

DÍAZ BLANCO, José Manuel, *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid, Instituto Universitario de Historia Simancas-Marcial Pons, 2012, 313 pp.

José Manuel Díaz Blanco (Sevilla, 1981) doctor en Historia por la Universidad de Sevilla y hoy doctor contratado —subprograma Juan de la Cierva— de la Universidad de Huelva obtuvo con este trabajo en el 2010 el *Primer Premio de Investigación Histórica para Jóvenes Historiadores de la Cátedra de Estudios Hispánicos “Antonino Fernández y Cinia González”* del Instituto de Historia Simancas de la Universidad de Valladolid. Ese mismo año publicó el libro *Razón de Estado y Buen Gobierno. La Guerra Defensiva y el imperialismo español en tiempos de Felipe III* editado por la Universidad de Sevilla al que siguió, un año más tarde, la publicación por parte de la Universidad Católica de Chile de *El alma en la palabra. Escritos inéditos del P. Luis de Valdivia*. Díaz Blanco es autor de numerosos artículos en revistas científicas así como capítulos de libros en publicaciones colectivas nacionales e internacionales.

El interesante *Prólogo* del profesor Hilario Casado nos adelanta que este libro viene a cubrir una etapa —el siglo XVII— un tanto olvidada por la historiografía en torno a la Carrera de Indias pero clave para entender las dinámicas que se desarrollarán en su interior en los siglos posteriores, tal vez mejor conocidas. En el presente trabajo el autor va a moverse entre la historia económica y la historia política e institucional pero desde un enfoque social donde se dejan traslucir redes clientelares y familiares más allá de lo rígido de las instituciones. Dice el profesor Casado “el estudio que hace José Manuel Díaz Blanco sobre el impacto que la guerra y la fiscalidad tuvieron sobre la evolución del comercio colonial es espléndido” alegando cuestiones más complejas que la manidas explicaciones en la interrupción de los tráficos coloniales en torno a la piratería, el contrabando o las guerras navales. La principal idea del libro es que la extraordinaria y desesperada presión fiscal que el estado impuso sobre el tráfico comercial colonial, consecuencia de la creciente necesidad de financiación para las guerras europeas en las que la Monarquía Hispánica se vio implicada en el siglo XVII, fue el principal elemento que actuó sobre dicho comercio y sus actores; pero, matiza el profesor Casado, estas dinámicas variaron durante el siglo produciéndose, en mayor o menor grado, pactos y negociaciones entre el estado y los cargadores a Indias todo esto enmarcado en etapas de crisis-recuperación de la economía internacional haciendo este estudio aún más complejo y rico. Pasemos ahora a estudiar la estructura del trabajo, entresacando y resumiendo algunas de las sugerentes ideas que se desarrollan en extenso en este interesante estudio.

En la *Introducción* el autor realiza un *Estado de la Cuestión* que supone una actualización y análisis de las principales corrientes historiográficas que han abordado el estudio de la Carrera de Indias. El autor divide la historiografía en tres periodos: un periodo inicial “jurídico-institucional” que se focaliza en las

*instituciones* de la Carrera de Indias con una metodología casi siempre positivista, destacando las obras clásicas de Veitia Linaje, Antúnez Acevedo, Artiñano, Haring y Schäfer; un segundo periodo “economicista” con los clásicos de Girar, Hamilton y Carande que a mediados de los cincuenta va a contar con la obra de Pierre y Huguette Chaunu, *Seville et l’Atlantique*, donde se aplicaron los paradigmas de la escuela de *Annales* y que marcó un antes y un después historiográfico, seguido por los importantes estudios de García-Baquero y García Fuentes que tomaron el estudio de los Chaunu como referente; y por último, a partir de los 80 comienza un nuevo periodo “multidisciplinar” donde, si bien al comienzo de esta década serán numerosos los estudios económicos —Martínez Shaw, Fisher, Lorenzo Sanz, García Baquero y Oliva Melgar— se va reduciendo su número en los 90 —García Fuentes, Oliva Melgar, Bernal y Carrasco González— y serán finalmente sustituidos por estudios que pueden insertarse en corrientes de Historia Urbana, Historia Social, Historia Cultural, Historia Naval, Historia Política, Historia Institucional, Historia de la contabilidad y del Derecho de muy variados autores. Para el autor merece especial mención la obra de Álvarez Nogal especialmente por su enfoque institucional y fiscal; y es que la Historia Fiscal que se inicia con la obra de don Antonio Domínguez Ortiz “Orto y Ocaso” va a dar al autor el planteamiento clave de su libro: la importancia de la fiscalidad regia en la crisis de la Carrera de Indias de mediados del siglo XVII. Díaz Blanco se adscribe al modelo “crisis-recuperación”, hipótesis que afirma la existencia de una recuperación en torno a los años 60 del seiscientos, posterior a la consabida crisis. El enfoque cualitativo que nos ofrece el autor tiene en el *Archivo General de Indias* su principal fuente que le va a permitir estudiar el Consejo de Indias, la Casa de la Contratación y el Consulado de Cargadores y las dinámicas que los relacionan. Dos son los fondos claves en el citado archivo: *Indiferente General* —donde aparecen las opiniones del Consejo Real y Supremo de Indias, así como las del monarca— y la sección *Consulados*, con las preferencias políticas de los cargadores a Indias. Junto a este archivo multitud de otros fondos locales y nacionales complementan, nos dice el autor, el grueso de las informaciones obtenidas en el citado gran archivo sevillano.

