

# EL ASIENTO DE ESCLAVOS CON INGLATERRA (1713-1750). (ESPECIAL REFERENCIA A LA IMPORTANCIA ADQUIRIDA POR LA CONTABILIDAD EN SU DESARROLLO)

Prof. Dr. Rafael Donoso Anes  
Catedrático de Contabilidad  
(Universidad de Sevilla)

## Introducción

A principio 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, había conseguido del Archiduque Carlos ese privilegio, de modo que, en 1713, al finalizar la guerra de sucesión al trono de España, Inglaterra, 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» (Palacios Preciados, J. 1973, p. 169). De esta forma, el reconocimiento de Felipe V por parte de Inglaterra, como señala Walker, G. J. (1979, p. 96) 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 negros 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 (1). Motivo por el cual, para las com-

---

(1) Hemos de tener en cuenta que, tal como Domínguez Ortiz (1976, p. 26) nos recuerda, el comercio con Indias seguía siendo en esa época la más importante fuente de aprovisionamiento de metales preciosos y por ello un motor tan indispensable para el desarrollo económico como lo es hoy el petróleo árabe. Por ello, estamos de acuerdo con Kamen, E. (1974, p. 189) de 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 así mismas la mayor parte del comercio en el Caribe y el Pacífico.

pañías 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» (Walker 1979, p. 34).

En abril de 1713, con la firma del Tratado de Utrecht (2), se daba fin a la guerra de sucesión y se ratificaba el Contrato del Asiento de esclavos (3) –cuya portada podemos ver en la Ilustración 1– que un mes antes, el 26 de marzo, habían firmado el gobierno de España e Inglaterra, por el que se otorgaba a este último país el privilegio exclusivo que, hasta ese momento había tenido Francia, del tráfico de esclavos negros en toda la América Española por un período de treinta años (4). 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 Thomas (1998, p. 233) entiende, con buen criterio, que ninguna de las otras concesiones del Tratado de Utrecht (Gibraltar, Menorca...) tuvieron la importancia del Asiento de esclavos, al que se consideró en Inglaterra, según sus propias palabras, en «*el verdadero El dorado del comercio*». Con dicho tratado, según Walker G. J. (1979, p. 97), no sólo se consiguió una vez más la paz en Europa, sino que también cambió el equilibrio del poder comercial en el mundo (5). De esta forma la economía inglesa, como reconoce Pierre Vilar (1982, p. 313), «se desarrolla y se apoya sobre una conquista de las vías marí-

---

(2) En realidad como nos recuerda Domínguez Ortiz (1976, p. 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

(3) Este contrato, verdadero tratado comercial, se encuentra impreso en AGI, Indiferente General, Legajo 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*”.

(4) El Asiento francés había concluido en 1712, y desde 1701 lo había ostentado la Compañía de Guinea, sin provecho alguno a entender de Colmeiro (1863) 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, A., 2004 p. 84)

(5) Pérez-Mallaina Bueno, P. E. (1982, p. 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 Fernández Duran (1999, p. 43) Utrecht representa la constatación del ocaso del imperio español; de forma que España mantenía el imperio para que Inglaterra comerciase con él (p. 261)

timas, 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.

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, salió un promedio de 56 navíos al año (Hugh Thomas, 1998 p. 242) y, tal como nos informa Eric Willians (1973, p. 67), hacia 1750 no existía en Inglaterra una ciudad manufacturera o comercial que no estuviera de alguna manera conectada con el tráfico triangular (6) 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 (7). Colmeiro (1863, p. 273) entiende que no existía una potencia europea que dispusiese 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, utilizando documentación del Archivo General de indias de Sevilla básicamente, 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 jugó la contabilidad, o mejor las cuentas, que de forma rei-

---

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

(7) Con esta orientación, en la que se destaca la contribución de la esclavitud al desarrollo del sistema capitalista occidental, nos encontramos entre otros con los trabajos de Cortés López, J. L. (1986); Willians E. (1973); Ianni, O. (1976); Genovese, E. (1970 y 1971).

terada se solicitaban a la Compañía del Mar de 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 (1998) quien sí reconoce que, a las causas políticas y 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» (p. 184).

## **El contenido del Tratado del Asiento**

El monarca español reconocía en el preámbulo del Asiento el deseo que le había manifestado la propia reina de Inglaterra de participar en este negocio del comercio de esclavos y, así mismo, 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 t. 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 Walker, G. J. (1979, p. 101) «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 indias (8) de

---

(8) 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.

ambos sexos y de todas las edades, a razón de 4.800 piezas por año. Por cada pieza de indias introducida los asentistas se obligaban a pagar 33 pesos escudos de plata (9), derecho que sustituía a cualquier otro impuesto de los que se cobraban en el comercio de las Indias (10).

