Santamaría, Antonio, "Reviewing Latin American railway historiography: new trends and research avenues", *Journal of Transport History,* 43/1 (2022): 1-24.

Santamaría, Antonio y Naranjo, Consuelo (eds.), *Más allá del azúcar: política, diversificación y prácticas económicas en Cuba, 1878-1930*, Aranjuez, Doce Calles, 2009.

Santamaría, Antonio y Zanetti, Oscar, "Sugar in the Atlantic world", Consuelo Naranjo, María Dolores González-Ripoll y María Ruiz del Árbol Moro (eds.), *The Caribbean: origin of the modern world*, Aranjuez, Doce Calles, 2019: 275-294.

Soluri, John, *Culturas bananeras*, Bogotá, Siglo, 2016.

Villegas, Dania, "Valoración de los elementos patrimoniales en el batey del central Jaronú", Antonio Santamaría (ed.), *Azúcar, patrimonio y paisaje en Cuba*, Madrid / La Habana, CSIC /Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana, 2019: 57-68, https://digital.csic.es/handle/10261/173982.

Wade, Peter, *Música, raza y nación*, Bogotá, Vicepresidencia de Colombia, 2002.

Zanetti, Oscar, "Cuba 1900-1920: crecimiento azucarero, inmigración y desarrollo urbano", Madrid, Digital CSIC, 2021, https://digital.csic.es/handle/10261/243107.

Zanetti, Oscar y Santamaría, Antonio (eds.), *Economías del Caribe en la segunda mitad del siglo XX*, Santa Marta, Unimagdalena, 2022.

Antonio Santamaría García
Instituto de Historia – CSIC

Pajuelo Moreno, Vicente, *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*, Madrid / Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Universidad de Sevilla / Diputación de Sevilla, 2021, 437 pp.

Tras padecer cierto abandono historiográfico en las décadas pasadas, en los últimos tiempos se está experimentando, merced a la reciente publicación de diversas obras de divulgación, un renacer de la historia naval española de los siglos XVI y XVII. Un renovado interés que está hallando su necesaria correspondencia académica, con el desarrollo de varios proyectos de tesis doctoral acerca de esta temática. En este sentido, el año pasado fue publicada la esperada obra de Vicente Pajuelo Moreno en torno a una de las formaciones navales más importantes del periodo de los Austrias: la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias.

El título del libro sintetiza el carácter multidisciplinar presente en la doble formación de este investigador extremeño. La vocación historiográfica de Pajuelo Moreno, despertada en sus comienzos por su maestro e iniciador en la investigación, el desaparecido Fernando Serrano Mangas, es patente en las inquietudes institucionales y estructurales que vertebran la primera mitad del trabajo. No obstante, esta faceta se complementa con sus conocimientos adquiridos en Cádiz sobre Arqueología náutica y subacuática y que son perceptibles en el estudio episódico en el que deviene la obra en su parte final. Este sólido bagaje intelectual explica los ambiciosos objetivos que se

propone Pajuelo en su texto: contribuir a mejorar la comprensión de la Armada de la Guarda, auténtica clave de bóveda del aparato defensivo transatlántico, la cual garantizaba la protección de las flotas de Nueva España y Tierra Firme que conectaban la Península con las Indias Occidentales, transportando los metales preciosos entre las colonias americanas y la metrópoli. Para ello, el joven historiador lleva a cabo una exhaustiva labor de disección -retomando sus propias palabras- a fin de desvelar todas las dimensiones de esta unidad naval. Y lo hace a partir de un caso concreto, el de la malhadada armada dirigida por el general Luis Fernández de Córdoba, naufragada en el Caribe hacia 1605 cuando emprendía su retorno a Andalucía. Así pues, la cuestión y momento a tratar no podrían ser más pertinentes. Y es que, en los albores del XVII, la Armada de la Guarda apenas frisaba el decenio de existencia, los mecanismos institucionales de gestión y control desplegados por la Monarquía aún estaban en proceso de gestación y, su financiación, hasta hace bien poco en manos de la Universidad de Mercaderes, había recaído en un asentista portugués, Juan Núñez Correa.

