

**Anwar Shaikh. Capitalism: Competition, Conflict, Crises. Oxford, Oxford University Press, 2016, 979 págs., ISBN: 9780199390632.**

He aquí un libro fundamental que todo economista debería consultar. Anwar Shaikh trata de construir una especie de nueva «teoría general» económica, con una gran carga empírica. La realidad es, pues, el punto de salida. El objetivo de Shaikh con esta monumental investigación es impulsar un marco que acomode, en el pensamiento post-keynesiano, una idea básica que emana de la economía de Marx: que el proceso de acumulación es determinado por la rentabilidad del capital, y que la demanda agregada tiene a su vez un gran impacto en la producción y el desempleo. En paralelo, el autor reivindica las luchas laborales como un elemento clave para determinar los salarios reales.

El libro de Shaikh es difícil, complejo. Veamos algunos de los factores fundamentales que el autor aborda, substanciales para las investigaciones en historia económica:

1. *La noción de competencia perfecta.* Esta forma parte, para Shaikh, de un mundo de abstracción e irreal, hipotético. Para Shaikh, el keynesianismo también incurre en esta óptica, desde el momento en que se habla de posibles «imperfecciones». Para el autor, la competencia que realmente se produce es definida como una guerra de todos contra todos. En este escenario, las empresas se abocan a reducir costes para contribuir a fijar precios más competitivos. Esto, para Shaikh, no son puras «imperfecciones», toda vez que se trata de un factor esencial en el funcionamiento del capitalismo. Así pues, el autor prefiere más hablar de competencia «real» que de competencia «perfecta»; en este sentido, relaciona salarios y productividad. Para Shaikh el salario real se ha de situar entre 2 límites, uno inferior —determinado históricamente— y otro superior —relacionado con la productividad del trabajo—. Las luchas individuales entre capital y trabajo rompen con la tesis de los principios de igualación de precios y ganancias: en ambos casos, los resultados forman parte de un conflicto y no son una convención o una premisa dada (como defiende la teoría neoclásica). La tasa de ganancia es una variable clave que el autor analiza. De hecho, el diferencial entre tipo de interés y tasa de ganancia neta acaba por impulsar —o no— la inversión (tal y como preconizaban Marx y Keynes). Pero de nuevo Shaikh recuerda la realidad compleja de la economía: en esta coexisten diferentes perfiles empresariales, de forma que el beneficio neto de cada uno de ellos puede variar, en función de su situación particular.
2. *Contradicción entre capital y trabajo.* La defensa de Shaikh se centra en un elemento esencial: la lucha por los derechos laborales. Según él, ni en los modelos neoclásicos ni en los post-keynesianos, se comenta la función económica de los trabajadores. Esto se debe a que en el enfoque neoclásico, el salario

viene marcado por la condición de pleno empleo; mientras que en el post-keynesianismo es la productividad y el margen fijado por las empresas.

3. *Una demanda efectiva vinculada a la expansión del crédito bancario.* Shaikh defiende, de entrada, que ahorro e inversión no son independientes, contraponiendo tal idea a la de Keynes. Con datos concretos, el autor constata que en Estados Unidos la tasa de ahorro empresarial se correlaciona con la tasa de inversión. Shaikh concluye que el desarrollo del gasto, que implica la demanda efectiva, es posible si se amplía y extiende el crédito bancario. Esto infiere un incremento de la deuda comercial, lo cual supone a su vez una mayor demanda de fuerza de trabajo: caería el «ejército de reserva». Lo cual, a su vez, puede condicionar el crecimiento futuro: más expansión inversora, más demanda de crédito, más necesidades de contratar trabajadores, salarios tal vez más elevados y, en su conjunto, un impacto relevante sobre la rentabilidad de las empresas.

Se exponen a continuación 3 apuntes críticos sobre el libro:

1. Sería importante que hubiera referencias más amplias de las crisis económicas, habida cuenta que el National Economic Research detalla su cronología. Es decir, podemos identificar comportamientos que se han ido repitiendo en el curso de las crisis económicas pero que, sorprendentemente, pocos economistas contemplan.
2. Afinar todas las cuestiones requeriría un mayor esfuerzo de síntesis, desde la base de reconocimiento de la decisiva aportación para la discusión sobre la economía como ciencia que tiene este gran libro.
3. Una «teoría general» actual —que parece ser la óptica teórica de Shaikh— no puede eludir, de ninguna forma, los problemas ambientales que está generando el sistema capitalista. Pienso que aquí el profesor pakistaní tiene un flanco en el que incidir en futuras investigaciones, a partir de los robustos fundamentos que defiende en el libro.

