Documento descargado de http://www.elsevier.es el 24/05/2013. Copia para uso personal, se prohíbe la transmisión de este documento por cualquier medio o formato.

de capital, y una de las más grandes, en cuanto a número de accionistas. Sus funciones se encuadraron en las de banca comercial, banco de depósitos, y en especial, las de un banco emisor. Según los estatutos, el banco debía realizar tres cometidos: a través de los billetes emitidos, ejercería la función de crédito, mediante los depósitos, ejercería la función de custodia de valores y a través de las cuentas corrientes, la de giro. Sus primeros años de vida fueron de rápida expansión pero también de transición y aprendizaje; en ellos se trató de mantener siempre un capital nominal superior al desembolsado con el fin, entre otros, de ofrecer ventajas económicas a sus accionistas, para los que el banco resultó un buen negocio. Una parte de los recursos que captó se mantuvo en caja, con el fin de dotar de liquidez a las operaciones, y otra parte se invirtió en diversos préstamos y descuentos.

La crisis financiera de 1848 puso a prueba a la recién nacida firma bancaria. El inestable contexto político, las malas cosechas, los altos precios de los cereales y del algodón, el pánico desatado y, además, los robos de géneros hipotecados en los almacenes del banco lo colocaron al borde de la suspensión de pagos. Necesitado de liquidez, la firma tuvo que demandar ayuda a sus accionistas y directivos. En paralelo, los autores resaltan el indudable papel que la entidad jugó en la modernización financiera catalana. Su existencia transformó el mercado financiero barcelonés al ofrecer medios de pago, incentivar el uso de efectos comerciales, financiar una fracción significativa de las importaciones de algodón que llegaban al puerto de Barcelona (20% en el año 1846) e introducir el uso de las acciones de las sociedades anónimas como garantía de préstamos y descuentos. El *Banco de Barcelona* superó la crisis, pero su operativa y su organización interna se vieron transformadas. Al calor de los cambios en la legislación financiera, de naturaleza restrictiva, que jalonaron este difícil período, el ritmo de actividad del banco se volvió más pausado, si bien su papel como proveedor de medios de pago y modernizador del sistema financiero continuó. Durante su primera década de vida va a actuar como el único oferente de crédito formal en la plaza. Así, hasta 1856, el mercado financiero catalán estuvo dominado por el *Banco de Barcelona* junto a un pequeño grupo de banqueros particulares. Tras las nuevas leyes bancarias del citado año, la firma dejó de disfrutar de una posición monopolista y perdió cuota de mercado a favor de sus competidores, nuevas entidades de crédito que durante la fase 1856-1866 compitieron con el banco, incluso mediante la creación de papel moneda. Este nuevo contexto se refleja en la segunda parte de la obra, dedicada al estudio del desempeño del banco desde el año 1855 hasta el año 1874. El banco barcelonés amplió el crédito, siguiendo la expansión de la demanda de capitales que tuvo lugar desde mediados del decenio de 1850, pero poco alteró las estrictas medidas de garantía aplicadas a la concesión de créditos, manteniendo así una actitud de prudente expectativa.

Al igual que en la primera etapa de su vida, una gravísima crisis, en este caso la de 1866, marcó un punto de inflexión en el devenir de la empresa. La cautela presidió la mayoría de las decisiones que tomó el banco en esta coyuntura. Así, tras la crisis, junto al *Banco de Barcelona*, únicamente dos sociedades bancarias sobrevivieron en la plaza barcelonesa, la *Catalana General de Crédito* y el *Crédito Mercantil*, cuya salvación dependió en gran parte de la voluntad del banco. Este recuperó su posición en el mercado financiero local, al menos en lo que se refiere a la circulación monetaria y a la captación de cuentas corrientes. Respecto a la política de activo, la empresa privilegió en gran medida las operaciones con el Estado, para de este modo dar empleo parcialmente a unos recursos ajenos en aumento. Es aquí donde los autores abren un notable interrogante en la investigación. En concreto, observan, entre 1866 y 1874, una contradicción entre la evolución económica catalana, expansiva en un contexto político inestable, y la del sistema financiero, dominado por el *Banco de Barcelona*, que se mostró muy poco dinámico en cuanto al crédito concedido, especialmente a particulares. Blasco y Sudrià apuntan a la necesidad de un mayor conocimiento de la actividad económica catalana de la etapa para responder a esta incógnita.

En conjunto, el texto ofrece una de las investigaciones más completas, exhaustivas y explicativas, con un destacado aparato estadístico y bibliográfico, realizadas hasta la fecha sobre el *Banco de Barcelona*, que imaginamos se completará en el futuro con la edición de un segundo volumen. Aunque los autores insisten en que muchas de las cuestiones que plantean podían ser «objeto de análisis más pormenorizados», pocas lagunas relevantes permanecen tras la lectura de la obra. Su utilidad y atractivo para todo aquel interesado en historia empresarial, y por supuesto financiera, resulta innegable.

