



Rafael Donoso Anes

**Los navíos anuales de permiso del asiento de esclavos con
Inglaterra hasta la feria de Portobelo de 1731**

Índice

Introducción

El comercio colonial y el contrabando realizado por el navío de permiso: algo más que una sospecha
Aspectos fundamentales del navío anual derivados del Tratado del Asiento (1713) y del Tratado de la Declaración (1716)

Los navíos de permiso hasta la feria de Portobelo de 1731

El problema del control del navío de permiso

El primer Barco Anual de Permiso: el Príncipe Real

Las cuentas del Príncipe Real

El Real Jorge y la feria de galeones de Portobelo de

1722

El navío el Príncipe Real en su segundo viaje

El Real Jorge en su segundo viaje

El Príncipe Federico

El Príncipe Guillermo

Reflexiones finales

Catedrático de Economía Financiera y Contabilidad

Introducción

En la segunda mitad del siglo XVII fue cuando se consolidó la multitudinaria presencia del comercio europeo en los territorios españoles de ultramar, propiciada por los diferentes tratados que España se vio obligada a firmar con Holanda (1648), con Francia (1659) y con Inglaterra (1667 y 1670), y que serían ampliados y ratificados en numerosas ocasiones. Al comercio legal, amparado en los mencionados tratados, le acompañó el comercio de contrabando que fue adquiriendo, dada su rentabilidad, un desarrollo sin precedentes en el mercado americano. La situación de España en el siglo XVIII era, como reconoce Fernández, R. (1996, p. 8) de precariedad agraria e industrial, lo que lastraba sus posibilidades comerciales. Su mercado interior era débil y demasiado condicionado por excesivas trabas aduaneras e institucionales y el comercio trasatlántico se encontraba prácticamente en su totalidad en manos de extranjeros, ya fuese por el contrabando, por el comercio directo que ejercían o por el que se desarrollaba desde Cádiz, donde la participación extranjera también era muy elevada. Por esas razones España, a pesar de su precaria situación frente al resto de las potencias europeas, era respetada y su mercado ambicionado debido a su potencial de crecimiento, propiciado por la plata americana principalmente. En Europa se sabía y, por ello, a finales del siglo XVII, todas se lanzaron sobre España buscando su parte en el reparto del pastel del que, finalmente, se llevaría la parte más importante Inglaterra, que fue la nación que tuvo un comportamiento más agresivo y donde, como señala García Cárcel (2002, p. 96), “el criterio mercantilista se acabó imponiendo a los escrúpulos políticos”. El problema era que España pretendía conservar el monopolio comercial con las Indias sin tener en cuenta, como reconoce Oliva Melgar, J. M. (2005, p. 72), que «para detentar un monopolio hay que ser capaz de ejercerlo, es decir, ser capaz de llenar con mercancías propias, sobre todo con las de mayor valor añadido, todos los renglones del comercio, ser capaces de transportarlas por medios propios y, naturalmente, ser capaz de cubrir todas las necesidades financieras del sistema con recursos propios».

Durante la primera mitad del siglo XVIII, como apunta Walker, G. J. (1979, p. 9), el punto de mayor interés fue la lucha que políticos y comerciantes mantuvieron para conservar el monopolio comercial con las Indias, lo que les llevaría a continuos enfrentamientos con políticos y comerciantes de otras naciones que pretendían hacerse con dicho mercado, la mayoría de las veces utilizando procedimientos que vulneraban los acuerdos de tratados internacionales, como el hostigamiento militar y el contrabando. Pero,

como dicho autor reconoce, quizás lo más intrigante sea el comportamiento de los propios mercaderes y consumidores en general, residentes en las colonias americanas que, de forma reiterada, se negaban a participar activamente en el comercio con España, haciendo del contrabando la forma natural de abastecerse de productos europeos, convirtiendo en pura ficción el monopolio hispano. Es evidente que si en un mismo mercado se exponen dos productos, uno de igual o mayor calidad que el otro y, además, a un precio mucho más bajo debido al ahorro de costes que representaba su venta directa, el comprador desee adquirir dicho producto, aunque su procedencia fuese el contrabando y corriese un cierto riesgo por ello. Pero, la decisión resultaba aún más evidente cuando el producto que se ofrecía no tenía competencia, cosa que ocurría con muchos de los productos adquiridos en ese mercado, simplemente porque la mayoría de las veces el sistema de abastecimiento, por medio de flotas, llegaba demasiado tarde o simplemente no llegaba.

El comercio de materias primas, que desde el comienzo España podía haber practicado con las colonias americanas y sus posteriores posibilidades de transformación manufacturera o su reexportación a otros países europeos que las ambicionaban, le podía haber proporcionado las bases para su desarrollo industrial y comercial. Sin embargo, tal vez influenciados por las teorías mercantilistas de la época, desde el principio, a los monarcas españoles sólo les interesó la afluencia de metales preciosos que les permitían, de forma rápida sufragar los cuantiosos gastos derivados de sus políticas belicistas, con el afán de acaparar un mayor poder en el Continente Europeo¹.

Mientras eso ocurría, los comerciantes ingleses, Holandeses o franceses inundaban América de productos manufacturados que los españoles no podían suministrar, llegando, a principios del siglo XVIII, a acaparar prácticamente el mercado, tanto ilegal como el legal, ya que la mayoría de los comerciantes de Sevilla y Cádiz actuaban como meros testaferros de los comerciantes extranjeros. Pero, sería con el comercio de esclavos con el que, de una forma, aparentemente legal, se conseguiría burlar de la manera más descarada el pretendido monopolio. El comercio de esclavos, desde el principio había sido practicado por extranjeros, principalmente por aquellos cuyos países poseían importantes asentamientos en las costas africanas, como Portugal, Holanda o Inglaterra, y a los cuales los monarcas españoles concedían, por medio de un asiento, el monopolio de la introducción de esclavos negros, cuyo trabajo se había hecho indispensable en las colonias americanas. Pero, dadas las especiales características de este comercio, su «mercancía» era la única a la que se permitía entrar directamente en los puertos de Indias sin pasar por la Casa de la Contratación, lo cual daba pie a su sombra a la práctica a gran escala del contrabando, razón por la que su posesión sería muy ambicionada, ya que representaba la forma idónea de introducirse subrepticamente en el mercado hispanoamericano.

El siglo XVIII se inicia con la guerra de sucesión al trono de España y la actuación tutelada de Felipe V por los ministros franceses nombrados por su abuelo Luis XIV, el cual solicitaría para Francia, casi inmediatamente, la concesión del asiento de esclavos, encargándose de ello la Compañía de Guinea por un período de diez años. El aumento del contrabando francés en

esa época, en las posesiones españolas de ultramar, fue extraordinario, a pesar de que, como señala Walker, G. J. (1979, p. 41), la actitud de los habitantes de América hacia los franceses era mucho peor que la que mostraban con holandeses e ingleses, a los que consideraban comerciantes pacíficos y más honrados.

Por el tratado de Utrecht de 1713 el asiento de esclavos pasaría a manos de Inglaterra que, con muchos altibajos, lo conservaría hasta la guerra de la oreja de Jenkins en 1739 y cuyo desarrollo lo concedería la reina Ana a la Compañía del Mar del Sur.

Inglaterra ambicionaba, como ninguna otra nación, el Asiento porque sabía que era la mejor forma de introducirse, utilizando una puerta falsa, en el rico y amplio mercado hispanoamericano y, aunque se conocía el riesgo de un negocio que, al parecer, había dado pocos beneficios a los franceses, ellos pensaban aprovecharlo más eficientemente. Para ese mayor aprovechamiento apostaron fuerte en las negociaciones previas consiguiendo, finalmente, la concesión de un navío anual de 500 toneladas², cuyas mercancías, libres de impuestos, se podían vender en los puertos americanos de Veracruz o Portobelo, lo cual daba una amplitud sin precedente a esa puerta falsa que representaba el Asiento, como reconocen Stein, S. H. y Stein, B. H. (2002, p. 172) «ningún asiento anterior había brindado a un poder europeo una avenida tan ancha de penetración legítima en el imperio español en América», lo cual provocaba un importante desequilibrio en el poder comercial, inclinado ahora de forma alarmante del lado de Inglaterra que, además, aprovecharía el Asiento, como observa Béthencourt Massieu (1954, p. 54), para «crear con la Compañía una tupida red de información y espionaje a cargo de los agentes y cubrir con un expediente legal la aproximación e introducción de mercancías en la costa americana».

En lo que sigue, y a modo de continuación de nuestro anterior trabajo (DONOSO, R. 2006) vamos a tratar, principalmente, de aportar nuestro grano de arena a desentrañar parte de los resultados económicos oficiales derivados de los navíos de permiso; aunque somos conscientes de que, tal como se pone de manifiesto en el siguiente epígrafe, el grueso de esos resultados eran obtenidos de actividades ilícitas de las que, por su propia naturaleza, se carece de documentación oficial. Como en ese anterior artículo, la metodología que utilizaremos será principalmente narrativa y descriptiva, analizando los hechos en base, fundamentalmente, a la utilización de fuentes primarias tanto del Archivo General de Indias como del Archivo General de Simancas.

El comercio colonial y el contrabando realizado por el navío de permiso: algo más que una sospecha

Una serie de acontecimientos, como el sitio de Barcelona, de 1713 a 1714, y la guerra de la Cuádruple Alianza de 1718 a 1720, hicieron que España no llegara a levantar cabeza en su desarrollo naval en ese período, así, por

ejemplo, entre 1708 y 1722 no tuvo lugar ninguna feria en Portobelo y las flotas no estaban saliendo con la regularidad requerida, por ejemplo en 1716 no se despacharon ni galeones ni flotas, de manera que los navíos de permiso ingleses se estaban haciendo los dueños del mercado americano, ofreciendo unos productos que, al estar libres de impuestos, sus precios resultaban entre un 25% o un 30% más barato. Además, en ese mismo año, con el tratado de la Declaración firmado con Inglaterra³, la Compañía del Mar del Sur conseguía algunas concesiones y privilegios que ponían en serio peligro el monopolio español, lo que llenó de preocupación a los miembros del Consejo de Indias que, en una consulta al rey⁴, exponían la necesidad de que se despachasen con mayor regularidad las flotas y galeones, ya que la Compañía del Mar del Sur, a la que se le había permitido vender sus mercancías fuera de las ferias, terminarían arruinando al comercio español. Esta preocupación, a partir de esa fecha, se generalizaría y llevaría a los sucesivos gobernantes a prestar una especial atención al control del navío de permiso e intentando revitalizar el comercio con las Indias.

La preparación de una flota se convirtió en un objetivo prioritario para el gobierno español, así un decreto de 15 de julio de 1716 preveía su salida, al mando de Antonio Serrano, para el año siguiente de 1717 con destino al puerto de Veracruz. Para esta flota se tomaron algunas medidas fiscales que pretendían la recuperación del comercio español en las Indias, haciéndolo más competitivo frente al comercio inglés legal y clandestino. Importantes reducciones de impuestos y fletes posibilitaron que las mercancías embarcadas en dicha flota se pudiesen vender a precios más bajos. Finalmente la flota zarpaba el 28 de julio y atracaba en el puerto de Veracruz el 9 de octubre de 1717. Sin embargo, a pesar de las medidas tomadas, el resultado económico esta flota fue un rotundo fracaso⁵, en gran medida debido a la presencia en el puerto de Veracruz del navío de permiso de la Compañía del Mar del Sur el Royal Prince. Este nuevo fracaso de la flota española causó una gran decepción entre los comerciantes españoles, a pesar de lo cual no decayeron en su empeño y, en 1718, se comenzaban los preparativos para enviar una nueva flota, si bien esta vez el proyecto quedaba paralizado como consecuencia de la guerra de la Cuádruple Alianza, lo que evitaba, así mismo, el envío de otro navío de permiso, aunque no el contrabando, única forma en estos casos de abastecer el mercado americano.

Ese mismo año de 1718 se aprobaba una propuesta de Patiño que pretendía solucionar los problemas comerciales de México, y que consistía en la celebración de una feria, coincidiendo con la llegada de las flotas, en una localidad intermedia entre Veracruz y la ciudad de México, concretamente en Jalapa. En 1720, sin navío de permiso de por medio, se prevé el envío de una nueva flota y galeones a América, pero, previamente, veía la luz, el 5 de abril, un real proyecto con el que se pretendía regularizar el comercio y tráfico trasatlántico⁶, de forma que éste se convirtiese en el instrumento principal de estímulo y desarrollo de las nuevas industrias que se estaban creando en España. La idea dominante era que si se conseguía una mayor regularidad de las flotas, el mayor desarrollo del comercio impulsaría a la industria y la corona se vería beneficiada por el incremento de sus rentas, lo que redundaría en la

prosperidad general de los españoles. Decididamente, se fija la fecha de salida de la flota para el día 1 de junio y la de los galeones para el 1 de septiembre.

La flota de Nueva España zarparía en el verano de 1720, no así los galeones que no lo harían hasta el año siguiente. Desgraciadamente, a pesar de las expectativas y la nueva legislación, los resultados obtenidos fueron tan precarios que los flotistas desencantados solicitaron al monarca que no se enviase, por el momento, una nueva flota a Nueva España. Sin embargo, la corona, ávida de numerario y con la esperanza de que se produjese una reactivación industrial y comercial hizo caso omiso a esa petición y ordenó la salida de una nueva flota para el año 1723 a la que se uniría el navío de permiso inglés, cuyas mercancías el monarca había decidido que se pudiesen vender tierra adentro y no sólo en el puerto de destino, como cualquier otra mercancía de la flota⁷, lo cual contrarió sobremanera a los comerciantes mexicanos. El consulado de México, remitió al virrey, marqués de Casafuerte, un documento solicitándole su intervención para que el monarca revocase la mencionada concesión, ya que de lo contrario el comercio mexicano y español se encontraba abocado a la ruina, parece que, finalmente, la intervención del virrey dio sus frutos y el rey emitía otra cédula que revocaba dicha concesión⁸, prohibiendo que las mercancías que transportase el navío de permiso se pudiesen vender tierra adentro.

Por otro lado, desde 1708 no se había celebrado una feria en Portobelo, y ahora, tras la decisión adoptada en 1720 de enviar de nuevo los galeones de Tierra Firme, el virrey del Perú y el consulado se veían en la obligación de realizar los preparativos necesarios para que la feria pudiese celebrarse con normalidad, entre otras cosas el apresto de la Armada del Sur. El 5 de agosto de 1721 llegaban los galeones, al mando del general Baltasar de Guevara, al puerto Cartagena y cuando fue a celebrarse en 1722 la feria de Portobelo⁹ el mercado americano estaba completamente saturado por el contrabando sin control que se practicaba en las costas próximas, a lo que había que añadir el navío de permiso el Royal Georges, de manera que, a pesar del esfuerzo realizado, los mercaderes peruanos a la hora de comprar siguieron prefiriendo los productos más baratos del contrabando y del navío de permiso, resultando así mismo, para el comercio de los galeones, un rotundo fracaso esta feria¹⁰. Sin embargo, al igual que ocurrió con la flota de Nueva España, los comerciantes andaluces, en vistas del fracaso experimentado en el comercio de los galeones, pidieron que se suspendiese la nueva salida que tenían prevista para 1723, pero recibieron la misma respuesta que en el caso de la flota.

