

Un análisis sucinto del Asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750) y el papel desempeñado por la contabilidad en su desarrollo

Rafael Donoso Anes

Universidad de Sevilla

En 1713, el Tratado de Utrecht daba fin a la Guerra de Sucesión al trono de España, ratificando el Asiento firmado entre España e Inglaterra, que otorgaba a la segunda el privilegio exclusivo, hasta ese momento tenido por Francia, del tráfico de esclavos negros en toda la América Española por un período de treinta años y cuyo desarrollo fue concedido por la reina Ana a la South Sea Company. El período investigado abarca hasta 1750, año en el que se firmaba un Tratado con Inglaterra que daba fin al citado Asiento. Este estudio nos ha permitido reconocer que la contabilidad desempeñó un papel destacado en el desarrollo de ese Asiento de negros y en la política internacional seguida por Patiño en su afán de hacer frente al contrabando inglés.

PALABRAS CLAVE: Historia de la contabilidad, sector público, contabilidad, esclavitud.

In 1713, the Black Slaves Renting Settlement concession called "Asiento de Negros" was ratified when Spain signed the Utrecht Treaty with England. Such concession had been obtained previously that same year through the Madrid Treaty. It also meant that England replaced France in the contract or "renting settlement" which granted that country the exclusive privilege in the black slave trading in all Spanish America. The English Company of the South Sea, which was assigned the trade monopoly for a period of thirty years. This paper meant a first approach in the study and analysis related to this business of the mainly accounting documentation of this company during the period from 1713 to 1750. The role accounting played to settle the differences between the two Crowns must specially be pointed out.

KEYWORDS: accounting history, public sector, slavery, accounting.

Introducción

A principios del siglo XVIII Inglaterra, como líder de la Gran Alianza, ya tenía muy claro cuales eran sus objetivos inmediatos y exigencias a la monarquía española: conseguir privilegios comerciales que le permitiesen abrirse paso en el comercio hispanoamericano. Ya, en 1707, el

archiduque Carlos le había otorgado ese privilegio, de modo que, en 1713, al finalizar la guerra de sucesión al trono de España, y, a cambio de reconocer a Felipe V, exigió la firma de un tratado comercial “que abarcara la Península y las Indias, con la cláusula de nación más favorecida, la posesión de algunas plazas en América y el monopolio de la trata de negros, por lo menos en las mismas condiciones en que se había otorgado a Francia”.¹ De esta forma, el reconocimiento de Felipe V por parte de Inglaterra, como señala Geoffrey J. Walker,² significaba su admisión en las Indias por la puerta falsa, considerando que el Asiento de Negros era la más ancha y provechosa de todas las puertas, ya que los esclavos eran la única “mercancía” que, por diferentes razones, no se obligaba a su registro en la Casa de la Contratación, lo cual era sumamente importante pues representaba una clara contravención del monopolio comercial español en las Indias.³ De este modo, para las compañías extranjeras, hacerse con el Asiento de Negros representaba el modo más “práctico y rentable de burlar el dominio exclusivo de España sobre los mercados americanos, motivo que bastaba para que el Asiento fuese muy codiciado por las naciones europeas”.⁴

En abril de 1713, con la firma del Tratado de Utrecht,⁵ se ponía fin a la guerra de sucesión y se ratificaba el Contrato del Asiento de esclavos⁶ — cuya portada podemos ver en la Ilustración 1— que un mes antes, el 26 de marzo, habían firmado las dos Coronas, por el que se otorgaba a

1 Palacios Preciados, Jorge: *La trata de negros por Cartagena de Indias*, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja, 1973, pág. 169.

2 Walker, Geoffrey J.: *Política Española y Comercio Colonial 1700-1789*, Ariel, Barcelona, 1979, pág. 96.

3 Hemos de tener en cuenta que, tal como Antonio Domínguez Ortiz (*Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*, Ariel Historia, Barcelona, 1976, pág. 26) nos recuerda, el comercio con Indias seguía siendo en esa época la más importante fuente de aprovisionamiento de metales preciosos y por lo tanto un motor tan indispensable para el desarrollo económico como lo es hoy el petróleo árabe. Por ello, estamos de acuerdo con Henry Kamen (*La Guerra de Sucesión en España 1700-1715*, Editorial Grijalbo, Barcelona, 1974, pág. 189) en que para las potencias marítimas y para Francia lo que se jugaba en la guerra de sucesión española era el dominio sobre el comercio y el oro de las Indias, aunque, como también reconoce este autor, esa motivación y ese propósito eran ilusorios, porque estaba en el ánimo de todos el hecho de que a través del tráfico ilegal y la piratería, las potencias europeas se habían arrogado a sí mismas la mayor parte del comercio en el Caribe y el Pacífico.

4 Walker, G.J.: *Política Española y Comercio...*, pág. 34.

5 En realidad, como nos recuerda Domínguez Ortiz (*Sociedad y Estado...*, pág. 35) la Llamada Paz de Utrecht fue un conjunto de once tratados entre las potencias beligerantes que regularon no sólo la sucesión española, sino otras muchas cuestiones europeas.

6 Este contrato, verdadero tratado comercial, se encuentra impreso en el Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General, 2769, L. 8, con el siguiente título: “Asiento ajustado entre las dos Majestades Católica y Británica sobre encargarse la Compañía de Inglaterra de la introducción de esclavos negros en la América Española por tiempo de treinta años”.

Inglaterra el privilegio exclusivo que, hasta ese momento había tenido Francia, del tráfico de esclavos negros en toda la América Española durante treinta años.⁷ De esta forma los ingleses obtenían una importante victoria sobre franceses y holandeses en sus aspiraciones comerciales en el Nuevo Mundo, ya que, como hemos visto, se consideraba que el Asiento de esclavos era uno de los mejores mecanismos para introducirse de forma subrepticia en el ambicionado mercado hispanoamericano. Hugh Thomas⁸ entiende, con buen criterio, que ninguna de las otras concesiones del Tratado de Utrecht (Gibraltar, Menorca...) tuvieron la importancia de este Asiento, al que se consideró en Inglaterra, según sus propias palabras, “*el verdadero El dorado del comercio*”. Con dicho tratado, según Walker,⁹ no sólo se consiguió una vez más la paz en Europa, sino que también cambió el equilibrio del poder comercial en el mundo.¹⁰ De esta forma la economía inglesa, como reconoce Pierre Vilar,¹¹ “se desarrolla y se apoya sobre una conquista de las vías marítimas, particularmente de las ventajas adquiridas sobre España en los tratados de Utrecht y Rastadt, en particular el “asiento” de trata de negros y el navío de permiso”.

El desarrollo de este negocio sería concedido, como veremos a continuación, por la reina Ana a la *South Sea Company*, sociedad por acciones que había sido fundada en 1711 por importantes financieros y hombres de negocios, entre los que destacaba el conde de Oxford, que conseguía el mencionado privilegio por una aportación a la Corona de £ 7.500.000.

7 El Asiento francés había concluido en 1712, y desde 1701 lo había ostentado la Compañía de Guinea, sin provecho alguno según Colmeiro, Manuel: *Historia de la Economía Política Española* (tomo II), Fundación Banco Exterior, Madrid, 1988. Sin embargo, al no haber conseguido su objetivo de introducir 48.000 piezas se le había prorrogado otros tres años. Prorroga que quedaría suspendida al firmarse la paz de Utrecht y el paso del Asiento a manos de los ingleses. García-Baquero González, Antonio: “El comercio colonial en la época de Felipe V: el reformismo continuista”, en *Congreso Internacional Felipe V y su Tiempo*, Eliseo Serrano Editor, Zaragoza, 2004, págs. 75-102.

8 Thomas, Hugh: *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*, Planeta, Barcelona, 1998, pág. 233.

9 Walker, G.J: *Política Española y Comercio...*, pág. 97.

10 Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno (*Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, Sevilla, 1982, pág. 270) opina que Inglaterra lo que hizo fue ni más ni menos que sustituir a Francia en su papel tutelar del comercio español, con la esperanza de aprovecharse de su desorden, y para R. Fernández Durán (*Gerónimo de Uztáriz (1670-1732). Una Política Económica para Felipe V*, Minerva Ediciones, Madrid, 1999, pág. 43) Utrecht representa la constatación del ocaso del imperio español; de forma que España mantenía el imperio para que Inglaterra comerciase con él (pág. 261).

11 Vilar, Pierre: *Oro y moneda en la historia (1450-1920)*, Ariel Economía, Barcelona, 1982, pág. 313.

La trata de esclavos se convirtió en esa época en uno de los principales negocios de Inglaterra y de sus puertos de Londres, Bristol y Liverpool salían muchos barcos destinados a ese comercio. Sólo de Londres se calcula que, entre 1722 y 1727, zarpó un promedio de 56 navíos al año¹² y, tal como nos informa Eric Williams,¹³ hacia 1750 no existía en Inglaterra una ciudad manufacturera o comercial que no estuviera de alguna manera conectada con el tráfico triangular¹⁴ o directo a las colonias, constituyendo las ganancias así obtenidas la fuente principal que dio origen a la acumulación de capital que financiaría en Inglaterra la Revolución Industrial.¹⁵ Colmeiro¹⁶ entiende que no existía una potencia europea que dispusiera de tantos medios para repoblar América con esclavos como Gran Bretaña, ya que al estado floreciente de su navegación, había que unir el hecho de que de las 66 factorías que llegaron a poner los europeos en las costas de África para la compra de negros, 40 eran inglesas y el resto de los portugueses, holandeses, franceses y daneses. Y concluye: “todas o casi todas las naciones de Europa mordieron el fruto prohibido, y las que más hoy blasonan de filantropía podrán estar arrepentidas del trato que dieron a los negros; pero si muestran sus manos las veremos manchadas de sangre”.

En lo que sigue, nuestro principal objetivo es realizar un análisis sucinto del desarrollo del Asiento de esclavos con Inglaterra destacando un aspecto apenas reconocido hasta ahora en otros trabajos de investigación como es el importante papel que desempeñó la contabilidad, o mejor las cuentas, que de forma reiterada se solicitaban a la Compañía del Mar del Sur por parte de la Corona española, en cuyo negocio participaba con una cuarta parte y que, por el articulado del Asiento, estaba la Compañía obligada a presentar periódicamente. Este conflicto de carácter contable se unió a otros muchos que finalmente desembocaron en la denominada “Guerra de la Oreja de Jenkins” en 1739, como muy acertadamente analiza Béthencourt Massieu,¹⁷ quien sí reconoce que, a las causas políticas y

12 Thomas, Hugh: *La trata de esclavos...*, pág. 242.

13 Williams, Eric: *Capitalismo y Esclavitud*, Editorial Siglo XXI, Buenos Aires, 1973, pág. 67.

14 El tráfico triangular era el que se realizaba entre Europa-África-América y vuelta a Europa.

15 Con esta orientación, en la que se destaca la contribución de la esclavitud al desarrollo del sistema capitalista occidental, encontramos entre otros los trabajos de Cortés López, José Luis: *Los orígenes de la esclavitud negra en España*, Mundo Negro, Madrid, 1986; Williams, Eric: *Capitalismo y Esclavitud...*; Ianni, Octavio: *Esclavitud y Capitalismo*, Siglo XXI Editores, México, 1976; Genovese, Eugene D.: *Economía política de la esclavitud*, Editorial 62, Barcelona, 1970, y del mismo autor: *Esclavitud y capitalismo*, Ariel, Barcelona, 1971.

16 Colmeiro, *Historia de la Economía...*, pág. 273.

17 Béthencourt Massieu, Antonio de: *Relaciones de España bajo Felipe V, del Tratado de Sevilla a la Guerra con Inglaterra (1729-1739)*, Asociación Española de Historia Moderna, S.L., 1998, pág. 17.

diplomáticas que promovieron los conflictos entre las dos naciones, hay que añadir “el de las frecuentes peticiones de cuentas por Felipe V y el pago de sus beneficios conforme a los plazos señalados por los tratados”.