Elvira Lindoso Tato
Universidade da Coruña, A Coruña, España

doi:10.1016/j.ihe.2011.12.010

Aldo Ferrer y Marcelo Rougier: La historia de Zárate-Brazo Largo. Las dos caras del Estado argentino. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2010, 159 págs.

En esta obra se examina el desarrollo de uno de los principales proyectos públicos de infraestructura de transportes de América Latina en el siglo xx. El complejo Zárate-Brazo Largo (CZBL) es la red de infraestructuras que permitió integrar territorialmente a una región periférica limítrofe argentina con Brasil y Uruguay. El proyecto resultó de gran relevancia en términos estratégico-políticos y sentó las bases de lo que constituiría uno de los principales mercados comunes mundiales, el Mercosur. En la historiografía contemporánea este trabajo se corresponde con lo indicado por el eminente historiador Millward, 2010 en una conferencia internacional multidisciplinar sobre el futuro de la empresa pública, quien destaca que en los países de Europa, EE. UU. y Japón la principal motivación para las empresas y proyectos públicos no fue ideológica (favorable al mercado o al estado) ni económica (monopolios naturales, economías de escala o externalidades) sino política, en particular, de integración territorial, social y económica mediante infraestructuras de transportes, comunicaciones y energía. En los últimos dos siglos, la construcción de estados nacionales en América Latina, Europa y otras regiones ha dependido de la integración y el desarrollo territorial a partir de infraestructuras. Al igual que en la inacabada integración de y entre los estados latinoamericanos, también Europa manifiesta un déficit en la constitución y desarrollo de infraestructuras entre fronteras, como las Redes Transeuropeas de Transportes, Energía y Comunicaciones, que fueron establecidas en el tratado de Roma en 1950, y que los estados miembros han ignorado y, aún hoy, obstaculizan o evitan las conexiones fronterizas (Turró, 1997).

Esta obra tiene múltiples cualidades, entre las que me limito a destacar dos.

El libro es conciso, está muy bien estructurado y su lectura es amena, lo cual le hace dos veces bueno. En primer lugar los autores nos sitúan en el objeto de estudio, que es la región mesopotámica argentina, y en el contexto histórico del proyecto que se inicia

Documento descargado de http://www.elsevier.es el 24/05/2013. Copia para uso personal, se prohibe la transmisión de este documento por cualquier medio o formato.

bajo una dictadura militar (1966-1973); un régimen que en principio aspiraba a perpetuarse como Estado burocrático autoritario. Segundo, en la obra se descomponen y revisan sutilmente todas las características del proceso de evaluación del proyecto, las características de las cuatro empresas oferentes en términos del origen del capital, financiación y capacidades tecnológicas y, también, las irregularidades del proceso de licitación. En tercer lugar se describen los cambios que tuvieron lugar tras el fin de la primera fase de la dictadura militar y que se manifestaron en la designación por la junta militar del general Levingston, agregado militar en la embajada argentina en EE. UU., con el apoyo de un sector militar nacionalista-desarrollista del ejército y de políticos próximos a la Unión Cívica Radical Intransigente, cuyo objetivo era la normalización institucional y la restauración democrática. En este breve gobierno de facto (junio 1970-marzo 1971), Aldo Ferrer —uno de los más prominentes discípulos de Raúl Prebisch y experto de la Alianza para el Progreso— participó como Ministro de Obras Públicas y, posteriormente, Ministro de Economía y Trabajo. Este libro integra, así, la contribución directa del que fuera responsable de las políticas de infraestructuras en una fase en la que el proyecto del CZBL experimenta un cambio fundamental: se anula la licitación previa, se crea un fondo público que asume la financiación del proyecto y se licitan de forma inmediata las obras. El desarrollo y culminación del proyecto tuvo lugar siete años más tarde. La licitación emprendida en 1970 tuvo una orientación industrializadora sustitutiva que redujo el componente importado del 72 al 7% del valor contractual, a la vez que potenció las capacidades tecnológicas de los grupos empresariales argentinos como Techint. Con ella se logró comunicar una zona poco integrada y constituir la principal red de tránsito del país.