El 9 de julio de 1723 había salido del puerto de Cádiz, con destino a Veracruz, la flota comandada por Antonio Serrano y llegaba a este último puerto el 20 de septiembre, paralelamente el Royal Prince, que volvía a ser el navío de permiso de la Compañía del Mar del Sur, se había hecho a la mar el día 22 de abril de 1723 y, tras una estancia en Jamaica, atracaba en el puerto de Veracruz el día 8 de agosto¹¹, antes de que se emitiese la nueva cédula revocando la concesión de poder internar sus mercancías.

El Royal Prince, con una carga que nuevamente superaba con creces la cantidad permitida de 650 toneladas¹², obtuvo, al parecer, unos beneficios

extraordinarios regresando a Inglaterra en diciembre de 1724 con una gran cantidad de plata¹³. La otra cara de la moneda la volvemos a encontrar de nuevo en el fracaso de la flota que, a duras penas, había conseguido vender parte de su carga en un mercado completamente saturado con las mercancías inglesas. De nuevo los comerciantes de Sevilla y Cádiz apelaban al rey para que ordenase que no saliese una nueva flota hasta que no se supiese que el mercado mexicano se encontraba descongestionado, debiéndose, además, cuando se decidiese su salida, establecer una limitación en cuanto al tonelaje que debía ser admitido; también solicitaban que se estableciese un lugar, entre México y Veracruz, para el desarrollo de la feria y que se reforzara el control sobre el navío de permiso para evitar el contrabando que, de forma tan descarada, había practicado el Príncipe Real en sus dos viajes¹⁴. Patiño se mostró de acuerdo con los comerciantes en general, pero no participaba de la idea del aplazamiento de la salida de la flota, ya que estaba en juego la pérdida total del mercado americano en mano de los británicos. El Consejo de Indias participaba por completo de las mismas ideas que Patiño y, como él, mostraba su temor al predominio del comercio inglés en América, al que se habían opuesto desde el principio y, como el presidente de la Contratación, el Consejo dio el visto bueno al resto de las peticiones de los comerciantes¹⁵.

Por su parte los galeones a Tierra Firme salieron de Cádiz el 31 de diciembre de 1723 con una carga que los comerciantes consideraron excesiva, ya que ellos habían solicitado que no sobrepasase las 2.000 toneladas y los galeones transportaban más de 3.000. Al poco tiempo de la llegada de los galeones a Cartagena, hacía su entrada en ese puerto, el día 7 de mayo de 1724¹⁶, el navío de permiso inglés que, de nuevo, era el Royal Georges¹⁷. Pero, cuando todo estaba dispuesto para proceder a la venta de las mercancías, tanto de los galeones como del navío anual, resulta que no se habían llevado a cabo ni siquiera los preparativos para despachar la Armada del Sur, que era la encargada de acercar a los comerciantes peruanos a la feria de los galeones. Mientras tanto, tomaba posesión de su cargo el nuevo gobernador del Perú, el marqués de Castelfuerte, en mayo de 1724.

La situación era muy grave y se hacía preciso tomar algún tipo de medida que, aunque no solucionase definitivamente el problema, al menos lo paliase y complaciese algunas de las exigencias de los comerciantes. Patiño tomó cartas en el asunto y creó una escuadra de guerra, los célebres «guardacostas», para el control del contrabando en las costas americanas, que serían financiados parcialmente por los propios comerciantes. Así mismo dio órdenes precisas a los virreyes del Perú, marqués de Castelfuerte y de Nueva España, marqués de Casafuerte, para que tomaran medidas rigurosas e impidieran las prácticas que denunciaban los comerciantes de Sevilla y Cádiz. En respuesta a ello Casafuerte, el 4 de marzo de 1724, emitía un bando¹⁸ relacionado con la prohibición de embarque por parte de españoles de mercaderías en los navíos del Asiento. Casafuerte reconocía en ese bando que tenía fundadas noticias de que muchos negociantes del comercio de España, habían dado ordenes a sus apoderados o encomenderos en ese reino para que el producto de los efectos que tenían y habían venido en la última flota, no se embarcase en ella,

sino pequeñas cantidades, de manera que las mayores las iban a encaminar en el navío de la Real Compañía de Inglaterra, o en otras embarcaciones pertenecientes al Asiento de negros, por vía de Londres, hecho que tendría fatales consecuencias para los intereses del rey, de la nación y al mismo comercio de España y de estos reinos, lo que acarrearía su total destrucción y ruina. Exponía que, intentando evitar e impedir un perjuicio tan pernicioso, y una vez oído al señor fiscal, había resuelto «prohibir que ninguna persona de cualquier grado, calidad o condición que fuese, embarcase en el navío inglés que se hallaba surto en el puerto de la Veracruz, ni en otras embarcaciones que viniesen allí del Asiento de negros, oro plata, grana, tinta vainilla, brasil, ni otro ningún fruto, ni género en su cabeza, ni en la de ingleses, ni de otros extranjeros, consignándose, pública, oculta y fraudulentamente a ellos, pena de la vida, y pérdida de sus bienes». Y tampoco se debía embarcar en dichos navíos español alguno, bajo la misma pena; en esos navíos sólo debía embarcarse el producto de las mercaderías y efectos que hubiesen traído y trajesen propios de la real Compañía y Asiento, sin admitirlo de ninguna otra persona, a cuyo fin, mandaba el virrey, que se hiciese saber al presidente y factores de ella que en el caso de que cooperasen a semejante contravención, o ejecutasen otra cosa diferente a lo que les estaba permitido en virtud de los contratos, se tendría por abuso de la benignidad y amistad con que se les trata, y se procedería a lo que hubiere lugar en derecho contra sus personas y bienes y, para asegurar mejor que no se experimentase el desorden que se temía, convenía que se tuviesen noticias con puntualidad de los que lo cometiesen, a fin de proceder a la ejecución de la pena expresada. En cumplimiento de esta pena, lo que se diese por perdido, se aplicaría por tercias partes a la Cámara, Juez y denunciador, prometiendo a éste, en nombre del rey, que se le guardaría secreto absoluto, de forma que nunca pudiese ser descubierto, ni saberse que hizo tal denuncia.

Castelfuerte, por su parte, emitió un documento similar en el que amenazaba seriamente a los que practicaran el contrabando y lo cierto es que sus amenazas tuvieron mucho éxito, ya que, prácticamente, limpió las costas del Pacífico de contrabandistas, llegó a acuerdos satisfactorios con los comerciantes y, finalmente, a principios de 1726 consiguió que la Armada del Sur pusiese rumbo a Panamá, donde quedó fijada la celebración de la feria de Portobelo para el mes de junio de ese año.

Habían pasado más de dos años desde que los galeones y el navío de permiso entraron en el puerto de Cartagena. La feria se celebró, pero fue una feria muy especial, ya que, en esas misma fecha, la escuadra del almirante Hosier se había situado frente a las costas de Portobelo y no permitía la entrada ni salida de ninguna embarcación española, pero ofreciendo protección al navío de permiso y a los contrabandistas ingleses que volvieron a infectar las costas panameñas y lograron invalidar todas las medidas que se habían llevado a cabo para luchar contra el comercio ilegal. Los comerciantes que acudieron a la feria lo tuvieron, en esta ocasión, más fácil que en ninguna otra para gastarse sus caudales en mercancías de contrabando. La relación entre Inglaterra y España se deterioró declarándose finalmente la guerra en 1727, lo que obligaría a los galeones a permanecer anclados en Portobelo dos años más.

En cuanto a la Flota de Nueva España, el 15 de julio de 1725 había zarpado del puerto de Cádiz, de nuevo al mando del general Antonio Serrano y la escena volvía a repetirse, pasando grandes dificultades para poder vender sus mercancías, tal y como los propios comerciantes habían denunciado que ocurriría¹⁹. En esta ocasión el navío anual de permiso era el Prince Frederick, de cuya entrada en el puerto de Veracruz daba cuenta el virrey de México el 10 de noviembre, informando que ya tenía preparada la visita y decidido quién realizaría el arqueo, independientemente del ya realizado en Londres y del que había dado cuenta el representante español Guillermo Eon. El arqueo realizado el 30 de enero de 1726 y firmado por el general de la flota Antonio Serrano dio como resultado 689 toneladas²⁰, lo que resulta realmente extraño si, como era de dominio público, este navío había navegado en compañía de otros dos que le habían traspasado su carga. Como consecuencia del inicio de hostilidades entre Inglaterra y España, este navío y parte de su carga sería confiscado, y su desventura duraría hasta 1729, año en el que sería finalmente liberado²¹. Liberación que vino también para los galeones y otros navíos españoles, como los de azogues, que habían quedado atrapados en las Indias a causa de la guerra con Inglaterra. El general López Pintado sería el encargado de traerlos a España y para ello se armó una expedición a su cargo que llegaría al puerto de Cádiz el día 22 de febrero de 1729, donde sería recibido con grandes expresiones de júbilo, incluido el de la familia real que, aprovechando su estancia en Sevilla, se acercó a Cádiz para dar la bienvenida a la flota, una flota que traía una suma importante de plata para aliviar las arcas reales, aunque no las de los comerciantes a los que el último viaje de los galeones les había resultado demasiado oneroso. Al tomar posesión Patiño de su cargo de Secretario del Despacho de Indias, una de las cuestiones a las que prestó una atención especial sería la de solventar una de las principales preocupaciones de los comerciantes mejicanos que, en repetidas ocasiones, habían propuesto la celebración de una feria en Nueva España. Desde 1726 a 1728 se estudió el tema con detenimiento y, después de diferentes informes, por una real cédula de 2 de abril de 1728 se facultaba el establecimiento de una feria anual en la ciudad de Jalapa²², lugar al que se dirigirían las mercancías de las flotas, una vez que arribasen a Veracruz y fuesen avisados los mercaderes mejicanos. Esta decisión de Patiño, sin embargo no era compartida en España por los comerciantes que insistían para que se espaciase más en el tiempo la salida de las flotas y, por tanto, la celebración de la feria. En 1729 zarparía, con rumbo a Veracruz, una nueva flota, en esta ocasión con la ventaja de que la situación política derivada de las relaciones entre Inglaterra y España había propiciado que a la Compañía del Mar del Sur no se le concediese en ese año la cédula para poder despachar el navío de permiso, como consecuencia de lo cual el éxito del comercio de los flotistas estuvo asegurado, encontrando en las Indias un comercio desabastecido y ávido de mercancías europeas. Por fin Patiño conseguía ver que sus planes daban algunos frutos y, a pesar de la gran cantidad de mercancía que transportó esta flota, unas 5.000 toneladas, toda ella fue vendida en esta feria celebrada en Jalapa, lo que llenó de satisfacción al virrey Casafuerte.

El éxito de la flota de Nueva España animó al gobierno español para

intentar que se repitiera con los galeones de Tierra Firme, incluso el virrey Castelfuerte estaba convencido de ello, razón por la cual se ordenó su preparación al experimentado general Manuel López Pintado y, el 26 de junio de 1730, partía con rumbo a Cartagena donde llegaría el 8 de agosto. Determinadas circunstancias, principalmente debidas a la resistencia de los comerciantes limeños a comerciar con los productos de los galeones, retrasaron la feria de Portobelo, a donde llegaban los galeones el 28 de enero de 1731 y, unos días más tarde, el 10 de febrero, hacía su entrada en dicho puerto el navío de permiso inglés el Príncipe Guillermo²³, cuya cédula no había tenido Patiño más remedio que facilitar a la Compañía del Mar del Sur²⁴. A pesar de todos los inconvenientes que López Pintado quiso poner al navío inglés²⁵, no tuvo más remedio que rendirse a la evidencia ante la imposibilidad de practicar su arqueo, dado que éste ya había sido realizado en Londres y todos los papeles los tenía en regla. Como en otras ocasiones el navío de permiso vendió rápidamente toda su carga, la legal y la de contrabando, mientras que los galeones permanecían sin vender prácticamente nada, agravando la situación el hecho de que López Pintado forzó a los comerciantes limeños a que adquirieran los paños que había transportado de la Real Fábrica de Guadalajara.

Estamos en pleno auge del gobierno de Patiño que, desde 1726, ocupaba las secretarías de Marina e Indias y Hacienda. La experiencia que Patiño había acumulado ostentado cargos de máxima responsabilidad desde hacía más de diez años, le habían llevado al convencimiento, de que «no podía haber un verdadero remedio para los males comerciales de España hasta 1744, el año en que expiraría el contrato del Asiento con la Compañía del Mar del Sur» (WALKER, G. J., 1979, p. 210). Sabía muy bien que el comercio legal y clandestino del navío de permiso eran los responsables de la ruina en la que estaba desembocando el comercio de los flotistas españoles, por ello, a partir de 1732, una vez que se hizo cargo de pleno derecho de la Secretaría de Estado al morir el marqués de Paz, Patiño estrechó el control al que se estaba sometiendo a la Compañía y, con Geraldino en Londres como representante español, comenzó a urdir planes para que la South Sea Company renunciase a su derecho al navío de permiso e incluso al Asiento, ofreciendo a cambio un equivalente, como, por ejemplo, el 2% del producto de los galeones y flotas hasta la finalización del Asiento, ofrecimientos a los que la Compañía y el gobierno británico se oponían de forma airada. La respuesta de Patiño fue un mayor hostigamiento a los buques ingleses sospechosos de contrabando y la ralentización e incluso negativa de la concesión de la cédula para el navío anual de permiso, de hecho en todo el período que quedaba de disfrute del Asiento ya sólo saldrían un sólo navío, la Real Carolina en 1732.

López Pintado regresaba a Cádiz con los galeones el 21 de junio de 1732 y en esa fecha ya se estaba aprestando una nueva flota para Nueva España. Animado por los resultados obtenidos en la feria de Jalapa de 1729, Patiño quería repetir el éxito, pero calculó mal. La flota zarpaba del puerto de Cádiz el 2 de agosto de 1732 y, el 26 de marzo, se había concedido la cédula real para que la Compañía del Asiento de negros pudiese despachar ese año al puerto de la Veracruz el navío nombrado la Real Carolina. Con el navío de permiso abarrotado de mercancías, la flota con un volumen, como nunca antes había transportado, superior a las 4.500 toneladas y

Nueva España con un mercado saturado todavía con las mercancías de la flota anterior, el desastre estaba servido, ya no cabía ninguna duda, como reconoce Walker, G. J. (1979, p. 234) de que «los acontecimientos de México en 1732-33 iban a demostrar de modo concluyente hasta qué punto el navío de permiso era responsable de la ineficacia y frustración de la mejor legislación dictada por España para recobrar y regular su comercio con América». Por tanto, había que hacer algo y Patiño lo sabía, una solución era seguir instigando al contrabando con los guardacostas y evitar, en la medida de lo posible, la concesión de la cédula para el despacho de un nuevo navío de permiso. Pero, era necesario también llevar a cabo algunas innovaciones en el comercio de flotas y para ello Patiño creó una comisión de expertos para que elaborase un plan de futuro del comercio con las Indias, el resultado de las reflexiones de esta comisión quedó plasmado en la real cédula sobre el despacho de galeones y flotas de 21 de enero de 1735²⁶, con la que quedaba interrumpido el comercio de galeones y la flota quedaba reducida a un volumen de 3.000 toneladas a transportar en ocho navíos.

