

desaparecer la alcabala, esta parece renacer sin problemas en el siglo XX durante la revolución que es un tema abordado en el último capítulo de la obra. Aunque en este siglo las autoras señalan una diferencia importante: las alcabalas adquieren el carácter de definición en su naturaleza impositiva. Es decir, ya no es un impuesto, es un conjunto de gravámenes que se identifican como “impuestos alcabalatorios”, por lo que podría referirse al gravamen sobre una actividad mercantil o incluso a una práctica administrativa. La alcabala, entonces, adquiere el carácter de adjetivo fiscal y donde parece tener mayor fuerza es en los municipios. En este periodo, lo que prevalece de nueva cuenta en el discurso es la debilidad de la federación para cumplir los preceptos constitucionales e impedir que las alcabalas renazcan. Pero a diferencia del siglo XIX, en la primera mitad del siglo XX los grandes contribuyentes parecen apostar por un acuerdo con la federación, antes que con los otros dos niveles de gobierno y formar así un bloque común para impedir la alcabala y fortalecer un proceso de federalización en la definición de competencias fiscales.

En resumen, la obra de María José Rhi Sausi y María del Ángel Molina actualiza una agenda de investigación y se incorpora a la discusión historiográfica al presentar al lector una perspectiva novedosa donde actores sociales y gobierno mantienen un diálogo a veces en sintonía y otras veces en tensión respecto al papel de las alcabalas. A lo largo de la obra es posible seguir el discurso de ambos al mismo tiempo que los cambios en la economía, de las transformaciones políticas e institucionales y, en general, de un proyecto de definición tributaria desde el siglo XIX hasta la primera mitad del XX que tendrá avances y retrocesos y, como bien reza el título de esta obra: a la alcabala como un mal necesario.

Yovana Celaya Nández
UNIVERSIDAD VERACRUZANA
Veracruz, México

José Manuel Díaz Blanco, *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid, Instituto Universitario de Historia Simancas, Marcial Pons Historia, 2012, 313 pp., ISBN 978-84-92820-71-9.

Pese a que la investigación sobre la intrincada trama de determinantes que daban vida a la Carrera de Indias se consolidó desde muy temprano como un espacio historiográfico de gran vitalidad y diversidad analítica, lo cierto es que, tal y como pone de manifiesto este nuevo libro de José Manuel Díaz Blanco, aún subsisten lagunas o cuestiones opacas en asuntos de gran trascendencia para explicar las dinámicas de los flujos mercantiles trans-

atlánticos. Es precisamente en estos terrenos donde se adentra *Así trocaste tu gloria*, que procura echar luz sobre la compleja vida política asociada a la imposición de contribuciones y gravámenes –así como también a su cobro– por parte de la corona al gremio de mercaderes de Indias, cuya intensidad guardó una vinculación directa con las alternativas de la política dinástica de los Habsburgo y las posibilidades de su extenuada Hacienda.

El problema de fondo sobre el que propone debatir Díaz Blanco es el de la incidencia del contexto fiscal e institucional en la evolución comercial del espacio atlántico a lo largo del siglo XVII, y establece una continuidad con las reflexiones de Domínguez Ortiz (1946, 1956, 1960), Garzón Pareja (1980), Gelabert (1997, 2009), Pulido Bueno (1993, 1996), Sanz Ayán (1989) o Marcos Martín (2006), entre otros, acerca del impacto de la presión tributaria sobre la actividad económica en las sociedades de antiguo régimen. En definitiva, el autor procura determinar la naturaleza de la relación entre las oscilaciones de la Carrera de Indias y el pulso variable de la fiscalidad real a través de un planteamiento que, si bien enfatiza la dimensión política y cualitativa de la tensión entre rey y reino derivada de la estrategia mercantil de la corona, establece puntos de encuentro con la actividad económica y comercial, a la cual adjudica unos márgenes muy importantes de autonomía. De hecho, Díaz Blanco entiende que las características del comercio atlántico dependieron de tres factores: las empresas, los mercados y la corona, entre los cuales se dio un equilibrio cambiante durante todo el siglo XVII, que guardó relación con las dinámicas que cada uno de ellos experimentó a lo largo de la centuria. En este esquema, resalta especialmente la guerra no tanto por las dificultades que supuso para la navegación transoceánica, sino fundamentalmente por el impacto que tuvo en la Real Hacienda, propiciando que la estrategia comercial de la monarquía se convirtiera paulatinamente en una política fiscal enfocada hacia el comercio.