El contenido del tratado del asiento

El monarca español reconocía en el preámbulo del Asiento el deseo que le había manifestado la propia Ana de Inglaterra de participar en este negocio del comercio de esclavos y, asimismo, que los ingleses le habían presentado un documento con cuarenta y dos condiciones para regular dicho negocio. Felipe V, con la opinión en contra del Consejo de Indias y con el único deseo de complacer a la reina británica, admitió y aprobó en su totalidad dicho documento, añadiendo incluso, por iniciativa propia, una extensión no exenta de polémica y que consistía en la concesión de un navío anual de 500 toneladas cuyas mercancías, libres de impuestos, podrían venderse en las ferias que se celebraban con ocasión de la llegada de las flotas a Nueva España o los Galeones a Cartagena o Portobello, lo cual, en opinión de G. J. Walker,¹⁸ “constituía una relajación sin precedentes de los principios estrictos que durante siglos habían mantenido alejados del imperio español a todo comerciante extranjero, legítimo o no”.

El Asiento comenzaba a correr desde el día primero de mayo de 1713 y, con una duración de treinta años, debía concluir ese mismo día en 1743. En ese tiempo la Corona británica, a través de las personas que designara, se obligaba a introducir en la América Española 144.000 piezas de Indias¹⁹ de ambos sexos y de todas las edades, a razón de 4.800 piezas por año. Por cada una de ellas los asentistas se obligaban a pagar 33 ? pesos escudos de plata,²⁰ derecho que sustituía a cualquier otro impuesto de los que se cobraban en el comercio de las Indias.²¹

18 Walker, G.J.: *Política Española y Comercio...*, pág. 101.

19 La pieza de Indias era una unidad de medida de los esclavos que se utilizó por primera vez, con fines principalmente fiscales, en el asiento firmado en 1663 con los genoveses Domingo Grillo y Ambrosio Lomelin. A esta unidad de medida se reducían las cabezas de esclavos, teniendo en cuenta que la pieza se refería a un esclavo de siete cuartas sin defectos físicos ni enfermedades. La operación de reducir las cabezas a piezas se denominaba palmeo e iba seguida de la carimba, que era el marcado a fuego del esclavo.

20 El peso escudo de plata era la moneda utilizada en las Indias y equivalía a ocho reales de plata, siendo asimismo utilizada como unidad de cuenta en la documentación contable.

21 El cobro de este derecho y el cálculo de su cuantía se convertiría en una de las principales controversias que enfrentarían a la Corona española con los asentistas y para cuya solución se apelaría, por la parte española, continuamente a las cuentas.

La Compañía de Inglaterra,²² al conseguir este privilegio se obligó a adelantar al monarca español 200.000 pesos, en dos pagas iguales de 100.000 pesos cada una, en los primeros cuatro meses del contrato. Del mismo modo, se comprometió a pagar el importe de los derechos de la mitad de los esclavos que estaban obligados a introducir anualmente, cada seis meses. Sin embargo, se les había concedido, además, que esos derechos los pagarían únicamente de los correspondientes a 4.000 negros, ya que se les hacía la gracia de los 800 restantes en “atención a los intereses y riesgos, que debían bonificarse a los dichos asentistas, por la paga y anticipación en esta corte de los derechos que corresponden a cuatro mil piezas” (Art. 5 de Asiento). Se les permitía introducir y vender los esclavos en todos los puertos del Mar del Norte y en el de Buenos Aires, aunque el desembarco tenía que ser siempre en donde hubiese oficiales reales que pudiesen visitar las naves y certificar los esclavos que se introducían. En la costa de Barlovento, Santa Marta, Cumaná y Maracaibo se establecía el precio de trescientos pesos como máximo por esclavo con la finalidad de alentar su compra, dada la precariedad económica de sus habitantes.

Una novedad importante en este Asiento fue la apertura al comercio extranjero del puerto de Buenos Aires, lo cual no había sido permitido hasta ese momento, al menos no tan abiertamente como se concedía ahora, ya que se autorizaba a introducir anualmente mil doscientas piezas de Indias por el Río de la Plata, repartidas en cuatro navíos: ochocientas debían venderse en Buenos Aires y las cuatrocientas restantes podían ser transportadas y vendidas en las “provincias de arriba y reino de Chile”. Para el asentamiento de los ingleses en Buenos Aires se preveía la entrega, tal como había sido estipulado en los Preliminares de la Paz, de algunas porciones de tierra con el fin de que pudiesen plantar, cultivar y criar ganado para su sustento y el de sus esclavos, pero todo ello siempre bajo la supervisión de un oficial real.

Los esclavos que se vendiesen en los puertos del Perú debían partir en barcos fletados desde Panamá y el producto de su venta volver a ese puerto, ya fuese en frutos de la tierra, reales, barras de plata o tejos de oro, todo ello sin pagar derecho alguno, siempre que dichos productos no se hubieran obtenido del comercio ilícito y fuesen consecuencia únicamente del comercio de esclavos. Además, se les permitía a los asentistas enviar de Europa a Portobelo y desde Portobelo a Panamá por el río Chagre o por tierra: cordelaje, velas, hierro, madera y todos los demás pertrechos y provi-

22 Nombre que recibía en nuestro país la *South Sea Company*.

siones necesarias para los barcos y su manutención. Esta posibilidad de dar entrada a pertrechos y mercancías, aunque se daban las advertencias precisas sobre las consecuencias derivadas de los posibles fraudes, se convertiría en una de las principales causas de contrabando que, como reconoce Scelle,²³ fue consecuencia principalmente del hecho de permitir a los factores ingleses avanzar hasta el corazón de las colonias españolas.

Como en otros asientos anteriores, se permitía a los asentistas que nombrasen en cada puerto (factoría), un “juez conservador”, oficio que normalmente recayó en la persona más importante de la Audiencia más cercana y cuya misión consistiría en resolver disputas entre los factores del asiento, los oficiales reales y los mercaderes locales, para lo cual se les concedía “el privativo conocimiento de todas las causas, negocios y dependencias de este asiento, con plena autoridad y jurisdicción, e inhibición de audiencias, ministros, tribunales, presidentes, capitanes generales, gobernadores, corregidores, alcaldes mayores y otros cualesquiera jueces y justicias” (Art. 13 del Asiento) y sus sentencias sólo podrían apelarse directamente al Consejo de Indias.²⁴ Este juez conservador, como otros puestos que se crearon como consecuencia del Asiento, y los oficiales reales que realizasen alguna tarea relacionada con este comercio debían recibir el salario correspondiente de los asentistas.

A la llegada de los navíos a puerto tenían que ser visitados por el gobernador y los oficiales reales, pudiendo únicamente desembarcar los negros y las provisiones para su sustento, prohibiéndoles “desembarcar, introducir, ni vender género ni mercadería con ningún pretexto ni motivos, porque si alguna se hallase en los navíos han de ser comisadas, como si estuvieran en tierra...” (Art. 22), estableciéndose duras penas para todo aquel que contraviniese esta condición, así como para sus cómplices. La única excepción que se preveía era para aquellas mercaderías permitidas que no se hubiesen podido consumir y corriesen el riesgo de corromperse, en cuyo caso se podían vender allí o conducir a otros puertos para su venta, pagando los derechos correspondientes y siempre con la intervención de los oficiales

23 Scelle, Georges: *La Traite negriere aux Indes de Castille*, tome Deuxième: *Contrats et Traités D'Assiento*, J-B Sirey, Paris, 1906, pág. 557.

24 Concretamente los asuntos concernientes al Asiento de Negros eran trasladados a una junta especial (llamada Junta de Negros), cuyo precedente hay que buscarlo en 1601 que fue cuando se creó para los asuntos relacionados con el asiento concedido al portugués Rodríguez Coutiño y que se constituyó con miembros de los Consejos de Indias, Castilla y Hacienda. Para este asiento con Inglaterra, de acuerdo con su Art. 38, se crearía, así mismo, una junta especial integrada por tres ministros del Consejo de Indias, con asistencia del fiscal y un secretario.

reales. Los retornos derivados del comercio lícito podían ser cargados en las flotas o galeones o en navíos de guerra del rey y eran tratados con los mismos privilegios que si fuesen de la Real Hacienda, libres del pago de cualquier derecho de entrada en España. Sin embargo, se prohibía expresamente que cualquier navío del Asiento llevase a bordo ningún pasajero español, ni caudales de “vasallos de su Majestad Católica” (Art. 17).

La condición 24 del Tratado del Asiento era importante de cara al reconocimiento del momento en que se debía devengar, por parte de la Corona española, el derecho de 33 ? pesos por pieza, cuando reconocía “que los derechos de los negros introducidos han de causarse desde el día de su desembarco en cualquiera de los puertos de las Indias”, quedando excluidos, como una excepción a esa norma, los esclavos que se encontrasen gravemente enfermos, cuyo desembarco se permitía para que fuesen atendidos y curados, pero si el enfermo sobrevivía quince días, la Compañía debía pagar el correspondiente derecho, en caso contrario quedaba exento de él. Una vez vendidos parte de los esclavos desembarcados en un puerto, se permitía a los asentistas que, con los sobrantes, pudiesen pasar a otro puerto, recibiendo previamente de los oficiales reales certificaciones de los derechos que allí hubiesen adeudado, para que así no les fuesen de nuevo cargados en esos otros puertos.

Los barcos de regreso a Inglaterra con el producto de la venta de los negros debían enviar la relación de su carga para que el monarca español estuviese plenamente informado y para controlar que, en esas embarcaciones, los retornos fuesen únicamente fruto de la venta de los esclavos y, por supuesto, que en ellos no iban españoles ni caudales de españoles.

Por la condición 28 se reconocía la participación de las coronas española y británica en el Asiento, del que correspondía un 25 % a cada una: “Ambas majestades han de ser interesadas en la mitad de él y cada una en la cuarta parte que le ha de pertenecer según lo acordado...”.²⁵ La participa-

25 En relación con la participación de las dos Coronas en el Asiento, tal como nos informa Sorsby Gardner (*British Trade with Spanish America under the Asiento (1713.1740)*. Thesis for the Degree of Doctor of Philosophy, London, 1975, págs. 16-17), el Asiento quedó constituido de la siguiente forma: 25% para Felipe V; 22 ½% para la reina Ana; 7 ½% para Manesses Guilligan en pago de sus buenos servicios en las negociaciones con los españoles, previas a la firma del Tratado, y 45% para la Compañía de Inglaterra, cuya responsabilidad en su administración era, no obstante, del 100%. Sin embargo, en 1714 la Compañía se hizo con el 75% de la participación en los beneficios, ya que la reina Ana le vendió su parte y Guilligan decayó en su derecho por problemas políticos, a pesar de que se había llegado incluso a rumorear que sería nombrado director del Asiento por la Compañía y director general de toda la relación comercial hispano/inglesa, dado que los españoles, por el hecho de ser católico, le tenían bastantes simpatías.

ción del monarca español se valoró en un millón de pesos escudos de plata, que se debían anticipar a los asentistas, aunque se juzgó conveniente que fuesen los propios asentistas los que adelantasen ese dinero, comprometiéndose el rey a “hacer buenos los intereses en la cuenta que dieren a razón del 8 por ciento al año, correspondientes a los días del desembolso, hasta los del reintegro y satisfacción, en virtud de la cuenta que se presentará, para que de este modo pueda su majestad gozar de las ganancias que pudieren pertenecerle...”. Pero, si en lugar de ganancias, los asentistas tuviesen pérdidas, en ese caso el monarca español quedaba obligado a “mandar rembolsar de este tiempo a aquella parte lo que le tocara de intereses, según fuere de justicia, y en la forma menos perjudicial a su Real Patrimonio”. Al final de ese mismo artículo se instaba a Felipe V a que nombrase cinco directores o factores que representaran y velaran por los intereses de la Corona española en la Compañía: dos para Londres, dos para las Indias y uno que residiese en Cádiz. Su función sería intervenir junto con los ingleses en todas las negociaciones y cuentas del Asiento, para lo cual el rey debía darles las instrucciones pertinentes.

Por el artículo 29 los asentistas quedaban obligados a “dar la cuenta de los útiles y ganancias que hubiere después que hayan cumplido los primeros cinco años de este Asiento, con relaciones juradas y legítimos instrumentos de los precios de compra, sustento, transporte y venta de negros y de todos los demás gastos que se hubieren causado”. Las cuentas, tanto de ingresos como de gastos, debían ser primero reconocidas y liquidadas por “Su Majestad Británica” y después examinarse y ajustarse en España “lo que tocara a Su Majestad Católica y cobrarlo de los asentistas quienes tendrán la obligación de pagarlo muy regular y puntualmente a fuerza de esta condición”. La contabilidad quedaba así consagrada como el principal instrumento para dirimir la participación del monarca español en ese comercio que, se sospechaba, podía llegar a ser muy rentable, tanto que en los artículos 30 y 31 se contemplaba la posibilidad de que con las ganancias de los cinco primeros años se pudiese rembolsar la Compañía lo anticipado por la cuarta parte, juntamente con sus intereses y, aún más, se preveía que, si las ganancias lo permitiesen, podían los asentistas cobrar todo o parte de los doscientos mil pesos que ofrecieron anticipar. Aunque, lo que no sospechaba Felipe V era que las cuentas y este artículo se convertirían en el principal elemento de presión contra la Compañía para exigirle el pago de sus derechos y participación, frente a la resistencia de los responsables de ella a presentar sus cuentas, para lo cual aludían a todo tipo de excusas.