Con ese precedente, el 22 de noviembre de 1735 salía del puerto de Cádiz una nueva flota al mando del general López Pintado que arribaba al puerto de Veracruz el 18 de febrero de 1736. Una vez más el fracaso de la flota fue estrepitoso, a pesar de que oficialmente se celebró como un éxito²⁷, lo cierto es que los comerciantes españoles se encontraron con un mercado plenamente abastecido, con rezagos sin vender aún de la flota anterior y, con los comerciantes que estaban dispuestos a comprar, esperando la posible llegada de un nuevo navío de permiso, el Princess of Orange²⁸ (antiguo Real Carolina). Sobre este navío a finales de marzo la Junta del Asiento y el fiscal habían estado viendo la petición de la Compañía para poder despacharlo.

La Compañía había dirigido un memorial realizando la petición formal en la que suplicaban al rey que se sirviese mandar expedir su real cédula en los mismos términos que la despachada el 26 de marzo de 1732 para poder navegar con el navío la Princesa de Orange (alias Real Carolina) a la Nueva España y, como este navío ya había pasado los tramites de su medida y arqueo con la presencia de Tomás Geraldino, solicitaban que no se volviese a someter a ese trámite, de manera que ni el navío ni su carga pudiese ser medido en la Veracruz y que dicha carga pudiese desembarcarse y venderse libremente, así como que el navío se despachase con los retornos sin dilación ni embarazo alguno, conforme a lo tratado y con la misma puntualidad que se había observado en relación a los sobrecargos de la Real Carolina, sin que el factor interventor nombrado por el rey, gobernador, oficiales reales, diputados de flota, ni otro ministro alguno lo impidiese, ni embarazase con pretexto ni motivo alguno y que, en el caso de que no se despachasen en este año flota, pudiese la Compañía por sus factores, una vez pasados los 4 meses que el navío anual debía esperar a su arribo, proceder sin intervención de los expresados ministros a la venta de sus mercaderías, libres de todo derecho en el puerto de la Veracruz; debiendo declarar el monarca, así mismo, que si faltasen compradores pudiesen introducirlas tierra adentro, pagando los derechos de alcabala que adeudasen y gozando en lo demás de todas las franquicias exenciones y privilegios que se les concedían a los vasallos del rey.

Visto el tema, el fiscal se mostró de acuerdo en que se le expidiese la mencionada cédula, ya que la pretensión de la Compañía se ajustaba a lo dispuesto por el monarca y a los capítulos del Asiento, y era conforme a la que se le concedió en 1732, pero se manifestaba en contra de la intención de la Compañía de internar las mercaderías tierra adentro, ya que lo consideraba perjudicial para los vasallos de S. M.; la Junta reunida el día 30 de marzo de 1735 mostraba su conformidad con lo expuesto por el fiscal. El día 10 de abril estaba lista la cédula y así se comunicaba a Patiño²⁹ y el 17 de mayo se le daban a Geraldino instrucciones precisas sobre lo que debía practicar en el caso en que se despachase el mencionado navío (órdenes que recibía el 30 de mayo)³⁰. El 25 de julio se avisaba a Geraldino de que el Rey había mandado instruir al virrey de Nueva España y al gobernador y oficiales reales de la Veracruz que, a través de él, se les daría puntual aviso de cuanto se practicase para la verificación del arqueo del navío anual la Princesa de Orange, en el caso de que la Compañía lo despachase, así como del permiso que, por esta vez, le había dispensado S. M. de llevar géneros extraños. Sin embargo, cuando Geraldino daba respuesta a esta carta, el 18 de agosto, ya sabía, por haberlo manifestado la Compañía un día antes, que no enviarían en esta ocasión el navío anual³¹. Sea como fuere, el caso es que ya no hubo más navíos de permisos, a pesar de tener la cédula concedida en ese año de 1735 y que se le hubiese dado la oportunidad de comerciar junto a la flota en la feria de Jalapa de 1736. Lo cierto es que en la Compañía había movimientos extraños, con una masa importante de accionistas partidarios de llevar a cabo una transacción del Asiento con España, aceptando una compensación económica y, por otro lado, la situación política en Gran Bretaña estaba sumida en una crisis en la que el primer ministro Walpole sería la víctima principal. Con España la tensión llegó a tal punto que, inevitablemente, en octubre de 1739 se desencadenó una guerra que duró hasta 1748, año en el que, se firmó la paz de Aquisgrán³². El Asiento se daría por finalizado con la firma de un Tratado Particular con Inglaterra, el 5 de octubre de 1750³³, por el que España se comprometió a pagar 100.000 libras esterlinas a cambio de la renuncia de la Compañía a disfrutar del tiempo que aún le restaba para la terminación del Asiento.

Aspectos fundamentales del navío anual derivados del Tratado del Asiento (1713) y del Tratado de la Declaración (1716)

De acuerdo con la condición adicional anexa al Asiento, el rey había concedido por propia iniciativa el que la Compañía pudiese enviar un navío anual de 500 toneladas con mercancías libres de impuestos de cuyos beneficios se reservaba una participación para la corona española. La concesión, como ya vimos (DONOSO, R., 2006, p. 68 y 69), se hacía por una razón tan controvertida y contradictoria como era: «atendiendo a las pérdidas que han tenido los asentistas antecedentes...»; pero, recordemos los aspectos más importantes de esta concesión, cuyo contenido era el siguiente:

«Demás de las expresadas condiciones, capituladas por la Compañía de Inglaterra, Su Magestad Catholica, atendiendo a las pérdidas que han tenido los asentistas antecedentes, y con la expresada calidad de que no ha de hacer, ni intentar la referida Compañía comercio alguno ilícito [...] ha sido servido de venir [...] en conceder a la Compañía de este Asiento un navío de quinientas toneladas, en cada un año de los treinta prefinidos en él, para que pueda comerciar con las Indias, en que igualmente ha de gozar su Magestad Catholica, de la cuarta parte del beneficio de la ganancia, como en el Asiento³⁴; y además de esa cuarta parte ha de percibir así mismo su Magestad Catholica un cinco por ciento de la líquida ganancia de las otras tres partes que tocaren a Inglaterra³⁵.»

Aunque, también es preciso recordar que la concesión establecía la siguiente condición relacionada con la venta de los géneros:

«... no se podrán vender los géneros y mercaderías que llevare cada navío de estos, sino es sólo en el tiempo de la Feria; y si cualquiera de ellos llegare a Indias antes que las flotas y galeones serán obligados los factores de la Compañía a desembarcar los géneros y mercaderías que conduxere y almacenarlas debajo de dos llaves [...] para que los géneros y mercaderías referidas sólo puedan venderse en el expresado tiempo de Feria libre de todos los derechos en Indias».

Donde, como vemos, se permitía a un navío extranjero entrar en competencia directa con las flotas, permitiéndole la venta de sus productos en las ferias que tenían lugar a la llegada de las mencionadas flotas a América, disfrutando incluso de mayores privilegios que los españoles, tal como puede leerse en el último renglón de la concesión, donde se reconoce la exención de impuestos que disfrutaban esos géneros y mercaderías. Inglaterra había conseguido finalmente lo que a Francia se le había negado de forma reiterada.

Por consiguiente, en el tratado se ponía de manifiesto una clara contradicción: por una parte, el navío anual de permiso, que era como se denominaba al mencionado barco de 500 toneladas, se concedía en atención a las pérdidas que en el negocio de esclavos se vaticinaba para los asentistas; sin embargo, por otra parte, se preveían importantes descuentos, de la deuda del monarca con los asentistas, con cargo a posibles beneficios³⁶. Ciertamente los beneficios de la trata de esclavos no parecen muy claros, ya que éstos se encontraban sometidos a riesgos evidentes y, en ocasiones, habían llevado a la quiebra de algunos asentistas, pero como reconoce Walker, G. J. (1979, p. 102) «los ingleses desde siempre codiciaban el Asiento de Negros y sabían muy bien como se obtendrían los beneficios que deseaban: a través del contrabando» que ahora les permitía burlar fácilmente el monopolio comercial de España en sus Indias (DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. 1976, p. 36) mediante el navío anual,

cuyas prácticas eran denunciadas en España no sólo por los comerciantes, sino también por las instituciones como el Consejo de Indias y por los intelectuales como es el caso de Bernardo Ulloa (1746, p. 388). En fin, esta concesión del navío de permiso fue, como señala Colmeiro (1863, p. 290) «un postillo abierto con buena fe por Felipe V, del cual se aprovecharon los ingleses para ingerirse en el comercio de América, burlándose de las limitaciones y cautelas del monarca español». Sin embargo, como muy acertadamente observan Stein J. S. y Stein B. H. (2002, p. 174), todas esas concesiones obtenidas por los ingleses aprovechando la debilidad española, se convertirían a los ojos de los gobernantes españoles en privilegios que había que eliminar, sembrándose de esa forma la semilla del odio que desembocaría, finalmente, en la guerra de 1739 que pondría punto y final al Asiento y acabaría con algunas prácticas comerciales tradicionales, como la feria de Portobelo y con el sistema de galeones.

Sobre este privilegio del navío de permiso, el 17 de marzo de 1713, el Consejo, respondiendo a una consulta que se le había realizado, ponía de manifiesto los perjuicios y daños que en su opinión se derivarían de las extensiones que el rey concedía a la Compañía. Sus argumentos eran los siguientes³⁷:

«Y aunque el Consejo en cumplimiento de su obligación debía haber expuesto a V. M. los inconvenientes que contempla resultarán al Real Servicio en las extensiones que V. M. se ha dignado conceder en este Asiento y repetídole una dos y tres veces, no lo ha ejecutado respecto de la precisión con que V. M. se sirve mandarle ponga en sus reales manos el citado despacho y de la repetición de órdenes que interpelando el cumplimiento de la primera se ha servido V. M. expedir, bien que no obstante, cumpliendo el Consejo con su conciencia, amor y obligación a V. M. no puede dejar de hacer presente a su soberana consideración lo siguiente»:

- Primero: relacionado con los diferentes capítulos que el rey se había dignado ampliar por su propia voluntad, a pesar de de que tan justa y arregladamente se había propuesto al monarca, por ambas juntas, los perjuicios e inconvenientes gravísimos que resultarían de condescender esas ampliaciones, el Consejo se ve en la obligación de volverlas a hacer presentes para que nunca se le pueda atribuir admisión en haberlo dejado de representar y así para que «en vista de ello V. M. resuelva lo que sea de su mayor agrado».

- Segundo: Relacionado con la concesión del navío anual de 500 toneladas, el Consejo exponía:

«Señor con gran dolor y mayor quebranto ha oído el Consejo lo contenido en esta facultad y gracia. Lo primero por ser directamente opuesto a todas las leyes y justas causas con que ha sido y es siempre negado a todas naciones el más leve comercio en las Indias. Lo segundo porque concilia la mayor ruina de ellas, y a el ejemplo de esta gracia el que la puedan solicitar otras naciones para nuestra total desdicha en los riesgos y peligros de perderse las

Indias. Lo tercero trasciende en lo literal de conservar pura nuestra fe católica opuesto a toda ella el conceder igual gracia a herejes enemigos de ella, que procuran siempre introducir la suya en aquellos sinceros naturales, con gran probabilidad de que por su ignorancia la admitan para nuestra mayor desgracia y ruina. Lo cuarto y último produce por evidencia el absoluto perjuicio del común de los comercios vasallos de V. M. en las Indias, porque esta extensión y gracia es un evidente impeditivo de desaliento para que lo ejecuten y lo es absolutamente para tratar con ellos, como V. M. lo tiene resuelto en su Real Decreto de 3 de febrero la más continuada navegación de las flotas, paga de derechos y además también el costo de la escolta de los navíos de guerra de V. M. que las fueren convoyando, porque si a ingleses ha concedido V. M. la licencia expresada sin gravamen de uno ni otro y con la libertad y extensión que se manifiesta, como los pobres vasallos habiendo de satisfacer uno y otro (que será tan crecido) han de poder moralmente continuar el comercio, que no sea con la conocida ruina y pérdida de sus principales, y más cuando por lo respectivo a las 500 toneladas de esta concesión y en cada un año conducirán más de 1.400 de ropa, porque así se regula en lo práctico por lo respectivo a este buque de forma que el navío arqueado por de 500 toneladas corresponde a su carga de ropas a las dichas 1.400, de que se sigue cuánto menos y cuánto en el todo impiden y atrasan el comercio de vasallos de V. M. y cuánto pierde y destruye los intereses de la Real Hacienda. Presupuesto lo expresado, que todo contiene una pura evidencia, debe el Consejo con su mayor rendimiento y humildad suplicar a V. M. se sirva contemplarlo y que si la real palabra de V. M. no se halla ya en la precisa e innegable obligación de concederlo, se sirva V. M. por su piedad de denegar por el mayor bien y conservación de nuestra Santa fe católica, seguridad de los dominios de las Indias y aumento y restablecimientote los comercios de estos y aquellos reinos de V. M. pues de lo contrario todo lo referido peligra y se aventura»³⁸.

El monarca, haciendo oídos sordos a las quejas y súplicas del Consejo, daba la siguiente respuesta³⁹:

«Quedo enterado y no habiendo capacidad ni disposición para alterar lo que está resuelto y convenido sobre el punto de navegar a las Indias un navío cada año por los treinta del Asiento, correrá como a los demás que van expresados en él, sin embargo de lo que el Consejo me representa y va con esta consulta firmada ya de mi mano el despacho que últimamente se ha ejecutado en virtud de nueva orden mía de aprobación y ratificación de este Asiento que es el que apruebo y ha de correr y no el otro que primero se ejecutó y puso en mis manos con esta consulta y vuelve aquí para que se recoja y se note no haber servido».

El 27 de marzo de nuevo Grimaldo se dirigía a Tinajero para informarle del mandato del rey de que en la condición del Asiento que se refería al navío de 500 toneladas debía añadirse la cláusula de ser «libre de todos los derechos en Indias»⁴⁰.

Sin embargo, en 1715, la Compañía manifestaba su descontento con la marcha de los acontecimientos relacionados con el tratado del Asiento. A los problemas con el Bedford y la Elizabeth⁴¹, había que añadir el hecho de que todavía no había sido usado el privilegio concedido por el monarca relacionado con la concesión de un navío anual, navío que aseguraban tener preparado desde el año 1713, por lo que solicitaban que se fijase una fecha para la celebración de una feria. Todas esas razones motivaron el que se enviase a Madrid a George Bubb para que llevase a cabo un proceso de negociación en el que se pudiesen tratar todos los asuntos controvertidos.

Uno de los asuntos que se encomendaron a Bubb estaba relacionado con las restricciones que se habían impuesto al navío de permiso en la condición 42 del tratado. Se quejaba la Compañía, principalmente, de la condición de tener que vender los géneros y mercaderías necesariamente en tiempo de feria, lo que les obligaba a tener que esperar a la flota y galeones españoles, introduciendo una gran incertidumbre y riesgo a la empresa, ya que el momento de la celebración de dicha feria era muy impreciso y una parte importante de las mercaderías podía estropearse, máxime teniendo en cuenta el clima americano. Bubb, de acuerdo con Walker, G. J. (1979, p. 115), consiguió convencer a la corte española del desastre económico que había supuesto para la Compañía los viajes de los dos navíos, no considerados de permiso, el Elizabeth y el Bedford y de la necesidad de eliminar del contrato del Asiento la condición mencionada de tener que venderse las mercancías del navío de permiso necesariamente en tiempos de ferias⁴².

En 1716 la Compañía seguía insistiendo y, después de haber llegado a amenazar con renunciar al contrato del Asiento, conseguía la cédula para que pudiera salir con destino a Veracruz el navío de permiso El Príncipe Real que, como ya hemos visto, se uniría a las flotas al mando de Antonio Serrano. Pero, el principal acontecimiento del año 1716 sería la firma del conocido como Tratado de la Declaración⁴³, por el que se produjeron importantes modificaciones a la concesión relacionada con el navío anual y que representó una gran victoria para la Compañía.

