

6-1-2013

Las dificultades de funcionamiento del Asiento de Negros británico en el imperio español, 1713-1739: la misión de Tomás Geraldino en Londres

Lía de Luxán Hernández

Santiago de Luxán Meléndez

Follow this and additional works at: <https://digitalrepository.unm.edu/clahr>

Recommended Citation

Hernández, Lía de Luxán and Santiago de Luxán Meléndez. "Las dificultades de funcionamiento del Asiento de Negros británico en el imperio español, 1713-1739: la misión de Tomás Geraldino en Londres." *Colonial Latin American Historical Review* 18, 3 (2013): 273. <https://digitalrepository.unm.edu/clahr/vol18/iss3/3>

This Article is brought to you for free and open access by UNM Digital Repository. It has been accepted for inclusion in Colonial Latin American Historical Review by an authorized editor of UNM Digital Repository. For more information, please contact amywinter@unm.edu.

Las dificultades de funcionamiento del Asiento de Negros británico en el imperio español, 1713-1739: la misión de Tomás Geraldino en Londres

LÍA DE LUXÁN HERNÁNDEZ y
SANTIAGO DE LUXÁN MELÉNDEZ

La South Sea Company surgió en el apogeo de la revolución comercial británica como un instrumento del crédito público para sufragar la deuda contraída por la marina real durante la Guerra de Sucesión española. En este proceso, al obtener el privilegio del monopolio del tráfico de esclavos entre las costas de Guinea y las Indias españolas, la sociedad adquirió dimensión política, convirtiéndose en uno de los ejes tanto de la diplomacia inglesa como de la española. El Tratado de Madrid de 1713 fue materia de gran interés diplomático y, como tal, negociado y renegociado en sucesivas ocasiones a lo largo de su historia útil (1713-1750).¹ Esta confluencia de finanzas públicas, comercio colonial y diplomacia, junto a la importancia adquirida en esta época por la trata de negros, le dan a la South Sea Company un protagonismo de primer nivel en el plano internacional y, como consecuencia, una gran trascendencia historiográfica.

El Tratado de Madrid, en el que se formaliza como resultado de la Paz de Utrecht la cesión del Asiento de Negros, fue un acuerdo entre las monarquías británica y española a través del cual se concedió el privilegio de gestionar la introducción de esclavos, con el añadido sustancial del navío anual de permiso, a una sociedad por acciones. En el conjunto del capital social, muy dividido entre particulares, tuvo una

¹ Hubo reformas y aclaraciones del Tratado de Madrid en 1715 (Tratado de Declaración y Explicación de 14 de diciembre), 1716 (Tratado Declaratorio de 26 de mayo), 1721 (Tratado Particular de Paz y de Amistad de 13 de junio), 1727 (Preliminares de El Pardo de 31 de mayo), 1728 (Declaración de El Pardo de 6 de marzo y Congreso de Soissons de 29 de mayo), 1729 (Tratado de Sevilla de 9 de diciembre), 1732 (Acuerdo de Sevilla de 8 de febrero), 1739 (Convenio de El Pardo de 14 de enero), 1748 (Tratado de Aquisgrán de 18 de octubre) y 1750 (Tratado Madrid de 5 de octubre).

participación considerable el rey de España. De ahí la presencia de un director general español en la corte de directores. La importancia de este puesto y de los negocios de la compañía para España queda puesta de relieve por el hecho de que el protagonista principal, Tomás Geraldino, compaginase durante unos años la dirección de la firma con la embajada española y que culminase su carrera en Londres, detentando la máxima representación del rey.

Tomás Geraldino (1682-1755), de origen irlandés, nació en Jerez de la Frontera en 1682. Pertenecía a una familia bien situada, como se desprende de los títulos que ostentó: alcalde de hijosdalgos de Jerez y comendador de las órdenes de Santiago, Calatrava y Alcántara. En su persona se reunían las condiciones de experto en comercio, con dominio de la contabilidad, de idiomas (español, francés e inglés), conocimiento de los asuntos navales y, por supuesto, de los entresijos de la carrera de Indias, cualidades que compartió su sucesor y colaborador, Pedro Terry.

Los primeros datos disponibles sobre la presencia de Geraldino en la corte tienen que ver con su cercanía a Juan José Navarro, marqués de la Victoria. De esta relación será la promesa de edición por parte del marqués de la Ensenada de un trabajo de táctica naval de Tomás Geraldino, traducción del francés, que era en buena parte también fruto de las enseñanzas de Navarro. Su *cursus honorum* conocido comienza con su designación como director de la South Sea Company el 21 de marzo de 1732, con los honores de ministro de la Contaduría Mayor. Cuando el conde de Montijo, Cristóbal Gregorio Portocarrero, abandone la embajada de Londres el 6 de junio de 1735, asumirá también la gestión de los papeles de su legación, como encargado de los asuntos de España. Durante un bienio compatibilizará la acción diplomática propiamente dicha, con su gestión ante la South Sea Company. Finalmente, en 1737, cuando la salida de Montijo sea definitiva, abandonará la compañía y se centrará en la función diplomática como ministro plenipotenciario.²

² Posteriormente, a su marcha de la embajada de Inglaterra, Geraldino pasará a ocupar plaza de consejero de capa y espada en el Consejo de Indias desde 1742. Su testamento se localiza en el Archivo de Protocolos Notariales de Jerez de la Frontera, protocolo núm. 2573 de Diego Bartolomé Palmero. El ejemplar impreso en 1755 de la oración fúnebre pronunciada en la Capilla de las Angustias de Jerez, donde fue enterrado, se encuentra en la Biblioteca Nacional de Madrid, VE, caja 35. Sobre su traducción del francés, véase Hugo O'Donnell, "El marqués de la Victoria, una opinión discordante con la política naval de Ensenada," *Anuario de Estudios Atlánticos* 54:2 (2008):17. Las minutas de la Instrucción, credenciales y despachos para pasar a

Este trabajo se incluye entre las nuevas aportaciones que ha generado el Asiento de Negros en estos últimos años.³ Se trata especialmente de valorar la política del ministro del monarca español, José Patiño, con relación al asiento en el momento del envío de Geraldino a Londres en 1732, aspecto del que llamó la atención Antonio Béthencourt Massieu.⁴ Un asunto de tanta envergadura como el asiento amenazaba con destruir la carrera de Indias, es decir, el sistema de monopolio español del comercio americano vigente durante los dos siglos anteriores. El acuerdo del asiento fue aceptado, en consecuencia, a regañadientes por una buena parte de los lobbies políticos y económicos españoles, que tenían sus intereses concentrados en el comercio colonial. Prueba de esto último fue que el contrato se estuvo revisando de modo permanente desde el momento inicial, y que la administración española de las Indias crease en su seno una institución *ad hoc* para entender de estos temas: la junta del Asiento de Negros.

Las cláusulas del Tratado de Madrid quedaban en el aire cada vez que un conflicto internacional perturbaba las relaciones anglo-españolas y era necesario llegar a nuevas convenciones. Estas circunstancias negativas para la vida del asiento, acompañadas de represalias y confiscaciones, se produjeron en tres ocasiones durante el

Londres y la correspondencia de su viaje entre octubre de 1731 y fines de 1732 se encuentran en el Archivo General de Simancas (en adelante citado como AGS), Estado, 6884. Sobre su salida de Londres e instalación en Madrid en 10 de noviembre de 1739 y la correspondencia mantenida con el marqués de Villarias para sufragar sus gastos, certificaciones varias y correspondencia con José Campillo, véase AGS, Estado 7012. Una escueta biografía se encuentra en Didier Ozanan, *Les diplomates espagnols du XVIII^e siècle* (Madrid-Bordeaux: Casa de Velázquez-Maison des Pays Ibériques, 1998), 273. Parte de los papeles de Geraldino que permiten reconstruir su actuación pública entre 1732-1739 (AGS, Estado 7006-7009), fueron enviados por su hijo Francisco a Ricardo Wall, secretario de estado, por mediación de Pedro Terry. Véase Carta de Terry a Ricardo Wall, Madrid, 1 de julio de 1755, AGS, Estado 7013; y otro paquete de legajos enviados también por su hijo el 13 de julio de 1755, AGS, Estado 7012.

³ De modo principal, véase Rafael Donoso Anes, *El asiento de esclavos con Inglaterra, 1713-1750: su contexto histórico y sus aspectos económicos y contables* (Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2010); Reyes Fernández Durán, *La Corona española y el tráfico de negros: del monopolio al libre comercio* (Madrid: Ecobook, 2011); y Lía de Luxán Hernández, "La traducción histórica: estudio de las relaciones diplomáticas entre España y Gran Bretaña durante los años 1729-1755 a través del Asiento de Negros" (tesis de doctorado, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012).

⁴ Antonio Béthencourt Massieu, *Relaciones de España bajo Felipe V: del Tratado de Sevilla a la Guerra con Inglaterra, 1729-1739* (Alicante: Asociación Española de Historia Moderna, 1998), 198.

tiempo en que estuvo vigente: 1718-1721, 1727-1728 y, de modo mucho más radical, entre 1739-1750.

La política de Felipe V se centró en poner todo tipo de obstáculos al negocio desarrollado por la South Sea Company que, por su parte, intentó aprovechar al máximo los canales legales, a la par que desarrollaba un importante comercio clandestino. Éste es el sentido del informe "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 Gran Bretaña," redactado, a petición del todopoderoso ministro del monarca español Patiño, por Dionisio de Alcedo.⁵ Este documento inspiró la política española con relación al Asiento de Negros que se tradujo en las instrucciones que recibieron tanto los ministros de América como los representantes españoles en la South Sea Company. El secretario de estado, José de Carvajal y Lancaster, tenía una postura mucho más radical del problema al afirmar: "importa infinito que no haya Asiento de Negros de nación extranjera, sea la que fuere."⁶

El proceso por el que los ingleses accedieron al contrato del asiento se inició durante la Guerra de Sucesión española. El 10 de julio de 1707 suscribieron un acuerdo en Barcelona con el archiduque Carlos,⁷ al que se agregó un artículo secreto por el que obtenían carta blanca para comerciar con las Indias.⁸ Junto a los asientos portugueses y francés, dicho documento fue el antecedente con el que negociaron los expertos en 1713. El objetivo británico era excluir a los franceses del comercio indiano, es decir, de la fuente financiera que les había permitido embarcarse en la guerra. El Asiento de Negros formó parte de la contraoferta de Luis XIV para acabar con las pretensiones británicas de obtener cuatro puertos de seguridad fortificados en las

⁵ Béthencourt, *Relaciones de España bajo Felipe V*, 354.

⁶ *Testamento político* (1745), citado por José Miguel Delgado Barrado, "América y el proyecto de compañías privilegiadas de José de Carvajal, 1745-1754," *Brocar: Cuadernos de Investigación Histórica* 22 (1998):107.

⁷ "Tratado de comercio entre Ana, reina de Inglaterra y Carlos III, como rey de España," en Alejandro del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón desde el año de 1700 hasta el día* (Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain, 1843), 49-52.