El autor puede afirmar que sus propósitos han estado en consonancia con el soporte documental y metodológico empleado, claramente influido por la manera de historiar de Serrano Mangas. No en vano, la obra de Pajuelo Moreno se distingue por la afanosa tarea de cata, análisis y sistematización de la voluminosa información recopilada en una multiplicidad de archivos y bibliotecas nacionales e internacionales, producto esta última de unas acertadas estancias de investigación en Portugal y México. Las fuentes básicas de la investigación descansan en el Archivo General de Indias y el Archivo General de Simancas. De este modo, en el gran repositorio estatal sevillano, Vicente Pajuelo ha peinado pormenorizadamente las secciones Contratación e Indiferente General, sin desmerecer la consulta de otras diez secciones, entre las que cabe destacar Contaduría, Escribanía y Patronato. La estadía de un investigador americanista, especialista en la Carrera de Indias, en el archivo simanquino, inquiriendo en los fondos de Guerra y Marina (o Guerra Antigua), no ha de soslayarse. En realidad, Pajuelo Moreno ha reabierto la puerta a fértiles posibilidades de investigación en un repositorio demasiadas veces olvidado por los estudiosos de la Carrera. Únicamente con los más de doscientos legajos citados de Indias y Simancas, el autor sostendría un trabajo de extraordinaria envergadura. Sin embargo, no contento con ello, la investigación se ha visto enriquecida por unidades documentales de otros dieciséis archivos y bibliotecas, como el Archivo Histórico Nacional, el Museo Naval de Madrid, el Archivo General de la Nación de México, el Arquivo Nacional da Torre do Tombo, el Archivo General de Gipuzkoa, y las respectivas bibliotecas nacionales de España, Portugal y México. Sea como fuere, el de Pajuelo Moreno dista de ser un ejercicio de positivismo. Al contrario, el libro constituye, a través de la lectura de sus distintos epígrafes, un excelente repertorio de las variables formas de hacer Historia: análisis de andamiajes institucionales, historia de la técnica y la construcción naval, historia social, reconstrucción biográfica y prosopográfica, historia económica y narración fáctica. Se está, por lo tanto, ante una obra de pretensiones totalizantes, que exigía el dominio de múltiples habilidades, concebida por un autor «mestizo».