El 26 de mayo de 1716 firmaban en Madrid el marqués de Bedmar y el embajador inglés George Bubb⁴⁴, con los poderes de los dos monarcas, el de España e Inglaterra, el mencionado tratado que contenía algunos aspectos relacionados con ciertos capítulos del Asiento de negros, principalmente con las condiciones establecidas para el navío anual de permiso.

En relación con el navío de permiso se reconocía que: «De parte del Rey Británico, y de la dicha Compañía se ha representado, que la mencionada gracia concedida por el Rey Católico, se concedió precisamente para indemnizar las pérdidas que la Compañía hiciese en el Asiento. De suerte que si se debiese observar la condición de no vender las mercaderías, sino es en el tiempo de la feria, y no haciéndose esta regularmente cada año, según la experiencia lo ha hecho ver por lo pasado (lo que podía suceder

en lo venidero) en lugar de sacar provecho, la Compañía perdería el capital de su dinero; pues se sabe muy bien, que las mercaderías en aquel país no pueden conservarse mucho tiempo y particularmente en Portobelo. Por esta razón pide la Compañía una seguridad, de que la feria se hará cada año en Cartagena, en Portobelo, o en la Vera Cruz y que se la advierta del uno de los tres puertos que se hubiere destinado para hacer en él la feria, a fin de que pueda hacer partir su bajel, y que arribado que este sea a los mismos puertos y no haciéndose la feria, pueda la Compañía vender sus mercaderías, después de un cierto tiempo determinado, contándose desde el día del arribo del bajel al puerto».

El monarca español, en su afán de dar muestras de su amistad al rey británico, se comprometía a que se celebrarían regularmente cada año la feria en el Perú o en Nueva España, dándose puntual aviso a la corte de Inglaterra del momento preciso en que la flota o galeones partirían para las Indias, de forma que la Compañía pudiese hacer partir al mismo tiempo el bajel concedido. Pero, en el caso en el que la flota no hubiese partido de Cádiz en todo el mes de junio, se permitiría a la Compañía que hiciese partir su bajel, de lo que debía dar aviso a la corte española o al ministro del rey español en Londres y, una vez que el navío estuviese en el puerto de las Indias, estaría obligado a aguardar allí a la flota o los galeones cuatro meses desde su arribo, transcurrido el cual le estaría permitido vender sus mercaderías sin obstáculo alguno.

En consecuencia, tal como hemos visto, con la firma del denominado «Tratado de la Declaración», se produjeron dos importantes modificaciones a la concesión relacionada con el navío anual: se les permitió que pudieran vender sus mercaderías, pasados cuatro meses sin que hubieran llegado la flota o los galeones de España y se concedió a la Compañía que pudiese repartir las 1.500 toneladas que le correspondían, por los tres años transcurridos sin que hubiese salido ningún barco anual, entre los siguientes diez años, por lo que el navío desde entonces y en los diez años siguientes podía transportar 650 toneladas, en lugar de las quinientas previstas por la concesión.

Como ya vimos al estudiar el caso de la Real Carolina, la mayoría de los autores que han tratado el tema entienden que este tratado supuso un reforzamiento de la posición de Inglaterra y de su comercio frente a sus competidores europeos⁴⁵. Aunque, hay quien opina, como Walker, J. G. (1979, p. 119) que ese «tratado favorable conseguido por los ingleses en 1716 fue lo que empujó al gobierno español a llevar a cabo un esfuerzo constructivo para remediar el abandono en que se hallaba el comercio trasatlántico». Sea como fuere, de lo que no cabe ninguna duda, como reconoce ese mismo autor (p. 117) es de que con este tratado Inglaterra, cuando sólo habían transcurrido tres años del final de la guerra, había conseguido «ventajas en el comercio legal con la América española mayores de las que Francia había conquistado en el transcurso de toda la guerra».

El problema del control del navío de permiso

Uno de los problemas fundamentales, desde la óptica española, en el desarrollo del Asiento era que, hasta 1732, se había descuidado en exceso el control de las operaciones de la Compañía; así, por ejemplo, ese control en Indias era ejercido por los propios oficiales reales, cuyas actuaciones, la mayoría de las veces, dejaban mucho que desear. El escaso control ejercido no permitía a la Real Hacienda española conocer cuál era la verdadera situación de ese comercio y, por tanto, cuál era el estado de sus cuentas y la participación del monarca español en el negocio, ya fuese en los derechos de esclavos o en los beneficios del barco anual. En 1732, en un intento de paliar esa situación, José Patiño, ministro de Hacienda, Guerra, Marina e Indias⁴⁶, tomó cartas en el asunto y nombraba como representante español de la Compañía en Londres a Tomás Geraldino quien había recibido instrucciones⁴⁷ precisas con la pretensión de ejercer un riguroso control de las actividades de la Compañía y, muy especialmente, para prevenir el contrabando del barco anual⁴⁸. Tal vez, como señala Béthencourt (1998, p. 198), Patiño le había instruido para ejercer un control tan riguroso sobre los distintos negocios de la Compañía que su misión última fuese «lograr la ruina de la sociedad, privada de su mayor parte de ingresos: el comercio fraudulento», razón por la cual al navío de permiso, verdadero negocio de la Compañía, iban dirigidos los trece artículos primeros de sus instrucciones (DONOSO, R. 2006, p. 72 y 73). Así mismo se nombraban, con el objetivo de ejercer un estrecho control sobre las actividades de la Compañía, factores españoles⁴⁹ en cada puerto donde la South Sea Company ejercía su comercio, como eran: La Habana, Veracruz, Campeche, Caracas, Cartagena, Panamá y Portobelo y Buenos Aires, con responsabilidades similares a las de Geraldino, a quien debían mantener informado en todo momento (DONOSO, R. 2006, p. 72).

Como ya reconocimos, el Consejo de Indias se manifestó abiertamente en contra de la concesión del navío de permiso y, aunque en varias ocasiones se intentó abolir dicha condición, ofreciendo a cambio a la Compañía otras ventajas, nunca se conseguiría que los británicos accediesen a esa solicitud, lo cual, por otro lado, era lógico, dadas las expectativas de beneficios que tenían, no sólo con el comercio lícito que este barco practicaba y que le permitía, al ser mercancías libres de impuestos, venderlas un 25 o 30 por ciento más baratas que las que venían en las flotas desde España, sino y sobre todo, por el contrabando que con este tipo de barcos podía fácilmente realizarse⁵⁰. Pero quizá, como reconoce Walker, J. G. (1979, p. 146), se haya exagerado la importancia que se le otorga al navío de permiso en la decadencia del sistema comercial español, ya que el contrabando que pudo introducir este navío no tiene punto de comparación con el que se introdujo por otros medios diferentes, aunque, como este mismo autor reconoce, «lo que realmente sacaba de quicio a los españoles, comerciantes y ministros por igual, era que el navío de permiso pudiera destruir lo poco que quedaba del comercio con las Indias. El navío de permiso no socavaba con su contrabando el comercio de Cádiz, sino que lo hacía con su mera presencia, con el simple hecho de que, tanto si llevaba 100 toneladas como si eran 1.000, encontraba mercado en América, cuando los galeones y la flota no hallaban donde colocar sus cargamentos», de esta forma «el navío de permiso, con o sin contrabando, atacaba el mismo centro nervioso del sistema» (p. 147).

Para Walker, el caso del navío de permiso el Príncipe Real, cuyas cuentas analizaremos a continuación, representa un ejemplo clásico que viene a corroborar sus argumentos, ya que el miedo de los españoles no se derivaba de las actividades ilícitas que el navío podía llevar a efecto, sino del lugar privilegiado que las mercancías de ese navío ocupaban en el mercado americano, de manera que «el navío de permiso nutría el creciente sentimiento de independencia económica de América, y esto ponía en peligro el sistema mismo del comercio con las Indias» (p. 147). Ese miedo era pues, a juicio de este autor, lo que llevaba a los dirigentes españoles a acusar y quejarse de las actividades de este navío, obteniendo así la coartada perfecta para denegar a la Compañía su cédula de navegación.

El primer Barco Anual de Permiso: el Príncipe Real

Un decreto de 15 de julio de 1716 preveía la salida de una flota en 1717, al mando de Antonio Serrano, con destino al puerto de Veracruz. En esta flota el gobierno español tenía puestas muchas esperanzas de recuperación del comercio con las Indias, motivo por el que había adoptado algunas medidas fiscales con la idea de hacerlo más competitivo frente al comercio inglés legal y clandestino.

La flota zarpaba el 28 de julio y entraba en el puerto de Veracruz el 9 de octubre de 1717. A pesar de las medidas tomadas, el resultado económico de esta flota, tal como ya pusimos de manifiesto, fue un rotundo fracaso, debido principalmente a la presencia del navío de permiso de la Compañía del Mar del Sur el Príncipe Real que, a pesar de que no se permitió que su carga se vendiese tierra adentro, al poco de entrar en el puerto, ya conocían los comerciantes mejicanos su contenido y precios, por lo que de todos los puntos de Nueva España acudieron para adquirir sus productos dejando de lado los transportados por la flota española⁵¹. Además, es de suponer que el navío inglés, como era habitual, había superado con creces las 650 toneladas permitidas, a pesar de que el propio Serrano se había encargado del control de las medidas del navío⁵², al que se le permitían vender hasta 700 toneladas, pudiéndosele confiscar cualquier exceso sobre esa cantidad.

El 19 de noviembre, según informaban los oficiales de Veracruz, había entrado en ese puerto el Príncipe Real, que venía escoltado por otro de 50 cañones (el Diamante) con el pretexto de que había muchos piratas y por la galera Sarah, un navío de 150 toneladas cargado de pertrechos de carena. Sus medidas y arqueo (de acuerdo con lo mandado en la cédula de 31 de mayo de 1717) fueron tomadas el día 21 de febrero de 1718 por orden de Antonio Serrano jefe de escuadra y mariscal de campo con asistencia de los oficiales reales de dicho puerto de la Veracruz. El navío, de acuerdo con Serrano, midió 658 toneladas, siete codos y noventa y dos centavos de otro; a pesar de lo cual se llevaron a cabo otras dos medidas, la primera realizada por el licenciado Antonio Sabino y Juan Martín de la Fuente, dando como resultado 654 toneladas y tres octavos de otra y la segunda por Manuel Álvarez que obtuvo 662 toneladas.

En la junta de negros de 23 de noviembre de 1722 se aprobaron sus medidas,

considerándose la menor de ellas de 654 toneladas. No obstante el fiscal, en su informe, dejaba constancia de los excesos cometidos por las dos embarcaciones que acompañaron al navío, la de guerra con el pretexto de piratas y que, al parecer, iba tan cargada como el propio navío, y a la que el virrey le concedió desembarcar diez mil pesos de mercancías (ropas) que fueron empleados en la compra de añil. La otra embarcación, también iba cargada de pertrechos y géneros, tal como se justificaba por las ventas que hicieron con licencia del virrey, todo lo cual lo consideró el fiscal: «caso bien extraño del oficio de un virrey que debe estar a la mira y embarazar fraudes». En su opinión para que esto no se repitiese se debían dar órdenes precisas al respecto para decomisar cualquier exceso sobre la carga permitida y que no se permitiese entrar en los puertos más navíos que el de permiso⁵³.

Las cuentas del Príncipe Real

El 28 de diciembre de 1724 Eon había solicitado por escrito a la junta de directores de la Compañía las cuentas que los sobrecargos, que habían regresado de la Veracruz con el Príncipe Real, habían dado de su administración y de la que se les había responsabilizado, para poder así informar al rey de su participación en el beneficio del navío. Al no recibir respuesta, el 29 de marzo de 1725, volvería a solicitarlas a la junta de directores, los cuales convinieron en pasárselas, dado que ya había tenido lugar la venta de toda la grana que vino de la Veracruz en ese navío, y que había sido vendida desde cinco pesos hasta cinco y tres reales de plata la libra cernida⁵⁴. A pesar de lo cual, no sería hasta el 11 de febrero de 1734 cuando Geraldino informaba que tenía en su poder las cuentas del viaje de este navío -las tenía desde el 6 de noviembre de 1733- pero faltaba en ellas el contrato hecho para su fabricación que, aunque lo había pedido en varias ocasiones, no se lo habían entregado, en vista de lo cual lo había vuelto a solicitar, y a ello estaba esperando para dar cuenta finalmente de sus resultados⁵⁵.

Las cuentas del Príncipe Real están recogidas en 15 documentos que habían sido recopilados y enviados a Patiño por Tomás Geraldino el día 10 de abril de 1734 y que son las que presentamos en el cuadro siguiente⁵⁶:

Cuadro 1. Cuentas y papeles pertenecientes al viaje que hizo a la Veracruz el navío anual el Príncipe Real su capitán Baynam Raymond, año de 1717

1Factura de la carga£233.500

2Cuenta de costo y gasto de el navío£20.93335

3Particulares de gastos cargados en la cuenta del navío£18.126----

4Cuenta del viaje con la cuenta de la cuarta parte de interés del rey de España y cuyo importe es£8.67844 ½

5Cuenta de las tres cuartas partes de interés de la compañía que importa la líquida ganancia£43.607143 ½

6Particulares de gastos sobre la cuenta del viajeP°990.081-----

7Cuenta de la factoría de la Veracruz y cuenta del os retornos£357.5511610

8Copia de dos cartas de la factoría de la Veracruz relacionadas con

- la venta de parte de la carga de dicho navío-----
- 9Factura de grana y añil, retornos hechos por dicho navíoP°267.4844½
- 10Extracto de cuenta de grana, añil y dinero en especie reservado por los oficiales reales de cuenta de la Compañía del asiento durante la represalia y remitidos a EspañaP°1.044.553411 ½
- 11Venta hecha en México por los oficiales reales y Gerardo Moore de varios efectos de la CompañíaP°300.929---½
- 12Memoria de géneros entregados por Genaro Moore y M. Pitt siendo los que quedaron con la valuación de G. Moore. Así mismo cuenta de ventas de géneros no incluidos en la represaliaP°71.0742½
- 13Cuenta particular de desembolsos hechos por Thomas Lemon de cuenta del sobredicho navío que consta en el N° 3£19053
- 14Reparos sobre estas cuentas-----
- 15El contrato para la fábrica de este navío-----

Como ejemplo de la documentación contable del Príncipe Real reproducimos, en la ilustración 1 el documento original del listado de cuentas anterior; en la ilustración 2 el documento n.º 2 que representa la cuenta de costo y gastos del navío; en la Ilustración 3 la Cuenta del viaje (documento n.º 4) y en las Ilustraciones 4 y 5 la cuenta del Rey de España por su participación del 10% y la cuenta de las tres cuartas partes de interés de la Compañía respectivamente (documentos n.º 4 y 5) (todo ello expresado en libras esterlinas), y donde puede verse las interrelaciones existentes entre ellas.