⁸ Jean O. McLachlan, *Trade and Peace with Old Spain, 1667-1750: A Study of the Influence of Commerce on Anglo-Spanish Diplomacy in the First Half of the Eighteenth Century* (Cambridge: Cambridge University Press, 1940), 49 y 61; George Scelle, *La traité négrière aux Indes de Castille: contrats et traités d'Asiento* (París: L. Larose & L. Tenin, 1906), 2:465-72 y 699; y Geoffrey J. Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789* (London: Macmillan Press, 1979), 72.

Indias españolas. No obstante, hubo que esperar a las conversaciones directas entre ingleses y españoles para que entrase en juego como beneficiaria la recién creada South Sea Company.⁹

El acuerdo de Madrid de 26 de marzo de 1713 significó un triunfo muy importante para el desarrollo comercial británico.¹⁰ La diferencia fundamental de los asientos anteriores con los portugueses y los franceses estribó en la concesión de un navío de registro anual de 500 toneladas, que los ingleses introdujeron en el tratado, a cambio de renunciar a la reducción del 15 por ciento en los derechos de embarque de Cádiz que habían ofrecido los franceses en los preliminares de la paz. Esta circunstancia, vistos los antecedentes, se justificó por las pérdidas en que podría incurrir el negocio del tráfico de esclavos. La concesión se incrementó, además, con la gracia concedida a la reina Ana por Felipe V de los dos navíos de gracia, a los que añadiría el 10 por ciento que se había reservado en el navío de permiso y el 5 por ciento del Asiento de Negros.¹¹

Por parte española, se intentó mantener el control de las actividades de la sociedad destacando un representante en la junta de directores, en la que figuraron de pleno derecho según los tratados. No

⁹ John G. Sperling, *The South Sea Company: An Historical Essay and Bibliographical Finding List* (Boston: Baker Library, Harvard Graduate School of Business Administration, 1962), 11-13.

¹⁰ *Tratado del Asiento de Negros ajustado entre sus Magestades Católica y Británica, para encargarse la Compañía Real de Inglaterra de la introducción de esclavos negros en las Indias por tiempo de treinta años*, concluido en Madrid a 26 de marzo de 1713. Un ejemplar impreso se encuentra en Archivo General de Indias de Sevilla (en adelante citado como AGI), Indiferente General 2769, leg. 8 y en AGS, Estado 6.896. Véase también Del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz*, 58-69; y la *Colección de los tratados de paz, alianza, comercio etc. ajustados por la Corona de España con las potencias extranjeras desde el reinado del señor don Felipe Quinto hasta el presente* (Madrid: Imprenta Real, 1796), 1:97-123. La noticia oficial del acuerdo sería comunicada a los virreyes de Nueva España y Perú en Real Orden de 22 de abril de 1713, Madrid, AGI, Indiferente General 2769, leg. 8, imágenes 52 a 54. Para una valoración del asiento en un contexto más general, véase José María Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales, 1650-1796: España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español* (Barcelona: Ediciones Bellaterra, 2007), 87-89.

¹¹ Copia del texto original en inglés con la traducción enviada por Guillermo Eón, director español de la compañía entre 1717-1732, Londres, 19 de agosto de 1723, AGS, Estado 6840. Véase igualmente, Copia del papel del Marqués de Ledesma a Dⁿ Guillermo Stanhope tocante al 5 y 10 por ciento, representante inglés en la Corte de Madrid, Madrid, 3 de julio de 1724, AGS, Estado 6873. En este último documento se afirma que la gracia le fue concedida privativamente a la reina Ana y no a los reyes de Inglaterra.

obstante, en la expedición y elección de los barcos, en la compra de mercancías, esclavos, etc., y en la revisión de la contabilidad, el gobierno español no mantuvo una política firme hasta la década de los treinta, en la que fue nombrado director Tomás Geraldino. Coincidiendo con este último nombramiento, se produjo la designación de seis funcionarios españoles en las respectivas factorías de la compañía en América, en vez de los dos que reconocía inicialmente el tratado, con el fin de que la información llegase en "tiempo real," tanto a Geraldino como a la corte española. Por su parte, los ingleses siguieron un doble sistema de gestión, de comercio legal y clandestino. Esta circunstancia explicaría la existencia de una doble contabilidad y de una doble correspondencia entre los factores y el staff central.¹² La concesión del navío de permiso a los británicos significaba la participación de forma legal en el régimen comercial, hasta entonces casi exclusivo, que había significado la carrera de Indias.

La concesión a la South Sea Company significó, de un lado, el suministro de esclavos y, de otro, la introducción de productos ingleses a través de los navíos de permiso y la respectiva participación en las ferias y en el mercado interior. El comercio de esclavos rindió réditos visibles e invisibles a la sociedad y a sus agentes, cuyos intereses no siempre estuvieron en sintonía con los de la compañía. La introducción de géneros, por el contrario, no parece que fuera tan rentable y, en determinados retornos, fueron más importantes los frutos de la tierra que los metales preciosos, objetivo este último más deseado por la compañía.¹³

Desde el mismo momento en que se ajustó el contrato no dejaron de manifestarse voces críticas en las instituciones españolas relacionadas con el comercio de Indias en contra del asiento. En 1725, por ejemplo, Francisco de Varas y Valdés, juez de arribadas, presidente de la Casa de Contratación y "mano derecha" de Patiño en la citada institución, estimó unos beneficios anuales para la Corona española en

¹² Como escribe George H. Nelson, "frequently, two letters were written on the same subject, one to the board of directors to allay the suspicion of the Spanish Representative, and the other, which concerned the illicit traffic and the true state of affairs, to the sub and deputy governors." George H. Nelson, "Contraband Trade under the Asiento, 1730-1739," *The American Historical Review* 51:1 (1945):56-57.

¹³ Sperling, *The South Sea Company*, 20; y Rafael Donoso Anes, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 185-220.

torno a los 31.000 pesos, "cuya cantidad (si es que la satisfacen) no puede ser del menor alivio a las urgencias de la Monarquía."¹⁴

Los navíos de esclavos y los "de permiso" británicos,¹⁵ que realizaron un total de 547 viajes, tuvieron que competir con los bajeles de la carrera de Indias, que, a su vez, efectuaron en torno a los 404 viajes. En esta época circulaban cuatro tipos de flotas: la flota de Nueva España con destino a Veracruz; los galeones que tenían como puertos de llegada Cartagena y Portobello; los navíos de Azogue, que también se dirigían a Nueva España; y la Armada del Sur, que unía el puerto del Callao con Panamá. Junto a estas flotas, ocuparon un lugar también importante los navíos de registro y los de aviso. Los de registro se dirigieron, de modo prioritario, a Santiago de Cuba, Cartagena, Buenos Aires, Maracaibo y Veracruz. Finalmente, también surcaron la carrera los navíos de aviso (120 barcos), que se concentraron en Cartagena, Veracruz, La Habana y Buenos Aires. Este sistema de comunicación fue realizado a través de un asiento con los comerciantes de Cádiz.¹⁶ Conviene destacar la mayor intensidad del tráfico legal por parte británica (véase el Cuadro 1).

El destino de los bajeles de permiso fueron las ferias de Veracruz (Jalapa), Cartagena y Portobello. En total, durante el tiempo en que el contrato estuvo en vigor, se enviaron los dos bajeles de gracia, otorgados por Felipe V a la reina Ana, que más tarde los cedería a la compañía, y siete navíos de permiso. Los dos primeros no fueron considerados como tales, y en la revisión del tratado de 1716, los ingleses obtuvieron 1.000 toneladas extra para compensar la falta de envíos en los tres primeros años. El asunto de fricción principal fue la venta de sus mercancías en consonancia con la llegada de las flotas españolas. A esta disputa hay que añadir la ventaja que los ingleses

¹⁴ Informe de Francisco de Varas y Valdés a Juan Bautista Orandain, secretario de estado, con relación al comercio ilícito que con el pretexto del Asiento de Negros hacen los ingleses en Nueva España, por lo cual ocasionan perjuicios considerables a los derechos de SM y al comercio de las demás naciones, Madrid, 28 de febrero de 1725, AGS, Estado 6866.

¹⁵ Consistía en la licencia de introducir anualmente, y en el marco de la legalidad, mercancía en las colonias españolas, en tiempos de feria y, por tanto, una vez que la flota y los galeones españoles hubiesen llegado a puerto (650 toneladas). Condición anexa al Contrato del Asiento de Negros.

¹⁶ Carlos Pérez Fernández-Turégano, *Patiño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V* (Madrid: Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006), 153.

Cuadro 1

Navíos de la Carrera de Indias y del Asiento de Negros

Navíos	1714-1721	1722-1728	1729-1739	Total
De la SSC con esclavos	117	177	244	538
De gracia y de permiso (SSC)	3	4	2	9
Flotas, galeones y azogues	61	42	100	203
De registro	21	30	30	81
De aviso	34	38	48	120

Fuente: Geoffrey J. Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789* (London: Macmillan Press, 1979); y Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano* (Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988). Elaboración de los autores.

trataron de obtener en la comercialización de sus productos, libres de derechos, en los mercados interiores.

Los navíos esclavistas, por su parte, tuvieron como destino los puertos fijados por el Tratado del Asiento de Negros. Es decir, Buenos Aires (suministrado directamente desde África), Cartagena, Panamá y Portobello, Veracruz, La Habana y Santiago de Cuba, factorías a las que los esclavos llegaban desde Jamaica, San Cristóbal y Barbados. La instalación de factores de la compañía inglesa en todos estos puertos tendría como corolario el incremento del contrabando (véase la Figura 1).