Otras condiciones recogidas en el Tratado del Asiento y que merecen ser destacadas son las siguientes:

- Los deudores del Asiento serían considerados como si lo fuesen del propio monarca y, por tanto, se les apremiaría ejecutivamente a satisfacer sus deudas.
- Los asentistas podían enviar vestidos, medicinas, provisiones y pertrechos navales desde Europa para la manutención y sustento de los esclavos y de todos sus dependientes en las diferentes factorías; pero les estaba prohibida su venta, a no ser que hubiese un caso de necesidad por parte de algún navío español.
- Se les concedía que pudiesen arrendar tierras cerca de las factorías para que en ellas intentasen “cultivar y recoger provisiones frescas para su alivio y sustento”, pero ese trabajo debía ser realizado por los naturales del país y por los esclavos negros y no por otros.
- Se acordaba que, por medio de una cédula real, se debía publicar en todos los puertos americanos el indulto para los *negros de mala entrada*, lo cual sería en beneficio de los asentistas, a quienes los dueños estarían obligados a pagar una cantidad por ellos o a perderlos en beneficio de la Compañía, quien, a su vez, estaba obligada a pagar los derechos de 33 ? pesos escudos.
- Por el artículo 40 se reconocía “que en caso de declaración de guerra (lo que Dios no permita) de la corona de Inglaterra con España, o de la de España con Inglaterra...”,²⁶ se suspendía el Asiento, pero los asentistas debían poder contar con un período de tres años y medio para sacar todos sus efectos de los navíos que estuviesen en los puertos de las Indias, fuesen del Asiento o españoles, pero siempre “precediendo la justificación de ser del producto de los negros”.
- Cumplidos los treinta años del Asiento se concedía a los asentistas una prórroga de tres años para que pudiesen ajustar sus cuentas, recoger todos sus efectos en las Indias y dar la cuenta final.

A las cuarenta y dos condiciones del Tratado del Asiento, como ya hemos reconocido, Felipe V añadió, por propia iniciativa (*proprio motu y voluntad*), en consideración a las pérdidas que al parecer habían sufrido los asentistas anteriores, una disposición adicional, recogida en un real decreto de 12 de marzo de ese mismo año, por la que se concedía permiso a la

²⁶ A lo largo del desarrollo del Asiento hubo tres declaraciones de guerra (1718, 1728 y 1739) y, consecuentemente, tres interrupciones del mismo.

Compañía Británica para introducir en las colonias españolas un navío de 500 toneladas cada año, durante los treinta de duración del Asiento, cuyas mercancías, libres de impuestos, sólo podían ser vendidas en tiempos de ferias. Esta concesión resultaba poco menos que inadmisibles para el Consejo de Indias, ya que vulneraba las normas restrictivas sobre el comercio de extranjeros recogidas en las leyes de Indias y colocaba a Inglaterra en una situación de clara ventaja frente a otras naciones que se disputaban el comercio americano. Además estaban convencidos, como así ocurriría, de que la limitación de las quinientas toneladas sería fácilmente burlada. Por tanto, estamos de acuerdo con Scelle²⁷ cuando reconoce que esa condición adicional resultaba bastante onerosa para el tesoro español, ya que por un lado estaba la no percepción, durante un período largo de tiempo, de los derechos correspondientes a quinientas toneladas y, por otro, la disminución del valor que se podía prever sobre el conjunto de los derechos reales, ya que éstos al ser *ad valorem*, teniendo en cuenta la disminución de los precios que experimentarían el resto de las mercaderías, harían disminuir los ingresos de los comerciantes y, en consecuencia, la recaudación del tesoro. Aunque sí se le reconocía al rey de España el derecho a percibir la cuarta parte del beneficio obtenido por este navío, de acuerdo con su participación en el Asiento, más un 5% de la líquida ganancia de las otras tres partes, lo que representaba una participación del monarca en el beneficio de esos navíos del 28,75 %.

En este punto 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 vaticinaban para los asentistas; sin embargo, por otra parte, se prevenían importantes descuentos de la deuda del monarca con esos mismos, con cargo a posibles beneficios.²⁸ Ciertamente los rendimientos de la trata de esclavos no parecen muy claros, ya que se encontraban sometidos a riesgos evidentes y, en ocasiones, habían llevado a la quiebra de algunos asentistas, pero como reconoce Walker,²⁹ “los ingleses desde siempre codiciaban el Asiento de Negros y sabían muy bien

27 Scelle, Georges: *La Traite engriere...*, pág. 554.

28 *Ibidem*, pág. 551. Este autor también reconoce esa contradicción (*La Traite engriere...*, pág. 551), cuando señala: “había pues entre estas dos previsiones oficiales, la una de beneficios, la otra de déficit, una contradicción evidente, ¿Cuál de las dos era la buena?, ni la una, ni la otra probablemente; la trata por sí misma era demasiado aleatoria para procurar beneficios ciertos considerables, pero ella no hubiese podido hacerse con pérdidas”

29 Walker, G.J: *Política Española y Comercio...*, pág. 102.

como se obtendrían los beneficios que deseaban: a través del contrabando” que ahora les permitía burlar fácilmente el monopolio comercial de España en sus Indias³⁰ mediante el navío anual, cuya práctica, de acuerdo con Bernardo de Ulloa,³¹ fue “que sin llevar un barril de agua, lo convoyasen otras embarcaciones con víveres, que lo sobrecargaban a la entrada del puerto, desenfardelando después más que el galeón de la China, equivaliendo su carga más que la del resto de la flota, y que sus rezagos fuesen perennes”. En fin, esta concesión del navío de permiso fue, como señala Colmeiro,³² “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”.

La compañía de Inglaterra

La *South Sea Company*, también conocida en España como la Compañía Real del Asiento o la Compañía de Inglaterra, como ya hemos reconocido, fue la empresa elegida por la reina Ana para el desarrollo del Asiento de esclavos negros firmado entre las dos Coronas y ratificado en el Tratado de Utrecht. Esta compañía, con un nombre engañoso,³³ había sido establecida por un *Act of Parliament* en mayo de 1711 y, originariamente, su creación obedeció al intento del gobierno británico de resolver un agudo problema financiero: liquidar la enorme deuda contraída por el Tesoro Real en el sostenimiento de la guerra.³⁴ La deuda pública ascendía a unas £ 9.000.000, lo que constituía una grave amenaza al Tratado de Paz, ya que ese gobierno no había provisto fondos para el pago de los intereses de la deuda. La Compañía, en poco tiempo, absorbió dicha deuda a cambio de participaciones a los acreedores del Tesoro Real, los cuales se vieron incentivados a invertir en ella, una vez que el gobierno le hubo concedido el

30 Domínguez Ortiz, A.: *Sociedad y Estado...*, pág. 36.

31 Ulloa, Bernardo de: *Restablecimiento de las fábricas y comercio Español*. Edición y estudio preliminar de Gonzalo Anes, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1992.

32 Colmeiro: *Historia de la Economía...*, pág. 290.

33 Los términos “South Sea”, como reconoce Gardner Sorsby (*British trade with...*, pág. 15), eran engañosos, ya que en la fecha de su creación no se permitía por parte de la Corona española la navegación hacia ningún otro puerto en el Pacífico que no fuese Panamá y los esclavos eran transportados cruzando el istmo. Tal vez esa sea la razón por la que en la documentación española nunca se la denomina por su traducción literal de Compañía del Mar del Sur, sino, como ya hemos dicho, por el nombre de Compañía Real de Inglaterra o similar.

34 Scelle, G.: *La Traite engriere...*, pág. 470.

monopolio comercial en la costa este de América, desde el Orinoco hasta el estrecho de Magallanes y en todo el Pacífico. Firmado el Asiento, la existencia de la Compañía quedaba justificada, máxime si tenemos en cuenta las enormes ventajas comerciales que había adquirido en comparación con otros asientos anteriores.

Se constituyó como una compañía por acciones, al estilo de otras similares creadas en Europa en el siglo XVII y que, bajo la protección de sus gobiernos respectivos, actuaban o habían actuado de forma monopolística en determinados mercados.³⁵ En el vértice superior de su pirámide organizativa se encontraba el cargo de gobernador, puesto honorario nombrado por el monarca —el conde de Oxford fue el primer gobernador de la Compañía—, así que el verdadero director era el subgobernador, quien dirigía la empresa con una corte de directores, un contable y un secretario y, para todos los asuntos relacionados con el Asiento, se constituyeron diferentes diputaciones integradas por los directores. Las decisiones importantes se tomaban en las asambleas generales de propietarios, donde tenían voz y voto todos los accionistas.

Con base en la experiencia de otros asientos anteriores e informes de comerciantes británicos, la Compañía estableció inicialmente seis factorías en la América Española:

- Buenos Aires: desde allí se podía proveer de esclavos por el Río de la Plata a Chile y Potosí.
- Cartagena: para proveer de esclavos a la industria minera del norte de Sudamérica.
- Panamá y Portobelo: consideradas como una sola factoría, para el abastecimiento de esclavos al mercado de Lima.
- Veracruz: para el mercado de Nueva España (México).
- La Habana y Santiago de Cuba: para la provisión de esclavos principalmente a las plantaciones de tabaco y de caña de azúcar.

Pero el verdadero centro de operaciones de la Compañía en América se encontraba en Jamaica y Barbados, auténticos almacenes donde los esclavos eran clasificados y distribuidos a las mencionadas factorías, excepto a la de Buenos Aires, que los recibía directamente de África, dado

35 Nos referimos por ejemplo a la *Royal Africa Company*, fundada en 1672 y dedicada en Inglaterra al comercio de esclavos negros, que sustituía en ese negocio a la *Royal Adventures Trade of Africa*. En otros países como Holanda ya funcionaba desde 1621 la Compañía de las Indias Occidentales y en Francia y Portugal se crearían, con el mismo nombre y similares objetivos, la Compañía Real de Guinea.

el elevado coste de cualquier otra alternativa. Las factorías funcionaban con seis factores, excepto La Habana y Santiago que sólo contaban con tres, entre los que merece la pena destacar al presidente o factor principal, que era el responsable del buen funcionamiento general de la factoría y al contable que estaba encargado de llevar las cuentas, responsabilizándose de sus libros y, fundamentalmente, del control de la caja. Los factores se reunían una vez a la semana y las decisiones se tomaban por mayoría, con el voto de calidad del presidente.

Los factores ingleses, junto con los oficiales reales españoles, visitaban los navíos a su llegada a puerto y procedían a realizar la inspección de sanidad, el palmeo o medida de los esclavos así como su marcado, operaciones todas ellas que precedían a la determinación del derecho real y la venta del esclavo. Esa venta se intentaba realizar lo más rápidamente posible, para ahorrar el coste de manutención, y preferiblemente al contado a cambio de oro y plata quintada, aunque también se admitían frutos de la tierra que tuviesen buena aceptación en Inglaterra y pudiesen ser vendidos con beneficios, como los cueros de toro, el tabaco, el azúcar, el palo de Campeche, etc.; no obstante, la venta a crédito, que al principio no estaba admitida salvo en casos excepcionales, se iría generalizando a lo largo del desarrollo del Asiento.

Los barcos autorizados y el barco anual de permiso

A poco de firmarse la paz por el Tratado de Utrecht, el monarca español se dirigía a los virreyes del Perú y Nueva España, presidentes, gobernadores, oficiales reales y otros ministros, a los que avisaba del ajuste de un nuevo *Asiento sobre la introducción de esclavos negros con la Compañía de Inglaterra*, adjuntándoles una copia para su puntual cumplimiento.³⁶ Además, se les informaba de la autorización que daba para que dos navíos ingleses de cerca de 1.000 toneladas, la “Elizabeth” y el “Bedford”,³⁷ con destino a la Veracruz y Cartagena o Portobelo, respectivamente, pudiesen vender sus mercancías en esos puertos. La autorización

³⁶ AGI, Indiferente General, 2769, L 8, Imágenes 52 a 54. De la cédula real fechada en Madrid a 22 de abril de 1713.