En definitiva, este es un libro clave, necesario y de enorme utilidad para los economistas e historiadores económicos que quieran aproximarse, sin prevenciones ideológicas, a la aportación de un científico social que nos obsequia con una obra decisiva para entender la evolución de la economía actual.

Carles Manera

*Universitat de les Illes Balears, Palma, Illes Balears, España*

<https://doi.org/10.1016/j.ihe.2018.02.009>  
1698-6989/

© 2018 Publicado por Elsevier España, S.L.U. en nombre de Asociación Española de Historia Económica.

**Bruno Marnot. Les villes portuaires maritimes en France, XIXe-XXIe siècle. Paris, Armand Colin, 2015, 232 págs., ISBN: 978-2-200-28720-7**

El profesor Bruno Marnot (Universidad de La Rochelle) vuelve a ofrecer a la comunidad científica un estudio de referencia sobre las ciudades portuarias francesas en el largo plazo. Su análisis se centra esencialmente en las transformaciones desarrolladas por las comunidades portuarias en las principales ciudades-puerto francesas. En

este libro, se estudian de forma precisa algunos de los elementos que han definido a las comunidades portuarias en buena parte de Europa Occidental desde comienzos del siglo XIX, por lo que puede ser de gran utilidad en estudios de tipo comparativo. Por otra parte, el trabajo se centra en otros aspectos importantes que se refieren al desarrollo urbano, las diferentes fases de industrialización y los fenómenos de transformación de las estructuras productivas vinculadas a la actividad marítima.

El argumento central en este libro se desarrolla en torno al análisis de los factores determinantes que han impulsado el cam-

bio económico, social e institucional en las ciudades portuarias francesas. Teniendo en cuenta además los distintos tipos de funciones portuarias, se señala su importancia en la definición de culturas portuarias de un carácter relativamente homogéneo.

El ámbito cronológico del estudio ocupa más de dos siglos, iniciándose en el final de las guerras napoleónicas. La destrucción de la flota mercante francesa ofrecía la oportunidad de recomponer un sector devastado bajo los parámetros de la incipiente era industrial. En las décadas que prosiguieron al Congreso de Viena, la jerarquía portuaria francesa experimentó notables cambios, con un papel cada vez más importante de los puertos «coloniales» como Marsella. En esta nueva etapa de expansión imperial, el crecimiento del mercado mundial de materias primas favoreció la transformación de los puertos franceses. La reforma institucional del último tercio del XIX emprendida por el gobierno francés, analizada previamente por el autor, se sitúa como eje de un vasto programa de inversiones cuyo objetivo era incrementar la eficiencia de los grandes puertos. Por otra parte, en este libro se exploran algunos elementos de interés como la reconfiguración de los espacios portuarios durante este proceso, que enfrentó a distintos intereses locales en cada una de las ciudades analizadas.

Otro aspecto abordado en este libro es la consolidación de las comunidades empresariales vinculadas al comercio ultramarino. La expansión comercial e industrial de los puertos franceses se acompañó del crecimiento de una nueva élite socioeconómica con un fuerte carácter local, pero también nacional. La creciente actividad marítima multiplicó la aparición de nuevas formas societarias, representantes de una división cada vez más específica de las funciones portuarias. El autor señala también los importantes cambios en la organización del trabajo portuario, especialmente en lo relativo a las operaciones de carga y descarga de mercancías, pero también a otras actividades relevantes realizadas por los remolcadores, amarradores, conductores, etc. En lo que se refiere al comportamiento sociocultural de estos trabajadores, el libro ofrece un análisis de la configuración de imaginarios culturales que guardan una estrecha relación con el concepto de «legados culturales» advertido por Alice Mah en sus estudios sobre sociedades y culturas portuarias.