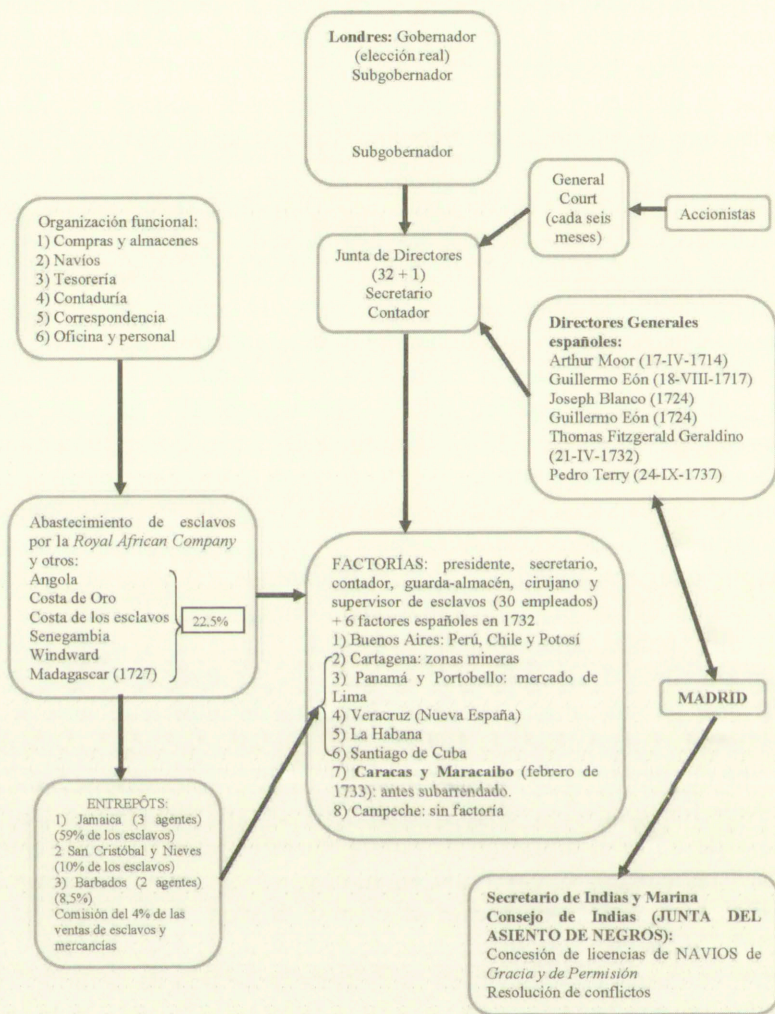
La historia de las relaciones entre España e Inglaterra a través del Asiento de Negros puede ser estructurada en tres períodos de relativa normalidad: 1714-1718, 1722-1726 y 1728-1739, interrumpidos por años de enfrentamientos bélicos entre ambas Coronas. Con relación al funcionamiento del contrato entre 1714-1722, hay que destacar que el comercio con América siguió muy desorganizado y el tráfico ilícito se incrementó. En los años comprendidos entre 1711-1720, lograron salir cinco flotas, lo que dice mucho del intento de aumentar la intensidad del tráfico por parte de las autoridades españolas. A la desorganización referida hay que añadir el descontrol de la actividad de la compañía por parte del gobierno español, que no cuidó el nombramiento del puesto clave de fiscalización, el cual era el de representante en la junta de directores.

La pobre actuación en la citada junta de Arthur Moor, designado como director general desde el 17 de abril de 1714, puede justificarse por su naturaleza inglesa y porque el nombramiento partió de la propia South Sea Company.¹⁷ El segundo director, Guillermo Eón, fue nombrado el 19 de julio de 1717 ya por el gobierno español.¹⁸ Entre sus funciones figuraban asistir a las conferencias en las que se hubiese de tratar el despacho de navíos "para el rescate de negros en África," las cuentas de su venta en Indias y de los productos que se trajesen en los viajes de retorno. Asimismo, debería remitir relación de los navíos de negros con su carga, tanto en el viaje de ida como en el de retorno, con especial cuidado en este último caso de que el tornaviaje no se hiciese con caudales de los vasallos del rey de España. Era asunto

¹⁷ Victoria Gardner Sorsby, "British Trade with Spanish America under the Asiento, 1713-1740" (tesis de doctorado, University of London, 1975), 46-47, apunta que Arthur Moor salió de la compañía por verse involucrado en el comercio ilícito; igualmente, véase Donoso, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 180 y 314-20.

¹⁸ Nombramiento e Instrucción secreta de Guillermo Eón como director de la South Sea Company, El Pardo, 19 de julio de 1717, AGS, Estado 6840.

Figura 1
 Funcionamiento de la South Sea Company, 1711-1739



Elaboraci3n de los autores

relevante de su negociado la rendición quinquenal de cuentas por parte de la compañía. Sin olvidar su competencia principal, el cuidado de las utilidades del rey. Cuando se nombre el sustituto de Geraldino en 1737, se señalarán como características convenientes para ocupar el cargo, tanto el conocimiento de la lengua inglesa como la experiencia en los temas de comercio y navegación con las Indias, las cuales no parece que fueran precisamente parte del perfil de Eón.¹⁹

Durante la etapa de 1714-1718, una de las controversias que produjo más problemas fue la negativa inglesa a pagar los 200.000 pesos de adelanto que establecía el tratado. Se adujo como justificación que Felipe V tampoco había satisfecho el montante inicial que como socio le correspondía. Antes de que se produjese el conflicto de 1718, se enviaron los dos navíos de gracia, *Elisabeth* y *Bedford*, y el primero de permiso, *Royal Prince*. La Real Cédula de 26 de julio de 1715 permitía a los navíos de la sociedad salir de los puertos de Inglaterra sin necesidad de ir en conserva en las flotas españolas. Este permiso, como ocurrió con el segundo viaje del *Royal Prince* en 1723, daba pie a que el barco inglés pudiese hacer escala en Jamaica y abastecerse de mercancía clandestina. Por esa razón, las autoridades españolas pusieron mucho interés en que no bastase solamente con el control inicial de la carga en el puerto de Londres.²⁰ Las licencias de los dos primeros se otorgaron el 17 de mayo de 1715.

Los oficiales de las Indias españolas fueron advertidos para proceder a un meticuloso registro con el fin de que no se superaran las 500/600 toneladas, previamente autorizadas. El problema principal del *Elisabeth* en Veracruz fue el intento de cobrar a los ingleses la alcabala de la cual, según el virrey, sólo estaba exenta en el puerto, pero en ningún caso si vendían sus mercancías en la ciudad de México. Esta fue precisamente la doctrina seguida por el gobierno español. El *Bedford*, por su parte, doblaba, según los oficiales reales, la carga permitida y sufrió un engorroso proceso de confiscación. Las reclamaciones posteriores de la compañía serían, sin embargo, atendidas por la administración española.²¹

El *Royal Prince*, por último, tendría que haber partido en 1713, pero las discrepancias entre la empresa y la Corona española retrasaron su salida hasta después del Tratado Declaratorio de 1716. El navío

¹⁹ Cartas de Geraldino a Sebastián de la Cuadra, Londres, 24 de enero y 30 de mayo de 1737, AGS, Estado 6902; y Sorsby, "British Trade," 45. El asunto está tratado en extenso en Luxán Hernández, "La traducción histórica."

²⁰ Donoso, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 206.

²¹ Donoso, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 202-07.

zarpó en agosto de 1717 en conserva con la flota comandada por Antonio Serrano rumbo a Veracruz. Su presencia en la feria de ese año convertiría el negocio de los flotistas en un fracaso. Parte de la carga sería confiscada en la represalia de 3 de enero de 1719.²² Este navío fue, además, acompañado en su viaje por el barco de guerra *El Diamante* y por la galera de 150 toneladas, *Sarah*, los cuales realizaron un importante comercio clandestino, al parecer con la aquiescencia del virrey. Como consecuencia, la junta del Asiento de Negros prohibió en 1723 la presencia de buques de acompañamiento, junto al navío de permiso.

Estos primeros años fueron los más lucrativos para la firma inglesa que, con estos tres barcos, obtuvo el 75 por ciento del total de los beneficios de toda la historia del contrato. Según manifestó Geraldino, la principal dificultad de la gestión española en la compañía inglesa fue que no hubo cuentas regulares del asiento.²³ Las de los navíos de gracia que realizaron sus travesías en 1715 no estarían en poder de Patiño hasta 1733, en que fueron traducidas y remitidas por Geraldino. Pese a las exigencias durante esta etapa, por parte del director anterior, las cuentas del *Royal Prince* tampoco serían entregadas hasta la época del propio Geraldino.²⁴ Lo mismo se puede decir de las cuentas generales de todas las factorías del primer quinquenio, que no llegaron a poder de los agentes españoles hasta 1735.²⁵

Con relación al tráfico esclavista, se puede observar una tendencia ascendente que truncó la guerra de 1718. Sin contabilizar los esclavos introducidos por el procedimiento del indulto, la compañía inglesa desembarcó en las factorías de Indias 2.002 esclavos por año, muy por debajo del promedio de los dos períodos posteriores.

La primera interrupción del asiento, entre 1718-1721, debe relacionarse con la intervención española en Italia contestada por el Tratado de la Cuádruple Alianza, suscrito por Inglaterra, Francia, Holanda y el imperio Habsburgo. España, derrotada por los ingleses y

²² Sorsby, "British Trade," 219-20; y Donoso, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 221-54.

²³ Respuesta de Geraldino a la junta de directores de la South Sea Company, Londres, 20 de noviembre de 1735, AGS, Estado 7006.

²⁴ Sperling, *The South Sea Company*, 23; y Donoso, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 185-200.

²⁵ Respuesta de Geraldino a la junta de directores de la South Sea Company, Londres, 20 de noviembre de 1735, AGS, Estado 7006; y Donoso, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 332-86.

los franceses, fue obligada por la subsiguiente Paz de Cambray de 1720 a adherirse a la Cuádruple Alianza.²⁶ Durante el conflicto el gobierno español dio orden de confiscar todos los bienes de la compañía (gran represalia de 1718-1719) por real orden de 14 de septiembre de 1718, mientras que los ingleses, previendo la incautación de los papeles de la sociedad, consiguieron enviar gran parte de la documentación a Jamaica. Por ese motivo, los resultados del negocio fueron difíciles de evaluar. En conjunto, las confiscaciones de todos los bienes y efectos de las factorías de la compañía en América se estimaron por las autoridades españolas entre 2.822.524 y 2.853.021 pesos.²⁷

El Tratado de Paz y de Amistad de 13 de junio de 1721 y la Real Cédula de 16 de agosto de 1721, al finalizar el conflicto, dispusieron la devolución de todo lo incautado. Tal y como se expresa en el artículo 3 del tratado, el gobierno español hacía un pronunciamiento público de que las represalias no se habían efectuado con todo el cuidado y rigor legal necesario.²⁸ Según el gobierno español reconoció mucho más tarde en 1739, en esta ocasión, sólo se devolvió el 47 por ciento. Hay que tener presente, además, que los embargos generaban gastos (comisión de los oficiales reales, mantenimiento de los funcionarios de la compañía retenidos y otros) que podían representar, al menos, la mitad del valor total de lo confiscado.

Durante el segundo período de funcionamiento del asiento (1722-1728), la South Sea Company, en aras de obtener un mayor control, nombró cuatro "supercargos," al margen del capitán del navío de permiso, con el objetivo de vender más eficazmente toda la carga y adquirir dinero y frutos para el viaje de retorno.²⁹ En total, salieron del puerto de Londres cuatro navíos: el *Royal George*, el *Royal Prince* en su segundo viaje, otra vez el *Royal George* y, por último, el *Prince Frederick*.

La primera travesía del *Royal George* había tenido que retrasarse unos años antes, en 1718, al no haber zarpado la flota

²⁶ "Tratado que con el nombre de Cuádruple Alianza se concluyó en Londres el 2 de agosto de 1718 por sus majestades Imperial, Cristianísima y Británica; habiendo accedido a él Su Majestad Católica en 17 de febrero de 1720," en Del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz*, 174-91.

²⁷ Razón de lo que importa la represalia de los bienes de los ingleses hecha en Perú y Nueva España, en "Autos y diligencias sobre represalias de ingleses 1718-1719," AGI, Contaduría 1507; Sorsby, "British Trade," 98; y Donoso, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 324-25.

²⁸ Del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz*, 199-200.