El *Capítulo I. Política y fiscalidad en la Carrera de Indias durante el siglo XVI* cronológicamente situado, como dice su título, en el quinientos, es el más teórico de todo el libro y supone una actualización conceptual en la definición y jerarquización de las principales instituciones políticas y comerciales que van a participar en el proceso: la Casa de Contratación, el Consulado de Cargadores a Indias, los Consejos (Estado, Hacienda, Indias, Guerra, entre otros), el Cabildo municipal sevillano y la Corona. Esta aproximación que podría suponerse típica de la Historia Institucional se matiza sobremanera cuando se introduce el carácter social de estos elementos y se definen las interacciones entre los diferentes actores —los mercaderes (nacionales y extranjeros), el Presidente de la Casa de Contratación, los consejeros, los regidores sevillanos, o incluso,

el rey de turno— que muchas veces actuaron en contra de los supuestos intereses de sus cargos a favor de los suyos propios —o de sus parientes, amigos y clientes— sin olvidar, que en numerosas ocasiones ellos mismos —o sus familias— pertenecían a varios de estos centros de poder al mismo tiempo. Tampoco olvida el autor los rencores y odios gestados a lo largo de este siglo entre todos estos elementos de poder y que no dejarán de estar presentes en las tomas de decisiones de cada uno de ellos. Va a continuar Díaz Blanco con un hilo argumental que irá desarrollando a lo largo de los siguientes capítulos del libro —tema que ya ha interesado al autor en publicaciones previas— y que no es otro que las *naturalezas* a mercaderes extranjeros. Introduce, finalmente, las principales armas de cada uno de estos grupos en torno a la fiscalidad, elemento clave en todo el estudio, ya que sobrevuelan encima de este las luchas y conflictos entre las distintas entidades en torno al control de *almojarifazgos*, el *asiento de avería* —elemento capital que va a marcar la política a partir de 1591 entre la Corona y el Consulado, ya que financiaba con una tasa sobre las mercancías las armadas de la Carrera pero daba poder político a los cargadores— y otros elementos impositivos centralizados en la ciudad de Sevilla. El Consulado, pese a su juventud, se presenta como la institución más dinámica en la Carrera de Indias a finales del siglo XVI capaz de restringir la concesión de naturalezas a mercaderes extranjeros —italianos, flamencos y portugueses, sobre todo— terminar con el estanco de la seda granadina, relajar el control sobre el fraude o nombrar los escribanos de las armadas; pero, al mismo tiempo, esa hegemonía se granjeó buen número de enemigos entre las otras instituciones especialmente el Cabildo municipal aún más poderoso que el Consulado en este periodo. El autor nos presenta también un mercado colonial más limitado que el que nos ha presentado la historiografía clásica: un nuevo mundo mucho menos desarrollado que el europeo, eminentemente rural y autárquico, donde solo unas pocas ciudades —o mejor sus élites— estaban interesadas en los productos que los europeos les ofrecían. Una vez definido este punto de partida, es el momento en el que el autor pone a andar el cronómetro de la historia para que las crisis y conflictos —sordos en muchos casos o violentos en otros— definan y redefinan el juego y los jugadores en torno al sistema de las Flotas de Indias.

