

Fernando Carnero Lorenzo (Dir.), Juan Sebastián Nuez Yáñez, Cristino Barroso Ribal y Álvaro Díaz de la Paz. Canarias, base estratégica para las relaciones económicas internacionales de África c. 1850-2010. La Laguna, Servicio de Publicaciones de la Universidad de la Laguna, 2012, 231 págs., ISBN: 978-84-15287-85-8.

Las Islas Canarias constituyen un buen punto de partida para el estudio de las relaciones económicas que se establecen en el Atlántico entre Europa, África Occidental y América Latina. El Atlántico fue desde el siglo xv una vía marítima privilegiada para el desarrollo del movimiento político y económico de colonización de los territorios de América Latina, y a finales del siglo xix y comienzos del xx, con mayor intensidad, de África. El comercio del Atlántico es un comercio marítimo, donde la fuerza de la marina mercante de cada país es el factor decisivo en su dominio comercial. Por lo tanto, las islas, sobre todo las que tenían buenas condiciones portuarias, se convirtieron en estratégicas para el desarrollo de las relaciones comerciales internacionales; y el progreso tecnológico aumentó su importancia estratégica para el comercio internacional, debido principalmente a la transformación de la marina mercante. Inicialmente, este comercio se realizaba en barcos de vela, y a finales del siglo xix pasó a realizarse, en su mayoría, en barcos de vapor de mayor tonelaje de carga. Este cambio implicó mayores necesidades de transbordo de carga a lo largo de la costa occidental africana; además, los vapores necesitaban abastecerse de combustible, en un principio carbón y luego petróleo, para mantener las rutas a través del Atlántico.

Desde el siglo xix, la necesidad de apoyar al comercio internacional fomentó la inversión extranjera en las islas. En el quinto capítulo del libro, los autores realizan un estudio en profundidad sobre el impacto de los flujos de inversión extranjera en las Islas Canarias; la más significativa se vincula con las compañías de transporte británicas y alemanas, que controlaban el tráfico marítimo mundial. Pero es interesante señalar que son estas mismas empresas las que terminan por dinamizar las inversiones industriales, agrícolas y turísticas en las islas. Aunque importantes, estas inversiones son modestas en comparación con la inversión total realizada en el archipiélago. Según los datos recopilados por los autores de este estudio, la importancia de la inversión extranjera en Canarias fue menor de lo que se pensaba; es decir, el grado de autonomía en la conducción de la política económica de las islas fue considerablemente mayor de lo que se intuía por la historiografía existente sobre el tema.

La importancia de las Islas Canarias en las relaciones económicas del Atlántico es el resultado de su posición geoestratégica en relación con las principales rutas marítimas. En etapas más recientes, entre los servicios prestados por la economía canaria destaca la atracción de un volumen considerable de turistas, lo que, de nuevo, se apoya en las buenas condiciones aeroportuarias. La participación de las islas en el comercio atlántico creció enormemente desde la apertura de los puertos canarios al comercio internacional como consecuencia del régimen de Puertos Francos, establecido en 1852. No obstante, fue sobre todo la gran capacidad de adaptación a los cambios experimentados por la marina mercante lo que dio ventaja a la economía canaria. La capacidad para acompañar la sustitución de la navegación a vela por vapor, a finales del siglo xix, y la posterior sustitución de carbón por petróleo, hacia el final del período de entreguerras, dieron ventajas competitivas a las Canarias. Como señalan los autores de esta obra, es escasa la información disponible para conocer el verdadero alcance del comercio africano que pasaba por los puertos canarios. Sin embargo, se puede afirmar que el puerto de Las Palmas aventajaba al puerto de San Vicente en Cabo Verde y al de Dakar en Senegal. A pesar de la notoria escasez de datos, debido a que estos territorios eran parte de los espacios coloniales de las potencias europeas y, por lo tanto, no

fueron tratados de forma autónoma, para una comprensión más completa del comercio atlántico es importante realizar estudios comparativos. Desde finales del siglo xix las Islas Canarias fueron reduciendo su grado de dependencia con respecto a la economía española; esta característica de la economía canaria la distingue de otras islas atlánticas de África, como Cabo Verde y Santo Tomé y Príncipe, que fueron intrínsecamente dependientes de Portugal hasta 1975. Los estudios comparativos sobre las diversas economías de las islas del Atlántico pueden ser muy útiles también para subrayar las relaciones de dependencia que estas economías tuvieron en el pasado con respecto a las metrópolis europeas, y, en el presente, como economías independientes.