²⁹ Sorsby, "British Trade," 224-25.

española. El conflicto bélico de ese año y las posteriores represalias aplazaron la salida definitiva al ejercicio de 1721. Su carga se vendió rápidamente, pero por falta de numerario hubo de hacerse a crédito, otro de los mecanismos utilizados por los británicos para hacerse con el comercio interior. Entre la documentación y consultas españolas de estos años, se encuentra la información de que la compañía inglesa había establecido más de cien bancos en Nueva España, Perú y Tierra Firme, multiplicando por más de cinco los que, en su día, tuvo la compañía francesa.³⁰

El *Royal Prince* estaba preparado en 1721 para su segunda travesía, pero la información aportada por los factores de la compañía de que los puertos americanos estaban abarrotados de mercancías francesas de contrabando, detuvo su partida. El gobierno inglés negoció y alcanzó como compensación dos licencias para el ejercicio siguiente de 1722 e, igualmente, la concesión de poder hacer negocio en el mercado interior (tierra adentro), con exención de derechos.³¹ En opinión de Francisco de Varas y Valdés, fue tan cargado de ropa como la mitad de la flota del teniente general Antonio Serrano.³² Salió el 24 de abril de 1723 de Londres y, después de una larga parada en Jamaica, arribó a Veracruz el 18 de agosto de aquel mismo año. Todavía tuvo tiempo de aprovecharse del privilegio de poder vender en el interior.³³ El tornaviaje lo realizó con dinero ilícito que supuso un montante de entre 2 y 6 millones de pesos, en barras de plata acuñada y grana que eran los frutos de la tierra de Nueva España. Para tener una idea de la

³⁰ Véase, por ejemplo, la respuesta de Francisco de Varas y Valdés de 28 de febrero de 1725, incluida en el expediente incoado por la secretaría de estado para atajar los excesos de los ingleses en las Américas. Parecer de Francisco de Varas y Valdés, Madrid, 28 de febrero de 1725, AGS, Estado 6866. Los factores de la compañía realizaban operaciones financieras—créditos que endeudaban a los comerciantes locales—que llegaban, en el caso de Nueva España, hasta Acapulco (conexión con el galeón de Manila), Toluca, Cuernavaca, Puebla, Ciudad de México y las minas del norte. Esta circunstancia, desde el punto de vista normativo, sería perseguida por la Real Cédula de 13 de diciembre de 1724. Antonio García de León, "La Real Compañía de Inglaterra y el tráfico negrero en el Veracruz del siglo XVIII, 1713-1748," en Luz María Martínez Montiel, ed., *Líneas de Investigación*, http://www.larramendi.es/i18n/catalogo_imagenes/imagen_id.cmd?idImagen=10003771, págs. 3-19 (consultado el 25 de agosto de 2013).

³¹ Real Cédula, Balsain, 27 de septiembre de 1721, AGS, Estado 6865; Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade*, 129; y Donoso, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 242.

³² Parecer de Francisco de Varas y Valdés, Madrid, 28 de febrero de 1725, AGS, Estado 6866.

³³ Donoso, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 241.

importancia de aquel viaje, se debe valorar que la flota de Serrano, que regresó en 1724, traía en sus bodegas 13.260.941 pesos, de los que 663.092 correspondieron al rey.

En su segundo viaje del 3 de febrero de 1724, el *Royal George* y la flota de galeones sufrieron el retraso de la feria de Portobello de 1724 a 1726, siendo, por tanto, una expedición sólo aparentemente aciaga, porque la escuadra del Almirante Francis Hosier, fondeada frente a sus costas, se encargaría de favorecer el comercio clandestino.³⁴ Según la información manejada por la Casa de Contratación y por las autoridades españolas, su carga sería de más de 800 toneladas por un valor de 3.000.000 de escudos de plata. Por otro lado, no sólo llevó géneros ingleses, sino de todas las partes de Europa, en franca omisión de los acuerdos con España, según constató Varas y Valdés.³⁵

El *Prince Frederick* tuvo muchas dificultades para poder zarpar por los obstáculos puestos por la junta del Asiento de Negros entre 1724-1725, que merecieron la protesta del embajador británico Guillermo Stanhope. Sería requisado en 1727. Los barcos de esclavos, por su parte, realizaron entre 22 y 23 viajes anuales, pero tampoco alcanzaron la cifra consignada en el tratado porque sólo introdujeron 2.873 esclavos anuales.

Pese a la aparente normalidad, los roces con los guardacostas fueron frecuentes y, en 1727, la sociedad inglesa presentó una reclamación por los daños infligidos por los virreyes, gobernadores y oficiales de Indias, deteniendo sus bajeles por algunos meses contraviniendo el artículo 14 del asiento.³⁶ Entre 1716-1727, según los británicos, se habrían producido pérdidas por valor de 33.821 pesos. Siendo un total de diecinueve navíos afectados, de los que se tenía información del puerto, días de retención y el valor en pesos. Algunos eran navíos de gracia o de permiso, como el *Elisabeth* o el *Royal Prince*, pero la gran mayoría eran del Asiento de Negros. El principal número de conflictos se produjo entre los años de 1722-1726, los cuales se han calificado de normales.

Otra de las constantes de la política española fue intentar la rescisión del asiento. La correspondencia de Guillermo Eón de 1725

³⁴ Donoso, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 245.

³⁵ Parecer de Francisco de Varas y Valdés, Madrid, 28 de febrero de 1725, AGS, Estado 6866.

³⁶ McLachlan, *Trade and Peace with Old Spain*, 87-90; e Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño: el inicio del gobierno político-económico ilustrado en España* (Huelva: I.P. Bueno, 1998), 238.

dejó la impresión en Madrid de que la junta de directores estaba dispuesta a considerar la posible extinción del contrato, una valoración que chocaba con la de Varas y Valdés.³⁷ La postura española fue tratar de seguir manteniendo las mejores relaciones posibles con el staff directivo de la compañía, aunque con la mirada puesta en la consecución de una propuesta formal de finalización del asiento, sin olvidar la observancia estricta de lo capitulado en los tratados. No obstante, la posición de la monarquía borbónica era abstenerse en el futuro de firmar un nuevo asiento con otra nación extranjera "por consistir en estos negociados la total ruina y perdición de América," en consonancia con el testamento de Carvajal ya citado.³⁸

El llamado equivalente, que era la fórmula de finalización del asiento, se estipuló en 300.000 pesos anuales que, en los dieciocho años que restaban, según Varas y Valdés, "se obligaría el Consulado y Comercio de Andalucía a satisfacerlos en conocimiento de lo mucho que remediaba."³⁹ Para acabar con los excesos británicos, la reacción española que liderará Patiño, según el programa propuesto, debía centrarse en la eliminación del comercio de contrabando, encargo que ejecutarían los virreyes de Nueva España y del Perú, las audiencias de México, Lima, Santa Fe, Guatemala, Panamá y el gobernador de Buenos Aires.

Las propuestas de la secretaría de estado se centraban en tres tipos de medidas. En primer lugar, se debía obstaculizar el asentamiento de los ingleses, tanto en los puertos como tierra adentro. En segundo lugar, debía ponerse fin tanto a sus actividades financieras como a la extracción de metales preciosos. Un tercer tipo de medidas debían dirigirse a impedir el tráfico clandestino, mediante visitas más exigentes con relación a los navíos de permiso, operaciones de guardacostas o regulando su salida a la vez que las flotas de Indias. Finalmente, debían presentarse regularmente las cuentas de los derechos pertenecientes al rey de España, derivados de las actividades de la compañía.⁴⁰

³⁷ Informe de Francisco de Varas y Valdés al marqués de la Paz, Madrid, 4 de agosto de 1725, AGS, Estado 6840.

³⁸ Informe de Francisco de Varas y Valdés al marqués de la Paz, Madrid, 4 de agosto de 1725, AGS, Estado 6840.

³⁹ Parecer de Francisco de Varas y Valdés, Madrid, 28 de febrero de 1725, AGS, Estado 6866.

⁴⁰ Papeles relativos a los excesos que cometen los ingleses en las Indias con motivo del Asiento de Negros y el navío anual, Madrid, 18 de junio de 1725, AGS, Estado 6866.

El segundo conflicto que provocó una nueva interrupción del asiento fue de más corta duración. En 1727, España declaró guerra a Francia e Inglaterra, después del intento de reconciliarse con el imperio austriaco. Se cerraban unos años de relativa normalidad (1722-1726) y con la Real Cédula de 27 de marzo de 1727, el gobierno de Felipe V ordenó otra vez incautar todas las propiedades de la compañía.⁴¹

El contencioso más importante fue el del *Prince Frederick*. Los ministros españoles encargados de la requisa se negaron a proporcionar copias de los inventarios levantados, lo que hubiese facilitado a la sociedad inglesa la reclamación posterior.⁴² En los momentos finales, en el proceso de disolución del tratado, los datos contables serán reconstruidos con los apuntes y cartas enviados por los factores ingleses. A causa de las pérdidas sufridas por esta segunda confiscación—un poco menor que la primera, puesto que se valoró en 2.745.511 pesos—los directores de la South Sea Company decidieron limitar, durante el ejercicio de 1727, el dividendo pagado a los accionistas a 2 por ciento.⁴³

La guerra terminó con la Convención de El Pardo de 6 de marzo de 1728, pero en el posterior Tratado de Sevilla (1729), hubo que repetir las órdenes para efectuar la devolución de los bienes confiscados y todavía, una vez más, en otro instrumento, también firmado en Sevilla en 1732. Esta continua reiteración de acuerdos y ratificaciones confirma, por un lado, la falta de disposición de las autoridades españolas para hacer efectivas las devoluciones y, por otro, la estrecha relación entre diplomacia y actividad comercial. Efectivamente, el embajador Benjamin Keene, según la documentación, tuvo que emplearse a fondo, mientras que Patiño seguía impulsando la política de guerra de corso contra los ingleses para conseguir la reparación de esta segunda represalia en un proceso que se prolongó varios años.⁴⁴

⁴¹ Real Cédula, Madrid, 27 de marzo de 1727, AGI, Indiferente General 1597.

⁴² La correspondencia cruzada por parte del embajador británico en Madrid, Benjamin Keene, y el secretario de estado, Juan Bautista de Orendáin Azpilcueta, marqués de La Paz, entre 1730-1731, es muy ilustrativa de las dificultades británicas por recuperar los bienes confiscados (puede consultarse en AGS, Estado 6880-6882). Véase también Antonio Béthencourt Massieu, *Patiño en la política internacional de Felipe V* (Valladolid: Universidad de Valladolid, 1954), 41.

⁴³ Sorsby, "British Trade," 137.