Siguiendo esta tendencia, el capítulo 4 se ocupa de las visiones culturales que rodean a las ciudades portuarias, especialmente en la época de las grandes migraciones del siglo XIX. El tránsito incesante de personas a bordo de los paquebotes a vapor es descrito de forma precisa por el autor. Este movimiento masivo de personas generó también oportunidades de negocio de diversa índole. Marnot señala el crecimiento de los sectores inmobiliarios en estas ciudades, pero también la aparición de actividades de ocio como el turismo de salud para las élites económicas (pp. 98-110). Por otra parte, las cuestiones sanitarias y de seguridad en los puertos reciben también su cuota de atención, por ser un elemento esencial en la configuración de barrios portuarios con unas características

y sociabilidad específicas. La insalubridad, la violencia, el contrabando, el alcoholismo y la prostitución forman parte de la visión *generalizada* de muchas de estas ciudades, que son analizadas de forma precisa.

En el capítulo 6, Marnot estudia los importantes ajustes acontecidos en las ciudades portuarias francesas tras la Segunda Guerra Mundial, con ejemplos notables como Le Havre, Lorient, Dunkerque o Saint Nazaire. A la nueva era del gigantismo naval se agregó la reconstrucción de buena parte de las infraestructuras portuarias y sus ciudades, que habían sido mayoritariamente devastadas durante el conflicto. El autor señala el progresivo crecimiento del volumen comercial mundial, pero también las distintas medidas de tipo urbanístico que se desarrollaron en las ciudades más castigadas por la guerra. A ello se añade una reorganización de las áreas industriales francesas, siguiendo una política de concentración de estas áreas en puntos estratégicos. A continuación (capítulo 7), se ofrecen algunas explicaciones de carácter general a los episodios críticos experimentados por las ciudades portuarias francesas desde los años 1980. Los impactos de las crisis petroleras, la caída del tráfico marítimo y la desindustrialización de algunas ciudades portuarias influyeron de forma flagrante en el empeoramiento de las condiciones de vida en esas ciudades, especialmente en lo relativo al desempleo y la extensión de la marginalidad social. Marnot estudia las políticas desarrolladas por las instituciones para contrarrestar estas tendencias negativas. De modo especial, el autor critica el movimiento revitalizador de los frentes marítimos (*waterfronts à la française*) desde los años 1990, inspirados en una «estandarización» arquitectónica mundial que amenaza con desconectar la identidad cultural de los territorios (pp. 181-188).

El último capítulo se ocupa de la conceptualización de la *economía azul* en las regiones marítimas francesas. La importancia de nuevos nichos de negocio (tráfico de cruceros, puertos deportivos, etc.) parece ser un elemento importante en la rehabilitación y puesta en valor de frentes marítimos deprimidos. En este sentido, se destaca la importancia de la sostenibilidad y el equilibrio medioambiental, que no deben quedar al margen del crecimiento de las infraestructuras portuarias y del desarrollo de la actividad económica. Para finalizar, el autor reflexiona sobre el papel relativamente secundario de los puertos y las ciudades portuarias francesas en el contexto europeo actual, y observa algunas de sus potencialidades desde un punto de vista prospectivo.

Daniel Castillo Hidalgo

IATEX, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, España

<https://doi.org/10.1016/j.ihe.2018.02.008>

1698-6989/

© 2018 Publicado por Elsevier España, S.L.U. en nombre de Asociación Española de Historia Económica.

**Carlos Barciela López, Antonio Di Vittorio e Nicola Ostuni (a cura di). Le assicurazioni. Sicurezza e gestione dei rischi in Italia e Spagna tra età moderna e contemporanea. Milano, Giuffrè Editore, 2016, 385 págs., ISBN: 9788814217531.**

El trabajo que se presenta es fruto de una larga colaboración entre Carlos Barciela, Antonio di Vittorio e historiadores económicos

españoles e italianos que, desde 2001, llevan tendiendo puentes en diferentes ámbitos de la disciplina. El libro es producto del encuentro realizado en Catanzaro en octubre de 2015 donde se abordó la evolución de la industria de seguros en Italia e España. El volumen editado en 2016 recoge diversas aportaciones presentadas en dicho encuentro que recorren la evolución del sector a lo largo de casi 1000 años. Nicola Ostuni realiza una presentación sintética de los trabajos del congreso y les da un orden para poner en diálogo unos