En las Islas Canarias dominan las relaciones comerciales con Europa y África. Las exportaciones canarias a África en la década de 1950 superaron las ventas a Europa y otros destinos. Sin embargo, este ritmo de exportación se diluyó con la adhesión a la Comunidad Europea en 1986; desde entonces, las exportaciones hacia Europa han ido creciendo en valores absolutos y en participación relativa, representando en 2010 el 71,3% del total; en segundo lugar quedaba Asia, con el 20,8%, siendo la tercera África, con el 6,2% de las exportaciones, y América quedaba en última posición con solo el 1,7% de las exportaciones totales de ese año. En lo que se refiere a las importaciones de mercancías, en 2010 el 83,4% provino de Europa y el 7,9% de África, continente que ocupaba el segundo lugar en el ranking de las compras de bienes, aunque a una enorme distancia del mercado principal, Europa. Desde mediada la década de 1950 el movimiento comercial de las islas se ha ido europeizando.

Uno de los aspectos más relevantes en el contexto del análisis del desarrollo de África se refiere a la inversión extranjera y a la ayuda oficial a los países en vías de desarrollo, proporcionada sobre todo por el Comité de Ayuda al Desarrollo de la OCDE. Este tema continúa generando controversia, sobre todo en la relación y la distinción entre inversores y donantes en África. Desde el reparto de África por las potencias europeas, pasando por los apoyos a los movimientos de liberación hasta llegar a los actuales intereses creados en torno a la explotación de los recursos naturales del continente africano, los principales donantes han sido también, en muchos casos, los mayores acreedores. Las Islas Canarias tienen en los últimos años un saldo de inversión positivo, es decir, el volumen de capital recibido es superior al enviado al exterior. Y, en cuanto a la inversión canaria en el exterior, los países africanos ocupan el último lugar como destino, patrón, por cierto, seguido por la mayoría de los países, incluso aquellos que tienen importantes intereses en el continente africano. Los mercados estratégicos en África para las empresas canarias se concentran en Cabo Verde y Mauritania, aunque también hay interés en Guinea Ecuatorial, Marruecos y Senegal. La fuerte inestabilidad política en África, junto con las dificultades para la movilidad del capital, hacen del continente africano un destino poco atractivo para la inversión extranjera directa. Sin embargo, los países africanos, como sucedió a finales del siglo xix, están siendo sometidos a una fuerte presión sobre la demanda de recursos naturales, donde concurren tradicionales e históricos intereses occidentales en competencia con una gran presencia de China, además de otras potencias emergentes.

Los movimientos migratorios y la ayuda al desarrollo prestada a los países africanos, a través de Canarias, son asuntos fundamentales para el establecimiento de relaciones económicas y comerciales en África. Históricamente, las principales influencias culturales sentidas en el África Occidental son la portuguesa, la francesa y la inglesa. El idioma, junto con los lazos comerciales forjados durante el período de la colonización, aporta ventajas competitivas a los países europeos que compiten con España en África. Sin embargo, la ayuda proporcionada a través de las Islas Canarias se ha dirigido principalmente a la costa atlántica de África, siguiendo un patrón diferente al de otras comunidades autónomas españolas, cuya ayuda se destina sobre todo a América. En las últimas

décadas, el flujo de la migración se convirtió en favorable a Canarias, pasando a tener un saldo migratorio positivo. Sin embargo, la emigración canaria a África sigue siendo muy pequeña, reafirmando de nuevo que los destinos africanos no son los más deseables ni para invertir ni para emigrar.

En su conjunto, este libro se revela como un estudio histórico y económico muy importante sobre las Islas Canarias en el contexto de la economía atlántica. Los autores aportan gran evidencia de la relevancia estratégica de las islas para el comercio y la navegación en el triángulo continental del Atlántico Sur. No obstante, sobre todo desde 1986, las Canarias europeizaron sus relaciones económicas en detrimento de otros destinos, pasando así África a ocupar el último lugar en la lista de principales socios económicos.

Los estudios reunidos en este volumen constituyen una excelente contribución acerca de la economía insular y atlántica, por lo que se recomienda vivamente tanto su lectura como el desarrollo de otros trabajos de investigación que permitan comparar el caso canario con otras realidades económicas insulares que conforman el comercio marítimo del Atlántico.

Luís Cunha Ferreira^{a,b}

^a Universidade Portucalense Infante D. Henrique, Porto, Portugal

^b Doctorado en Economía, Universidade de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, España

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ihe.2014.11.001>

**Isabel Lobato Franco y José María Oliva Melgar (Eds.).
El sistema comercial español en la economía mundial
(siglos XVII-XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes.
Huelva, Universidad de Huelva, Servicio de Publicaciones,
2013, 466 págs., ISBN: 978-84-15633-50-1.**

Algunos de los autores presentes en esta compilación participan en diversos proyectos financiados por el Plan Nacional I+D+i. Es un caso de dinero bien invertido en la investigación básica, como muestran los resultados obtenidos durante años de investigación. Muchos de esos resultados han sido publicados en diversas obras colectivas, algunas de las cuales también tuve la oportunidad y el placer de reseñar (Martínez Shaw y Alfonso Mola, 2009). Forman parte de la importante escuela de estudios sobre el comercio marítimo español de la Edad Moderna, fuente de valiosos trabajos y cantera de nuevos investigadores formados al amparo de estos grandes especialistas.