⁴⁴ La "guerra de corso" se refiere a la práctica de conceder patentes a los particulares para perseguir el contrabando. El corso fue regulado por las Ordenanzas de 1674 (AGI, Santo Domingo 2513), 17 de noviembre de 1718 (AGI, Indiferente General 1828), 28 de enero de 1732 (AGI, Santo Domingo 2171), 20 de julio de 1733 (AGI, Indiferente

Desde la óptica española, el aumento del contrabando durante los ejercicios de 1730-1731 condujo a la necesidad de replantearse el control de las actividades de la compañía. La vigilancia de su actuación hasta ese momento había recaído en los ministros y oficiales de Indias. Este es el sentido del nombramiento de Geraldino, que bien como director de la compañía, bien como ministro plenipotenciario español, estaría al frente de los asuntos españoles en Londres durante el período anterior a la Guerra de la Oreja de Jenkins que enfrentó a españoles y británicos entre 1739-1748.⁴⁵ Patiño concibió la idea de desgastar a la South Sea Company, someténdola a una fuerte presión en Londres, a la vez que la guerra de corso, ejercida por los guardacostas, debilitaba su comercio clandestino en las Indias. La inflexión que supuso el encargo a Geraldino la confirma el propio embajador español, al que sucedió el comerciante jerezano. El 29 de junio de 1737, Cristóbal Gregorio Portocarrero, conde de Montijo, embajador en Londres desde 1732 y presidente del Consejo de Indias a partir de 1737, escribió al secretario de estado, Sebastián de la Cuadra, "haber oído en Londres no haber tenido el formal necesario curso las dependencias del asiento, ni los derechos de la Real Hacienda, hasta el arribo de don Thomas Geraldino, quién me consta lo que trabajó en establecer el debido método."⁴⁶

La vuelta a la normalidad durante el tercer período de funcionamiento del asiento entre 1728-1739 tardó en producirse. En

General 1597), 30 de mayo de 1734 (AGI, Santo Domingo 492) y 20 de julio de 1738 (AGI, Indiferente General 1828), citadas por McLachlan, *Trade and Peace with Old Spain*, 190. Se puede citar, entre otras providencias, la propuesta del Consejo de Indias de armar dos fragatas y un patache que realizasen acciones de corso: Puntos precisos de las providencias que se proponen para atajar los excesos de los ingleses en las Américas, Madrid, 18 de junio de 1725, AGS, Estado 6866. Véase también Héctor R. Feliciano Ramos, *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México, 1748-1778* (Sevilla: Excm. Diputación Provincial, 1990), 271-313. Véase su correspondencia en Richard Lodge, ed., *The Private Correspondence of Sir Benjamin Keene* (Cambridge: Cambridge University Press, 1933).

⁴⁵ Agustín González Enciso, "La Guerra de la Oreja de Jenkins: política y economía," en Juan José Díaz Benitez, Eduardo Galván Rodríguez y Santiago de Luxán Meléndez, eds., *Conflictos bélicos y relaciones internacionales, 1739-1927* (Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea, 2011), 29-87.

⁴⁶ Parecer del conde de Montijo sobre el nombramiento de director de la South Sea Company para sustituir a Tomás Geraldino, Madrid, 29 de junio de 1737, AGS, Estado 6902.

1729, por ejemplo, no se dio licencia al navío de permiso.⁴⁷ La traición de Mathew Plowes, secretario y contador principal de la empresa británica, desveló la política de sobornos de la South Sea Company y complicó la situación con acusaciones que implicaban a José de Grimaldo, secretario de estado, y a Eón, representante español en la empresa inglesa, de haber aceptado sobornos.⁴⁸

El nombramiento de Geraldino como director de la compañía significó un cambio en la política española que se hizo más agresiva y condujo al final del asiento.⁴⁹ Las instrucciones que recibió Geraldino en su nuevo cargo fueron más severas y específicas que las que tuvo en su día su antecesor, Eón.⁵⁰ Debía someter a una auditoría exhaustiva todos los procedimientos administrativos, comerciales y contables de la compañía, actuando con mano fuerte, pero dejando la puerta abierta a la transacción. Es decir, debía exigir el rendimiento de cuentas, ajustándose al rigor formal de la contabilidad de la administración española, pero, al mismo tiempo, no debía olvidar el ejercicio de lo posible que era la clave de actuación de un buen diplomático. El método establecido en las instrucciones explicitaba que los documentos contables:

Se cotejen con los originales que tuvieren en sus libros, exhibiéndolos para ello con los manuales, borradores y demás papeles, concordando sus *Cargos* y *Datas* con las cuentas originales remitidas por los factores establecidos en las Américas y demás colonias donde ejecutan las compras y ventas de esclavos hasta que quedéis enteramente instruido y satisfecho del todo y partes de

⁴⁷ Como consecuencia, la feria de Jalapa fue muy beneficiosa para los comerciantes españoles y un éxito diplomático para Patiño. Pulido Bueno, *José Patiño*, 239; y Fernández-Turégano, *Patiño y las reformas de la administración*, 166-67.

⁴⁸ Se han referido a esta cuestión Nelson, "Contraband Trade under the Asiento;" María Dolores Gómez Molleda, "El contrabando inglés en América: correspondencia inédita de la factoría de Buenos Aires," *Hispania* 39 (1950):336-69; y Sorsby, "British Trade," 157.

⁴⁹ Cédula de nombramiento de director de la Compañía, Sevilla, 23 de abril de 1732, AGS, Estado 7006, 39.

⁵⁰ Instrucción secreta que vos Dⁿ Thomas Geraldino aveis de tener reservada y observar en el encargo que os he hecho de Director en la Corte de Inglaterra para asistir en mi R^l nombre en la Asamblea e Junta de la Compañía Real del Asiento de Negros y navíos de permisión, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGI, Indiferente General 2785 y AGS, Estado 7007.

que se componen los *Cargos* y *Datas* de dichas cuentas.⁵¹

Se trataba de reorientar la política con relación a la South Sea Company en un doble sentido: reforzando la lucha contra el tráfico ilícito y mostrando una mayor exigencia en el abono de las utilidades del rey. La primera se definía en la primera parte de las instrucciones. No obstante, todo lo concerniente a la expedición del navío de permiso, desde el artículo 2 al 13, sólo se pudo poner en práctica con el *Royal Caroline*, que fue el último autorizado. Se trataba de "reparar las crecidas introducciones que a la sombra de la carga del navío de permiso se han practicado."⁵² En este mismo sentido se le ordenaba hacer una relación del total de la carga para uso de los oficiales de América y, de este modo, "celar el que a su sombra no se introduzca la ilícita."⁵³

Más difícil, pero no menos importante, fue la misión de recuperar las utilidades del rey. Los ingleses debían abonar al soberano español los derechos adeudados por la introducción de esclavos de 1726-1727,⁵⁴ así como la obtención de las cuentas y facturas generales del asiento, disponiendo de las normas de funcionamiento de las factorías de América y África.⁵⁵ Igualmente, debían revisarse los intereses deudores del monarca por la anticipación de 1.000.000 de escudos que los asentistas hicieron en su nombre. A Geraldino se le comisionaba especialmente para que pidiese las cuentas desde el primero de mayo de 1714.⁵⁶ Las cuentas correspondientes a los navíos de permiso deberían presentarse, individualizando cada barco.⁵⁷

Es importante recordar que desde Madrid se quería tener información precisa sobre el capital de la compañía: "por cuanto la primera inspección debe ser averiguar el fondo de esta compañía."⁵⁸ Esto significaba la averiguación del fondo y capital destinado a los

⁵¹ Instrucción secreta artículo 25, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGS, Estado 7007.

⁵² Instrucción secreta artículo 12, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGS, Estado 7007.

⁵³ Instrucción secreta artículo 13, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGS, Estado 7007.

⁵⁴ Instrucción secreta artículos 14 y 15, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGS, Estado 7007.

⁵⁵ Instrucción secreta artículos 16 a 22, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGS, Estado 7007.

⁵⁶ Instrucción secreta artículos 15 a 32, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGS, Estado 7007.

⁵⁷ Instrucción secreta artículos 27 a 29, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGS, Estado 7007.

⁵⁸ Instrucción secreta artículo 30, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGS, Estado 7007.

navíos de permiso y lo aplicado a la compra y venta de negros: "se juntarán ambas porciones para que estas se tengan y reputen por fondo y capital de esta compañía."⁵⁹ Con estos datos se podría definir la cuarta parte del capital anticipado y suplido por los asentistas. El segundo paso sería conocer las utilidades del $\frac{1}{4}$ real y el 5 por ciento de los $\frac{3}{4}$ de la compañía, estipulados en el contrato.⁶⁰ Finalmente, el resultado de la gestión del nuevo director sería supervisado por la junta del Asiento de Negros.

La actividad de Geraldino quedó reflejada en una intensa correspondencia con Patiño, en la que se incluyen sus escritos originales en inglés a la corte de directores, con las respuestas que obtuvo, y las cuentas presentadas por la compañía con sus correspondientes traducciones. En la correspondencia se encuentra, por ejemplo, la reclamación presentada a la junta de directores el 20 de diciembre de 1733, con relación al desembarco clandestino del *Royal Caroline* antes de su llegada oficial al puerto de Londres, junto con los diversos oficios presentados a lo largo del ejercicio de 1735 sobre el mismo asunto. También se añade la demanda para que la sociedad abone las utilidades del rey en los beneficios de este barco, en 14, 21 y 28 de enero, 18 y 25 de febrero, 11 y 24 de marzo, 8 y 25 de abril, 12 de mayo y 28 de diciembre de aquel año, entre las que adjunta la traducción de la declaración de un marino del navío.⁶¹

La South Sea Company, según Geraldino, adeudaba a la Corona española en 1730—cuenta que estaba sin saldar—por cinco años de derechos en la introducción de negros 666.665 pesos. Sumados estos últimos a los 90.000 pesos de las utilidades del rey en los navíos de permiso, se obtenía un montante total de más de 750.000 pesos, cantidad más que suficiente para compensar el millón de libras por las represalias sin abonar que reclamaban los británicos.⁶² Otro aspecto importante de la gestión de Geraldino, con relación al *Royal Caroline*, fue el rechazo de las partidas imputadas como regalos en Veracruz "para facilitar los negocios de la compañía."⁶³ Por fin, en diciembre de 1735, contando con el apoyo y la presión que había realizado el

⁵⁹ Instrucción secreta artículo 31, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGS, Estado 7007.

⁶⁰ Instrucción secreta artículo 33, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGS, Estado 7007.

⁶¹ Correspondencia de Geraldino con Patiño desde Londres, a lo largo de 1735, AGI, Indiferente General 2790-2791 y Contaduría 266.

⁶² Donoso, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 271-73.

⁶³ Traducción de minutas de la Corte de directores en el asunto a las cuentas de los sobrecargos de su navío la *Real Carolina*, desde Londres en noviembre de 1734, AGI, Indiferente 2790.

embajador Montijo, Geraldino consiguió que la compañía entregase las cuentas del barco. El beneficio del rey nunca fue cobrado y estuvo presente en todas las negociaciones hasta la finalización definitiva del asiento en 1750.