³⁷ El despacho de 15 de julio de 1713 sobre la concesión del navío la “Elizabeth” en AGI, Indiferente General, 2776 y la licencia de 17 de mayo de 1715 del navío el “Bedford” en AGI, Indiferente General, 2769.

definitiva la dio el rey por una cédula de 17 de mayo de 1715, en la que se reconocía que estos navíos habían sido concedidos como un regalo de Felipe V a la reina Ana en 1713, cuando se estaba negociando la paz. Sin embargo, por problemas entre la soberana y la Compañía se había retrasado su salida, a pesar de que en junio de 1713 se revalidaba la orden de autorización y ya eran conocidos los navíos disponibles, dos buques de guerra de la armada inglesa prestados para la ocasión a la Compañía.

Esos dos barcos, con un tonelaje muy superior a las 500 o 600 toneladas autorizadas, fueron cargados con mercancías de primera calidad, tanto inglesas como de otros países europeos, y se había acordado que, de los beneficios que obtuviese, el monarca español tendría una participación de un 10%. El navío la “Elizabeth” salía hacia América en agosto de 1715 y llegaba a la Veracruz a principios de noviembre y el “Bedford” partía en noviembre de ese mismo año y atracaba en el puerto de Cartagena a principios de 1716.

Las cuentas disponibles de ellos³⁸ nos permiten reconocer que el negocio que realizaron fue bastante rentable para la Compañía, aunque sus retornos, al contrario de lo que se pretendía, fueron casi en exclusiva con frutos de la tierra, tales como añil, grana, zarzaparrilla o palo de tintura. Por esas cuentas sabemos que la líquida ganancia que se calculó de participación al rey de España en el “Elizabeth” fue de 7.846 libras, 16 chelines y 3 peniques, aunque, de acuerdo con las advertencias realizadas por el representante español en Londres, Tomás Geraldino, esas ganancias debían elevarse a 10.371 libras, 10 chelines y 1 penique, siendo la causa de la diferencia el hecho de haber cargado en la cuenta del viaje 25.243 libras, 4 chelines y 9 peniques de intereses, correspondientes al 5% del tiempo de su desembolso, antes de calcular la participación del monarca, lo que en opinión del representante español no debía admitirse, ya que ese cargo por intereses representaba una disminución inadmisibles en el beneficio al pretenderse que la Compañía no tenía caudal propio con el que llevar a cabo ese comercio, de todas formas el propio contador de la Compañía reconocía en la cuenta que ese punto no había quedado completamente decidido. Por su parte, la contabilidad oficial del “Bedford”, dada la escasez de registros disponibles, fue muy incompleta, a pesar de lo cual se calculó la participación del monarca español en 3.695 libras, 16 chelines y 4 peniques,

³⁸ Estas cuentas fueron traducidas y remitidas en 1733 por el representante español en la Compañía en Londres, Tomás Geraldino, y se encuentran en AGI, Contaduría, 266.

considerándose igualmente en su cálculo los costes financieros, lo que nuevamente llevaba a que Tomás Geraldino discrepase de esa cuantía, alegando las mismas razones dadas en el caso de la “Elizabeth”.

Las cifras que aparecen en la documentación contable del Asiento de esclavos corresponden, como es lógico, a las cantidades registradas oficialmente y nada nos dicen del contrabando practicado que se presupone debió ser muy elevado, pero esos datos, como reconoce H. Kamen,³⁹ son imposibles de obtener por definición. Este contrabando se preveía desde el principio, por ello la Corona, temiendo que por el exceso de tonelaje entre el real y el permitido, de 500 o 600 toneladas, se pudiesen introducir muchas mercancías ilícitas, había puesto en sobreaviso a los funcionarios españoles tanto de Veracruz como de Cartagena, de manera que por una cédula de 26 de julio de 1715 se instaba a dichos oficiales a que llevasen a cabo el control y medida de los barcos siguiendo las normas de la Casa de la Contratación.⁴⁰

Por otro lado, 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 y de cuyos beneficios se reservaba una participación para la Corona española, como ya vimos, del 28,75%. En todo el período del Asiento sólo navegaron siete de estos barcos anuales, el primero de ellos, “the Royal Prince”, estaba listo para zarpar en 1713; sin embargo, por problemas de la propia Compañía, no lo haría hasta agosto de 1716, fecha en la que, por un nuevo tratado, conocido como “Tratado de la Declaración”,⁴¹ se produjeron dos importantes modificaciones a la concesión relacionada con el navío anual.

La Compañía Inglesa se quejaba 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 mercancías podía estropearse, máxime teniendo en cuenta el clima americano. Las quejas fueron oídas y contempladas en el mencionado tratado, lo que dio lugar a la primera modificación por la que se les permitió, en adelante, que pudieran vender sus mercaderías pasados cuatro meses sin que

39 Kamen, H.: *La guerra de sucesión...*, pág. 194.

40 AGI, Indiferente General 2769, L 8, Imágenes 83 a 89.

41 Este Tratado se encuentra impreso y se puede consultar en AGI, Indiferente General, 2785.

hubieran llegado la flota o los galeones de España. En el tratado se reconoce lo siguiente:

“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 ésta 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”.

La segunda modificación a la concesión tenía que ver con el tonelaje del navío. Por el hecho de no haber salido dicho barco desde 1713 a 1716, se permitió a la Compañía que pudiese repartir las 1.500 toneladas que le correspondían entre los siguientes diez años, por lo que el navío desde entonces y en la década siguiente podía transportar 650 toneladas, en lugar de las quinientas previstas por la concesión.

A juicio de los expertos, el Asiento y tratados adicionales como éste, ayudaron a reforzar la posición de Inglaterra, otorgando al comercio británico “una situación excepcional en el mar de las Antillas y los dos océanos”;⁴² o, como reconoce Palacios Preciados,⁴³ “con un contrato así concebido, Inglaterra estaba segura de realizar un negocio lucrativo y lo que era más importante aún, servirse de éste para perforar por todos lados el monopolio comercial que, aunque teórico, mantenía España en las Indias Occidentales y de paso eliminar la competencia francesa”. Aunque, hay quien opina, como Walker,⁴⁴ 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”.

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 consiguió que los británicos accediesen a su solicitud, lo cual, por otro lado, era lógico, dadas las expectativas de beneficios que tenía, no sólo con el comercio lícito que este barco practi-

42 Scelle: *La Traite engriere...*, pág. 567.

43 Palacios Preciados, J.: *La trata de negros...*, pág.175.

44 Walker, G.J.: *Política Española y Comercio...*, pág. 119.

caba, y que le permitía, al ser mercancías libres de impuestos, venderlas un 25 % o 30 % 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 realizarse.⁴⁵ Aunque en opinión de Walker,⁴⁶ “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 t. como si eran 1.000 t., 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”.

Desde la óptica española, uno de los problemas fundamentales 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, esa vigilancia en Indias era ejercida por los propios oficiales reales, cuyas actuaciones, la mayoría de las veces, dejaban mucho que desear. El escaso control no permitía a la Real Hacienda española conocer cual era la verdadera situación de ese comercio y, por tanto, cual 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 Indias,⁴⁷ tomó cartas en el asunto y nombró como representante español de la Compañía en Londres al ya citado Tomás Geraldino, quien había recibido instrucciones⁴⁸ precisas con la pretensión de aplicar fuerte vigilancia sobre las actividades de la Compañía y, muy especialmente, para prevenir el contrabando del barco anual.⁴⁹ Tal vez, como señala Béthencourt,⁵⁰ Patiño le había instruido,

45 Existe una gran cantidad de documentación que prueba ese contrabando y muchos informes detallados relatando los abusos cometidos por la Compañía, principalmente con el barco anual.

46 *Ibidem*, págs. 146-147.

47 En 1734 ocupaba también la Secretaría de Estado, convirtiéndose en un verdadero superministro con cuatro secretarías a su cargo.

48 Esas instrucciones las podemos encontrar en AGI, Indiferente General, 2785 y en Archivo General de Simancas (AGS), Estado, 7007.

49 La persecución del contrabando en América era una de las ideas que obsesionaban a Patiño, en ese sentido Béthencourt Massieu (*Relaciones de España...*, pág. 354) nos informa que para cortarlo había hecho redactar a don Dionisio Alzedo su “Extracto legal y político de los abusos con que se manejan en los puertos de Indias las factorías del Asiento establecido con la Corona de la Gran Bretaña” y que, a su entender, representó la base de todas las órdenes y nombramientos, como fue el caso de Tomas Geraldino y sus precisas instrucciones, principalmente en lo que se refería al navío de permiso.

50 *Ibidem*, pág. 198.

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.

Además, para ejercer un control más estrecho sobre sus actividades se nombraron factores españoles⁵¹ en cada puerto donde la Compañía ejercía el comercio: La Habana, Veracruz, Campeche, Caracas, Cartagena, Panamá, Portobelo y Buenos Aires, con responsabilidades similares a las de Geraldino, a quien debían mantener informado en todo momento. Estas designaciones, en opinión de los ingleses, eran una clara violación del artículo 28 del Asiento, artículo que, además de reconocer la participación del monarca español en el negocio de la venta de esclavos, establecía el derecho que tenía para nombrar: “dos directores o factores, que debían residir en Londres, otros dos en Indias y uno en Cádiz”. En él se reconocían también cuáles eran sus principales funciones:

“Para que de su parte intervengan con los de su Majestad Británica y demás interesados en todas las direcciones, compras y cuentas de este asiento; a los cuales ha de dar su Majestad Católica las instrucciones convenientes, a fin de que deban observar y con especialidad a los dos de Indias, para evitar todos los embarazos y controversias que puedan ocasionarle”.⁵²

Efectivamente, el tratado sólo preveía dos factores españoles en Indias y no siete, lo cual, evidentemente, representaba un obstáculo importante para ejercer el contrabando al que estaban acostumbrados los ingleses con la connivencia, generalmente, de los propios oficiales reales españoles. A lo que se debía añadir el hecho de que ese control facilitaría la elaboración de unas cuentas más completas de sus negocios de cara a reconocer la verdadera participación del monarca español, cuestión que la Compañía no tenía ningún interés en que se conociese.

Paradigmático resulta el caso del último navío al que se le concedió el permiso de las 650 toneladas, el “The Royal Caroline”,⁵³ séptimo barco

51 El nombramiento de estos factores lo encontramos en AGI, Indiferente General, 2851 y las instrucciones que se les dieron en AGI, Indiferente General, 2785.

52 AGI, Indiferente General, 2769, L 8.

53 Sobre este barco se puede consultar Donoso Anes, Rafael: “Determinación y análisis del resultado de la carga de un barco de mercancías en el siglo XVIII: el caso del navío inglés The Royal Carolina (1732)”, X Encuentro de Profesores Universitarios de Contabilidad celebrado en Santiago de Compostela en junio de 2002.

anual de permiso, que obtenía ese privilegio el 26 de marzo de 1732 para viajar al puerto de la Veracruz. Este navío fue arqueado en Londres con asistencia del representante español en la Compañía y matemáticos nombrados por el monarca, requisitos necesarios para que el navío no fuese obligado en las Indias a la realización de un nuevo arqueo.

En Veracruz, destino del “The Royal Caroline”, se había nombrado como factor en representación del rey de España en la Compañía a Juan de Ávila,⁵⁴ y el 21 de julio de 1732 se le hacían llegar sus instrucciones,⁵⁵ en las que se le especificaba el modo y forma de practicar su intervención en el navío de permiso, poniendo especial cuidado en el embarque de plata y frutos permitidos.

El citado barco salía del puerto de Londres en octubre de 1732 con destino a Veracruz, uniéndose en ruta a la flota española comandada por Rodrigo de Torres. Geraldino, fiel a las instrucciones que había recibido de Patiño, permaneció muy atento a la carga del navío poniendo algunas objeciones al embarque de ciertos géneros, por tratarse de manufacturas adquiridas fuera de la Gran Bretaña. Los directores de la Compañía, en carta de 8 de agosto de 1732 dirigida a Geraldino,⁵⁶ mostraban su extrañeza a las reticencias del español, ya que según ellos: “el embarque de esas mercancías siempre se había practicado en otros navíos anuales, sin que se hubiese producido ninguna queja por parte española”. Además, en el Asiento sólo se aducía al tonelaje del navío, sin que nada indicase el tipo de productos que debía transportar.

