

Reseña de / Book Review of: Hernández Rodríguez, J. Alfonso, *Soldados de la Carrera de Indias. Estructuras militares y conexiones atlánticas de la Monarquía Católica en el siglo XVII*, Aranjuez, Ediciones Doce Calles, 2025, ISBN 978-84-9744-486-6, 422 pp.

Francisco Amor Martín

Universidad de Sevilla, España

famor@us.es

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-4367-0680>

El reverdecir de los estudios sobre el sistema imperial atlántico español es un hecho innegable en vista de la nueva ola de publicaciones que con mejor o peor acierto abordan esta materia. La monografía que aquí reseño aporta un soplo de aire fresco a un campo de estudios que con más frecuencia de la deseable se ve lastrado por el diletantismo, el patriotismo y el conformismo analítico: el relativo a la defensa militar de la Carrera de Indias bajo la época habsbúrgica. A la impronta que deja su osadía juvenil, Alfonso aúna un exuberante bagaje intelectual que incluye los avances teóricos que ha conocido la historiografía militar desde los años ochenta del siglo pasado, reconociéndose el propio autor deudor de los paradigmas interpretativos, de raigambre anglosajona, dominantes en las tres últimas décadas, que son los denominados *Fiscal-Military State* y su más reciente variante *Contractor State*, que han gozado de una amplia aceptación en los círculos académicos de habla hispana, principalmente en la Universidad de Navarra, gracias al hacer de Rafael Torres Sánchez y su equipo de la *Red Imperial – Contractor State Group*, en el que han participado Agustín González Enciso, Sergio Solbes Ferri, Antonio J. Rodríguez Hernández e Iván Valdez-Bubnov, entre otros. Pero el esfuerzo teorizador de Alfonso rebasa el corsé militar y político-fiscal para injertarse en otras áreas, más vinculada con la sociología de la que se embebieron los próceres de la tercera generación de *Annales* y proponentes de la *nouvelle histoire*, que reivindicaron la *historia desde abajo*, de la que este libro también constituye un ejemplo al abordar los estratos inferiores –y olvidados– del escalafón militar de la Carrera de Indias.

Todo lo cual evidencia no solamente la escrupulosidad de Alfonso por mantenerse al día en cuanto a la producción académica, sino también su capacidad de abstracción de la teoría para aplicarla en el procesamiento de las fuentes primarias. Esta comunión entre el documento singular extraído del archivo y los marcos historiográficos conceptuales es una de las habilidades esenciales que adornan al historiador virtuoso, pero sin incurrir en un positivismo trasnochado. Hasta la fecha, ningún historiador había emprendido una investigación sistemática del aparato militar de la Carrera de Indias –el Tercio de la Real Armada o Tercio de Galeones– del siglo XVII valiéndose de los preceptos metodológicos del *Contractor State*, tan recurrentes en las monografías sobre la Real Armada borbónica. No menos innovadora es la noción de la Baja Andalucía y del eje Sevilla-Cádiz como un *fiscal-military hub* (concepto explicado por Peter H. Wilson y Marianne Klerk) para las flotas de la Carrera de Indias, acertadamente defendida por este autor, apoyándose en sus pesquisas de archivo como en la literatura académica especializada.

Este libro consta de dos partes que funcionan como unidades discursivas autónomas, y que podrían haberse publicado como monografías independientes sin que se resintiese el análisis. Si bien el *leitmotiv* que dota de cohesión interna al conjunto del libro es el Tercio de la Armada de la Guarda, el autor lo aborda desde diferentes facetas, advirtiendo en la introducción de que en sus propósitos nunca figuró una explicación del aparato naval de la Carrera, dado que su inquietud se concretaba en el componente militar. Mientras que en la primera parte explica el sistema logístico y financiero que sustentó este dispositivo militar y su impacto socio-económico en el espacio litoral

del Reino de Sevilla, la segunda parte constituye un estudio en profundidad de su factor humano, desde la alta oficialidad (gobernadores, capitanes de mar y guerra, sargentos mayores, cabos y alféreces) hasta los soldados rasos.