El sistema de negociación de Geraldino en la recuperación de las utilidades le llevó a tensar la cuerda, ofreciendo como moneda de cambio la negación de las cédulas de autorización de los navíos anuales que la compañía solicitaba, si la corte de directores no encontraba una salida a los intereses del rey de España. Su estrategia pasaba por acudir directamente al gobierno inglés, entrevistándose con Thomas Pelham-Holles, duque de Newcastle, o con su protector, el primer ministro Robert Walpole, intentando forzar una decisión:

Me habían puesto en la presión los dos Mnrôs de desirles que si este Gobierno no tenía autoridad para mandar a la Dirección que cumpliese con lo que estaba obligada por el Tratado debían desirmelo porque persuadido yo a que la Dirección no lo haría por sy, era de mi obligación dar qta al Rey de lo inútil que yo era en la Asamblea de directores, no deviendo esperar contrarrestasen mis razones a la voluntariedad de treinta y dos Directores en mi contra.⁶⁴

Con relación a la obtención de las cuentas puede considerarse que la gestión de Geraldino fue relativamente eficaz. Corroboración esta afirmación la documentación (catorce paquetes numerados) remitida para su examen al conde de Montijo, que presidía la Junta del Asiento de Negros, cuando abandonó la dirección de la compañía para concentrarse en los asuntos de la embajada.⁶⁵

El objetivo principal que pretendía el gobierno español con la misión de Geraldino era entrar en negociaciones con la corte de directores de la compañía, a fin de obtener la dejación del derecho de enviar el navío de permiso anual a cambio de un equivalente, por el tiempo restante del plazo que quedaba por cumplir.⁶⁶ Las negociaciones

⁶⁴ Carta de Geraldino a Patiño, Londres, 25 de mayo de 1736, AGI, Indiferente General 2792.

⁶⁵ Documentación enviada por Geraldino al conde de Montijo que presidía la Junta del Asiento de Negros, Londres, 5 de noviembre de 1737, AGI, Indiferente General 2786.

⁶⁶ Al respecto véase la traducción de petición de la corte de directores de la compañía al rey británico en la que se puede leer textualmente que en el año de 1732 "habiéndose

para poner fin al contrato del asiento habrían sido iniciadas por Terry en una carta no oficial al subgobernador de la compañía, John Eyles, en 6 de junio de 1732.⁶⁷ Eran las fechas en que una comisión bipartita se ocupaba de concretar los cabos sueltos del Tratado de Sevilla.

El asunto del equivalente ya había sido tratado sin éxito en la época de Eón, pero ahora eran los accionistas de la compañía los que parecían dispuestos a rescindir el contrato. Sobre ellos recayó la ofensiva desplegada por Geraldino desde su llegada a la corte de Londres en 1732, con plenos poderes para tratar con la compañía en el asunto del equivalente. La asamblea general de accionistas "apoderó" a los directores para recibir propuestas y el representante español aceptó "convenir" en enero de 1733.⁶⁸

El asunto estuvo en el centro del debate durante los ejercicios de 1733-1734, para ser nuevamente pospuesto por el gobierno inglés que ejerció toda la presión que pudo sobre la corte de directores. El problema radicaba en la conexión que los británicos establecían entre la rendición de cuentas, que exigía Geraldino, y la posibilidad de acceder a la transacción que conduciría a la disolución del asiento. El 22 de febrero de 1734, en su propia casa, de boca del subgobernador y diputado de la compañía, Geraldino recibió información directa de la conversación de estos con los responsables del gobierno británico, Newcastle y Walpole:

Las dificultades que se ofrecían especialmente en Razón de las quantas, cuio ajuste se hallaba impracticable en el modo estipulado por el tratado del asiento y mui dilatado en el prolixo medio que yo había advitrado para formarlos, en cuio estado habían ellos discurrido pedir al rey combiniese se ajustasen por el libro de caja y

de España una propuesta la corte de directores de dicha compañía, de un equivalente por la dejación del derecho de enviar el dicho navío anual por lo restante del plazo." Documento enviado por Geraldino a Patiño, Londres, 22 de julio de 1734, AGI, Indiferente General 2790. En las instrucciones reservadas, sin embargo, no se hace mención alguna a este cometido. Instrucción secreta que vos D^o Thomas Geraldino aveis de tener reservada y observar en el encargo que os he hecho de Director en la Corte de Inglaterra para asistir en mi R^l nombre en la Asamblea e Junta de la Compañía Real del Asiento de Negros y navíos de permisión, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGI, Indiferente General 2785 y AGS, Estado 7007.

⁶⁷ McLachlan, *Trade and Peace with Old Spain*, 123.

⁶⁸ Traducción de petición de la corte de directores de la compañía al rey británico, documento enviado por Geraldino a Patiño, Londres, 22 de julio de 1734, AGI, Indiferente General 2790.

entrada cuio medio siendo sumario abreviaría la conclusión y avilitaría a la Compañía al Tratado de tranzación en caso que este soberano se lo permitiese.⁶⁹

El análisis ofrecido por el director español a Patiño, en el sentido de que los ingleses no querían tratar el tema, será continuamente repetido en la correspondencia de ese año. Por fin, el 8 de abril de 1734, Geraldino realizó una representación a la junta de directores, con el fin de que fuera leída ante la asamblea general de accionistas, que se reunía cada seis meses. En ella venía a decir que el asiento y el navío anual no habían sido un buen negocio para la sociedad, tal y como se había pretendido por ambas partes en el Tratado del Asiento de Negros:

Estas Reales Yntenziones [de ganancias mutuas] se han hallado tan lejos de encontrar el esperado subceso que reparo por las quantas que he visto desde que tengo la honra de asistir en la corte de directores, que en lugar de ganancia la Comp^a ha experimentado considerables pérdidas las quales se atribuyen a las fraudulentas e ilícitas operaciones de sus factores y sobrecargos y como esta ha sido la práctica de los veinte años pasados, temo que pueda haver pocas o ningunas esperanzas de mejor subceso en el término que queda para la expiración del Tratado.⁷⁰

El diagnóstico del ministro ponía el énfasis en la mala administración de los factores y supercargos que se han concentrado en sus propios intereses, en lugar de servir a la compañía. Una lectura atenta de los libros de contabilidad, insistía el representante español, daba sobrado lugar a las sospechas de que muchos de los gastos contraídos en el manejo de los negocios eran ficticios.

Pero lo que más interesa es que el ataque de Geraldino se dirigía de modo directo también contra la junta de directores, que no había informado convenientemente a los accionistas, quienes, por su parte, ignoraban las pérdidas en que había incurrido la firma. La

⁶⁹ Carta de Geraldino a Patiño, Londres, 23 de febrero de 1734, AGI, Indiferente General 2790.

⁷⁰ Traducción de la representación hecha por Geraldino a la corte de directores, remitida a Patiño por Geraldino, Londres, 28 de marzo-8 de abril de 1734, AGI, Indiferente General 2790.

representación no se quedaba en la afirmación general que se ha enunciado, sino que descendía al detalle de la mala gestión. Los nuevos factores de Caracas y Maracaibo (factoría creada en 1733) llevaban nombrados seis meses y no habían salido aún hacia su destino; Campeche estaba desabastecida; y Veracruz se encontraba en manos de un factor nombrado de manera ilegal por los sobrecargos del *Royal Caroline*, que ni siquiera había depositado sus fianzas. En Puerto Príncipe, un indulto por los negros introducidos de contrabando había destruido el comercio de la compañía. En Buenos Aires había quejas por la falta de compradores para los esclavos, y finalmente, los factores de Portobello habían amenazado con abandonar la factoría.

Ante esta serie de circunstancias, se hacía necesario que su propuesta fuese conocida por los accionistas y debía decidirse la cuestión del equivalente. Los directores británicos valoraron la propuesta de modo ambivalente e hicieron un diagnóstico de las causas muy diferente al de Geraldino. Su representación, acordaron, "iba dirigida a menospreciar el valor de nuestro comercio en el ánimo de nuestros propietarios."⁷¹ Efectivamente, los contratiempos habían impedido a la compañía obtener las ventajas prometidas y cargaban las tintas en las represalias realizadas por el gobierno español y en la interrupción de la actividad de la sociedad. Hasta que no se ajustasen las cuentas, no se podría saber si se habían obtenido ganancias o pérdidas, como afirmaba Geraldino, con el navío anual y la introducción de esclavos en las Indias españolas. Por lo demás, aceptaban la mala gestión de los factores y supercargos, pero añadían el importante matiz de que habían actuado en connivencia con las autoridades españolas. Las represalias habían tenido, según la corte de directores, otro efecto pernicioso, al obstaculizar la rendición de cuentas, que era uno de los puntos de fricción entre la compañía y la monarquía española, como socio de la firma:

Además las Represalias de los libros y papeles de cuenta pertenecientes a la Compañía dan a sus agentes [escribirá Geraldino] disculpas sobradamente plausibles para no producir exactas quantas de sus operaciones lo qual ha

⁷¹ Traducción de la representación hecha por Geraldino a la corte de directores, remitida a Patiño por Geraldino, Londres, 28 de marzo-8 de abril de 1734, AGI, Indiferente General 2790.

sido la principal razón de que tantas cuentas de esta naturaleza se hayan quedado por ajustar hasta ahora.⁷²

La alternativa que la compañía inglesa ofrecía al gobierno español no era, desde luego, acabar con el contrato, sino mejorar su funcionamiento con la colaboración del propio Geraldino, "una persona de abyilidad y conossimiento en este comercio."⁷³ Es en este contexto, en el que hay que entender el encaje de la reforma de las factorías, que puede ser explicada como la segunda opción del gobierno español ante el fracaso de su objetivo principal, que no era otro que finalizar el contrato.

El enfrentamiento público entre Geraldino y los directores se escenificó en la asamblea general de propietarios, con asistencia de más de 600 accionistas, en la que se solicitó la lectura de la propuesta del representante español, quien previamente había pactado con un grupo de accionistas "inclinados a la tranzación." Se hicieron preguntas sobre el monto del caudal empleado por la compañía en las Indias españolas, así como sobre la cuantía de las deudas contraídas.

La corte de directores utilizó toda la artillería pesada posible y el contador de la sociedad leyó "una apuntación por maior, abultando los caudales represados por los oficiales reales" de España en 2.000.000 de pesos. Geraldino trató de frenar este argumento con la exposición de que el rey de España había emitido las correspondientes cédulas para devolver lo confiscado. Pero el mar de fondo, según la parte española, estaba en la retención de los derechos de esclavos entre 1725-1730, que sumados a las utilidades de la cuarta parte del monarca y al 5 por ciento que le correspondían de los otros tres cuartos junto al 10 por ciento de los navíos de permiso, se situaba, a su vez, en otros dos millones. Según la información del acta de esta reunión, que Geraldino transmitió a la corte española, la suerte estuvo de su parte, puesto que se pasó a votación un papel, que fue aprobado, por el que se daba poder a la corte de directores "para que forme humilde petición a SM pidiéndole conseda su R¹ permiso a esta Compañía para vender el Trato de negros

⁷² Traducción de la representación hecha por Geraldino a la corte de directores, remitida a Patiño por Geraldino, Londres, 28 de marzo-8 de abril de 1734, AGI, Indiferente General 2790.

⁷³ Traducción de respuesta de la corte de directores de la Real Compañía del Asiento a la representación de Don Tomás Geraldino de 28 de marzo-8 de abril de 1734, Londres, 9 de abril de 1734, AGI, Indiferente General 2790.

y toneladas del navío anual."⁷⁴ No obstante, Walpole, quien había dado orden al gobernador de oponerse a una resolución general de la asamblea aprobando el equivalente, consiguió su propósito, porque el asunto quedó pospuesto.