La Compañía de Inglaterra (11), 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. Así mismo, se comprometió a pagar el importe de los derechos, de la mitad de los esclavos a que estaban obligados a introducir anualmente, cada seis meses. Sin embargo, se les había concedido, igualmente, 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 puertos en los que hubiese oficiales reales que pudiesen visitar las naves y certificar los esclavos que se introdujesen. 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 ser vendidas 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 para que

---

(9) El peso escudo de plata era la moneda utilizada en las Indias y equivalía a ocho reales de plata y era, así mismo, utilizada como unidad de cuenta en la documentación contable.

(10) 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.

(11) Nombre que recibía en nuestro país la South Sea Company.

podiesen 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 fuesen frutos de la tierra, reales, barras de plata o tejos de oro, todo ello sin pagar derecho alguno, siempre que dichos productos no se hubiesen 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: cordeles, velas, hierro, madera y todos los demás pertrechos y provisiones 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 que se derivarían de los posibles fraudes, se convertiría en una de las principales causas de contrabando que, como reconoce Scelles (1906 p.557), se derivaría principalmente del hecho de permitir a los factores ingleses avanzar hasta el corazón de las colonias españolas.

A la llegada de los navíos a puerto debían 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), proveyéndose duras penas para todo aquel que contraviniese esta condición, así como para sus cómplices. La única excepción que se preveía a dicha condición era para aquellas mercaderías permitidas que no se hubiesen podido consumir y corriesen el riesgo de corromperse, en cuyo caso se podían vender o conducir a otros puertos para su venta, pagando en su caso los derechos correspondientes y siempre con la intervención de los oficiales reales. Los retornos derivados del comercio lícito podían ser cargados en las flotas o galeones o en navíos de guerra del rey y ser tratados con los mismos privilegios como 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).

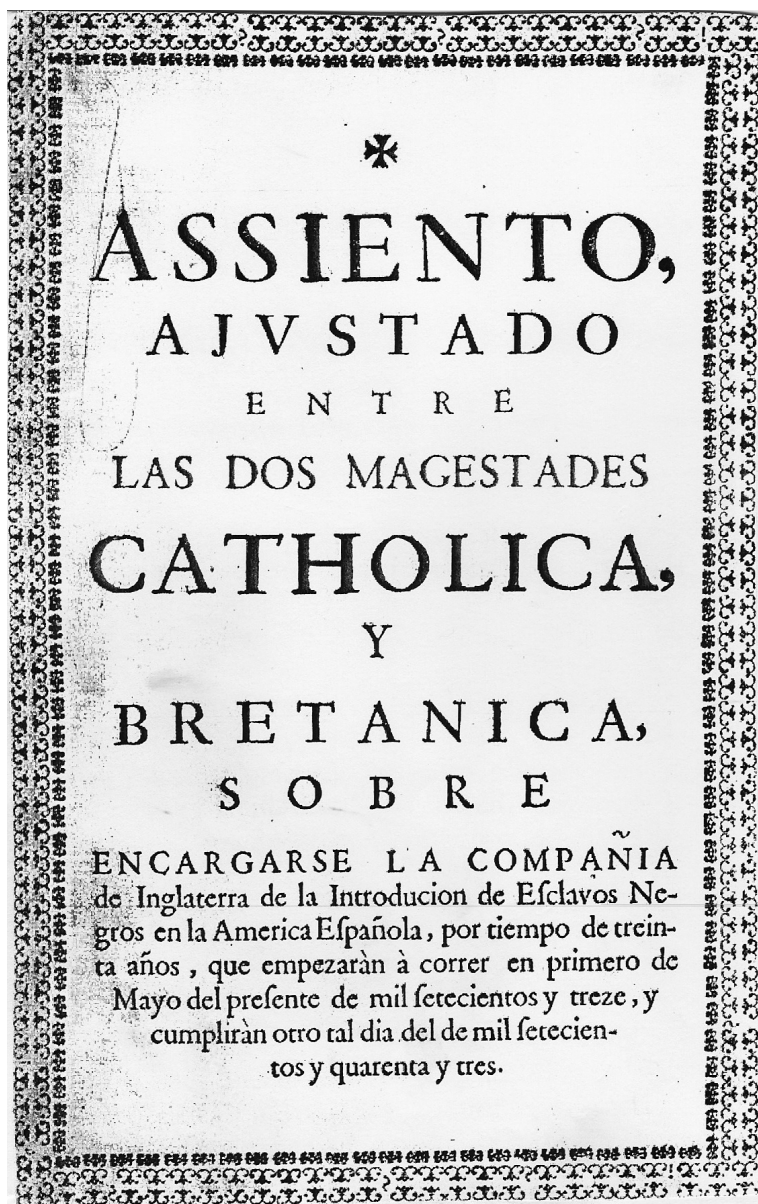


Ilustración 1

Portada del Asiento firmado entre Inglaterra y España para la introducción de esclavos negros en la América Española

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 se habían embarcado españoles ni caudales de españoles.