Para armonizar todos estos elementos y explicar sus dinámicas, se requiere una completa interiorización de la lógica que regían las relaciones del armazón polisinodial de la Monarquía de los Habsburgo y su forma de operar; de lo contrario, no es posible afrontar la investigación en las secciones adecuadas de los fondos archivísticos, ni mucho menos comprender el sentido lógico que subyace al papel generado por estas instancias, lo que imposibilita la comunicación entre el investigador y el documento. Alfonso ha demostrado conocer cómo operaban estas instituciones y, por consiguiente, detecta tanto las fortalezas como falencias del sistema y su plasmación en la dimensión organizativa del Tercio de la Armada. Me atrevo a afirmar que ahí reside la mayor virtud de la primera parte de este libro. En los primeros capítulos de su libro disecciona los mecanismos logísticos y financieros de este dispositivo militar y cómo interactuaban con los restantes agentes sociales constituyentes del estado, particularmente con las instituciones rectoras del sistema atlántico imperial (Real y Supremo Consejo de Indias, Casa de la Contratación y Consulado de Sevilla) del comercio colonial con las Indias Occidentales y de la propia defensa del Reino de Sevilla –la Capitanía General del Mar Océano y de la Costa de Andalucía– y de los presidios que jalonaban su litoral.

Presta atención a cuatro elementos quiciales para entender la enmarañada relación entre tantos agentes: la avería de flotas, entregada por asiento al Consulado de Sevilla a partir de 1591 (aunque no se materializaría efectivamente hasta 1593); los asientos con agentes particulares, generalmente hombres de negocios, para el abastecimiento de insumos y el mantenimiento de los galeones; las levadas de hombres para su embarque en el tercio de los galeones; y finalmente, el acuartelamiento de los soldados a lo largo del litoral del Reino de Sevilla y áreas adyacentes. Los restantes capítulos que integran la primera parte del libro trasladan las explicaciones generales del funcionamiento logístico del sistema a la secuencia temporal; es decir analiza la evolución de las estructuras del tercio de Armada a lo largo del siglo XVII, con una cesura en la década de los años cincuenta, coincidente precisamente con el ciclo crítico que –debates historiográficos aparte– sacudió los cimientos fundacionales del sistema atlántico español, el contexto de acusada tensión bélica en el Atlántico y las reformas de índole fiscal que se sucedieron en los años sesenta.

No obstante, considero que el libro alcanza sus cotas más brillantes en su segunda parte, en la que Alfonso despliega un modélico ejercicio de estudio prosopográfico de un grupo humano concreto –los militares de la Carrera de Indias– que de por sí constituye un universo genuino. No se constriñe al análisis de su profesión y destreza en el ejercicio de las armas en el mar, que también aborda, ni a la organización en el escalafón y el sistema de ascensos, promociones, sino que plantea otras cuestiones que conciernen a la naturaleza humana: las motivaciones que perseguían estos individuos, sus temores, los nexos de camaradería, los patrones conductuales gregarios, sus inquietudes religiosas, su trasfondo familiar, orígenes geográficos y el problema del desarraigo que comportaba el servicio en las flotas. Alfonso se cuestiona también por la complicada relación que estos hombres, desde los más altos oficiales hasta los soldados, mantuvieron con las prácticas fraudulentas en el seno de la Carrera de Indias, cómo participaron y se beneficiaron de ellas, así como sus repercusiones, no pocas veces perniciosas para el sistema, del que se terminaban convirtiendo en carcomas de su funcionalidad teórica.

Ahora bien, dicho desde el máximo respeto que me merece el encomiable trabajo investigador de Alfonso, el compromiso que contraigo con mi honestidad –y también la amistad que me une con este autor– me obliga a indicar algunos desacuerdos, no con su impecable labor investigadora, pero sí con ciertas interpretaciones. Se agradece, de todas formas, su valor en proponer conceptos nuevos que estimulen el sano debate. Encuentro debatible esa supuesta armonía con la que caracteriza lo que denomina como el «nuevo modelo de financiación» del aparato militar de la Carrera en la segunda mitad del siglo XVII –si es que existió un modelo–, ya que esta locución transmite una

idea demasiado amable de una realidad tan compleja, como si realmente hubiese sido el fruto de una reforma deliberadamente planeada y no un intento desesperado del sistema atlántico por adaptarse, mal que bien, al fraude y contrabando, percibiendo, por medio de medidas parafiscales, una magra porción de unos réditos que granjeaban los tratos ilícitos en los que se infiltraba el capital extranjero. Por su parte, el capital comercial andaluz no pudo más, gracias a la tímida recuperación del comercio legal de la Carrera de Indias en los años sesenta y setenta, que coadyuvar a una modesta reactivación del sector naviero de la fachada litoral cántabro-vasca, lejos de su otrora vigor; todo lo más, la supervivencia de un dispositivo naval de mínimos que escoltase unas flotas de frecuencia cada vez más intermitente en el decurso de la segunda mitad de siglo, de ritmos más demorados por unos intervalos de tiempo de mayor duración entre cada singladura a las Indias.