Las sucesivas reclamaciones de Geraldino tampoco tendrían éxito, a pesar del optimismo, con vistas al futuro, con que resumió a Patiño el resultado de la asamblea que se ha descrito:

Haviéndome sido del maior gusto el haver adelantado este paso que es de tanta más importancia quanto los medios que he tomado para conseguirlo han hecho el negocio popular, como se infiere de haberlo publicado con todas sus circunstancias en las gacetas de oy y lisonjearse los propietarios de que el Ministro no se atreverá a negar lo que la Compañía pide.⁷⁵

La guerra hispano-portuguesa (1735-1736) en el Río de la Plata vino a aumentar el interés de los accionistas por desprenderse del asiento y, como se señala más adelante, aunque se concedió autorización para el navío anual en 1735, este no volvió a salir. El siguiente paso de Geraldino fue intentar un mayor control en las Indias del Asiento procediendo a la reforma de las factorías en las Indias. Efectivamente, la presión que debía ejercer el representante español no tendría fuerza suficiente, si no controlaba *in situ* la gestión de los factores ingleses, situando junto a ellos a factores españoles, que representarían en las factorías el mismo papel que él en Londres, reforzando de este modo su grado de información. La justificación de esta política, que se ha definido como un intento de control mayor de la South Sea Company, no era otra que "reparar los abusos que a la sombra del navío de permiso se han experimentado."⁷⁶ Un ejemplo de esta nueva orientación se encuentra en las órdenes dadas por Patiño en Sevilla, el 21 de julio de 1732, al gobernador y a los oficiales reales de

⁷⁴ Traducción de la representación hecha por Geraldino a la corte de directores, remitida a Patiño por Geraldino, Londres, 28 de marzo-8 de abril de 1734, AGI, Indiferente General 2790.

⁷⁵ Carta de Geraldino a Patiño, Londres, 22 de abril de 1734, AGI, Indiferente General 2790.

⁷⁶ Copia de la carta escrita por Geraldino al gobernador y oficiales reales de Campeche, Londres, 1-12 de agosto de 1734, AGI Indiferente General 2790.

Veracruz sobre el tratamiento que debía tenerse en los asuntos relacionados con el Asiento de Negros.⁷⁷

Las instrucciones, dirigidas al marqués de Casafuerte, virrey de Nueva España, se componían de quince puntos que confirmaban o ampliaban las entregadas a Geraldino cuando fue enviado a Londres y que básicamente definían las obligaciones del factor español. Es decir, había que velar por un mayor rigor con relación a la expedición y llegada de los navíos según los términos del contrato. Efectivamente debía nombrarse al factor español de Veracruz, que intervendría, junto al director y factores ingleses, en el recibo y venta de esclavos y demás circunstancias, concordando su inspección con la documentación de Geraldino. Sus competencias se ampliaban a las ferias de Jalapa en las que tendría un agente. Por último, concurriría a la firma de las cuentas y cartas que deban remitirse a la corte de directores de la compañía.

El problema que podía presentarse era que los factores ingleses no admitiesen junto a ellos a oficiales nombrados por el rey de España. En 1736, cuando ya estaba en funcionamiento la nueva factoría de Caracas, se impuso la norma de 80 esclavos/100 toneladas. Los factores ingleses tenían instrucciones de la corte de directores, a instancias de Geraldino, para trabajar con los oficiales españoles:

Deben admitir [los factores ingleses] la intervención del director nombrado por el Rey, quien debe concurrir a la medida y venta de esclavos, como al embarque de sus retornos para dar cuenta al Rey de todo y no permitir se embarque en los navíos del Asiento otros efectos y caudales que los que fueran procedidos de la venta de esclavos y por cuenta de la Compañía, pues hasta lo que importase la encomienda o salarios de los factores ha de venir consignado a ella, distinguiéndolo en el registro de cada embarcación, de que me remitirá VS un duplicado para pasarlo a las Reales Manos.⁷⁸

⁷⁷ Orden de Patiño al gobernador y oficiales reales de Veracruz sobre el modo y forma con que debían comportarse con los navíos de permiso y del trato de negros, Sevilla, 21 de julio de 1732, AGI, Indiferente General 2786.

⁷⁸ Carta de Geraldino a Patiño, Londres, 12 de enero de 1736, AGI, Indiferente General 2792, remitiendo copia de la carta escrita a Manuel Bernardo Álvarez, teniente de gobernador y director por SM para los negocios del Asiento de Negros en Caracas de la misma fecha.

Esta mayor presión, a través de un mecanismo de información y de control, era lo que significa el nombramiento de factores españoles, el cual puede apreciarse en el seguimiento que se hizo a la galera *Génova* del capitán Abraham Dumaresq, quien salió de Londres en la primavera de 1736 para rescatar 400 negros en la costa de Guinea con destino a Buenos Aires. Geraldino se encargará de advertir al gobernador Miguel de Salcedo y al factor español Nicolás Quintana—a quienes envió traducidas facturas y relación de la carga—que la inspección de la galera *Génova* a su arribo al Río de la Plata debería ser "más rigurosa" por tocar este navío en los puertos de Holanda donde carga los géneros con los que ha de adquirir los esclavos del golfo de Guinea:

No excuso comunicarlo a VM por lo que interesa al Real servicio en evitar las clandestinas introducciones que la experiencia persuade intentan casi siempre los capitanes y oficiales de los navios empleados en servicio de la Compañía. Importando asimismo que yo me halle instruido de lo que acaeciese en el entrego de los negros y alijo de bastimentos en esa factoría se servirá remitirme testimonios de los autos que a dicho efecto se formaren.⁷⁹

Los agentes españoles recibieron también la misión de controlar que los factores ingleses no pudiesen remitir el tornaviaje al puerto que quisieran.⁸⁰ La lucha contra el tráfico ilícito centró, en consecuencia, la gestión de Geraldino tanto en el control de los navíos de permiso como en los barcos que transportaban esclavos desde África a las factorías americanas.

El dato más importante con relación a la expedición de navíos fue quizá la práctica desaparición de estos, puesto que, en esta última década en la que estuvo el contrato en vigor, sólo se expidieron desde Inglaterra dos bajeles: el *Prince William*, en 1730, y el *Royal Caroline*, en 1732. En 1734, la South Sea Company intentará obtener dos nuevos

⁷⁹ Carta de Geraldino a Patiño, Londres, 26 de abril de 1736, con copia de la remitida a Miguel Salcedo, gobernador de Buenos Aires, 20 de abril de 1736, en la que se incluye certificación de la expedición de la galera y traducción de su carga, AGI, Indiferente General 2792.

⁸⁰ Orden Real para que se impida el comercio de un puerto a otro por parte de los factores de la Compañía, a Juan de Ávila, ministro de Veracruz, San Ildefonso, 15 de septiembre de 1733, AGI, Indiferente General 2786.

navíos de permiso, la *Princess Orange* y la *Princess Amelia*, con resultado negativo. El navío de permiso de 1735—que sí fue autorizado—no llegó a zarpar y tampoco lo conseguiría en 1736. El 10 de mayo de 1736, Geraldino envió a Patiño un oficio traducido de la corte de directores en el que se solicitaba la concesión de la correspondiente Real Cédula para poder enviar un nuevo navío de permiso con las mismas condiciones que el *Royal Caroline*. Esta petición tenía su origen en la notificación de Keene, embajador británico en Madrid, a la dirección de la *South Sea Company* para que prestase un barco de 2.000 toneladas. En definitiva, los directores pedían que se cumpliesen los acuerdos de 1716, conociendo que el gobierno de Felipe V preparaba el envío de una flota, aunque sin la denominación de galeones, que había sido suprimida en 1735.⁸¹ La respuesta española fue contundente en su negativa.

Mientras la corte de directores no se aviniese a resolver la cuestión de las cuentas y utilidades del rey, no se le daría cédula de autorización.⁸² El acuerdo no se conseguía porque la parte española no estaba dispuesta a aceptar la introducción a través de los navíos anuales de productos de toda Europa. La mayor dureza de Patiño se centró en las reclamaciones de Geraldino, con las que obtuvo justificación para no acceder a nuevas concesiones de navíos de permiso a la compañía. El camino para el final del asiento, que era el interés principal español, estaba abierto.

El *Prince William*, destinado a la feria de Portobello, viajó con los galeones del teniente general Manuel López Pintado, con destino a Cartagena. Previamente la sociedad había obtenido la Real Cédula de 1730 para que no se embarazase su entrada en Cartagena, pese a rebasar las 700 toneladas, puesto que en 1727 no habían terminado de completar las 1.500 toneladas extras concedidas por el tratado de 1716.⁸³ En esta flota, Patiño consiguió que se cargase una elevada cantidad de paños, procedentes de la fábrica de Guadalajara, por

⁸¹ Carta de Geraldino a Patiño, Londres, 10 de mayo de 1736, con la traducción de un oficio de la corte de directores solicitando la concesión de Cédula Real para un navío de permiso, AGI, Indiferente General 2792.

⁸² Geraldino a Patiño en asunto de paga de derechos de esclavos y pesos fuertes y útiles y ganancias del navío la Real Carolina, 25 de mayo de 1736, AGI, Indiferente General 2792.

⁸³ Real Cédula, Madrid, 16 de agosto de 1730, firmada en nombre del rey por Francisco Díaz Román, secretario del Consejo de Indias, "Sobre que no se embaraze la entrada del navío de permiso de la Compañía del Asiento de Inglaterra nombrado el Príncipe Guillermo aunque tenga seiscientas y cinquenta toneladas," AGI, Indiferente General 2807 y 2811.

100.000 pesos, que deberían haberse vendido, pese a la competencia del navío de permiso. Todos los indicios confirman que la South Sea Company supo aprovecharse de esta circunstancia—los altos precios a los que se ofrecían los paños españoles—y vendió con facilidad su carga. Para la flota española, la feria de 1731 fue, por tanto, un gran fiasco.⁸⁴

El segundo navío se dirigió a las ferias de Veracruz y Jalapa. Su salida fue obstaculizada por Geraldino, dentro de la política de hostigamiento impulsada por Patiño de hacer cumplir el tratado. El pretexto fue, en este caso, que toda la carga no estaba compuesta por manufacturas británicas. Había que observar el artículo 6 de sus instrucciones, que, pese a todo, recomendaban al final transigir, no sólo en esta, sino también en otras cuestiones relacionadas con el navío de permiso.⁸⁵ El *Royal Caroline*, a su llegada a Veracruz, fue sujeto a una rigurosa inspección, dadas las sospechas fundadas de que su carga no cumplía con las estipulaciones del contrato. Rafael Donoso Anes consagra dos largos epígrafes de su obra al control del navío realizado por Geraldino, a su retorno a Londres. Según la opinión de Adam Smith, este navío fue el único que proporcionó beneficios a la compañía.⁸⁶ El agente español ante la compañía detectó el contrabando de plata (600.000 pesos) y sometió a una severa crítica a la junta de directores, que queda reflejada en su correspondencia con Patiño. De todas maneras su presión política no le hizo creer que su gestión de frenar el contrabando tendría éxito en Londres, si el navío había podido pasar los filtros de las autoridades españolas en Indias.⁸⁷

El navío de permiso autorizado de 1735 no llegó a salir de Londres. En aquellos momentos la compañía inglesa aspiraba a obtener un acuerdo financiero que asegurase una renta equivalente al 2 por ciento de los beneficios de las flotas de Indias. Esta actitud inglesa es coincidente, aunque no se llegase a un acuerdo, con la misión encomendada por Patiño a Geraldino que, además de obstruir la

⁸⁴ Agustín González Enciso, *Estado e industria en el siglo XVIII: la Real Fábrica de Guadalajara* (Madrid: Fundación Universitaria Española, 1980), 676-77; y Pulido Bueno, *José Patiño*, 243.