La objeción de Geraldino planteaba a la Compañía un problema económico importante, ya que las mercancías no podían ser devueltas sin que eso acarrase crecidas pérdidas, lo cual —como argumentaban los directores ingleses— afectaba al monarca español, dada su participación en la empresa. En consecuencia, pedían a Geraldino que considerase esas circunstancias, las consultase con la corte y después ya estudiarían esa materia más adelante. Por aquella vez se dispensó a la Compañía y el tema quedó zanjado, pero el factor español siguió insistiendo en que le suministrasen una copia de la factura de la carga y que, en atención al artículo 28 del Tratado, diesen cumplida cuenta a los representantes españoles en Indias de los precios a que se comerciase dicha carga.

54 AGI, Indiferente General, 2789. Ávila resultó ser un hombre bastante diligente y responsable. Como muestra de ello tenemos la queja que dirigirá al rey el 15 de noviembre de 1733, relacionada con la falta de cuidado que ponían los ingleses en la elaboración de sus cuentas.

55 Esas instrucciones se encuentran en AGI, Indiferente General, 2786.

56 Esa carta puede verse en *Ibidem*.

Vendidos los retornos y conocido su resultado ya no quedaba sino pasar a la liquidación de la cuenta del viaje, cuenta que no se elaboró hasta finales de 1735, una vez que Patiño la solicitó oficialmente a la Compañía el 7 de agosto de ese año.⁵⁷ Pero, hay que reconocer que la persistencia y buen oficio de Geraldino serían la clave para que al fin la Compañía accediese a elaborar las cuentas del viaje y considerase algunas de las objeciones y reparos puestos por el representante español en Londres.⁵⁸ En su carta dirigida a Patiño el 3 de noviembre de 1735 queda muy bien reflejado esto:

“Muy Sr. Mío: En 27 de octubre di cuenta del reparo que se había ofrecido en la Diputación de Cuentas de la Compañía del Asiento para ajustar la cuenta del viaje del navío la Real Carolina a la Veracruz el año pasado de 1732, y del expediente que pensaba proponer al Tribunal de Directores al día siguiente para que no se retardase su ajuste, lo que ejecuté y se convino la dirección acordando que la Diputación de Embarques examinase la cuenta del capitán y cargase su importe al viaje con la reserva que yo propuse, lo que ha ejecutado dicha Diputación hoy y mañana procuraré que en la Junta de Directores se refiera él todo a la Diputación de Cuentas para que forme la del viaje y la de separación de utilidades”.⁵⁹

El 28 de noviembre Patiño solicitaba a Geraldino que, sin más dilación, le hiciese llegar las cuentas del “The Royal Caroline”. El 22 de diciembre éste le respondía que “se halla ya formada la cuenta y en estado que espero recibirla esta semana, cuando la remitiré a manos de V. E.”; sin embargo, reconocía la poca disposición que encontraba en la Compañía para pagar a la Corona Española su participación en los beneficios de esta empresa: “Y en cuanto al pago de las utilidades que dimanar de ella, continúa la dirección su oposición, y yo no omito diligencia para que den respuesta formal a la participación de dicho oficio que hizo a la dirección el duque de Newcastle de orden de este gobierno, de cuyas resultas daré cuenta; lo que servirá V. E. poner en la Real noticia”.⁶⁰

El 12 de enero de 1736 concluía Geraldino el envío de la contabilidad del citado navío, con separación de las utilidades que correspondían al

57 AGI, Contaduría, 266.

58 Donoso Anes, R.: “El papel de la contabilidad en política internacional: el caso de las cuentas del Asiento de esclavos firmado entre Inglaterra y España (primer período 1713-1722)”. *XI Congreso de la AECA* celebrado en Madrid en septiembre de 2001; en esta obra se deja patente el importante papel que desempeñó Geraldino para el ajuste y liquidación de las cuentas de las factorías americanas relacionadas con el Asiento de esclavos.

59 AGI, Contaduría, 266.

60 *Ibidem*.

monarca español (27.896 libras).⁶¹ Sin embargo, a pesar de todo el esfuerzo realizado, la participación de Felipe V en el beneficio de este barco nunca fue hecha efectiva por la Compañía,⁶² y eso que su reivindicación fue una constante en todas las negociaciones ulteriores, hasta la definitiva que puso fin al Asiento en octubre de 1750.⁶³

Terminamos este apartado recordando que el “The Real Caroline” fue el séptimo y último barco anual de permiso. Siete navíos en treinta y seis años parecen muy pocos; sin embargo, hay que tener en cuenta que, en ese período, habían tenido lugar tres guerras — la última con una duración de casi diez años (1739 a 1748)— y algunos permisos solicitados por la Compañía habían sido denegados⁶⁴ debido, principalmente, a las reticencias que el gobierno español tenía en relación con la legalidad del comercio que dicho barco realizaba. Además, un análisis detallado de la documentación contable,⁶⁵ bastante completa en el caso del “The Real Caroline”, nos permite, al menos, descartar el hecho de que fuese la falta de rentabilidad de ese negocio una de las causas de que no navegasen más navíos de permiso en ese dilatado período.

Los tres períodos de desarrollo del Asiento y el importante papel desempeñado por la contabilidad

Como hemos podido comprobar, las cuentas tenían un papel destacado en el Tratado del Asiento firmado en 1713 entre la monarquía española y la británica, principalmente recogido en su artículo 29, por el que la

61 De acuerdo con Walker, (*Política Española y Comercio...*, pág. 237) los beneficios del “The Royal Caroline” en 1732 batieron todos los record.

62 A pesar de que Felipe V había llegado a comunicar de forma tajante que, mientras la Compañía no cumpliera con sus obligaciones, retendría la expedición de la cédula para el navío de permiso. Decisión que comunicó a Jorge II, solicitando su intervención (Béthencourt Massieu: *Relaciones de España...*, pág. 461)

63 AGI, Panamá, 364. Pese a que el propio subgobernador de la Compañía había solicitado su pago en una asamblea de accionistas el 28 de diciembre de 1736 y de que en otra asamblea celebrada en julio de 1737 se aprobara un “plan para el acomodamiento de las diferencias”, que condicionaba el pago a la restitución de las represalias.

64 En 1734 la Compañía había solicitado que se le permitiese enviar dos navíos de permiso de 650 toneladas: el “Princesa de Orange” (antiguo “The Real Caroline”) y el “Princesa Amelia”, uno para Cartagena y Portobelo y el otro para Veracruz (AGI, Indiferente General, 2790). En 1736 insistían con el “Princesa de Orange” (AGI, Indiferente General, 2785). Las típicas disputas sobre el pago de los derechos y la participación en el negocio, por un lado, y la restitución de las represalias, por otro, fueron los condicionantes principales para la no concesión de los permisos solicitados.

65 Ese análisis puede consultarse en la documentación correspondiente a este navío.

Compañía Real del Asiento se comprometía a presentar la cuenta de los resultados obtenidos por este comercio cada cinco años, así como las correspondientes a los navíos anuales de permiso. Siendo esa la forma que se había previsto para que el rey español pudiese comprobar la bondad de las cantidades que recibiese, ya fuese por el derecho de introducción de los esclavos de 33 ? pesos de plata por pieza, ya por su participación en el negocio de venta de éstos y de los navíos de permiso.

Del análisis de la documentación del Asiento se desprende que el gobierno español no se preocupó al principio de establecer los controles adecuados que permitiesen, en un momento dado, comprobar la racionalidad de las cuentas que pudiese presentar la Compañía. Aunque lo que en un principio no podía sospecharse era que ni tan siquiera presentarían dichas cuentas, tal y como lo exigía el mencionado artículo del Tratado.

El desarrollo del Asiento podemos dividirlo en tres períodos:

*El primer período (1713-1722).*⁶⁶ Comienza con la firma del Tratado de Asiento en marzo de 1713; se trata de una etapa de asentamiento de las factorías en América y está caracterizada por un reconocido descontrol por parte de España en relación con las actuaciones y cuentas de la Compañía. Descontrol cuya causa hay que buscarla en el poco interés que se mostró en la metrópoli española para nombrar algunas personas competentes que, desde Londres y América, defendiesen los intereses del monarca en un negocio en el que tenía una importante participación; así, la propia Compañía hubo de designar a una persona, un inglés por supuesto, para que llevase a cabo esa representación en Londres, designación que recayó en Arthur Moor.⁶⁷ Finalmente, en 1717, se nombraba en España a Guillermo Eon para ocupar el puesto de director de la Compañía de parte de Su Majestad Católica en Londres.⁶⁸

En realidad el Asiento, aunque se firmó en 1713, no se haría efectivo hasta 1714 y, desde el primer momento, se sucedieron los problemas en su normal desenvolvimiento. Primero los ingleses condicionaron el pago de

66 Relacionado con las cuentas de la Compañía en este primer período se pueden consultar Donoso Anes, R.: "Accounting and Slavery: The English Company of The South Sea Accounts: first period 1713-1722". *VIII World Congress of Accounting Historians*, Madrid, 2000; del mismo autor: "El papel de la contabilidad..." y también de Donoso Anes: "Accounting and slavery: The accounts of the English South Sea Company, 1713-1722", en *The European Accounting Review*, vol. 11, n.º 2, 2002, págs. 441-452.

67 AGI, Indiferente General, 2769, L 8. Decreto de 16 de abril de 1714.

68 AGI, Indiferente General, 2801. Es nombrado por el rey el 19 de julio de 1717.

los 200.000 pesos que prometieron adelantar a Felipe V a la concesión del permiso de navegación de los dos navíos que había regalado a la reina Ana, y cuyas mercancías ya habían sido adquiridas. Recordemos que esos navíos eran el “Elizabeth” y el “Bedford”, que finalmente salieron en agosto y noviembre de 1715 respectivamente. Por otro lado, los ingleses se habían negado a pagar el derecho de esclavos de 33 ? la pieza correspondiente a 1713, alegando que durante ese año no se había introducido ninguno

Las quejas de los ingleses desde el comienzo, condujeron a que se iniciasen unas nuevas negociaciones que culminaron con el Tratado de la Declaración de 26 de mayo de 1716, por el que, como ya vimos, se hacían algunas concesiones relacionadas con el navío anual y se liberaba a la Compañía del pago del derecho de esclavos de 1713. Sin embargo, los problemas no terminaron, el “Bedford” tuvo problemas con su carga en Cartagena en 1716 y quedó retenido, excusa que serviría a la Compañía para seguir negándose a pagar el derecho de esclavos.

La situación entre las dos monarquías se fue enrareciendo y desembocó en una declaración de guerra en septiembre de 1718, cuya principal consecuencia en relación con el Asiento sería la represalia ordenada por el monarca español de los bienes de la Compañía que quedaban confiscados,⁶⁹ incluyéndose en estas primeras represalias parte de la carga del navío de permiso “The Royal Prince”, que había zarpado de Londres con destino a Veracruz en 1716, aunque el barco pudo librarse por haber salido de regreso hacia Inglaterra poco antes de que comenzasen las represalias, curiosamente llevándose los libros de cuentas de la factoría veracruzana, tal como alegaron sus factores cuando los oficiales españoles los solicitaron.

El problema que tuvo lugar consistió en que, justo cuando correspondía ajustar las cuentas del primer quinquenio de acuerdo con el Tratado del Asiento, se había declarado la guerra y aplicado la represalia, siendo esa la causa, tal como alegaban los directores de la Compañía, de que se hubiese perdido y destruido mucha documentación. Argumento que, sin embargo, cabe poner en duda, ya que es posible que ese no fuese el motivo principal, y si nos atenemos al análisis de la documentación, todo indica más bien que la Compañía, como reconoce Palacios Preciados,⁷⁰ no tenía ningún interés en dar a conocer sus ganancias a los españoles y, sólo después de mucha

69 AGI, Contaduría, 1437. El rey, desde San Lorenzo el 14 de septiembre de 1718, ordenaba por real cédula el embargo de todos los bienes y propiedades pertenecientes a los ingleses.