En segundo lugar, y no por ello menos importante, se destaca que es un análisis fundamentado de la complejidad en la toma de decisiones públicas en el proceso de desarrollo económico. En este sentido, los autores del libro no se limitan a realizar una simple descripción de las fases decisivas de un gran proyecto de inversión durante varios gobiernos, sino que examinan las dificultades y contradicciones de un Estado cautivo de las redes burocráticas administrativas, por un lado, y de los distintos grupos de interés y presión, por otro. En la obra se muestra, desde el ámbito práctico de las políticas públicas, cómo el Estado pudo resolver, ejecutar y arbitrar proyectos de inversión en función del interés general, más que dependiendo de los agentes particulares o los intereses privados. El análisis detallado de un proyecto de inversión en infraestructura de esta entidad revela, por una parte, las dificultades en la toma de decisiones que afectaron el cálculo de las expectativas de inversión y, por otra parte, la complejidad de la propia organización o proceso de toma de decisiones, que en el caso argentino en el período bajo examen estuvo caracterizado por una alta inestabilidad política y económica. La obra aporta pruebas de los logros de un gran proyecto de inversión pública e indaga los fundamentos del Estado como problema y como solución para un proyecto de desarrollo en las líneas de las contribuciones de Evans, 1996 sobre el Estado cautivo en redes burocráticas y de grupos de interés frente al Estado desarrollista.

Bibliografía

Evans, P., 1996. El Estado como problema y como solución. Desarrollo Económico 25 (140), 529–562.

Millward, R., 2010. Public enterprise in the modern western world: an historical analysis [consultado jul 2011]. Department of Economics, Business and Statistics at Università degli Studi di Milano, Working Paper 2010-26, Disponible en: http://ideas.repec.org/p/mil/wpdepa/2010-26.html.

Turró, M., 1997. Going trans-European. Planning and financing transport networks for Europe. Pergamon, Elsevier Science, Oxford.

Daniel Díaz Fuentes
Universidad de Cantabria, Santander, España

doi:10.1016/j.ihe.2011.12.011

Jerònia Pons Pons y María Ángeles Pons Brías (Coords.): Investigaciones históricas sobre el seguro español. Madrid, Fundación Maphre/Instituto de Ciencias del Seguro, 2010, 302 págs.

Según las últimas estadísticas de la OCDE, en 2009 las primas brutas del sector seguros representaban en España un 5,7% del PIB, y en países como Francia o los Estados Unidos, que tienen mercados financieros más desarrollados, superaban el 10% del PIB (10,4 y 11,4% respectivamente). Sin embargo, hasta la publicación en 1996 del trabajo de Esperanza Frax y María Jesús Matilla sobre la evolución de los seguros en España entre 1830 y 1934, el sector asegurador había recibido muy poca atención en la historiografía española. Por tanto, el trabajo colectivo coordinado por Jerònia Pons y María Ángeles Pons que aquí se reseña supone una contribución importante en un terreno que sigue, en gran medida, todavía sin explorar.

Tras una breve introducción donde las coordinadoras sintetizan las principales aportaciones del trabajo en su conjunto, los capítulos están ordenados cronológicamente, cubriendo el periodo que va desde mediados del siglo XIX hasta los primeros años de la dictadura franquista. Así, en el primer capítulo María Jesús Matilla ofrece una visión panorámica de la formación de las primeras sociedades anónimas en España en la segunda mitad del siglo XIX y del peso que las compañías de seguros tenían dentro de estas, prestando especial atención al impacto de la legislación restrictiva de 1848 y a la liberalización de 1868. En el capítulo 2, Juan Manuel Guillem analiza específicamente las primeras compañías de seguros por acciones, que empezaron a desarrollarse en los años cuarenta del siglo XIX en sectores que, como el seguro marítimo, contaban con una tradición aseguradora previa. Durante esta primera etapa muchas compañías compaginaron las actividades estrictamente aseguradoras con actividades propias del sector bancario o mantuvieron estrechas relaciones con este. Además, fue habitual que entre los miembros fundadores y en los equipos de dirección se incorporasen personalidades (aristócratas, políticos, o banqueros) con las que se pretendía dar confianza a futuros inversores y clientes. Sin embargo, el capital realmente desembolsado por los accionistas solía ser muy escaso, representando entre un 10 y un 16% del capital nominal, siendo en algunas ocasiones inferior al 3%. La legislación de 1848 trató de corregir esa desviación haciendo «hincapié en que el fundamento de la sociedad anónima estaba en el capital y no en las personalidades que participaban en las compañías» (p. 79) y, por tanto, trató de reducir la enorme diferencia que existía entre el capital nominal y el capital desembolsado.

En el capítulo 3 Amedeo Lepore describe la creación de dos compañías de seguros inspiradas en el modelo de la *Lloyd's Register of Shipping* londinense, el *Lloy Andaluz* y el *Lloyd Gaditano*, que fueron creadas en la ciudad de Cádiz a mediados del siglo XIX. Ambas compañías se dedicaron al seguro marítimo, aprovechando así la tradición comercial de la ciudad, y se establecieron «gracias a la gran participación de los inversores locales» (p. 86). Robin Pearson analiza, en el capítulo 4, la penetración de las compañías extranjeras