⁸⁵ Instrucción secreta artículo 6, Sevilla, 1 de mayo de 1732, AGS, Estado 7006 y AGI, Indiferente 2786.

⁸⁶ Adam Smith, *Investigación de la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones* (Barcelona: Bosch, 1954), libro V, 60. A. El autor consagra una parte del libro V a la South Sea Company.

⁸⁷ "Carta de Geraldino a Juan de Ávila, Londres, 1734, AGI, Indiferente General 2790," citado por Donoso, *El asiento de esclavos con Inglaterra*, 263.

actividad de la firma, tenía que llegar a un compromiso de disolución del contrato.⁸⁸

El tráfico de esclavos, por su parte, alcanzó su techo máximo en el bienio 1731-1732, con cifras hasta entonces desconocidas, para iniciar un rápido declive con posterioridad, que tocaría fondo en 1739 (323 esclavos). El total de esclavos legalmente introducidos (31.080) representó casi la mitad de toda la historia activa del contrato, aunque en promedio anual las cifras sean un poco inferiores a la etapa anterior (2.825 esclavos/año) y el número de viajes, en torno a 22 por año, también un poco más reducido.⁸⁹

La existencia de una red de factorías, conectadas estratégicamente con los entrepôts de Jamaica y Barbados y, más adelante, desde la propia Caracas, conformó un sistema de relación comercial y de trasiego de información privilegiada entre los puertos británicos y españoles. Desde estos últimos se desplazaban a Jamaica los comerciantes de la América española para cerrar sus negocios. Los británicos fueron estableciendo una tupida red de intereses, alimentada por sobornos y regalos, tanto a los principales ministros como a los oficiales reales encargados de velar por el mantenimiento de las reglas de la carrera de Indias y de las específicas del Tratado del Asiento de Negros y sus posteriores modificaciones.

Parece ser que en las instrucciones del embajador Keene figuraba tentar incluso al propio Patiño.⁹⁰ La valoración que Keene realizó de Patiño ese mismo año, resaltando su actitud negativa ante el comercio extranjero, junto a su estrecho conocimiento de la actividad comercial y de los abusos que se cometían en las aduanas, no parece que cuadre con la de una persona que pudiera entrar en la tela de araña de la corrupción.⁹¹

⁸⁸ McLachlan, *Trade and Peace with Old Spain*, 121-26.

⁸⁹ Según Colin A. Palmer, el número total de esclavos entregados por la compañía en las factorías fue de 64.017, a los que habría que añadir 1.260 llevados a Santo Domingo, Guatemala y Puerto Rico. Es decir, que introdujeron legalmente el 45,3 por ciento de lo estipulado. Colin A. Palmer, *Human Cargoes: The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739* (Urbana: University of Illinois Press, 1981), 37-38.

⁹⁰ "Correspondencia de Sir John Eyles a B. Keene, 29 de abril a 10 de mayo de 1731," citado en Nelson, "Contraband Trade under the Asiento," 58.

⁹¹ "Carta de Keene a Walpole, Madrid, 25 de noviembre de 1731," citado en William Coxe, *España bajo el reinado de la Casa de Borbón desde 1700, en que subió al trono Felipe V, hasta la muerte de Carlos III, acaecida en 1788* (Madrid: Establecimiento Tipográfico de D.F. de P. Mellado, 1846), 127; y Fernández-Turégano, *Patiño y las reformas de la administración*, 165.

Uno de los objetivos de la gestión de Geraldino en Londres fue enfrentarse directamente a estas prácticas empresariales, dentro de la política pactada por Patiño con los comerciantes de Cádiz—que financiarían los navíos—de emprender una dura lucha contra el contrabando con los guardacostas.⁹² La justificación de esta política hay que buscarla en el Tratado de Sevilla de 1729, en el que se acordó permitir, a fin de verificar el cumplimiento del tratado, que navíos españoles interceptaran a los navíos británicos en aguas españolas para verificar su carga (*derecho de visita*). Con los barcos negreros se introducía el contrabando, al que contribuían también los buques de guerra británicos que, en repetidas ocasiones, protegieron esta navegación. La respuesta española, además de fortalecer su posición en la corte de Londres, fue incrementar la intervención y la agresividad de los guardacostas.

El historiador George H. Nelson aporta el testimonio de un accionista de la South Sea Company, autor de un escrito dirigido a todos los socios e inversores de la firma, en la que se cuantificaban las ganancias derivadas del contrabando del *Prince William* en 200.000 libras esterlinas. Su capitán, como consecuencia de las presiones de Geraldino, sería destituido.⁹³ Por su parte, el *Royal Caroline* regresaría con una carga de contrabando de 150.000 libras esterlinas. Sin embargo, el volumen del comercio ilícito que fue muy importante en los años inmediatamente posteriores al Tratado de Sevilla, habría disminuido sensiblemente en la etapa previa a la ruptura de 1739.

Las causas de este incremento del tráfico ilícito hay que buscarlas en el aumento de la presencia de comerciantes ingleses y holandeses ajenos a la South Sea Company y a los negocios propios de los agentes de la compañía. En su reducción hay que señalar una mayor efectividad de los guardacostas y, finalmente, una política reguladora más restrictiva de las autoridades españolas. Uno de los ejemplos más llamativos de esta nueva actitud política liderada por Patiño fue el cierre de la factoría de Panamá entre diciembre de 1731 y abril de 1734. Igualmente puede aducirse como parte de las amenazas, convertidas en realidad por el gobierno español, el incremento de los embargos y confiscaciones a los buques de la compañía. Una de las medidas tomadas por la dirección general de la compañía, a instancias de Geraldino, fue quitar a los agentes de la misma en Jamaica la facultad de despachar navíos, prerrogativa que quedaba reservada a la

⁹² Fernández-Turégano, *Patiño y las reformas de la administración*, 165-66.

⁹³ Nelson, "Contraband Trade under the Asiento," 62-64.

asamblea de directores.⁹⁴ El cálculo de los beneficios del tráfico subrepticio coloca el montante del mismo por encima de los cinco millones de libras esterlinas entre 1730-1739.

Antes de cesar en el manejo de los asuntos de la South Sea Company, Geraldino dejó de su sucesor, también avecindado en Jerez de la Frontera y, como él de origen irlandés, un retrato muy favorable. Lo recomendaba por ser "práctico" en la lengua inglesa, por su conocimiento del país y por la experiencia que tenía del comercio y navegación a las Indias. Además, el conde de Montijo ya lo había empleado durante su mandato con encargos de confianza y secreto del rey, que desempeñó con satisfacción.⁹⁵

Se puede plantear, a modo de conclusiones, que, tanto desde el lado británico como del español, a la altura de 1734 se tenía plena conciencia de que el tratado y la actividad comercial subsiguiente, considerando las utilidades, había sido un fracaso. Desde el lado británico, la actitud de mantener el contrato fue uno de los ejes de su política. Pese a que desde el punto de vista estrictamente empresarial los resultados no respondiesen a las expectativas generadas, por lo menos en el funcionamiento legal del tratado, a los responsables políticos británicos les interesaba disponer de una red de factorías y de un sistema de información privilegiada que permitía el control del Nuevo Mundo. Es decir, eran razones de estado más que estrictamente comerciales, aunque estas últimas fuesen importantísimas.

Frente a la opción de conservar el asiento que mantuvieron los británicos, la estrategia española basculó entre el intento de minimizar al máximo el daño causado por la presencia comercial inglesa, conviviendo con el contrato, y el objetivo final de acabar con el acuerdo. En la definición de esta política el protagonismo principal recayó en José Patiño. Tomás Geraldino fue uno de los peones principales del todopoderoso ministro español. Su gestión en la corte de Londres marca el punto de inflexión de la política española hacia la finalización del contrato del asiento. La contabilidad se convirtió en una herramienta del trato diplomático. Geraldino realizó literalmente un ajuste de cuentas para exigir las utilidades del rey de España en los beneficios de la compañía. Esta política, desplegada en el consejo de administración y en la asamblea general de accionistas, fue

⁹⁴ Carta de Geraldino al gobernador y oficiales reales de Campeche, Londres, 12 de agosto de 1734, AGI, Indiferente 2790.

⁹⁵ Carta de Tomás Geraldino a Sebastián de la Cuadra, Londres, 30 de mayo de 1737, AGS, Estado 6902.

acompañada de una lucha a muerte contra el comercio clandestino. En este, además, estuvieron implicadas—como los propios informes contables, o la confesión de algunos agentes arrepentidos confirman— las máximas autoridades, ministros y oficiales españoles de la administración en las Indias. En el escenario en que se desenvuelve Geraldino confluyen, entonces, razones de estado, intereses accionariales, actividades ilícitas, corrupción y soborno, que son los ingredientes que nutren la difícil relación entre la empresa y la política.

Hay que añadir, finalmente, que en la preparación de la ruptura entre Inglaterra y España en 1739, jugó un papel relevante la opinión pública británica, como puede colegirse de la lectura de las gacetas y los panfletos de la época, muchos de ellos enviados por el propio Geraldino a la secretaría de estado con sus correspondientes traducciones.⁹⁶ En 1749, sin embargo, los "London merchants who traded to Cadiz" escribieron una misiva al embajador Keene situándose, por otros motivos, en la posición que los accionistas de la South Sea Company habían asumido en 1734, cuando Geraldino intentó negociar el equivalente. Era, en su opinión, mucho más ventajoso participar en el sistema de flotas español desde Cádiz y, por tanto, suprimir el contrato del Asiento de Negros, circunstancia que tendría lugar en el Tratado de Aquisgrán (1748).⁹⁷

⁹⁶ Años de 1738, 1739 y 1740, Thomas Geraldino, AGS, Estado 6908. Este legajo se compone de varios manifiestos y noticias que enviaba de Londres y aquí se traducían los que importaban al Real Servicio de S.M.

⁹⁷ José Ignacio Martínez Ruíz, "¿Cádiz, Jamaica o Londres? La colonia británica de Cádiz y las transformaciones del comercio inglés con la América española, 1655-1750," *Studia Histórica, Historia Moderna* vol. 33 (2011):201-02; y "Tratado de indemnizaciones y comercio entre las Coronas de España y de la Gran Bretaña; concluido y firmado en Madrid a 5 de octubre de 1750 para la ejecución del artículo 16 del Tratado de Paz de Aquisgrán," en Del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz*, 409-12.