70 Palacios Preciados, J.: *La trata de negros...*, pág. 208.

insistencia, como relataremos a continuación, se lograría que presentasen algunas cuentas incompletas de ese primer quinquenio.⁷¹

La guerra terminaba en junio de 1721, y ese período bélico fue especialmente desastroso económicamente para la Compañía al haber coincidido con su mayor crisis financiera, que llevaría a la ruina a muchos de sus accionistas, y cuyo principal artífice fue Jonh Blunt, uno de los directores de la empresa, que había lanzado un plan, posteriormente conocido como “South Sea Bubble”,⁷² con el que pretendía absorber la deuda nacional de 50 millones de libras. Evidentemente esa situación de crisis hacía más imperiosa para la Compañía la necesidad de recuperar las cantidades embargadas por las represalias, de las que, por otro lado, el monarca español daba las órdenes pertinentes para que se restituyeran en la medida de lo posible y en aquellos casos que estuviesen plenamente justificadas documentalmente dichas represalias.

En ese mismo año de 1721 regresaba a Londres el navío anual de permiso “The Royal Prince” y de las cuentas de su viaje⁷³ 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 , 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, por supuesto, nunca recibiría.

El segundo período (1723-1731). Se caracteriza por un estado continuo de tensión entre la Compañía y el gobierno español, con acusaciones mutuas, los unos quejándose de las medidas restrictivas que se le ponían a su comercio en América, los otros intentando evitar el cada día más evidente comercio ilícito de los ingleses que se veía agravado por los frecuentes rumores de que estaban estableciendo una red de bancos, que atraía los

71 Otro argumento que cabe tener en cuenta es el sostenido por Sorsby Gardner, (*British Trade with...*, pág. 258), quien considera que aunque la Compañía había ordenado que se llevase a cabo una revisión de los libros de las factorías cada dos años, esto raramente fue observado, ya que sus cuentas eran incompletas, incorrectas y llevadas por un sistema contable no normalizado que cambiaba con cada nuevo contable que se incorporaba. Si a esto unimos los embargos de los libros llevados a cabo con ocasión de la represalia, parece evidente que los contadores de la Compañía en Londres tenían un serio problema para presentar las cuentas e informar al monarca español debidamente de sus derechos y participación en la empresa.

72 Sobre este tema hay una nutrida bibliografía y como muestra de ella podemos citar las obras de Carswell, John: *The South Sea Blue*, Cresset Press, London, 1960 y Cowles, Virginia: *The Great Shindle*, Harper and Brothers Publisher, New York, 1960.

73 AGI, Contaduría, 266.

recursos financieros de los españoles que terminaban en remesas de contrabando en los navíos de permiso. La situación incluso se agravó cuando el 10 de enero de 1724 abdicaba Felipe V en su hijo Luis I, pero las viruelas pusieron fin a su reinado ese mismo año y, el 6 de septiembre, volvía a ocupar el trono español el primer Borbón. En ese espacio de tiempo la Compañía había llegado a acusar al nuevo gobierno de actuar en contra de sus intereses anulando todas las cédulas reales por las que habían obtenido algunos privilegios. Sea como fuere, la vuelta de Felipe V hizo que las aguas volvieran a su cauce y muchas de las medidas restrictivas que se dictaron contra las actuaciones de la Compañía fueron anuladas en 1725, aunque la tensión no disminuyó y las acusaciones de fraude contra esa sociedad comercial fueron en aumento. En marzo de 1727 la situación entre las dos Coronas se deterioró y, finalmente, se volvió a declarar la guerra, lo que para el Asiento significaba, de nuevo, que sus bienes serían confiscados, sufriendo las consabidas represalias, aunque en este caso la experiencia les hizo actuar con una mayor diligencia, de manera que, para cuando llegaron las órdenes de las represalias a América, muchos bienes y documentos habían sido puestos a buen recaudo en Jamaica.

La paz llegaba el 6 de marzo de 1728 con la firma de la llamada Acta del Pardo⁷⁴ que suscribieron Francia, Inglaterra, Austria y España y que se consolidaba con el Pacto de Sevilla de 9 de noviembre de 1729.⁷⁵ Con el Acta del Pardo se restituía el comercio del Asiento a la misma situación en que se encontraba antes de la guerra y de nuevo se emitían las cédulas para la restitución de todos los bienes y efectos embargados a la Compañía en América.

En este período comienza a intensificarse el control contable de la Compañía a la que se le exige que presente sus libros contables, tal como se había previsto en el Tratado del Asiento. A falta de las cuentas ajustadas que la citada sociedad tenía que presentar, tanto del derecho de esclavos como de la participación del monarca en el negocio de la esclavitud y navío anual, los españoles elaboraron un *presupuesto* (lo llamaron así porque sus datos no estaban del todo confirmados) del estado en que se encontraba el

⁷⁴ AGI, Indiferente General, 1601.

⁷⁵ Éste constituyó un pacto de unión, paz y mutua defensa entre España, Francia e Inglaterra, que representaba volver a los términos de la Cuádruple Alianza y para España asegurar la sucesión italiana del infante don Carlos (Gil Novales, A.: *Historia de España* dirigida por Manuel Tuñón de Lara, Tomo VII: *Centralismo, Ilustración y Agonía del Antiguo Régimen (1715-1833)*; Segunda Parte: *Política y Sociedad*, Editorial Labor, Barcelona, 1980, pág. 192.

Asiento en 1723, cifrando la deuda por esos derechos de esclavos en un millón de pesos:⁷⁶

- 800.000 pesos correspondientes a los derechos de 1714 a 1723 (descontando los tres años de guerra en los que no hubo ninguna introducción), calculándose los derechos sobre los 4.000 esclavos/piezas anuales que debían introducir a 33 ? pesos la pieza. Aunque, por lo visto, la Compañía ya había pagado 683.602 pesos que, sin embargo, debía justificar adecuadamente su pago, por lo que de ser así la deuda quedaba reducida a 316.397 pesos.
- 200.000 pesos que la Compañía se había obligado a anticipar a Felipe V, pero que aún en esa fecha no los habían pagado y por ello lo incluían como deuda.

Pero lo más importante que se reconocía en este presupuesto, presentado en forma de cargo y data, no era la deuda por los derechos de esclavos, sino la ausencia total de información en relación con la participación del monarca en la cuarta parte de los beneficios que la Compañía hubiese obtenido en este negocio, así como la cuarta parte más el 5% de las otras tres cuartas partes del beneficio del navío anual, en este caso del “Príncipe Federico”.

A partir de este momento el tema de las cuentas ocuparía un lugar importante en todas las negociaciones ulteriores que se llevaron a cabo con la Compañía, empeño que se vería intensificado a partir de 1726 cuando Patiño fue elevado a secretario de Hacienda, Marina e Indias. Pero, ya en 1725, ante la pretensión de la Compañía de cobrar 800.000 pesos que según ella se le debía, el rey nombró una junta particular, constituida por dos contadores, para que averiguase y elaborase las cuentas de esta sociedad tanto de los “derechos causados de piezas de negros hasta fin del año de 1724, como también los derechos y ganancias que de este negocio pertenecen a S. M. en los dos primeros quinquenios que ya han pasado”.⁷⁷ Para conseguir ese objetivo se apremió a Francisco Stratford, apoderado de la Compañía en Madrid, para que presentase a esa junta particular los papeles y justificantes necesarios para formar las referidas cuentas. Esto ocurrió en julio de 1725 y, al no obtenerse respuesta, la Junta de Negros se dirigía, en enero de 1726, a Guillermo Eon, director nombrado por el rey para

⁷⁶ Este presupuesto se encuentra en AGI, Indiferente General, 2785.

⁷⁷ Este nombramiento en AGI, Indiferente General, 2769, L. 8.

representar sus intereses en Londres, para que solicitase las referidas cuentas a los directores de la Compañía. Al mismo tiempo se seguía insistiendo a Stratford, quien contestaba que se encontraba a la espera de una respuesta por parte de los directores de Londres y que en cuanto estos le remitiesen las cuentas, las entregaría en la contaduría del Consejo de Indias; según comentaba, los directores le habían dicho que estaban “trabajando sobre la conclusión de las referidas cuentas”. En marzo y mayo se volvía a insistir a Eon y, en ese último mes, de nuevo a Stratford informándole de que, como pasaba el tiempo y el tema no se resolvía, la junta había acordado que “se le haga a V. m. recuerdo de la citada orden, para que con la mayor brevedad presente la Compañía sus cuentas, en virtud de la obligación que tiene de darlas de cinco en cinco años como se previene en el capítulo 29 del Asiento pues de no ejecutarlo así se tomarán las providencias convenientes para la seguridad de los intereses que S. M. debe tener según lo capitulado en el expresado asiento” .⁷⁸

En 1727 se seguía insistiendo a Stratford, que había sido detenido, por orden del monarca, en Navarra cuando se dirigía a Londres, para que presentase “la cuenta de la Compañía del Asiento de negros de los dos quinquenios cumplidos”, pero su respuesta era la misma, que se encontraba a la espera de que se la mandasen los directores de la Compañía. En el Consejo de Indias, por el contrario, se pensaba más bien que Stratford estaba ocultando esa contabilidad debido al enrarecimiento de las relaciones por el que estaban pasando los dos países; así, en una carta dirigida al regente de Navarra para que lo retuviese, se señalaba que esa documentación “se debe presumir la ocultara con motivo de las presentes novedades, de cuyo reconocimiento y ajuste pende la averiguación de los gruesos caudales que de S. M. retiene la expresada Compañía”.⁷⁹ Finalmente, el 28 de mayo de 1727, se decidió mantener detenido a Stratford hasta que presentase las cuentas.

Firmada la Paz en 1728, la Compañía nombró un nuevo representante en la corte borbónica, Benjamín Keene, un hombre muy preparado que dominaba el español a la perfección; sin embargo, su tarea no iba a ser fácil, máxime teniendo enfrente a Patiño, un político dispuesto a poner fin a los abusos de la Compañía y, a ser posible, a dar por finalizado el contrato del Asiento. Pero lo que realmente preocupaba a los ingleses y que podía

⁷⁸ *Ibídem.*

⁷⁹ Carta del Consejo dirigida a Antonio José de Cepeda, regente de Navarra, en 30 de abril de 1727. *Ibídem.*

interferir gravemente en sus planes era, como nos indica Domínguez Ortiz,⁸⁰ la actividad que desplegabá ese ministro en la reconstrucción del poder naval español, precisamente en el mismo año de 1728 Keene hacía la siguiente observación de Patiño: “Desde que he vuelto a este país he notado con gran disgusto los adelantos que hace Patiño en su plan de fomento de la marina española y de ello he hablado en casi todos los oficios que he tenido la honra de escribir”.⁸¹ La correspondencia de Keene es una muestra muy clara de la inquietud inglesa frente a la actitud del ministro y, verdaderamente, existían motivos fundados para ella, ya que el fortalecimiento español amenazaba el contrabando inglés que resultaba más fructífero que las ventajas legales que le aseguraban los tratados;⁸² así, en un comentario al primer ministro Walpole, el 25 de noviembre de 1731, le decía refiriéndose a Patiño: “Nadie está más convencido que yo que es acérrimo enemigo del comercio extranjero; y como tiene más conocimientos comerciales, y sabe los abusos que se cometen en las aduanas, mejor que los ministros antecesores suyos, nos molestará mucho más que los otros. Antes nos quejábamos de las dilaciones, lamentándonos sin cesar de la lentitud española; en el día hay que añadir la mala intención también, porque el ministro sólo se cuida de reformar y anular todas las medidas perjudiciales a España”.⁸³

Patiño demuestra una verdadera obsesión con Inglaterra, a quien considera el verdadero peligro y el principal enemigo de España dadas sus ambiciones mercantiles en el continente americano, y por eso procura responder a los abusos de los ingleses siempre que le es posible, como reconoce un experto en este personaje: “A la agresión contesta con agresión, al contrabando con corsarios, a los abusos de la Compañía del Asiento con la suspensión del despacho del navío de permiso, y a las notas de protesta sobre medidas de gobierno perjudiciales a los intereses mercantiles extranjeros con hábil empleo de la tradicional *lentitud* de la burocracia española.

80 Domínguez Ortiz, A.: *Sociedad y Estado...*, pág. 62.

81 Coxe, G.: *España bajo el reinado de la casa de Borbón, desde 1700, en que subió al trono Felipe V, hasta la muerte de Carlos II, acaecida en 1788*, D. F. de Mellado, Madrid, 1846, tomo III, pág. 123. Esta misma cita de Coxe la encontramos en Pulido Bueno, Ildefonso: *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, I. Pulido, Huelva, 1998, pág. 329.

82 Domínguez Ortiz, A.: *Sociedad y Estado...*, pág. 62.

83 Coxe, G.: *España bajo el reinado...*, tomo III, pág. 127. Esta misma cita también se encuentra en Béthencourt Massieu, Antonio de: *Patiño en la política internacional de Felipe V. Estudios y Documentos*, Cuadernos de Historia Moderna n.º 1, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1954, pág. 24.