Como en otros de sus trabajos (2009, 2010), el autor cultiva una historia de corte narrativo apoyada en un amplísimo corpus documental manejado de forma admirable, que le permite recrear puntillosamente el complejo y variable mundo político que animó a la Carrera de Indias, y definir el amplio espacio social e institucional en el que se sustanciaban las dinámicas de poder que rodearon al comercio atlántico. Así, Díaz Blanco consigue construir una visión polifónica de la tensa relación entre rey y reino, que no sólo la protagonizaba el monarca y los cargadores a través del Consulado, sino también por los Consejos de Indias y Hacienda, la Casa de la Contratación, el Cabildo de Sevilla –y otros ayuntamientos del reino–, los validos, diversos agentes reales, comisionados, comunidades de mercaderes extranjeros, etc. El resultado es un relato lleno de matices y alternativas que enfatiza el proceso constante de negociación, no exento de

graves antagonismos, al que le daba vida una intrincada trama de actores, con intereses, relaciones y alianzas cambiantes, en una búsqueda constante de puntos de equilibrio funcional, necesariamente inestables y precarios en un contexto de guerra total, donde se satisficieran, al mismo tiempo, las demandas de la corona y de los actores mercantiles de la ruta atlántica. Es por medio del análisis de dicho proceso que el autor también consigue visibilizar las prácticas concretas de la gestión y la imposición de cargas y contribuciones sobre la actividad mercantil; los espacios, los agentes y las dinámicas de la negociación; los discursos sobre el autoritarismo, la urgencia y la desobediencia; los límites y las posibilidades del intervencionismo regio; la relación entre los canales informales y los institucionales de gestión política; el poder de los cargadores a Indias, etc. No cabe duda que en este análisis político generado en torno a la fiscalidad debamos señalar uno de los aspectos más relevantes del texto.

El libro está compuesto por cinco capítulos que dan cuenta de los periodos en los que Díaz Blanco identifica momentos de intensificación y moderación de la presión política y fiscal sobre la Carrera de Indias. Así, una primera etapa de atenuación que se extendió desde principios de siglo hasta los años finales del reinado de Felipe III fue seguida de un notable incremento en la imposición de mecanismos y cargas contributivas que abarcó todo el valimiento del conde-duque de Olivares y recién se aplacó promediando la década de 1650. La tercera etapa de moderación, que comenzó en los últimos diez años del reinado de Felipe IV, se proyectó hasta 1681, incluyendo no sólo la reducción de la presión impositiva, sino también una reforma fiscal de gran calado tanto de la avería como del almojarifazgo. La centuria se cerró con un nuevo periodo de intensificación de la presión, también de enorme magnitud, remedando lo que había ocurrido entre las décadas de 1620 y 1650.

Otro de los aspectos destacables de este libro consiste en el hecho de que esta cronología de los momentos de avance y retroceso de la presión política y fiscal se contrasta con una propuesta de periodización que identifica las distintas fases que atravesó el comercio transatlántico a lo largo del siglo. Ubicándose a mitad de camino entre el modelo historiográfico que defiende la existencia de una crisis secular –Chaunu (1955-1959, 1983), García Baquero (1980, 1997)– y el modelo de crecimiento –Morineau (1985), Oliva Melgar (2003, 2004 y 2005)– que niega o relativiza las fases contracción de la actividad mercantil, Díaz Blanco propone el modelo de crisis y recuperación. Así, según el autor –siguiendo a García Fuentes–, el comercio atlántico, que habría experimentado una serie de dificultades durante el reinado de Felipe III, entró en una grave crisis a principios de la década de 1620 que se prolongó hasta el reinado de Carlos II. A partir de aquí habría comenzado una recuperación que alcanzó el final de la

centuria y que si bien se manifestó en todos los puertos participantes del comercio con Indias, se dejó sentir sobre todo en Cádiz.

La comparación entre la secuencia política y fiscal y la mercantil permite al autor reconocer que existió una correlación entre momentos de intensificación de la presión contributiva, por un lado, y entre periodos de moderación de las cargas fiscales y la recuperación de la actividad comercial por el otro, al menos entre 1620 y 1680. Sin embargo, esta circunstancia, que sugeriría una relación de causa y efecto, donde la fiscalidad habría actuado como la variable independiente y la evolución de la Carrera como la variable dependiente, se ve cuestionada por la ausencia de correlación que muestran durante las dos últimas décadas del siglo, cuando la presión fiscal y política se acentuó y la recuperación comercial no acusó este nuevo avance del poder real. En consecuencia, como sostiene el balance de Díaz Blanco, aunque “hubo tramos en los que la fiscalidad causó verdaderos estragos sobre la economía atlántica, fue porque esta previamente había quedado seriamente debilitada por los desajustes operados entre empresas y mercados. La fiscalidad no poseyó un poder destructor o constructor absoluto, independientemente de cualquier otra variable, sino que su potencial de acción se desarrolló en función de las circunstancias, de la fortaleza o debilidad del nicho de riqueza que debía gravar”.

De este modo se salda el problema central de *Así trocaste tu gloria*, una obra que destaca por la solidez y el alcance de sus hipótesis, por la claridad de su línea argumental, por su minuciosidad analítica y por un respaldo documental realmente formidable. Llegados a este punto parece claro que nos encontramos frente a un libro de un gran interés, susceptible de leerse tanto en clave política como también en clave fiscal y mercantil, cuyo autor ya se perfila como uno de los grandes especialistas sobre la Carrera de Indias durante el siglo XVII.

Arrigo Amadori

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO
Buenos Aires, Argentina