Coincidiendo con la estancia de este navío en América, en Europa las relaciones entre las dos monarquías se fueron enrareciendo, desembocando en una declaración de guerra en septiembre de 1718, cuya principal consecuencia en lo relativo al Asiento sería la represalia ordenada por el monarca español de los bienes de la Compañía que quedaban confiscados, incluyéndose en este caso parte de la carga del navío el Príncipe Real, ya que el barco pudo librarse por haber salido para Inglaterra poco antes de que comenzasen dichas represalias, curiosamente llevándose los libros de cuentas de la factoría de la Veracruz, tal como alegaron sus factores cuando los oficiales españoles los solicitaron. La guerra terminaba en junio de 1721 y, en ese mismo año, regresaba a Londres el Príncipe Real de cuyas cuentas, tal como puede verse en las ilustraciones mencionadas, se deduce una rentabilidad nada despreciable de £ 111.730 /15/ 6, de lo que correspondía al monarca español por su participación la cantidad de £ 27.932 /13/10 ½ y a la Compañía £ 83.798 / 1/ 7 ½ (descontando los intereses £ 43.607 /14/ 3 ½), quedándole finalmente al rey, una vez considerados los intereses y el cálculo del 5% de las otras tres partes, la cantidad de £ 8.678 /4/ 4 ½ que, sin embargo, el monarca español nunca recibiría.

Ilustración 1. Cuentas del navío Príncipe Real

Ilustración 2. Cuenta de costo y gasto el navío el Príncipe Real

Ilustración 3. Cuenta del viaje que hizo a la Veracruz el navío el Príncipe Real, año 1717

Ilustración 4. El rey de España por su cuarta parte de interés en el viaje de arriba

Ilustración 5. Cuenta de las tres cuartas partes de interés de la Compañía de la Mar del Sur en el viaje que hizo a la Veracruz el navío el Príncipe Real, año de 1717

El Real Jorge y la feria de galeones de Portobelo de 1722

El 5 de agosto de 1721 llegaban los galeones a Portobelo al mando del general Baltasar de Guevara, por su parte al navío de permiso el Real Jorge, al mando del capitán Juan de Avison, se le pasaba visita de entrada el trece de enero de 1722.

El 16 de agosto de 1721 el rey había emitido la cédula en favor del navío el Real Jorge. Previo a su concesión Stanhope había presentado un memorial, en nombre de la Compañía, en el que se informaba que tenían preparado un navío para ser despachado a Cartagena y Portobelo, el mismo que aprestó en 1718 (cuyo viaje fue suspendido) y que había sido medido por personas expertas con asistencia de Guillermo Eon, habiendo resultado ser de 630 toneladas y una décima, en lugar de las 650 del permiso. Se suplicaba al monarca que, para evitar los inconvenientes que se habían experimentado el año 1716 con el navío el Bedford, por parte de los oficiales reales de Cartagena en la medida que hicieron de él, se sirviese dar orden al gobernador y oficiales reales de aquel puerto y del de Portobelo para que permitiesen su descarga sin otra innovación de medida que la que ya había sido realizada.

El rey, a consultas de su Consejo, resolvió que el referido navío fuese a Cartagena y en caso de que llegase cuando ya se hubiese celebrado la feria de galeones se le permitiese vender sus mercaderías en la forma que pudiese ejecutarla y que, en cuanto a la medida del navío, aunque se hubiese ejecutado en Inglaterra, y constase tener sólo 630 toneladas y una décima, se hiciese medir su buque por Baltasar Guevara, comandante de Galeones, interviniendo el maestro mayor de ellos, los oficiales reales de la dicha ciudad de Cartagena y las demás personas que hubiese prácticas en la profesión de medida y arqueamiento de navíos, en la forma en que se practicaba y tal como se había ordenado al jefe de escuadra Antonio Serrano por despacho de 21 de mayo de 1717, y no como lo hicieron los oficiales reales de Cartagena con el navío el Bedford, cuya actuación fue tachada de poco inteligente y les fue desaprobada⁵⁷. Así mismo, se le daba permiso al navío para que pudiese pasar de Portobelo a Cartagena (o viceversa). Finalmente iría de Cartagena a Portobelo en conserva de los galeones que iban a cargo de Baltasar de Guevara.

Precisamente, para evitar los inconvenientes del Bedford, para este navío anual la Compañía había procurado que no se planteasen problemas en su medida, apelando a los inconvenientes que en el futuro se podían tener si los arqueos se practicaban en la carga (palmeo) y no en el buque del navío (arqueo), ajustado éste al número de las toneladas del permiso. El arqueo finalmente se realizaba el 23 de julio, medido con el codo real de España, dividido en cien partes iguales y reconocido por justo a satisfacción del factor, del capitán del navío y del matemático que tenían consigo. Dicho arqueo, considerando las medidas tanto de Inglaterra como de España y reduciéndose unas a otras, dio como resultado un total de 647 toneladas, cinco codos y un séptimo de otro frente a las 630 $\frac{1}{10}$ toneladas que había dado ese mismo arqueo en Londres en presencia de Eon⁵⁸.

Por orden del teniente general Baltasar de Guevara, que comandaba los galeones, en Portobelo se llevó a cabo la medida (palmeo) de su carga por parte de los maestros de la capitana, almiranta y patache de dichos galeones, componiendo todas sus partidas 483 toneladas y 152 palmos y $\frac{4}{8}$ (una tonelada eran 166 palmos y $\frac{3}{8}$), que junto con las 180 toneladas y 44 palmos que importó la carga del navío alijada en Cartagena, que igualmente se habían medido, sumaban 664 toneladas y 30 palmos y $\frac{1}{8}$ de otro. Aunque, hubiesen sido más las toneladas si se hubiesen considerado 24 barriles de peltre por su peso como se debía ejecutar por ser género de enjunque y, además, se hallaron 416 piezas o fardos menos de los que traía numerados de Inglaterra. Guevara, en Cartagena y Portobelo, mandó poner guardias al navío, aunque reconociendo que esa falta de fardos podía deberse a extravíos, o a algún motivo desconocido, pero le había parecido muy natural por su experiencia adquirida en la Habana y es que tocando este navío en Jamaica había desembarcado allí los factores que la Compañía enviaba a la Veracruz y que una o dos balandras en que estos se embarcaron para pasar a aquel puerto se volaron a vistas de la misma isla de Jamaica, pareciendo verosímil que consigo llevasen aquellos factores a la Veracruz los fardos que faltaban en el navío en que llegaron hasta Jamaica⁵⁹.

En Cartagena el navío descargó algunos géneros y mercaderías⁶⁰, dejando lo demás a bordo para conducirlo a la feria de Portobelo. En diferentes días se alijaron 1.822 piezas de mercaderías con la siguiente composición:

Treinta balas de pimienta.

Veinticuatro churlas de canela.

Mil cuatrocientos sesenta tercios.

Ciento sesenta y seis cajones.

Ciento diecinueve marquetas de cera.

Veintitrés barriles de mercerías.

Midiendo todas ellas 28.318 palmos y medio cuadrado, que regulados por cada tonelada de buque, ciento sesenta y seis palmos y $\frac{3}{8}$, componían 170 toneladas y 34 palmos y $\frac{6}{8}$ de otra. Días más tarde se alijaron cincuenta quintales de acero que a veintidós quintales por tonelada hacían 2 toneladas y 45 y $\frac{3}{8}$ palmos. Lo que en total hicieron 172 toneladas y 80 palmos y $\frac{1}{8}$ de otra.

En esta certificación no se incluyeron:

Nueve cajas de medicinas.

Un baúl y cuatro cajones de vidrios.

Cuatro cajones de espejo.

Un cajón de mapas.
Dos cajones de bufetes de charol.
Un cajón con un reloj.
Dos cajones con instrumentos de ensayar metales.
Tres cajones con diferentes mercaderías.
Seis pipas y cinco barriles de vino.

Todo lo cual componía siete toneladas y ciento treinta palmos y dos octavos de otra y que correspondían a cosas para el servicio de la factoría y para la curación de los negros, por lo que el gobernador Alberto de Bertodano y el contador Silvestre Pacheco consideraron que no se les debía cargar en cuenta de la carga que el monarca les había permitido introducir.

Por su parte, el factor de Portobelo, Gilberto Grimes, se quejó de que se había desembarcado toda la carga, de manera que no había quedado absolutamente nada en el navío, ni siquiera el hierro que se utilizaba de lastre en él. En defensa de su argumento apelaba al estilo y costumbre que existía en Inglaterra de lastrar con hierro sus navíos de carga, tanto por ser este lastre el más seguro, como por ser el que maltrataba menos los buques, «cuya consideración es el más atendido cuidado de nuestra marina», observación que según el factor era tan notoria y antigua que no debía extrañar que se utilizase en los navíos de permiso y no debía considerarse como una actuación fraudulenta, ya que no existía el menor fundamento, sospecha o motivo que pudiese hacer pensar en ello.

El factor solicitó que se arreglase el arqueaje del navío al que se le ordenó al jefe de escuadra Antonio Serrano por despacho de 21 de mayo de 1717 en la Veracruz, por el que se consideró que no había por qué retirar del cuerpo de la cargazón dicho hierro que venía de lastre, de manera que para que se verificase algún exceso para el comiso, era menester se integrasen primero del monto de toda la carga las 650 toneladas del permiso y que después sobrasen otras cincuenta toneladas, las cuales se habían de computar y recibir a la Compañía por cuenta del navío del año siguiente, para que otras tantas toneladas trajese de menos, por consiguiente, faltándole 70 toneladas al Real Jorge, 20 para completar las 600 y cincuenta de la permisión (y cincuenta más antes de que se verifique exceso para el comiso), se debía excluir toda presunción y se fortalecía la realidad de que el hierro venía por lastre del navío y que la Compañía no se quería aprovechar de su valor en la favorable coyuntura que ofrecía la presente feria y no encontraba sentido a la vigilancia a que se sometía al navío, ya que no había lugar al recelo de que este hierro se desembarcase y comerciase separadamente. El factor solicitaba que se sobreseyese del mandato y orden verbal que le habían dado para que descargase y echase a tierra, a cuenta de la cargazón y sus toneladas, aquella precisa y determinada porción de hierro que sacó de Londres para su lastre y debía volver con ella el navío.

Guevara, en su decreto de respuesta al factor, se extrañaba de la costumbre inglesa de lastrar con hierros sus navíos de carga por ser lastre más seguro y que maltrata menos los buques, y no observar esa misma práctica con los navíos de guerra, que no eran menos importantes e incluso se deberían cuidar más. Siendo evidente, además, que si esto era así debían lastrar con artillería inservible los referidos navíos mercantes y

no con hierro en planchas, lo que sería muy costoso. Guevara pensaba, más bien, que lo traían como género de venta, y probaba esta seguridad el hecho de que en la bodega del Real Jorge fuesen 180 toneladas de piedra lastre, las cuales se embarcaron en el puerto de Cartagena, después de haber alijado en aquella plaza otras tantas de ropa, además exponía cómo el presidente factor, en presencia del gobernador y el capitán general, le había dicho, la otra noche en su casa, que el hierro que tenía a bordo este navío después de cumplidas las 630 toneladas de carga, eran de cuenta del capitán, al que la Compañía le concedía cinco toneladas de buque, aparte de su sueldo. Además, si el hierro era lastre con que debía navegar el navío de ida y vuelta, Guevara se preguntaba «por qué se habían desembarcado al pié de mil quintales, mientras no se cumplió el punto de 630 toneladas y 1/10 que ya excede», considerando que «la dificultad de desembarcarlo nace de la aprehensión de que tal vez lo que excediere pueda confiscarse», pero claro eso no se podía ejecutar ya que eran 650 las permitidas y cincuenta más toleradas, con lo cual se desvanecía esa presunción. En su opinión, lo que convendría era no perder el tiempo en el alijo, debiéndose ejecutar con la mayor precisión, para arquearle con más propiedad y que se tuviese exacto conocimiento de su carga, para que no se pudiese alegar que el navío había traído menos ropa de las que correspondían al permiso y tolerancia, como desde el principio se hubiese sabido, si por el referido presidente se hubiese dispuesto antes de dar principio a la descarga. Consideraba preciso actuar con cautela y desconfianza «ya que si esa puerta se dejase abierta en América, atropellando la general práctica que en todos los dominios observan los navíos mercantes, donde se alija y vende el hierro que traen de lastre, cargarían siempre las ropas hasta enterar la permisión de toneladas, y el exceso de ellas se honestaría con este pretexto, cuyo valor no es de menor entidad en estos reinos, porque todo lo que se gasta viene de Europa y se paga a crecido precio».

En resumen, los ingleses lo que querían era que no se realizase el palmeo y que se considerase el arqueo del buque que se había llevado a cabo en Inglaterra. Así mismo pedían que no se incluyesen en las medidas el hierro plancha y vergafón que traía, justificándolo en que sólo servía de lastre⁶¹.

La feria de Portobelo de 1722 volvió a ser un nuevo fracaso para los comerciantes españoles, reconociéndose que el contrabando fue extraordinario en ella, con un gran número de barcos extranjeros que habían permanecido anclados en las costas próximas al puerto, que se añadirían al comercio legítimo del navío de permiso, haciendo que el dinero de los peruanos se invirtiese en esas mercancías y no en la de los galeones⁶². De hecho, el Real Jorge, de acuerdo con Walker, G. F. (1979, p. 184) vendió de una forma bastante rápida toda su carga, a pesar de haber transportado, según este autor, más de 1.000 toneladas, aunque reconoce que, dada la escasez de numerario, gran parte de esa carga hubo de ser vendida a crédito. El exceso de toneladas, no reconocido oficialmente en la documentación, había sido posible, siempre de acuerdo con Walker, gracias al soborno de los factores de la Compañía al general Guevara, tanto en Cartagena como en Portobelo.

A pesar de las acusaciones de Walker contra el general Guevara, a nivel

oficial, sólo podemos decir que éste tuvo un comportamiento irreprochable e incluso el 24 de abril de 1721, desde Cartagena, informaba de manera muy precisa de las prácticas ilegales que realizaban los ingleses⁶³. Se quejaba Guevara -que había participado en la medida del navío Real Jorge, cuya visita junto con el oficial real no había querido dilatar- de que con el pretexto de los negros que traían las embarcaciones del Asiento, venían, así mismo, cargadas de mercaderías, siendo esta la causa de que nunca se acababan las que tenían los factores en sus almacenes y las que por las cercanías de la costa recibían. Porque, en opinión del general, ellos no vendían con la precisión del comercio de España que pretendía volver el producto de sus ropas, siempre que pudiesen despacharlas a precios convenientes, con los mismos galeones y flotas. Los ingleses los dejaban en depósito, causando éstos mucho más perjuicio que el propio permiso del navío, que no dejaba de ocasionar conocido menoscabo al mismo comercio, pues dando sus ropas a 25 y 30 por ciento menos, tenían más ganancias que los españoles, aunque las vendiesen a un 60 por ciento más. En opinión de Guevara, para conseguir sus fines, los ingleses nombraban como jueces conservadores del Asiento a los propios gobernadores, disimulando con este título la regalía que les daban de dos mil pesos al de Cartagena, más o menos lo mismo al de Portobelo y tres al de Panamá y también procuraban atraerse a los oficiales reales por otros medios de la misma naturaleza, aunque más cautelosos. Una práctica habitual de los ingleses que denunciaba, era la de mantener las embarcaciones a la entrada de Bocachica cuatro o cinco días con la excusa de que las brisas les dificultaban entrar en el puerto y en ese espera hacer sus enjuagues, desembarcando lo que no les estaba permitido, dejando las ropas en los buhíos⁶⁴ inmediatos hasta que lograban la oportunidad de introducirlas en la ciudad.