Hecho sintomático: a raíz de su muerte comienzan a surgir dificultades planteadas por Inglaterra que terminarían en guerra”.⁸⁴

El tercer período (1732-1750). A principios de 1732 se había acordado que las cuentas del Asiento (las correspondientes al primer quinquenio) serían entregadas a Felipe V a finales de julio de ese año, sin embargo ese acuerdo político fue protestado por la corte de directores de la Compañía que consideraba que era imposible proporcionar esas cuentas, ya que la mayoría se habían perdido o habían sido destruidas. La situación, por tanto, se hacía irreconciliable, la Compañía se negaba a dar las cuentas y en España se hacían oídos sordos a las quejas de los factores ingleses en América, e incluso la comisión que funcionaba desde el Tratado de Sevilla de 1729, para intentar solventar las diferencias entre la Compañía y el gobierno de España, quedó definitivamente disuelta. De nada servirían las amenazas que desde el gobierno español se hizo llegar a la Compañía de rescindirle el Asiento por claro incumplimiento del contrato;⁸⁵ los comisarios ingleses, por el contrario, se cerraron en banda y se marcharon a Inglaterra acusando a los españoles de querer boicotear las justas pretensiones de los británicos. En un intento de resolver la situación Patiño había llegado a persuadir a Keene de que la Compañía renunciase al navío anual a cambio de la entrega por parte de la Corona española de una participación del 2% sobre el total de los ingresos obtenidos anualmente por los galeones y las flotas hasta la conclusión del contrato del Asiento. La Compañía, sin embargo, rechazó esta propuesta, sobre la que Geraldino volvería más adelante, por considerarla poco atractiva desde el punto de vista financiero, lo cual, como reconoce Walker,⁸⁶ “constituye una muestra tangible del valor del comercio, lícito e ilícito, que llevaba a cabo por medio del navío de permiso”.

En este año de 1732 fue cuando tuvo lugar uno de los acontecimientos más importantes para el desenvolvimiento futuro del problema relacionado con las cuentas del Asiento: el nombramiento, en el mes de abril, de Tomás Geraldino como representante español en Londres, lo que en principio fue interpretado por los ingleses como un deseo de Patiño de inaugurar una nueva era de entendimiento y paz comercial, dada su reconocida honestidad y su talante negociador.⁸⁷ Sin embargo, Geraldino llegaba a

84 Béthencourt Massieu, A. de: *Patiño en la política...*, pág. 24.

85 AGS, Estado, 6883.

86 Walker, G.J.: *Política Española y Comercio...*, pág. 217.

87 Sorsby Gardner, V.: *British Trade with...*, pág. 172.

aquella capital perfectamente informado de la situación y con un minucioso plan, con la pretensión de ejercer un riguroso control de las actividades de la Compañía en relación con el Asiento, siendo una de sus primeras medidas, como ya hemos visto, el nombramiento de factores en cada puerto donde la Compañía ejercía su comercio, siendo las responsabilidades de estos factores, en esos lugares, similares a las que tenía Geraldino en Londres, básicamente destinadas a establecer un estrecho control de todas las actividades de la Compañía. La información así obtenida por los factores, debía ser inmediatamente enviada a Geraldino a Londres y a Patiño a Madrid, con lo que se trataba de evitar que volvieran a repetirse los acontecimientos que habían desencadenado el que no se pudiesen ajustar las cuentas con la Compañía y, de esta forma, poder contar con la información necesaria, no sólo para poder reclamar los derechos correspondientes, sino también para poder evitar, en la medida de lo posible, el comercio ilegal desarrollado por los ingleses. Evidentemente, esa medida fue muy protestada por los directores de la Compañía que veían en ella una clara contravención de lo capitulado en el Asiento y, en respuesta, dieron órdenes a sus factores en América para obstaculizar la labor de esas personas.

En las instrucciones secretas que Patiño entregó, en nombre del rey, a Tomás Geraldino,⁸⁸ y a las que ya nos hemos referido anteriormente, destacan los puntos dedicados a las cuentas, principal preocupación del ministro español que, como ya hemos señalado, pretendía que los directores de la Compañía le entregasen las de los dos primeros quinquenios ajustadas a las normas previstas en el Tratado del Asiento, a finales de julio, hecho que recordaba a Geraldino en sus instrucciones, donde además se incluían aspectos concretos y detallados del contenido de esas cuentas. Por ejemplo, un punto destacado de ellas lo constituía el tema de los intereses del capital ajeno que la Compañía se empeñaba en incluir como un gasto antes de calcular la participación del monarca español, tema que en el punto 24 de dichas instrucciones se recogía de la manera siguiente: "...respecto a bonificar yo los intereses a mi cuarta parte, debe considerarse por efectivo y existente el del total, y por la misma razón cualquier partida que se hallare cargada con título de intereses de dinero que hubiesen tomado, se deberá excluir por deberlo subsanar las otras tres cuartas partes aplicándose sin esta carga los útiles y ganancias que corresponden a mi cuarta parte". De esta manera el Asiento de Negros, incluyendo el navío de permiso, era

88 Estas instrucciones secretas se encuentran en AGI, Indiferente General 2786.

sometido a un control especial, debiendo comprobar minuciosamente la contabilidad de la Compañía desde el principio hasta el momento presente. El caballo de batalla, como bien señala Béthencourt Massieu⁸⁹ era ahora la entrega de las cuentas y la participación de Felipe V, a lo que “Geraldino puso manos a la obra con gran entusiasmo”.

Pero a pesar de su insistencia, las cuentas siguieron sin ser entregadas, y así llegamos a 1734, año en el que el director español estuvo más volcado que nunca haciendo lo imposible para que la Compañía elaborase y le entregase las mencionadas cuentas, o en su lugar proponiendo la finalización del Tratado, mediante algún tipo de acuerdo que compensase a ambas partes. En relación con las cuentas, los directores seguían considerando que su formación era “impracticable en el modo estipulado por el Tratado del Asiento”⁹⁰ y habían pensado solicitar al rey que les permitiese formar las cuentas por el “libro de caja y entrada”, sumario de tesorería que, según ellos, abreviaría la conclusión del tema.

Por otro lado, el subgobernador de la Compañía culpaba de la situación creada y de conducta negligente a sus predecesores, aunque Geraldino iba más allá y sospechaba que detrás del comportamiento del subgobernador y directores de la Compañía se encontraba el primer ministro Roberto Walpole, pues, como reconocía Geraldino en su carta de 25 de febrero a Patiño, aquellos no daban un solo paso sin el consentimiento de éste. Por esa razón, en adelante, sus quejas las dirigiría directamente al citado ministro, quien, no obstante, siempre se mostraba muy ocupado con asuntos políticos, lo que le hacía presumir a Geraldino que su verdadera intención era diferir la solución del problema, según sus propias palabras: “esta respuesta del ministro me afianza en la sospecha de que es su ánimo diferir la resolución cuanto pueda...”.

El representante español no se mostraba contrario a que los directores sacasen las sumas del “libro de caja” con la finalidad de establecer un juicio de las cuentas, siempre que no se suspendiese el trabajo que ya se estaba haciendo, a instancias suyas, para la formación de dichas cuentas. Finalmente se decidió preparar un extracto de ellas sacado del citado libro, el cual, una vez visto por Geraldino, sería enviado al apoderado de la Compañía en Madrid, quien a su vez lo pasaría para su aprobación al Consejo.

89 Béthencourt Massieu, A.: *Relaciones de España...*, pág. 199.

90 AGI, Indiferente General, 2790. Tomás Geraldino a Patiño, el 25 de febrero de 1734.

El tres de marzo de ese año de 1734 los directores de la Compañía volvieron a reunirse con Geraldino y le entregaron el extracto de cuentas que habían acordado, pero correspondientes únicamente a los cinco primeros años y, en opinión del director español, bastante incompleto, ya que en él sólo encontró sumas de los desembolsos y entradas realizadas de tiempo en tiempo. Las palabras de Geraldino, que reproducimos por su interés, eran las siguientes: “...no hallé nada nuevo para mí por haber yo visto el libro de que se sacaron muchas veces, y como mi objeto en no oponerme a su intento es el que ellos mismos declaren al Rey la ninguna regularidad que han tenido en sus cuentas y la dificultad en que hoy se hallan, tomé motivo de lo sucedido aquel mismo día en una asamblea general de sus propietarios para no hacer ninguna objeción, así en las cuentas como en su intento, a decirles que si el fin de su Representación al Rey⁹¹ era de buena fe, como suponían el de abreviar el ajuste de las cuentas para facilitar la Transacción del Asiento que sus propietarios consideraban ventajosa, me parecía medio más breve el que se tratase de lo uno y de lo otro a un mismo tiempo, confiándose la Compañía en que la equidad del Rey dispensaría la rigurosa inspección de las cuentas a que tenía tan claro derecho por el bien que resultaría a ambas naciones”.⁹² Hemos destacado algunos renglones de ese párrafo de la carta de Geraldino, porque representan una prueba muy clara del papel político que se hizo jugar a la contabilidad en relación con el Asiento: el director español reconocía que el rey dispensaría la rigurosa inspección de las cuentas, es decir, accedería a su formación utilizando exclusivamente el libro de caja, si con ello se facilitaba la Transacción del Asiento, o sea, su finalización, que era lo que en realidad deseaba Patiño.

Cada tres meses los socios de la Compañía celebraban una asamblea general y, el día 3 de marzo, después de la reunión reservada que Geraldino mantuvo con los directores, se celebró otra que fue aprovechada por el representante español para plantear su opinión respecto al tema de las cuentas, ligando su entrega al Tratado de la Transacción. Su proposición consistía en adelantar dicho Tratado y suprimir el Asiento de esclavos, aplicando su caudal a pagar las elevadas deudas de la Compañía, lo que, al parecer de Geraldino, fue muy bien acogido por muchos propietarios, pero no por los directores que le respondieron “...que para llegar a tratar la Transacción era

91 Esa representación se refiere a la petición que hacían los directores al rey para que les permitiese la elaboración de las cuentas por el libro de caja.

92 AGI, Indiferente General, 2790. Geraldino a Patiño, 4 de marzo de 1734.

preciso participar a los propietarios el estado de las cuentas de la Compañía con el Rey, lo que la dirección no podía ejecutar, porque si a este fin formaba su extracto por el libro de caja que era el único medio que tenía, y después al tiempo de liquidarlas con el Rey, por las objeciones que de parte de S. M. se hiciesen, resultaba ser otra cosa que la que representaban a sus propietarios, quedaría la dirección expuesta a muy graves inconvenientes”.⁹³ En una palabra, los ingleses no se fiaban de los españoles y de que, una vez dado su consentimiento para la Transacción, se fuesen a conformar con las cuentas dadas. Así que siguieron con sus propias ideas, basadas, fundamentalmente, en la continuación del comercio del Asiento de esclavos negros hasta su finalización, de acuerdo con el tratado firmado en 1713 y, de paso, intentar conseguir algún que otro privilegio más.

El extracto de cuentas prometido por la corte de directores de la Compañía era entregado por Keene en abril de 1734 y representaba únicamente un intento para averiguar si el método contable utilizado por la Compañía era aceptado o no. Como era de esperar, las objeciones y reparos que desde del Consejo se pusieron a ese extracto de entradas y salidas de caja que iban desde primeros de mayo de 1714 hasta finales de marzo de 1721 eran tajantes y fueron decisivos para que se rechazara el método contable propuesto y se exigiese la aplicación de un método coherente con lo previsto en los capítulos 28 y 29 del Asiento, de manera que la cuenta general debía formarse de la integración de todas las cuentas particulares que habían intervenido en el negocio y no exclusivamente a partir de la cuenta de caja. La conclusión de los reparos y reflexiones al tema realizados por Joseph de la Quintana era la siguiente: “Que el extracto exhibido de la data y cargo entre la Compañía y su caja sólo conduce a dar por libre al tesorero de las partidas que anota haber dado y recibido en virtud de órdenes de la dirección y no siendo justificativo que se convirtiesen en el trato de negros y demás negociaciones de la Compañía en que S. M. es interesado, tampoco se puede verificar que las resultas que se dan por tales en el tanteo que envían formado con título de cuenta general provengan del expresado trato y negociación, razón porque no se deben admitir las cuentas por el método que dan a conocer los extractos”.⁹⁴

⁹³ *Ibidem*. Geraldino a Patiño, 4 de marzo de 1734.