La intervención del capital privado por vía de contratos sinalagmáticos entre la autoridad regia y asentista tampoco implicaba *per se* un modelo éxito. De hecho, los asientos conocieron sus mejores resultados cuando el poder regio central era lo bastante fuerte y solvente para afrontar los compromisos contraídos con particulares, especialmente en el siglo XVIII, ya bajo la dinastía Borbón. No sería hasta entonces cuando de verdad cobrase forma concreta un modelo administrativo, logístico y financiero similar a la de la *Marine Royale* francesa, algo que no llegó a consumarse en tiempos de los Habsburgo. El modelo español posee más semejanzas con el de las Provincias Unidas, también descentralizado, identificándose incluso lógicas equivalentes entre el sistema de *Kompaniewirtschaft* neerlandés, en el que los maestros de compañías fungían como pequeños empresarios responsables de asegurar la cobertura logística de los soldados en su totalidad, y los capitanes de mar y guerra a los que alude Alfonso en su libro.

Da la impresión –tal vez errada– de que, sin reconocerlo de manera explícita, el diagnóstico de Alfonso remite tácitamente a las reflexiones recogidas por I. A. A. Thompson en su influyente estudio *War and Government* (1976). El hispanista inglés nunca cuestionó la utilidad del modelo de asientos para la movilización de recursos militares; de hecho, como también señala Alfonso, funcionaron en la tesitura de finales del siglo XVI, cuando fue concebido el sistema y las obligaciones defensivas navales para las rutas transatlánticas no exigían un dispositivo militar de gran envergadura, por lo que se podía confiar en la convergencia de intereses entre los agentes al servicio de la Corona y los integrantes del comercio (*interest aggregation*). Pero a poco que la presión bélica se recrudeció, desde los años treinta del siglo XVII en adelante, y con ella los compromisos navales y la necesidad de aumentar cuantitativa y cualitativamente el dispositivo militar, el desgaste económico sobrepasó con creces la capacidad financiera del sistema defensivo de la Carrera de Indias. Los asientos no mitigaron estos problemas estructurales porque se la otorga convergencia de intereses entre Corona y sector mercantil se había quebrado, como admite Alfonso en su libro.

Entonces, la lección que extraigo es que detrás de todo este proceso se dibuja una divertida paradoja, sintetizada en las conclusiones por el autor. Este aparato militar funcionó bien mientras prevaleció una relativa paz o seguridad en las singladuras a los puertos americanos y la presencia de las potencias enemigas en aguas del hemisferio occidental era todavía espasmódica o la conflictividad se mantuvo en una baja intensidad, pero se reveló impotente cuando los crecientes compromisos castrenses tensionaron dicho *interés agregado* hasta el límite de su operatividad. Una ironía, ya que el fin teórico de un dispositivo militar es precisamente la defensa en caso de guerra. Que la Carrera de Indias aglutinase a una (cito textualmente a Alfonso) «miríada de agentes integrados en la empresa, muchos, con objetivos no siempre coincidentes» puede darnos la verdadera clave de su capacidad de resistencia, que no respondería tanto a la eficacia de su aparato militar como a la concurrencia de intereses, entre las oligarquías mercantiles españolas como extranjera, que aconsejaba no desplumar a la gallina de los huevos de oro que era el sistema atlántico español. Después de todo, ¿para qué atacar las flotas cuando la infiltración en el negocio colonial estaba garantizada sin necesidad de guerra?

Ninguna de estas objeciones son óbice para apreciar la calidad de este libro, sino meras discrepancias interpretativas, necesarias para mantener con vida el debate y para que avance la

investigación. Eso sí, tampoco se trata de un libro amigable para el lector lego en la materia, ni siquiera para el historiador neófito; exige de quien lo tome en sus manos y quiera aprovecharlo un previo conocimiento de las nociones básicas del sistema atlántico español y de los mecanismos operativos del régimen polisinodial habsbúrgico del siglo XVII, así como de las dinámicas internas por las que el comercio colonial atravesó en dicha centuria y los males que lo lastraron. Tampoco se trata (ni siquiera creo que se lo propusiese el autor) de una obra para leer de corrido, de principio a fin, pues funciona mucho mejor como libro de consulta al que acudir para aclarar dudas específicas o bien profundizar en alguna faceta concreta del Tercio de la Armada de la Guarda. Auguro, eso sí, que se convertirá con justicia en una referencia bibliográfica obligada para quien quiera comprender cómo operaba este dispositivo militar. Personalmente, le agradezco al autor que me brindase la ocasión de reseñar el libro, ya que su lectura me ha permitido por un momento recobrar una ilusión ya desvanecida por la investigación histórica; hete aquí la valoración más positiva que puedo emitir tras leer su monografía.