El Real Jorge llegaba a Londres el 18 de marzo de 1723 y Eon daba cuenta de cómo al confrontar su carga con el registro firmado halló cinco partidas que no correspondían a la Compañía y expresaba sus dudas de que no hubiese otras más, posiblemente en plata y dinero⁶⁵, precisamente, tal como nos informa Walker, G. F. (1979, p. 185) en abril de 1723 la prensa inglesa informaba de la gran cantidad de plata que había traído el navío de permiso y que había sido llevada a la Torre de Londres para su acuñación en moneda. A falta de las cuentas de este navío, la información más fiable con la que contamos no la aporta Gardner Sorsby (1975, p. 222) que reconoce un beneficio bruto de £ 25.604, del que Felipe V, al parecer, recibió solamente £ 3.398.

En relación con los retornos de este barco, tal vez fuese cierto el rumor que los comerciantes de Cádiz habían transmitido a Patiño en un informe y en el que, entre otras cosas, denunciaban que los ingleses estaban poniendo bancos en Cartagena y Veracruz para recibir de los españoles caudales de oro y plata, obligándose con letras de cambio a entregarlos a los 90 días en España con sólo el interés del 8%, lo cual, de ser cierto, resultaba un serio peligro para el erario público por la gran cantidad de derechos que se dejarían de percibir⁶⁶.

Precisamente, en España, frente a los rumores de que el comercio de Sevilla y Cádiz había dado órdenes secretas a sus agentes en América, para que la mayor parte de los caudales que produjesen las ventas de sus

efectos y que remitían en flotas y galeones, fuesen dirigidos a Inglaterra en los navíos del Asiento para eximirse del pago de los derechos correspondientes, se recordaba lo estipulado en el artículo 26 del Asiento en cuanto a la prohibición de ello, y se amenazaba con graves penas a los que la incumpliesen⁶⁷.

El navío el Príncipe Real en su segundo viaje

La cédula real para poder despachar el navío de permiso el Príncipe Real con destino al puerto de Veracruz fue dada en el Buen Retiro el 13 de marzo de 1723, una vez que ya se había dispuesto que ese verano tuviera lugar la salida de la flota del puerto de Cádiz⁶⁸.

El día 9 de julio, al mando del general Antonio Serrano, salía la flota de Cádiz, atracando en el puerto de Veracruz el 20 de septiembre. Por su parte, el 22 de abril, había salido del puerto de Deptford el navío de permiso el Príncipe Real que, de nuevo y una vez concluida la guerra, había conseguido la cédula real para navegar con destino a Veracruz. Este navío, tras permanecer un tiempo en Jamaica, llegaba a la ciudad mejicana el día 8 de agosto de 1723 al mando de Guillermo Cleland, pero su carga no se comenzaría a vender hasta la llegada de las flotas el 20 de septiembre.

El Príncipe Real venía ya arqueado de Londres con la presencia del agente español Guillermo Eon, realizado el día 26 de mayo de 1722, resultando ser su porte de 632 toneladas 60 centavos de otra. No obstante, se volvía a arquear en Veracruz por el teniente general Antonio Serrano⁶⁹, comandante de la flota, en concurrencia con el gobernador y oficiales reales, hallándose que tenía las mismas toneladas que las que se le calcularon el año 1718 por parte de dicho teniente general y que fueron 658 siete codos y noventa y dos centavos de otro, con alguna diferencia, tan poco significativa que se despreció⁷⁰.

De acuerdo con Walker, G. J. (1979, p. 168) las operaciones realizadas por este navío, que una vez más transportaba una importante sobrecarga de contrabando, fueron más beneficiosas que todas las anteriores. Además, se aprovechó del hecho de que todavía no se había emitido la cédula que prohibía el internamiento de las mercancías por lo que una parte importante de su carga fue vendida en las comunidades mineras del interior.

Recordemos que, en relación con el tema relativo al internamiento de las mercancías del navío anual, Stanhope, acogiéndose a la condición 42 del Contrato del Asiento, y teniendo en cuenta que los oficiales reales les obstaculizaban ese comercio, había solicitado que las mercaderías que no se pudiesen vender se permitiese su introducción tierra adentro: Panamá, Santa Fe, Nuevo Reino de Granada y otros lugares, apelando a lo que consideraba era voluntad del monarca, pensando que cuando dio el permiso para comerciar no estaba en su real ánimo restringirlo a los tres citados puertos, sino solo para que los navíos no fueran a otros ni tocar en el Mar del Sur. Por ello suplicaba que se sirviese mandar a los funcionarios reales de los mencionados puertos que no pusiesen impedimento alguno en la introducción de las mercaderías, apelando para ello a la participación que

tenía el rey en el beneficio de ese navío⁷¹.

El marqués de Grimaldo, en nombre de rey, había pasado esa petición de Stanhope al Consejo de Indias y éste a la Junta del Asiento, desde donde el 6 de septiembre de 1721 se trasladaba al fiscal. El fiscal denegaba esa petición en base a lo estipulado en el Asiento y en la cédula de declaración de 1716, donde se recogía este tema con toda claridad. El 9 de septiembre la Junta de Negros se manifestaba de acuerdo con el fiscal⁷². A pesar de todo, el 27 de septiembre el rey concedía a la Compañía que las mercaderías del navío anual que no se pudiesen vender en los puertos de Cartagena, Portobelo y Veracruz las pudiesen introducir tierra adentro; como ya comentamos, los ingleses, para persuadir al monarca, habían apelado a su participación en el negocio, lo que al parecer tuvo en esta ocasión las consecuencias deseadas⁷³.

Finalmente, a petición principalmente del consulado de México, en cuya defensa tomó un papel activo el virrey marqués de Casafuerte, como veremos a continuación, el monarca revocaría en 1724 la mencionada cédula de 27 de septiembre de 1721, por lo que de nuevo se prohibía a los ingleses que vendiesen sus mercancías más allá de su puerto de destino.

Ante esas circunstancias, cuando el Príncipe Real llegaba a Londres en diciembre de 1724, parece ser que traía unos retornos extraordinarios, sólo en plata se estimó que llevaba 6.000.000 de pesos (WALKER, G. J., 1979, p. 169). Nosotros, al carecer de las cuentas oficiales de este viaje⁷⁴, sólo sabemos que su carga había costado según su factura 1.458.309 pesos 6 reales⁷⁵, no tenemos más remedio que quedarnos con los pocos datos aportados por el autor citado y con la presunción de que, una vez más, la rentabilidad de este navío anual debió de ser importante.

Blanco, sustituto de Eon en Londres⁷⁶, ya había participado a la Junta, en agosto y septiembre de 1724, su preocupación, de que el navío el Príncipe Real pudiese traer a su vuelta contrabando, lo cual parecía bastante probable. Por ese motivo, el 16 de octubre le recordaba la Junta que, para evitar el contrabando de ida principalmente, debía enviar una memoria de la carga de los navíos, aunque ya había reconocido, en otras ocasiones, que la Compañía no quería entregar esas memorias con el pretexto de considerarlo un grave perjuicio. Ahora se le instaba a que, en nombre del monarca como interesado en la cuarta parte, insistiese en ello, ya que no se le pedía memoria de lo que llevaban los fardos y cajones, sino del número de ellos, sus marcas y números, para poder cotejarlos con el original que la Compañía dirigía a sus factores y así reconocer si había más fardos o cajones⁷⁷. Todavía, en relación con este navío, el 9 de julio de 1725, la Junta del Asiento pedía a Guillermo Eon que hiciese averiguaciones sobre su arribada a Jamaica y de los caudales que al parecer iban en él de particulares⁷⁸.

El Real Jorge en su segundo viaje

El 14 de agosto de 1723 se había dado permiso a la Compañía para que pudiese despachar a los puertos de Cartagena y Portobelo el navío el Real Jorge al mando del capitán Juan de Avison, ateniéndose al contenido del

Tratado de la Declaración de 171679.

El 31 de diciembre de 1723 zarpaban del puerto de Cádiz los galeones con un impresionante volumen de mercancías, más de 3000 toneladas distribuidas en 18 navíos. Al mismo tiempo, el 7 de mayo llegaba a Cartagena el navío de permiso que, como ya hemos mencionado, nuevamente era el Real Jorge⁸⁰. En este año se concedieron dos navíos de permiso, ya que en 1722 no había salido la flota y no se había otorgado la cédula real para que navegase, de manera que el monarca retuvo dicha cédula hasta que no estuvieron listos para zarpar los galeones de Tierra Firme. Evidentemente, no se quería correr el riesgo de llegar a un mercado completamente saturado por las mercancías del navío de permiso.

El 13 de octubre de 1724 los oficiales reales de Cartagena informaban de la descarga hecha por el Real Jorge⁸¹, al cual se le había hecho la visita el día 8 de mayo, habiendo sido la medida total de la carga que se alijó en este puerto, por considerar que era mercancía vendible en esa factoría, de 1.916 piezas pequeñas, de las que decían que remitirían certificación a Portobelo, una vez que se midiesen y computasen las toneladas que componían, para que, en el momento de hacerse el arqueo y medida en ese puerto, se reconociese si había o no exceso en la cargazón. Esas 1.916 piezas de mercaderías estaban compuestas por:

- 1.053 tercios
- 191 cajones
- 26 churlas de canela
- 191 marqueta de cera
- 234 barrilillos
- Una barrica.

Todas las cuales, una vez medidas, dieron como resultado 14.893 y $\frac{1}{2}$ palmos cuadrados que se regularon por cada tonelada de buque, 166 palmos y $\frac{3}{8}$, componiendo el total 89 toneladas y 124 $\frac{1}{2}$ palmo de otra, sin incluir aquí lo que había traído para el servicio de la casa factoría, familias y demás dependientes de ella⁸².

En relación con esas mercancías, el 16 de marzo de 1725, Eon participaba que, por carta de los factores de Cartagena a la Compañía, se había sabido que del Real Jorge se habían vendido sólo 50.000 pesos de género, añadiendo «el sumo embarazo en que se hallaban para dar salida a la mucha ropa que del empleo antecedente había quedado en su poder y que al contrario hubiera sucedido si les hubieran enviado más cantidad de negros»⁸³.

Los oficiales de Cartagena avisaban, el mismo día 13 de octubre de 1724, del recibo de la real cédula de 11 de marzo sobre lo que debían ejecutar con la Compañía del Asiento e introducciones ilícitas, en la que se les participaba las instancias que, por representación, hizo el Consulado de México al marqués de Casafuerte, virrey de aquel reino, y los comerciantes de Sevilla y Cádiz, sobre el recelo que tenían de que los ingleses del Asiento internasen sus personas y mercaderías en aquella provincia, previniéndolos de los posibles excesos del navío anual de permiso, del que se consideraba que no iría arreglado a su permiso. En vista de lo referido, se les ordenaba que observasen lo estipulado en los capítulos que se formaron para dicho Asiento el 26 de marzo de 1713 y en algunos capítulos del tratado de declaración de 1716, dando por nulas y sin ningún

valor cualesquiera otras órdenes o despachos que se hubieren expedido y, muy especialmente, la cédula de 27 de septiembre de 1721⁸⁴. Por diferentes motivos la feria de Portobelo no pudo celebrarse hasta junio de 1726, más de dos años y medio después de la llegada al puerto de los galeones y del navío de permiso. En ese tiempo se había producido una intensa lucha contra el contrabando que había dado importantes frutos, pero que no evitó que, de nuevo, resultase un fracaso para los comerciantes españoles. Situación que se vio agravada por la tensión que se desató en esa costa por la aparición de la escuadra del almirante Hosier, con la excusa de proteger los intereses británicos, en concreto al navío de permiso, que se temía fuese confiscado en el caso, bastante probable en esas fechas, de que se produjese una conflagración entre ambos países.

Parece ser que la presencia de Hosier consiguió los objetivos que se perseguían y que consistían en favorecer el comercio del Real Jorge y el contrabando que, finalmente, se realizó a gran escala absorbiendo todos los fondos de los comerciantes peruanos. No obstante no existen datos relacionados con las cuentas de este viaje o de los retornos realizados por el navío, aunque, una estimación llevada a cabo por Gardner Sorsby (1975, p. 230), le permite dar la cifra de £ 240.000 para los retornos, lo que, teniendo en cuenta el valor de la carga, daría una estimación de pérdidas netas por el viaje de, aproximadamente, £ 24.964, lo que se corrobora con el cálculo realizado de la participación del monarca español, al que se le cargaron por pérdidas £ 10.279. Evidentemente, esa pérdida resulta más ficticia que real, ya que el contrabando realizado en este viaje es un hecho plenamente reconocido.

El Príncipe Federico

El 6 de noviembre de 1724 el Consejo de Indias decidía el envío de una nueva flota en 1725, muy a pesar de los comerciantes andaluces que, teniendo en cuenta los desastrosos resultados de las anteriores flotas, habían solicitado un aplazamiento. Para la celebración de la feria se eligió un destino diferente a Jalapa, al considerarse que Orizaba constituía un enclave con mejores condiciones para su desarrollo, sin embargo, por las protestas de los comerciantes, al final se decidió darles libertad para que vendiesen sus mercancías donde les pareciese mejor⁸⁵. La flota salía de Cádiz el día 15 de julio al mando del general Antonio Serrano.

El 24 de julio de 1724 se había pasado al fiscal una carta de Straford, como representante de la Compañía, en la que solicitaba la real cédula para que pudiese partir para la Veracruz el navío anual. El fiscal no vio reparo en que se le concediese dicha cédula en virtud de lo estipulado en el Art. 42 del Asiento⁸⁶. El 20 de octubre se emitía la cédula real para que la Compañía pudiese despachar, en 1725 al puerto de Veracruz, el navío nombrado el Príncipe Federico. Sin embargo, el 24 de octubre la Junta del Asiento de negros había decidido suspender la entrega del despacho ejecutado⁸⁷.

En noviembre Stanhope dirigía un oficio al marques de Grimaldo manifestándole su malestar por la tardanza en expedir a la Compañía la cédula para el navío anual el Príncipe Federico con destino a Veracruz. La Compañía llevaba ya más de cuatro meses solicitando dicha cédula, concretamente en julio el agente de la Compañía se había dirigido, como hemos visto, a la Junta de negros con un memorial para su obtención pero no había recibido respuesta. El mismo Stanhope había insistido en septiembre por carta (dos cartas de 17 y 30 de septiembre) a Grimaldo para que intercediera con S. M. C., aduciendo que el navío se encontraba ya enteramente cargado, equipado y pronto a hacerse a la vela. Grimaldo le contestaba en octubre que el rey había concedido esa instancia y que se despacharía la cédula a la mayor brevedad, pero la cédula no llegaba. Después de más instancias Grimaldo le respondió que sólo tenía que ir a la oficina del Consejo de Indias a recogerla, enviándole al mismo tiempo una orden para caballos de posta, a fin de poder enviarla, sin perder tiempo, por su correo extraordinario a su corte. Pero, obtenida la cédula, Stanhope quedó completamente estupefacto cuando, estando su correo preparado para partir, se percató de que el documento que había recibido era para el año próximo de 1725 y no para el presente, así que, de nuevo, volvería a solicitar que se emitiese otra cédula para el presente año. Entendía que todo había debido ser un malentendido, ajeno a S. M. C., de la oficina del Consejo de Indias y que por el bien de todos, ya que se estaba causando un gran perjuicio económico a la Compañía, esperaba que se solucionase lo más pronto posible⁸⁸.

Es posible que todo hubiese sido un equívoco, aunque nos inclinamos más por el hecho de que se hubiese tratado de una estrategia utilizada por el gobierno español para que el navío de permiso no se despachase antes de la salida de la flota. Finalmente, el 3 de diciembre se emitía la cédula para que la Compañía pudiese despachar al puerto de la Veracruz el navío de permiso el Príncipe Federico.