⁹⁴ AGI, Indiferente General, 2786 y 2792. El documento donde se recogen esas reflexiones y reparos elaborado por Joseph de la Quintana lleva por título: “Las razones con que se impugnó el método en que manifestó Mr. Keene intentaba la Compañía dar las cuentas del trato de negros”.

La presión realizada por Geraldino, siguiendo las instrucciones de Patiño, y aprovechando un momento en el que los accionistas de la Compañía se mostraban mayoritariamente descontentos con su situación económica, llevó a que éstos apoyaran en 1735 la propuesta que les presentó el representante español, similar a la que años antes había realizado Patiño a Keene, y que en este caso se trataba de dar por finalizado el Asiento a cambio de una compensación monetaria. Sin embargo, esta propuesta finalmente sería rechazada debido a maniobras realizadas por los directores de la Compañía en connivencia con algunos miembros del gobierno.⁹⁵

Geraldino seguiría insistiendo para que la Compañía presentase las cuentas lo más ajustadas posible a lo previsto en el Tratado del Asiento, de esta forma conseguiría que, a lo largo de 1735, firmadas por el contador de la Compañía John Read, le fuesen entregando las correspondientes al primer quinquenio, y él, pacientemente, las fue traduciendo y enviándolas a Madrid al ministro Patiño;⁹⁶ el 17 de mayo de 1736 Geraldino daba cuenta de que la dirección del Asiento le había pasado las cuentas del segundo quinquenio (1722-1727) y que se encontraba estudiándolas para comprobar su conformidad con lo estipulado en el acuerdo.⁹⁷ Todas esas cifras, aunque pueden resultar muy interesantes para los estudiosos de la Historia de la Contabilidad, sin embargo, por sí solas no permiten sacar conclusiones relacionadas con la rentabilidad del Asiento, principalmente por el hecho constatado de que esas cifras oficiales son poco representativas del comercio real llevado a cabo, mostrando nuestro acuerdo con la opinión de Palacios Preciados,⁹⁸ que, tras considerar que las pérdidas del comercio de esclavos pudieron ser cuantiosas, manifiesta que “la Compañía no tenía como principal fuente de ingresos los provenientes de la trata de negros, sino la de las actividades interpoles, de otra forma resulta inexplicable el interés por mantener el Asiento”; reconociendo asimismo este autor, que si se comparasen los ingresos, muy superiores, de los navíos autorizados, con los obtenidos por la trata, parece evidente que el interés de los ingleses era utilizar el Asiento como simple “tapadera” para apoderarse del comercio de

95 En AGI, Indiferente General, 2791 se encuentra la correspondencia de Geraldino informando sobre este tema.

96 AGI, Indiferente General, 2792. El 8 de diciembre enviaba las cuentas traducidas de los cinco primeros años correspondientes a las factorías de Buenos Aires, Portobelo, Panamá y Veracruz.

97 *Ibíd.*

98 Palacios Preciados, J.: *La trata de negros...*, pág. 205.

mercancías, ya fuese legalmente, ya a través del contrabando, para lo que contaban con la complicidad de muchos funcionarios españoles y la colaboración de los propios mercaderes americanos.

Patiño, tal como nos informa Walker,⁹⁹ estaba convencido de que no podía haber un verdadero remedio para los males comerciales de España hasta 1744, año en el que concluía el contrato del Asiento, y creía que después de ese año España sería libre de revisar y reformar su comercio con América de modo que resultase ventajoso para ambas partes, desgraciadamente esto no fue así y el 3 de noviembre de 1736 Patiño moría pasando a ocupar su puesto el marqués de Torrenueva. Como consecuencia de ello, se producía una renovación de cargos: Geraldino pasaba a ocupar el puesto de embajador en Londres en sustitución del conde de Montijo y su puesto en la Compañía lo desempeñó en adelante Pedro Tyrry, a quien el 24 de septiembre de 1737 el rey le hacía entrega de la instrucción secreta de lo que debía observar en ese cargo de director del Asiento de negros en la corte de Londres,¹⁰⁰ debiendo tratar con Geraldino los asuntos de la Compañía. La mayor parte de los artículos de la instrucción que ahora se le daba a Tyrry coincidían con los otorgados a su predecesor el 1 de mayo de 1732.

El nuevo director español llegaba a Londres el día 3 de diciembre y, como consecuencia de la muerte de la reina, no pudo presentarlo Geraldino a los ministros ingleses. El mismo Tyrry, en carta a Torrenueva del día 5 de ese mes,¹⁰¹ le informaba de su llegada y de que inmediatamente había pasado a verle Tomás Geraldino, manifestándole que antes de pasar a la casa de la Compañía debía presentarse al duque de Newcastle, secretario de Estado, a fin de que en su secretaría se tomase la razón de su título de director.

Todos esos cambios no condujeron en absoluto a solucionar las diferencias de la Compañía con la corte borbónica, por el contrario esas diferencias se fueron haciendo cada vez mayores e insalvables. Desde España se insistía en el pago de los derechos del rey y la participación en los beneficios, tanto en el comercio de esclavos como en el navío “Real Caroline”; la Compañía, por su parte, no quería saber nada de pagos ni rendición de cuentas hasta que no se le devolviesen las cantidades confiscadas en las represalias de 1718 y 1727. Por otro lado, las relaciones entre las dos

99 Walker, G.J: *Política Española y Comercio...*, pág. 210.

100 Estas instrucciones las encontramos en AGI, Indiferente General, 2815 y 2786.

101 AGI, Indiferente General, 2793.

Coronas se fueron deteriorando, en esta ocasión debido, principalmente, a las diferencias ocasionadas como consecuencia de los conflictos derivados del desarrollo del propio Asiento y del trato injusto que, en opinión de los ingleses, recibía su comercio en las colonias españolas, con continuos embargos de navíos y bienes. Esta situación desembocó en una nueva declaración de guerra, por parte de Inglaterra, el 23 de octubre de 1739, en la que llegaría incluso a apoderarse de Portobelo. Previamente a esa declaración, el 23 de agosto, tanto a Tyrry como a Geraldino se les había ordenado que volviesen a España¹⁰² y, nuevamente, el rey mandaba que se confiscasen todos los bienes de la Compañía en América.

Esta guerra no finalizó hasta 1748, mientras tanto Felipe V había muerto el 9 de julio de 1746, siendo sucedido por Fernando VI y, aunque el Asiento de esclavos podía haber continuado algunos años más, hasta que se completasen los treinta convenidos, la Compañía, sin embargo, decidió no continuarlo y prefirió la compensación de 100.000 libras, para cubrir las pérdidas derivadas de las tres represalias, que se fijaron en el Tratado Particular¹⁰³ que firmaron las dos Coronas en 1750. Ese Tratado sería ratificado por el rey de Inglaterra el 5 de noviembre y por el monarca español el 3 de diciembre de ese mismo año de 1750. Aunque desaparecía el Asiento, se confirmaban los demás privilegios comerciales de Inglaterra en las Indias, de manera que, como señala Gil Novales,¹⁰⁴ “el imperio español seguía sirviendo para la transformación de Inglaterra, de país aristocrático rural a país dominador del mundo”.

Después de pagar España las 100.000 libras, quedaron abolidas todas las pretensiones de una y otra parte, así como el Tratado del Asiento y el navío de permiso. Aunque la Compañía en un principio entendió que sólo renunciaba al comercio pero no a las cuentas pendientes y a los bienes represaliados, que creía que no podían ser compensados con esa cantidad de libras, sin embargo el Parlamento inglés determinó que en ese acuerdo estaba comprendido todo y por tanto no admitió el recurso. Desde aquel

102 AGI, Indiferente General, 2851. El 15 de septiembre Tyrry, obedeciendo órdenes reales, salía de la corte inglesa en un navichuelo que hacía el viaje a Lisboa y los papeles que le había dejado Geraldino, pertenecientes al Asiento, los dejó en dos cajones que serían embarcados en Dunkerque en un navío francés cargado para Bilbao.

103 AGI, Indiferente General, 2786. El cinco de octubre de 1750, los dos ministros plenipotenciarios, José de Carvajal y Lancaster por parte de Su Majestad Católica, y Benjamín Keene por parte de Su Majestad Británica, firmaban en Madrid el denominado *Tratado particular con Inglaterra*, por el que se daba por finalizado el Asiento de esclavos negros.

104 Gil Novales, A.: *Historia de España...*, pág. 196.

momento quedaron en manos de la Corona española todos esos bienes y deudas a favor de la Compañía de los que, rápidamente, pediría cuentas a los oficiales reales en las Indias durante los años siguientes.

Reflexiones finales

Los estudiosos del reinado de Felipe V resaltan como característica más sobresaliente la reorganización que se llevó a cabo en el aparato del Estado, pasando del gobierno de los Consejos, dominados por la alta nobleza, al gobierno de las Secretarías de despacho, consiguiendo con ello dotar de una mayor eficiencia y agilidad a la toma de decisiones. El caso más paradigmático de todos es el de José Patiño que, como ya se ha señalado, llegó a concentrar en sus manos en 1730 tres Secretarías, Guerra, Marina e Indias y Hacienda, ocupándose en 1734 también de la de Estado.

El problema de España en esa época era que pretendía sostener el monopolio comercial con las Indias sin contar con los medios necesarios para ello, porque, como reconoce Oliva Melgar,¹⁰⁵ “para detentar un monopolio hay que 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”. Esa es una idea que encontramos en la base de las teorías económicas del más prestigioso economista de la época, Gerónimo de Ustáriz,¹⁰⁶ en cuya opinión, de nada servía a España tener las Indias si no podía comerciar con ellas, poniendo de manifiesto esa impotencia para abastecer sus colonias con productos españoles.¹⁰⁷ Ese hecho perfectamente reconocido es lo que hacía que todos fuesen conscientes de que el comercio con América era un comercio básicamente de contrabando, única forma de poder cubrir las

105 Oliva Melgar, José M.: “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)*, Martínez Shaw, Carlos y Oliva Melgar, José M. (edits.), Marcial Pons Historia, Madrid, 2005, págs. 19-73.

106 Ustáriz, Gerónimo de: *Theorica y Practica de Comercio y de Marina*. Obra reeditada por Editorial Aguilar con un estudio introductorio de Gabriel Franco, Madrid, 1968. Fernández Durán (*Fernando de Urtáiz...*, pág. 240) considera a Urtáiz un testigo del declive del imperio español, que refleja en su libro esa impotencia para evitar el derrumbe y para explicar claramente que España no estaba obteniendo nada de sus colonias y que los beneficios los obtenían Inglaterra, Francia y Holanda.

107 Fernández Durán: *Fernando de Urtáiz...*, pág. 183.

necesidades demandadas por la población americana. Desgraciadamente España no contaba con el desarrollo industrial requerido y era un hecho aceptado que el comercio de flotas y galeones era esencialmente extranjero e insuficiente, por lo que el contrabando se convertía en una necesidad y era especialmente demandado por ser, además, bastante más barato.

Ese problema llegó a obsesionar a Patiño, que veía que la única forma de hacerle frente era mediante el fortalecimiento naval español, de manera que poniéndolo a la altura de su principal rival, Inglaterra, podría llegar a frenar el contrabando que estaba llevando a la bancarrota al comercio español y que esa nación practicaba de forma descarada utilizando el navío de permiso y el Asiento de negros. Pero, si además sometía a un férreo control a las actividades de la Compañía del Asiento, nombrando a personas eficientes e inteligentes en cuentas como factores de la Compañía, representantes del monarca español, tanto en Indias como en Londres, ese objetivo podría conseguirlo más fácilmente. Tomás Geraldino en Londres se convirtió en su representante clave y hombre de confianza, que no sólo se preocuparía de evitar el contrabando, sino que su máxima ocupación sería solicitar de forma reiterada las cuentas de la Compañía para determinar la participación del monarca español, mediante la aplicación de un método contable completo que los ingleses, y Patiño era consciente de ello, se negaban a aplicar, asunto que se convertiría en pieza política clave hasta la declaración de guerra en 1739. Ese hecho constatado en la documentación consultada nos permite concluir reconociendo que la contabilidad desempeñó un papel destacado en el desarrollo del Asiento de negros y en la política internacional al respecto seguida desde España.

Recibido el 10 de octubre de 2006

Aceptado el 6 de julio 2007