosa política exterior, el problema parece haber sido su ausencia, que condujo al mantenimiento de la fragmentación jurisdiccional. Tal mantenimiento puede interpretarse como el precio que la Monarquía estuvo dispuesta a pagar para ganar la colaboración de las élites locales y regionales, al precio de crear graves problemas de coordinación que impidieron el desarrollo del mercado interno. Constituye un mérito de la autora el haber llamado la atención sobre este problema, en un lenguaje que, además, permite establecer interesantes comparaciones con la situación actual de nuestro país; buena prueba de la inagotable capacidad de la historia para ayudarnos a entender un poco mejor nuestro presente.

José Ignacio Andrés Ucendo

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea,  
Vitoria-Gasteiz, España

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ihe.2012.10.005>

---

**Robert B. Ekelund Jr., Robert D. Tollison. *Economic Origins of Roman Christianity*. Chicago & London, University of Chicago Press, 2011, 269 págs.**

En plena eclosión de la psicofísica decimonónica (una «psicología sin alma», para el humanismo cristiano), un ilustre materialista de amplísimas miras morales, el polifacético John Stuart Mill, escribía el 5 de marzo de 1854 en su diario: «La religión empieza dándose por supuesta; después es elaboradamente probada; por fin, llega un momento en que todo esfuerzo va dirigido a hacer que se la deje en paz» (Mill, 1996 [1854]). El fenómeno religioso, campo de estudio tradicional de la filosofía, la historia, la antropología y la sociología, se ha convertido actualmente en un atractivo objeto de interés para un abanico creciente de disciplinas académicas: desde la neuropsicología, pasando por la sociobiología, hasta parar en la economía. Para el teólogo, el creyente conven-

cido, y sobre todo el practicante místico, estas aproximaciones de la ciencia a la religión pueden resultar pintorescas intromisiones, o simplemente intentos de explicar una experiencia existencial, la religiosa, con unas herramientas inadecuadas. Ya lo dijo William James, uno de los psicólogos más eminentes de su época, cuando concluyó en el ciclo de conferencias Glifford sobre religión natural celebrado en 1902: «puedo situarme en la actitud sectaria científica y pensar que las sensaciones, las leyes y los objetos pueden serlo todo; pero si lo hago siento aquella advertencia interior... que murmura: «¡Tonterías!». La hipocresía es hipocresía, aunque lleve un nombre científico, y la expresión total de la experiencia humana, tal como la entiendo objetivamente, me empuja inexorablemente más allá de los estrechos límites «científicos»» (James, 2002 [1902], p. 692). En cualquier caso, el pronóstico de Mill parece estar cumpliéndose, cuando el creyente de hoy se ve desbordado ante una insólita cantidad de publicaciones que plantean desde que lo que llamamos alma, o Dios, e incluso el propio sujeto humano, tan