Solucionado lo anterior, sin embargo, cuando este navío llegó a América, se encontró con un nuevo inconveniente ya que, como hemos visto, en consideración a las quejas de los comerciantes andaluces y del virrey de México, Luis I había emitido una cédula el 11 de marzo de 1724⁸⁹ ordenando que se celase con el mayor cuidado la introducción de géneros y no se permitiese que los que condujese el navío anual de la Compañía de Inglaterra se llevasen tierra adentro.

Relacionado con ese tema, como ya habíamos mencionado, en México el Tribunal del Consulado de Mercaderes había elevado una representación al gobernador quejándose de los perjuicios que se seguían y recelaban ante el hecho de que los ingleses se internasen tierra adentro con motivo del despacho que les había concedido facultad para ello, de manera que, con la cédula mencionada, se le anunciaba al gobernador que quedaba suspendida esa facultad y, al igual que a los otros gobernadores, se le informaba de que el navío anual de permiso no iba bien regulado y se sospechaba que excedía en muchas toneladas a las permitidas.

En la cédula mencionada de Luis I, éste manifestaba su preocupación por la importancia de los puntos que contenía la citada representación del consulado: «por su naturaleza y consecuencias de mucho peso y que pueden ocasionar graves perjuicios ahora y en lo venidero a mi Real servicio y al

Reino» y por esa razón informaba que el tema había sido tratado en la Junta de Ministros del Consejo de Indias que estaba formada para el conocimiento de las dependencias pertenecientes al Asiento y se había observado que tales puntos eran coincidentes a los representados por el comercio de Andalucía y se hallaban corroborados por Baltasar de Guevara, comandante de los últimos galeones que vinieron de Tierra Firme. Reconocía el monarca que el Consulado de ese reino, por el conocimiento y experiencia que le asistía del tráfico de él y la conexión que tenían los mineros con los aviadores y éstos con los principales hombres de comercio, añadía con razones claras y evidentes los irreparables daños que se seguían, no sólo del exceso de mercaderías, sino de internarse estas tierras adentro, pues podía resultar de esto que los ingleses pusiesen sus factorías en los asientos de minas, lo que les permitiría recoger la plata y el oro y darían motivo a que los mineros faltasen a los aviadores, éstos a sus principales y cesaría la labor de las minas, llegando todos a quebrar y sólo los ingleses sacarían el oro y la plata, perdiendo la Real Hacienda los derechos que le pertenecían y, finalmente, arruinándose completamente esos reinos.

El rey también informaba que, en consulta de 28 de abril de 1723, le había puesto la referida Junta al corriente de la representación del Consulado y Comercio de Andalucía, en la que, así mismo, se expresaban los excesos que, con el permiso del navío anual, ejecutaban los ingleses en la introducción de ropas y géneros en América y el intento que tenían de establecer en ella factorías, asegurando a cualquier individuo del comercio que quisiese poner en sus cajas los caudales que tuviese, lo cuales se los entregarían en España u otra parte por letras o crédito, con el premio de un 8%, de lo que no sólo resultarían los gravísimos perjuicios que se dejaban considerar, si se llegase a poner en práctica esta idea, sino también el daño que se debía temer a las costumbres y a la religión católica, de que con tanta libertad se radicasen los ingleses tierra adentro.

El monarca reconocía haber resuelto (entre otras cosas y en inteligencia de todo lo que quedaba expresado) que se diesen órdenes muy precisas a los virreyes del Perú y Nueva España y a los gobernadores y oficiales reales de los puertos de ambos reinos, para que se observasen obligatoria y literalmente lo que estaba reglado y permitido en el Asiento firmado con el rey británico el 26 de marzo de 1713, y en el despacho de Declaración de varios artículos de él, expedido posteriormente en 12 de junio de 1716, sin alterar ni exceder en la cosa más leve de lo que se había declarado y capitulado en uno y otro; y esto lo debían observar y practicar con precisión, por encima de cualquier otra orden que hubiese en contrario, y especialmente de la cédula de 27 de septiembre de 1721, por la que se concedió a la Compañía del Asiento de Inglaterra facultad para que las mercaderías que condujese el navío anual, que no pudiese vender en los puertos de destino, las internase tierra adentro. Así, por orden del rey, quedaban derogadas todas las cédulas y órdenes que hubiesen sido expedidas y en cualquier modo fuesen contrarias a esta resolución y a lo capitulado en el Asiento y despacho de Declaración. El rey insistía que «las derogo, revoco y anulo y doy por derogadas, revocadas y anuladas, declarando (como declaro) no pueden, ni deben subsistir, ni tener efecto alguno y que

únicamente se ha de observar lo contenido en este despacho, según y en la forma que en él se expresa».

Además, teniendo en cuenta que las repetidas amonestaciones que se habían hecho a los ministros de los puertos de Indias, para que no permitiesen en ellos las entradas ilícitas de ropas y géneros extranjeros, no habían sido bastantes para remediar este pernicioso abuso, del que se quejaban repetidamente los comercios españoles y de las Indias, y los graves perjuicios que se infligían a los reales intereses y al común de ellos, el monarca ordenaba, así mismo, al corregidor y oficiales reales de la ciudad de la Veracruz, para que por su parte celasen, con la mayor vigilancia el puntual y debido cumplimiento de esta resolución, con la advertencia de que si se averiguase haberse introducido en aquel puerto géneros prohibidos (aunque fuese con probanza irregular y privilegiada) había de ser de su cargo el responder a este delito, considerándolos por el mismo hecho cómplices en él, sin que les valiese la afectación de ignorancia, por ser cierto que sin su connivencia no se podrían ejecutar semejantes introducciones, y se procedería contra ellos con el más severo castigo, para que sirviese de escarmiento, y se evitasen por este medio los graves inconvenientes y perjuicios que de lo contrario tendrían lugar en la Real Hacienda. Para terminar el rey pedía cuenta del recibo de este despacho y de todo aquello que se ejecutase en virtud de él⁹⁰.

El 29 de noviembre, el rey Felipe V, invocando a dicha cédula, dada por su hijo en su corto reinado, emitía otra para impedir la introducción de géneros en Nueva España más allá del puerto permitido de Veracruz⁹¹.

En diciembre el embajador Guillermo Stanhope, dirigía un oficio al marqués de Grimaldo quejándose de que, según le habían informado los factores de la Compañía en Cartagena⁹², la real cédula de 11 de marzo que revocaba y anulaba todas las demás antecedentes, entraba en contravención con muchos artículos del Asiento y contenía muchos aspectos que eran muy perjudiciales a su comercio y que lo harían enteramente impracticable si se pusiesen en ejecución. El embajador informaba de que su monarca le había ordenado que dirigiese instancias muy enérgicas en su nombre a su M. C. a fin de que hiciese examinar razonablemente el contenido de esa cédula y hacerla revocar (en el caso de que las quejas de la Compañía fuesen bien fundadas) o modificar, según la perfecta justicia que en iguales ocasiones había practicado. Efectivamente, en dicha cédula, como hemos podido comprobar, se revocaban ciertos privilegios (recogidos principalmente en la cédula de 27 de septiembre de 1721, así como en el Tratado de la Declaración de 1716) concedidos al navío anual, principalmente relacionados con la introducción de mercancías tierra adentro

La cédula se fundamentaba, como hemos visto, en diferentes pretextos, tales como: que los navíos anuales eran de mucho mayor porte que el que estaba establecido, que los vasallos de S. M. C. cometían abusos introduciendo dinero a bordo de ellos y que podían suceder malas consecuencias si se permitía a más de cuatro o seis ingleses residir en cada puerto de las Indias. Todo lo cual había obligado, en consecuencia, a una observación literal del tratado, eliminando, de golpe, todas las concesiones hechas a la Compañía por cédulas anteriores.

A la corte de directores de la Compañía (que mandó una representación al duque de Newcastle el 3 de noviembre de 1724) le parecía que esas

objeciones no tenían ningún fundamento, y opinaban que debía ser suspendida dicha cédula, ya que, además, se había emitido sin ponerlo en conocimiento de la Compañía. Sobre este asunto, el duque de Newcatle se dirigió a Jacinto Pozobueno entregándole una representación y otros papeles de parte de su rey y para que el ministro español los pasase al suyo, quedando Pozobueno en hacerlo así, aunque tenía por indubitable que «el rey difunto no pasaría, sin grandes fundamentos, a revocar las gracias concedidas a favor del navío anual»⁹³.

Consultado el fiscal sobre el asunto, le parecía que para que Stanhope quedase enteramente satisfecho de los justos motivos que se tuvieron presentes para la expedición de la referida real cédula, se le remitiese copia tal como solicitaba. Pero, en su opinión, después de haber analizado todos los antecedentes, consideraba que la cédula no debía ser revocada⁹⁴. El 8 de febrero de 1725 Eon informaba del arqueo realizado en Londres del navío el Príncipe Federico y que había resultado de 645 toneladas y 1/8. Dicho navío se despachaba y salía de las dunas el 4 de agosto de 1725, llegando a Veracruz el 25 de octubre al mando del capitán Whit Williams⁹⁵. Según nos informa Walker, G. J. (1979, p. 173) el navío había venido acompañado en su travesía por dos pataches, el Spotswood y el Príncipe de Asturias, cuyas cargas fueron traspasadas al navío de permiso, añadiéndose a la mercancía autorizada, por lo que a este autor, una vez más, le parece evidente, que el soborno debió de tener lugar para que los funcionarios españoles sólo llegasen a observar una diferencia mínima en su arqueo. Nosotros, ateniéndonos a la documentación consultada, sólo podemos, en este caso, reproducir lo que los propios oficiales reales relatan en sus informes.

El 15 de mayo los oficiales reales avisaban del recibo de la cédula de 3 de diciembre de 1724 en la que se les prevenía la forma en que se había de visitar el navío anual que iba a despacharse a aquel reino por la Compañía. El 10 de noviembre de 1725 el virrey de México daba cuenta de haber llegado al puerto de la Veracruz dicho navío y de que ya tenía preparada la visita y quién realizaría el arqueo, independientemente del ya realizado en Londres y del que daba cuenta Eon. El arqueo realizado el 30 de enero de 1726 y firmado por el general de la flota Antonio Serrano dio como resultado 689 toneladas⁹⁶.

Posteriormente, el 26 de marzo de 1727 los oficiales reales de Veracruz daban cuenta de las diligencias llevadas a cabo para el arqueo del navío y del exceso del número de toneladas que se halló en él⁹⁷. Dicho navío, como ya hemos dicho, había anclado en ese puerto el 25 de octubre de 1726, y el 26 fue visitado y después se procedió a su descarga. Se le pidió al jefe de escuadra Antonio Serrano que practicase su arqueo, que resultó ser de 689 toneladas y 668.625 partes de un millón de otra útiles de carga. Por el arqueo que se había realizado en Londres con presencia de Eon, como ya sabemos, había dado 645 toneladas y 125.000 partes de un millón de otra, lo que daba un exceso de cuarenta y cuatro toneladas y 668.599 partes de un millón de otra, entre las dos medidas, el exceso en realidad con lo permitido era de treinta y nueve toneladas.

El llevar a cabo este segundo arqueo en América les parecía a los ingleses que representaba un perjuicio innecesario, ya que se aumentaban los gastos considerablemente, razón por la cual instaban al rey que, para excusar

esos gastos, se dignase mandar que los navíos que fuesen arqueados en Londres con asistencia del ministro español y siendo los mismos navíos en viajes sucesivos, no se volviesen a arquear, ya que no se podía aumentar el barco, solicitando, así mismo, que tampoco se arquease la carga «pues nunca puede ser esta mayor que lo que corresponde a la capacidad del vaso», además se apelaba a la Real Cédula de 8 de julio de 1725 por la que el rey había mandado que no se realizase ese segundo arqueo del barco ni de su carga, siempre que en Londres se llevase a cabo en presencia del ministro español. Pero, para exonerarles de ese segundo arqueo debían entregar al representante español memoria de los fardos, paquetes y número de que se compusiese la mencionada carga de cada navío, para que remitiéndola a los oficiales de los puertos de Indias pudiesen reconocer si había o no algún exceso en ella⁹⁸.

Los oficiales reconocían en su informe que hasta el momento eran cuatro los navíos que habían llegado a ese puerto: el primero La Isabela (1715), El segundo el Príncipe Real, que fue dos veces (1717 y 1723) y el cuarto el referido Príncipe Federico, y añadían: «Al primero se le midió por nosotros en conformidad de orden de V. M. la ropa y efectos de su cargazón; el segundo tercero y cuarto fueron arqueados con nuestra asistencia por el jefe de escuadra D. Antonio Serrano, y no habiendo en unas y otras ocasiones por nuestra parte ocasionándose a la Compañía el más leve gasto». Por ello defendían la integridad de Antonio Serrano y no entendían el porqué «la Compañía permite al apoderado que tiene en la corte falte al respeto que debe a V. M.», «suponiéndole una falsedad como la de que de estos segundos arqueos se la recrecen los perjuicios y gastos que asienta». Reconocían que la cédula de 8 de julio, a la que apelaban los ingleses, había llegado a sus manos después de arqueado el Príncipe Federico, lo cual ponía de manifiesto que de no haber llevado a cabo el arqueo, nunca se hubiese podido saber el exceso que realmente llevaba, «el yerro o malicioso fraude de los maestro que le arquearon en Londres y por lo consiguiente hubieran los reales intereses de V. M. padecido el engaño de las cuarenta y cuatro toneladas [...] que se han hallado de exceso en el arqueo hecho en este puerto por el jefe de escuadra D. Antonio

Serrano».

A este navío de permiso le cogió de lleno las hostilidades entre las dos naciones y, al estallar el conflicto en 1727, quedaría embargado junto con su carga como consecuencia de las represalias que habitualmente se desataban en esos casos. La restitución de este navío jugaría un papel fundamental en las convenciones que desembocarían en el tratado de Sevilla de 1729. Precisamente, el 31 de agosto de 1729 el virrey de México, marqués de Casafuerte, entre otras cosas, reconocía que había dado órdenes para que saliese de aquel puerto el navío el Príncipe Federico.

Tampoco en este caso nos ha sido posible contar con unas cuentas claras del viaje de este navío y, las realizadas por la Compañía, como en el caso del Real Jorge, calculaban unas pérdidas considerables, cargándole a Felipe V, por ese concepto la cantidad de £ 36.905 que en España se negaron a reconocer y menos a pagar, máxime cuando la opinión generalizada era que la participación debía ser únicamente en los beneficios y no en las pérdidas (GARDNER SORSBY, 1975, p. 233).

El Príncipe Guillermo

Después del éxito para los comerciantes españoles de la flota de 1729, año en el que, por estar negociando las condiciones de paz con Inglaterra, no se había concedido permiso de navegación al barco anual, el virrey de Perú, marqués de Castelfuerte, consideró que se daban las condiciones económicas para que tuviera lugar una nueva feria de galeones en Portobelo. En España se tomó en consideración la opinión del virrey y el monarca ordenó, una vez más al general López Pintado, que preparase y comandase la flota de galeones con destino a Cartagena. El 26 de junio de 1730 los galeones salían de Cádiz y entraban en el puerto de Cartagena el 8 de agosto. El 28 de enero de 1731, una vez que la Armada del Sur había zarpado para Panamá, los galeones entraban en Portobelo.