El cuerpo central de la obra del historiador pacense está simple pero eficazmente articulado por medio de una introducción, cuatro capítulos, un apartado dedicado a las conclusiones, un apéndice con la transcripción del asiento de la avería entre Felipe III y Juan Núñez Correa, un muy útil glosario de términos marítimos y, en las páginas preliminares, una nota aclaratoria sobre monedas, pesas y medidas. Además, todo el libro está salpicado por un cuidadoso elenco de tablas, mapas, ilustraciones y gráficos que se ciñen a los requerimientos igualmente de un lector novel como de uno avezado en las materias que se tratan. En el capítulo inaugural, «La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias», el autor coadyuva a arrojar luz en relación con una controversia tan manida como, hasta la fecha, insatisfactoriamente resuelta, los verdaderos orígenes y punto de arranque de dicha fuerza naval. Haciendo gala de una notable erudición, Pajuelo Moreno refuta las datas propuestas por la historiografía precedente para decantarse por el año de 1591, cuando se concertó el asiento entre la Corona y el Consulado. Pajuelo defiende que, anteriormente, si bien otras formaciones recibieron nombres similares o equivalentes, sus atribuciones, número de naves o financiamiento no se ajustaría a su homónima del XVII, cuya andadura se extendería hasta 1706. En este epígrafe preambular, el autor desgrana ágilmente el tamaño de la unidad, la cuantía de su tripulación, los montantes erogados en su financiación amén de discurrir solventemente acerca de la avería que la sufragaba, los tiempos de los periplos atlánticos, los derroteros seguidos y los instrumentos de control e inspección. El capítulo hace hincapié en el asiento efectuado con Juan Núñez Correa tras la ruptura sobrevenida del monarca con la Universidad. En el segundo capítulo, «Los navíos de la Armada de la Guarda, 1605», el autor ahonda en la construcción e historial de los galeones integrantes del malparado contingente de Luis Fernández de Córdoba. Matiza cómo, a pesar de que el asiento de Núñez Correa lo obligaba a botar diez galeones destinados a la Carrera, los siete de su factura se emplearían en la Armada del Mar Océano. Por ello, cinco de los navíos involucrados en 1605 serían labrados por el prominente contratista Agustín de Ojeda en la ribera vasca, lo que da pie a Vicente Pajuelo para comentar las diferentes modalidades de asiento entre el incipiente Estado y los empresarios, trazar una panorámica de la construcción naval hispana en las postrimerías del XVI y subrayar las fortalezas y deficiencias de un sector tenido por estratégico por el poder regio. Son especialmente loables los apuntes sobre metrología naval que acompañan el epígrafe, las ilustraciones del arqueamiento de los ocho bajeles comprometidos y el relato de su trayectoria al servicio de la Monarquía. El tercer capítulo se titula «La tripulación de la Armada de la Guarda, 1605», donde el autor combina magistralmente la exposición de la orgánica de la fuerza naval estudiada con la profundización en las biografías y carreras navales y militares de la plana mayor, gente de mar, de guerra, artilleros y demás oficios implicados. Por estas páginas desfilan figuras como el capitán general de la Armada, el gobernador del Tercio de Galeones, se esbozan las polémicas sostenidas en la jerarquía de las naves entre los capitanes de infantería y los de mar, se descubren cargos como los maestres de raciones y se reflexiona cómo la Corona trató de impulsar una oficialidad profesional basada en los caballeros en-

tretenidos embarcados. Pajuelo Moreno concluye que, aunque en la elección del personal seguían pesando valores consustanciales a la mentalidad del Antiguo Régimen como la sangre o la nobleza, globalmente, la preparación y méritos de las tripulaciones eran acordes con la entidad de la empresa. El cuarto epígrafe lleva por nombre «La Armada de la Guarda, 1605». Pajuelo Moreno disecciona todos los aspectos de los últimos galeones de Fernández de Córdoba: los preparativos, los bastimentos, pertrechos y armamento de los que se hizo acopio, todo ello concienzuda y sistemáticamente. No le pasa desapercibido ni el gasto generado ni deja de contabilizar el total de 1.781.772 ducados que los galeones hubieran traído a España de no perderse. Porque, a continuación, en una práctica casi detectivesca, el investigador rastrea una singladura marcada por las desdichas, desde la pérdida de uno de los galeones en un combate con un grupo de urcas salineras neerlandesas hasta el hundimiento de cuatro de los navíos el 6 de noviembre de 1605. Finalmente, apoyado en los informes de los testigos supervivientes, Pajuelo localiza el paraje del siniestro entre los bajos de La Serrana y La Serranilla, contradiciendo las hipótesis lanzadas por Veitia Linaje, Fernández Duro y Serrano Mangas. En última instancia, la armada se habría desviado sensiblemente de la ruta secular a consecuencia de una tormenta y de la imposibilidad de los pilotos, a los que Pajuelo exonera de toda culpa, de divisar el cielo encapotado. Empero, se enuncian otras razones para el fracaso. El mal diseño de los galeones denunciado por un marino de la talla de Aparicio de Arteaga; los desencuentros entre el capitán general y la Corona, incómodo el aristócrata con algunas decisiones tomadas por la Corte vallisoletana; las tensiones larvadas en los bajeles y que malquistaban a marinos y militares; el excesivo tonelaje que albergaban unos galeones aprovechados para el fraude y el contrabando, impidiendo una navegación segura; el deficiente carenado y la escasez de determinadas herramientas básicas, responsabilidad de un Núñez Correa más atento a resarcir su inversión; y, cómo no, las urgencias de la Monarquía. Pajuelo Moreno apunta que las presiones de Felipe III, agobiado por las deudas contraídas con la banca internacional, a su general para que acelerase el tornaviaje cuando arreciaba la temporada de huracanes fueron un factor decisivo. Un factor causal, el político, considerado por Rahn Phillips o Stradling para entender las circunstancias de bastantes de los desastres de la Carrera. Seguramente, de producirse la invernada recomendada, el paradero de los galeones hubiera sido otro.