Los siguientes capítulos van a estudiar cómo afectó el estado de guerra del siglo XVII a los sectores comerciales sevillanos de la Carrera de Indias. Lo hizo de dos maneras según el doctor Díaz Blanco: “cortó las rutas europeas y americanas por las que circulaban las mercancías y sometió a los mercaderes a un sobreesfuerzo fiscal desmesurado” siendo el segundo factor el que afectó al sistema de manera más crónica y efectiva. El autor define cuatro periodos desde el punto de vista de las relaciones entre la Monarquía y el consulado en materia fiscal, de cómo marchaba la situación económica y, por último, en torno a la interacción entre ambos elementos. Así define un primer *periodo 1591-1617*, donde valora positivamente el intervencionismo de la Corona pues favoreció un

centralismo portuario y aunque va a crecer la presión fiscal, ésta llevaba aparejada contrapartidas políticas. Así, si anteriormente la creación del *almojarifazgo* en 1543 permitió la concesión del Consulado de Cargadores, en este periodo el *asiento de avería* creado en 1591 dotó a la institución anterior de mucho poder político y, por esa razón, también poderosos enemigos como el Cabildo e incluso no fue del agrado de Lerma o de Felipe III. Desde el punto de vista económico comienza la saturación de los mercados coloniales y pese a existir desajustes entre empresas y mercados la Carrera se mantiene en pie gracias a que el Gobierno no empeoró la situación aumentando la presión fiscal. Un segundo *periodo 1618-1652* estuvo marcado por la actividad bélica de la Monarquía Hispánica y paralelamente se produjo una escalada impositiva sin compensación política alguna e incluso produjo recortes de privilegios como la venta de *naturalezas* a mercaderes extranjeros. El final de este periodo viene marcado por la ruina del sistema y la imposibilidad de continuar con la recaudación abusiva por parte del estado. Económicamente se produce la crisis y la recesión, dejando a la Carrera en un estado de descomposición sin precedentes y el exagerado afán recaudatorio de la Corona terminó de demoler el sistema llevando a la ruina a los particulares, la salida de capitales y crecimiento del fraude, tal vez matizado por intentos para un cambio de localización (Cádiz) y modelos menos monopolísticos. En el tercer *periodo 1653-1679* la Corona comprende que no podía exigir más a los cargadores y hay una serie de reformas en 1660-1661 que aprovechan las paces para reducir la presión fiscal a los mercaderes. En la década siguiente la guerra con Holanda obliga a aumentar la presión y se encuentra con la negativa de los cargadores lo que produce una fractura entre las instituciones de la Carrera de Indias y los mercaderes de lo que se beneficiará Cádiz. En este periodo hay indicios de recuperación económica y también de cambios hacia la citada ciudad y su bahía. La actuación de la Corona no aumentando la fiscalidad no parece que fuese la clave de la mejoría sino la citada basculación entre Sevilla y Cádiz. Por último el *periodo 1680-1700* donde, a pesar del aumento de la presión fiscal, los mercaderes consiguen perpetuar el sistema de monopolio paralizando intentos de crear grandes compañías comerciales al estilo de Holanda o Inglaterra al menos hasta final de siglo. La recuperación económica es capaz de sostener el aumento impositivo y consigue mantener el sistema llegando al siglo XVIII con una relativa buena salud.

El libro termina con los apartados de *Apéndices* y *Bibliografía*, echándose de menos, y es posiblemente el único pero del libro, unos buenos índices para situar materias, personajes y lugares en un estudio tan global; si bien no sabemos si este resultado responde a intereses editoriales, tan proclives a reducir el número de páginas a costa de restar precisión y erudición. En los citados *Apéndices* encontramos dos tablas con todos los presidentes del Consejo de Indias y de la Casa de Contratación durante el periodo de estudio mostrando los años que ocuparon el puesto, y una tercera más extensa con los mercaderes que ocuparon

los cargos directivos del Consulado: Prior, Primer Cónsul y Segundo Cónsul. En último lugar una actualizada y completa *Bibliografía* pone el colofón a este excelente libro que bien merece una traducción a lengua inglesa en alguna de las principales casas editoriales extranjeras y que, sin duda, es de obligada consulta para cualquier estudioso que quiera acercarse al análisis del comercio entre Europa e Indias, a la fiscalidad y relaciones entre mercaderes y el estado, o de manera más general, a todo aquel que esté interesado en la Historia Económica española durante los primeros siglos de la Edad Moderna.

*Rafael M. Girón Pascual*