Por su parte, el 12 de febrero atracaba en Portobelo el navío de permiso el Príncipe Guillermo al mando del capitán Guillermo Cleland, al que ya no había habido excusas para no concederle el permiso de navegación. Este navío no llegó a entrar, en esta ocasión, en el puerto de Cartagena, pasando directamente al de Portobelo⁹⁹. El capitán exhibió al tiempo de su visita un real despacho de 16 de agosto de 1730, por el que se ordenaba que, habiendo sido medido en Londres y realizada ésta en presencia del ministro del rey, no se volviese a medir el navío y se acatasen esas medidas, lo cual fue observado por López Pintado¹⁰⁰. Las medidas del navío, de acuerdo con dicho arqueo, habían sido de 620 toneladas¹⁰¹. Aunque López Pintado no pudo realizar un nuevo arqueo al navío, al parecer estuvo muy atento para que no llevase a cabo contrabando alguno e incluso, según informaba, consiguió que los ingleses se comprometieran a vender sus mercancías a precios equiparables a los de los comerciantes españoles¹⁰². Aunque, las prevenciones de López Pintado y sus declaraciones son tachadas de ingenuidades por Walker, G. J. (1979, p. 227), que considera que el navío de permiso llevaba una gran cantidad de contrabando al entrar en Portobelo y, por supuesto, no se cree que los ingleses estuviesen dispuestos a equiparar sus precios con los de los españoles¹⁰³, eliminando así su principal ventaja competitiva. La prueba fundamental de ello está en que el navío de permiso consiguió vender fácilmente la totalidad de su carga, tanto la legal como la ilegal, y en la que los comerciantes peruanos invirtieron la mitad de los 9 millones que tenían para comerciar en la feria.

Una vez más los galeonistas volvían a fracasar y la Compañía, por el contrario, volvía a obtener un importante beneficio con su navío anual. Ese beneficio, aunque no contamos con la información contable completa de su viaje, sabemos que realmente lo obtuvo porque en esta ocasión el monarca español consiguió cobrar su participación en él gracias a las buenas gestiones de Geraldino, alcanzando la cifra cobrada la cantidad de 9.102 libras, con lo que el beneficio total debió adquirir una cifra superior a las 31.600 libras¹⁰⁴. El documento firmado en Londres el 24 de agosto de 1732, donde se reconoce esa participación es el siguiente¹⁰⁵:

«Siendo así que el Rey de España mi amo, está por virtud del contrato de Asiento, y subsecuente convención, interesado en una

cuarta parte de los productos líquidos hechos en el último viaje del Príncipe Guillermo, uno de los navíos de permisión de la Compañía del Mar del Sur, a Cartagena y Portovelo en el año del 1730 y también en 5 por 100 de los productos líquidos de las otras tres cuartas partes, Yo D. Thomas Geraldino Consejero de Hacienda en España y agente del dicho Rey de España, nombrado y señalado por S. M. en virtud del dicho Tratado del Asiento como su director, para asistir a la junta de directores de dicha Compañía en Londres, he pedido a dicha junta de directores de la expresada Compañía, de orden del Rey mi Amo, que la cuenta de lo que toca a S. M. C. de los productos de dicho viaje se formase y que el alcance de ella se me entregase a mi para el uso de S. M. C. independiente de las otras cuentas y sin perjuicio a las demandas de dicha Compañía; y la dicha cuenta habiendo sido formada y sacada por Juan Read caballero de Londres y contador de la referida Compañía, ratificada por su juramento y aceptada por mi el alcance de dicha cuenta de lo que correspondía a S. M. de los referidos productos, importó 9.102 £ 3 esquilines y 10 dineros, y siendo así que la dicha junta de directores ha dado hoy 24 de agosto del 1732 orden para la paga de la referida cantidad a mi el dicho D. Thomas Geraldino por cuenta de S. M. C. por lo que confieso haber recibido en virtud de dicha orden de Conrado de Gols, tesorero de dicha Compañía, la expresada cantidad de 9.102 £ 3 s. y 10 d. para el uso y a cuenta de S. M. C. y que lo referido es todo lo que toca a los intereses de S. M. C. por los productos sacados de dicho viaje, y por eso prometo dentro de 3 meses de procurar el recibo y carta de pago de S. M. C. por la dicha cantidad en el todo de lo que toca de la dicha partida de los intereses en los referidos productos; de tal manera que ha de ser a la satisfacción del tribunal de directores de la dicha Compañía; y al mismo tiempo de ser responsable por los dichos 9.102 £ 3 esquilines y 10 dineros a la referida Compañía y así lo firmo en Londres a 24 de Agosto de 1732».

Complementando a lo anterior, en Junio de 1734 Geraldino comunicaba que había examinado las cuentas del navío el Príncipe Guillermo y había calculado a favor de la Real Hacienda 775 libras 9 chelines y 5 ½ peniques, además de las 9.102 libras 3 chelines y 10 peniques que ya había pagado la anterior dirección. Sin embargo, conseguir ahora el pago de esa cantidad no iba a resultar fácil, ya que la actual dirección de la Compañía no quería sentar un precedente. Así que, después de muchos debates, acordaron consultar al abogado de la Compañía, pues les preocupaba el hecho de que si pagaban ese resto haría «a la presente dirección culpable de la irregularidad de sus antecesores», consiguientemente el tema concluyo dejando patente de que «la presente dirección únicamente cumplía con el empeño contraído por la antecedente»¹⁰⁶.

Reflexiones finales

Entre los propios historiadores ingleses¹⁰⁷ hay división de opiniones en relación con los posibles beneficios obtenidos por la Compañía; así, mientras que Pares, R. (1936) considera que la Compañía no obtuvo los beneficios que esperaban sus fundadores, Aiton, A. S. (1928), mantiene la tesis de que los beneficios del comercio del Asiento fueron enormes, tanto los que procedían del comercio legal, como los que eran fruto del contrabando practicado. Para los del comercio legal se basa en los balances de la Compañía, los cuales muestran, no obstante, importantes sumas debidas a la Compañía por ventas a crédito que, rechazadas al principio, al final llegarían a generalizarse. De manera que, si es cierto que al final la Compañía obtuvo pérdidas, éstas fueron debidas, principalmente, a las cifras, probablemente infladas a propósito, de las reclamaciones que se efectuaron a España por represalias, pero para las que no aportaban la documentación necesaria. Aiton, además basa sus argumentos en los siguientes aspectos:

1. Que la Compañía adquiriría los negros en Jamaica a un precio muy bajo (por unos 100 pesos cada uno).
2. Que, además, al beneficio del tráfico de esclavos era preciso añadir el beneficio obtenido con la venta de las mercaderías que eran normalmente aceptadas como medio de cambio.
3. Que el beneficio mínimo que se consideraba debía ser superior al 25% sobre las ventas de las mercaderías del navío anual y de los navíos permitidos para el abastecimiento de las factorías. Todo ello sin contar con el comercio clandestino, tanto del navío de permiso como de las propias factorías, que aportaba importantes ingresos no controlados.

Por su parte Lynch (1999, p. 136) opina que «contrariamente a la convicción de los españoles, el comercio de la Compañía no era especialmente beneficioso: la inadecuación de los métodos y del personal, la ausencia de investigación en el mercado de trabajo, la intervención de la guerra y otras lacras se añadían a los costes y reducían los beneficios». Así mismo, merece destacarse la opinión de Kamen (2000, p. 223), que reconoce que, aunque en España existía la idea de que los ingleses obtenían beneficios extraordinarios con el Asiento de esclavos, en realidad les fue muy difícil obtener algunas ganancias de «un sistema que se encontraba en un caos total». Observando, no obstante, que en algunas ocasiones, lo que ocurrió con la mayoría de los barcos anuales, se obtuvieron importantes ganancias. Sea como fuere, conocer los resultados que la trata de esclavos le pudo reportar a la Compañía es una tarea que descartamos, ya que para ello sería necesario disponer de toda la información relacionada con los ingresos y gastos asociados, de la que carecemos y, consiguientemente, es necesario que nos contentemos con la realización de observaciones generales y, sólo para algunos negocios particulares, como es el caso que nos ha ocupado en este trabajo de los

barcos anuales, podemos aventurarnos a dar opiniones más precisas. Pero esos barcos anuales, como ya sabemos, quedaron reducidos a siete, sin contar los dos barcos autorizados en 1715 (el Elizabeth y el Bedford), y todos ellos, de acuerdo con las cifras aportadas por Lynch (1999, p. 136), transportaron mercancías registradas por un valor aproximado de 2.101.487 libras, lo que supone un promedio de 123.617 libras anuales.

Pero, quizás uno de los problemas fundamentales que motivó el que hoy no podamos contar con una información fidedigna, ni siquiera a nivel de datos oficiales, se deba a la no utilización de un método contable adecuado por parte de la Compañía y a un personal no idóneo para ejercer su labor de forma responsable y leal (GARDNER SORSBY 1975 p. 258).

Nosotros hemos compilado algunas cuentas sueltas y hemos podido determinar algunos resultados, principalmente relacionados con los navíos de permiso, pero, desgraciadamente, la insuficiencia de documentación fidedigna y la complejidad del comercio que se practicaba imposibilita el que pueda darse una cifra que represente el beneficio o pérdida de la Compañía de Inglaterra relacionado con el navío de permiso y, aunque existiese esa cifra oficial, tampoco sería representativa del resultado obtenido si tenemos en cuenta que la cuantía del contrabando, imposible de evaluar, se supone muy elevada.

En realidad, puede decirse que las esperanzas de beneficios para la Compañía habían quedado reducidas al navío de permiso, pero las interrupciones del comercio por los conflictos bélicos unido a los numerosos obstáculos que se pusieron a su comercio, comenzando por la expedición de la cédula real para su despacho, hizo que, globalmente, este negocio no fuese todo lo satisfactorio que se pretendía. Incluso ha sido clasificado por numerosos investigadores de negocio mediocre en el que, aún reconociendo la rentabilidad de los navíos de permiso, al haberse limitado tanto su comercio, cabe pensar que, para los accionistas de la Compañía, dicho negocio fue poco remunerador, e incluso el contrabando realizado puede decirse que sólo benefició a unos pocos particulares, pero no a los accionistas que, en muchas ocasiones entre 1732 y 1739, estuvieron convencidos de que la mejor solución para la Compañía era renunciar al privilegio del Asiento por una adecuada compensación económica. Solución que, sin embargo, no era bien vista por la opinión pública y por algunos políticos que consideraban el Asiento más como un instrumento para subyugar a la monarquía española, tras haberlo conseguido después de una larga y costosa guerra.

Por otro lado, aunque el comercio de esclavos suponía un importante origen de recursos para la corona española, derivados de la tasa del 33 1/3 pesos escudos de plata por pieza de Indias que se introducía, amén de otros derechos de extracción de frutos y metales preciosos, la verdad es que, en términos económicos, el balance resultaría bastante desfavorable para España y su comercio, como consecuencia, principalmente, del intenso contrabando que practicaron y la ausencia, casi absoluta, de información contable por parte de la Compañía al monarca español, tal como estaba obligada a presentar por el artículo 29 del tratado del Asiento.

Fuentes primarias y secundarias citadas

Fuentes primarias

Archivo General de Indias

- Sección Indiferente General:

Legajos: 2528; 2726; 2769, L 8; 2773; 2776; 2785; 2786; 2790; 2791; 2792; 2801; 2802; 2803; 2804; 2805; 2809; 2811; 2851.

- Sección Contaduría:

Legajo 266.

- Sección Panamá:

Legajo 364.

- Sección Contratación:

Legajo 5102

- Sección Arribadas:

Legajo 191

- Sección Méjico:

Legajo 2977

Archivo general de Simancas

- Sección Estado

Legajos: 6827; 6829; 6830; 6831; 6834; 6840; 6875; 6876; 7007.

Fuentes secundarias

AITON, A. S. (1928), «The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Sherburne», *The Hispanic American Historical Review*, vol. VIII, n.º 2, pp. 167-177.

BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (1954), «Patiño en la política internacional de Felipe V», *Estudios y Documentos; Cuadernos de Historia Moderna* n.º 1, Universidad de Valladolid.

BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (1998), *Relaciones de España bajo Felipe V. Del Tratado de Sevilla a la Guerra con Inglaterra (1729-1739)*, Asociación Española de Historia Moderna.

BROWN, V. L. (1925-26), «The South Sea Company and Contraband Trade», *American Historical Review*, 31, pp. 662-678.

COLMEIRO, M. (1863), *Historia de la Economía Política Española* (Tomo II), reedición de la Fundación Banco Exterior 1988.

COMÍN, F.; HERNÁNDEZ, M. y LLOPIS, E. (2002), *Historia Económica de España (Siglos X-XX)*, Barcelona, Ed. Crítica.

DE STUDER, E. (1958), *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*, Instituto de Historia Argentina «Doctor Emilio Ravignasei», Universidad de Buenos Aires.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. (1976), *Sociedad y Estado en el siglo XVIII Español*, Barcelona, Ariel Historia.

DONOSO ANES, R. (2006), «El barco anual de permiso del Asiento de esclavos con Inglaterra: El caso del viaje a la Veracruz del navío la Real Carolina en 1732», *Revista de Historia Naval*, Año XXIV, n.º 93, pp. 67-100.

FERNÁNDEZ, R. (1996), «La España de los Borbones. Las reformas del siglo

XVIII», Serie Historia de España, n.º 18 (Historia 16), Madrid.

GARCÍA CARCEL, R. (2002), Felipe V y los españoles, Barcelona, Ed. Plaza y Janés.

GARDNER SORSBY, V. (1975), British Trade with Spanish America under the Asiento (1713-1740), thesis for the Degree of Doctor of Philosophy, London.

KAMEN, H. (2000), Felipe V. El rey que reinó dos veces, Madrid, Ediciones Temas de Hoy.

LYNCH, J. (1999), La España del siglo XVIII, Barcelona, Ed. Crítica.

OLIVA MELGAR, J. M. (2005), «La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?», en El Sistema Atlántico Español (Siglos XVII-XIX), Madrid, Marcial Pons Historia.

PALACIOS PRECIADOS, J. (1973), La trata de negros por Cartagena de Indias, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.

PARES, R. (1936), War and trade in the West Indies (1739-1763), Oxford.

SCELLES, G. (1906), La Traite negriere aux Indes de Castille. Tome Deuxième: Contrats et Traités D'Assiento, Paris.

STEIN, S. J. y STEIN, B. H. (2002), Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna, Barcelona, Ed. Crítica.

ULLOA, Bernardo de (1740), Restablecimiento de las fábricas y comercio español. Nosotros hemos manejado una reedición de la obra de Bernardo de Ulloa de 1992 realizada por Gonzalo Anes, que incluye un estudio preliminar de este historiador.

VILA VILAR, E. (1984), «Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias», A. E. A. n.º 39, pp. 275-337.

WALKER, G. J. (1979), Política Española y Comercio Colonial 1700-1789, Barcelona, Editorial Ariel.

WOOD, W. G. (1936), The Annual Ships of the South Sea Company 1711-1736, University of Illinois.

2009 - Reservados todos los derechos

Permitido el uso sin fines comerciales

[Facilitado por la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes](#)

Súmesese como [voluntario](#) o [donante](#) , para promover el crecimiento y la difusión de la [Biblioteca Virtual Universal](#) www.biblioteca.org.ar

Si se advierte algún tipo de error, o desea realizar alguna sugerencia le solicitamos visite el siguiente [enlace. www.biblioteca.org.ar/comentario](http://www.biblioteca.org.ar/comentario)