Estamos, sin duda, ante un trabajo modélico llamado a convertirse en un clásico de la historiografía naval de la época de los Austrias y la Carrera de Indias. Bibliografía ineludible para futuras investigaciones y una evidencia de lo mucho que resta por conocer del poder naval de la Monarquía Católica. Vicente Pajuelo muestra el papel capital de armadas y flotas en el sistema imperial español, puesto que la política exterior practicada en el teatro europeo solamente era susceptible de ser respaldada gracias a un engranaje defensivo, el de la Carrera, significativamente desatendido. Tan importante es este libro por lo que dice, como por las temáticas de investigación que plantea: el complejo institucional bajoandaluz, las atribuciones de otros agentes en el territorio, el devenir del aparato militar a lo largo del XVII, la

interdependencia con Portugal… Vicente Pajuelo Moreno ha respondido interrogantes y suscitado otros nuevos.

Alfonso J. Hernández Rodríguez
Universidad de Sevilla

Romero Tallafigo, Manuel, *El testamento de Juan Sebastián Elcano (1526). Palabras para un autorretrato*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2020, 720 pp.

El poso de los años y el conocimiento del oficio se traduce, en algunos casos, en obras historiográficas que pueden calificarse como *monumentum*. Este es el caso de la monografía que el catedrático Dr. Romero Tallafigo presenta con el estudio del testamento de Juan Sebastián Elcano. Un libro que analiza un documento de apenas 7.216 palabras que se encuentra custodiado en el Archivo General de Indias, pero que supone todo un mundo a la hora de conocer en profundidad al hombre que llegó al puerto de las Muelas capitaneando la primera circunnavegación a la Tierra.

Este libro se compone de tres partes: una primera dedicada al propio testamento de Elcano, una segunda en que se analiza el documento en la búsqueda de la personalidad del marino de Guetaria y una última compuesta por el estudio crítico y paleográfico de estas mandas. Asimismo, la primera de estas secciones se encuentra estructurada en siete capítulos. En nuestra opinión, estos son los capítulos donde de la monografía donde se halla aquel poso del que hablábamos, pues en ellos se puede leer toda la experiencia en las Ciencias y Técnicas Historiográficas -especialidad del autor- aplicadas a las últimas voluntades de Elcano. Así, esta parte arranca con el análisis documental del testamento, desmenuzando todo lo posible tanto el soporte como la escritura empleada en el mismo. A continuación, el profesor Romero Tallafigo realiza un esbozo del marino a través de partes seleccionadas del testamento y en el capítulo tercero analiza a los personajes que redactaron el documento: Andrés de Urdaneta y Andrés de Gorostiaga. Muy interesante y minuciosa resultan estas páginas, pues además de adentrarse en su participación directa en el testamento como escribientes, el autor nos ofrece un retrato de Gorostiaga y de Urdaneta que lleva a comprender mejor los años posteriores de ambos individuos. Junto a ello, nos resulta destacable el epígrafe dedicado a la labor de Urdaneta como archivero del testamento. Con un estilo similar al del capítulo precedente, el cuarto capítulo de la primera parte de la monografía se adentra en el análisis de los ocho testigos que dan fe de las últimas voluntades de Elcano. Con precisión, estas páginas nos enseñan quienes fueron Juanes de Zabala, Andrés de Alechia, Martín García de Carquizano, Martín de Uriarte, Hernando de Guevara, Andrés de Gorostiaga, Andrés de Urdaneta y el contador Iñigo Ortés de Perea.

Pero si tenemos tres partes diferenciadas en la monografía, como hemos señalado, dentro de las mismas también tenemos otras divisiones. Así, desde el capítulo quinto