Los tandems principales de estos equipos de investigación los han constituido siempre Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, así como Isabel Lobato y José María Oliva, editores de la presente compilación. Tal como ellos indican en la introducción a la miscelánea de textos, y al contrario de lo que a veces se ha señalado, el sistema comercial y naval del imperio español constituyó una pieza sólida de larga vida y gran capacidad para adaptarse a los múltiples eventos de los complejos procesos de integración global. Se demuestra en estos textos que el sistema comercial e imperial hispano era una estructura autoorganizada de vínculos espaciales y de redes sociales y económicas que influyeron, a su vez, en la propia articulación del sistema. El sistema comercial español no solo influyó en los espacios que el imperio articuló con sus propios mecanismos de flotas, rutas e instituciones, sino que también tuvo influencia en la logística espacial de otros imperios mercantiles, que tuvieron que adaptarse a los márgenes geográficos y económicos del mundo hispánico.

Los 13 ensayos –aparte de un artículo incluido de forma póstuma del desaparecido Jesús Aguado de los Reyes, una semblanza de su persona y obra realizada por José Antonio Ollero, así como una precisa presentación de los coordinadores del volumen– reúnen disertaciones claras y profundas sobre las más importantes consecuencias de la expansión hispana. La constitución de las flotas y galeones implicó una jerarquización espacial desde el punto de vista administrativo, ya que vinculaba las capitales portuarias que eran más importantes para la conexión imperial. No obstante, ello influyó mucho en la articulación económica del imperio en torno a las rutas marítimas y supuso una cierta marginalización de territorios que luego se fueron integrando en el sistema atlántico de forma diversa, implicando también la entrada de otras naciones mercantiles en el propio espacio hispano-atlántico. Más adelante vendría el concepto mercantilista en el mundo hispano,

sobreponiéndose a las narrativas sobre el «mar hispánico» que subyace en su historia. Pero la ampliación espacial implicó la conexión con otras direcciones del tráfico y del intercambio, como las Filipinas y otros puertos de Asia-Pacífico, magistralmente expuesto por Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, las rutas hispano-portuguesas de cabotaje a finales del siglo XVIII (Antonio Luis López), el comercio con el Río de la Plata y sus ramificaciones regionales y globales (Hernán Asdrúbal Silva), o la integración del comercio africano con el sistema atlántico español a través de Cádiz (Eloy Martín Corrales). El amplio universo mercantil de los agentes históricos, verdaderos protagonistas de este sistema, está ampliamente descrito en 4 textos, incluyendo el trabajo póstumo de Jesús Aguado de los Reyes. Este artículo saca a la luz un hermoso cuadro de ese mundo privado del comerciante de Indias, ya analizado en otros trabajos realizados por historiadores del mundo mercantil sevillano, y entre los que Jesús Aguado brilló con luz propia desde la realización de una tesis doctoral sobre los inventarios de bienes post mortem en el siglo XVII. A este texto lo acompañan brillantes estudios sobre las técnicas e instrumentos mercantiles utilizados por mercaderes británicos, genoveses, franceses, españoles y florentinos, sin dejar de lado su perspectiva socioinstitucional o jurídica. Las rutas de la plata y el impacto de la llegada masiva de metales en ciertas coyunturas dan lugar también a un análisis desde la perspectiva comparada (Jean-Philippe Priotti), tomando como modelo los circuitos de Bretaña con Castilla y Andalucía.

Entre los textos recopilados en este libro, yo señalaría 3 por su novedad y riqueza. Horst Pietschmann lleva a cabo una reflexión sobre la naturaleza «imperial» de España y la simpar cualidad de su extensa geografía partiendo de la misma génesis romana de la idea del «imperio universalis». Al imperio español se lo ha comparado con todo menos con aquello a lo que realmente se parece, el Imperio romano, el Sacro Imperio, heredero de la antigüedad romana, que fue origen de la posterior configuración geográfica y administrativa del mundo global hispano, ya iniciada en tiempos de Carlos V. El autor realiza una valiosa crítica de las generalidades que implican las denominaciones inherentes, o problemas conceptuales, del «imperio español». Destaca, desde mi punto de vista, la definición de imperio como sistema espacial abierto, impreciso en sus límites geográficos, e incluso sociopolíticos o económicos. Ni hablemos de lo cultural. Este espacio se destaca por la continua transmigración, que no la migración en sí misma, génesis de esa misma naturaleza intercultural. Horst Pietschmann aborda otras cuestiones primarias para la investigación, como la probable naturaleza político-imperial por encima de la puramente comercial, del sistema de flotas y galeones; la «herencia» indígena de los 2 grandes virreinos; o la constitución de un «mar hispánico», desde el punto de vista, para mí, braudeliano, de la geohistoria. El texto de Josep María Delgado Ribas señala las ligerezas de los estudios cuantitativos sobre el comercio. Superar este «lack of information» radica en