Por la condición 28 se reconocía la participación de la corona española y la británica en el Asiento que correspondía a 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...»* (12). Al final de ese mismo artículo se instaba a Felipe V a que nombrase cinco directores o factores que representasen y velasen por los intereses de la corona española en la Compañía: dos para Londres, dos para las Indias y uno que residiese en Cádiz. Cuya 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.

---

(12) En relación con la participación de las dos coronas en el Asiento, tal como nos informa Gardner Sorsby (1975 p. 16 y 17) el Asiento quedó constituido de la siguiente forma: 25% para Felipe V; 22 % para la reina Ana; 7 % 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.



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 se 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 el monarca 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 la Compañía a presentar sus cuentas, para lo que 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, serían apremiados 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 pudiesen en ellas «*cultivar y recoger provisiones frescas para su alivio y sustento*», pero el cultivo 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 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<sup>1</sup>/<sub>3</sub> 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.....*» (13), debía quedar suspendido el Asiento, pero los asentistas debían poder contar con un período de tres años y medio para poder 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 (*motu proprio et voluntas*), 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 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 situaba a Inglaterra en una situación de clara ventaja frente a otras naciones que se disputaban el comercio americano. Además estaban convencidos, como así ocurriría, que la limitación de las quinientas toneladas sería fácilmente burlada. Por tanto, estamos de acuerdo con Scelles (1906, p. 554), cuando reconoce que esa condición adicional resultaba bastante onerosa para el tesoro español, ya que por un lado estaba

---

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

la no percepción, durante un periodo largo de tiempo, de los derechos correspondientes a quinientas toneladas y, por otro, la disminución de valor que se podía prever sobre el conjunto de los derechos reales, ya que estos al ser «ad valoren», teniendo en cuenta la disminución de los precios que experimentarían el resto de las mercaderías, harían disminuir los ingresos de los mercaderes y, en consecuencia, la recaudación del tesoro. Aunque sí se le reconocía al monarca español el derecho a percibir la cuarta parte del beneficio obtenido por este navío, de acuerdo con su participación en el Asiento, más un cinco por ciento de la líquida ganancia de las otras tres partes, lo que representaba una participación del monarca español en el beneficio de esos navíos del 28,75 por cien.

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 vaticinaba para los asentistas; sin embargo, por otra parte, se prevenían importantes descuentos, de la deuda del monarca con los asentistas, con cargo a posibles beneficios (14). Ciertamente los beneficios de la trata de esclavos no parecen muy claros, ya que éstos se encontraban sometidos a riesgos evidentes y, en ocasiones, habían llevado a la quiebra de algunos asentistas, pero como reconoce Walker, G. J. (1979, p. 102) «los ingleses desde siempre codiciaban el Asiento de Negros y sabían muy bien como se obtendrían los beneficios que deseaban: a través del contrabando» que ahora les permitía burlar fácilmente el monopolio comercial de España en sus Indias (Domínguez Ortiz, A. 1976, p. 36) mediante el navío anual, cuya práctica de acuerdo con Bernardo Ulloa (1746, p. 388) 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 (1863, p. 290) «un postillo abierto con buena fe por Felipe V, del cual se aprovecharon los ingleses para ingerirse en el comercio de América, burlándose de las limitaciones y cautelas del monarca español».

---

(14) Esa contradicción es reconocida así mismo por Scelles (1906, p.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»

## El Barco anual de permiso

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*» (15), 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 mercaderías 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 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 en los años 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 los diez años siguientes podía transportar 650 toneladas, en lugar de las quinientas previstas por la concesión.

---

(15) Este Tratado se encuentra impreso y se puede consultar en AGI Indiferente General 2785.

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» (Scelles 1906:567); o, como reconoce Palacios Preciados (1973:175), «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, J. G. (1979, p. 119) que ese «tratado favorable conseguido por los ingleses en 1716 fue lo que empujó al gobierno español a llevar a cabo un esfuerzo constructivo para remediar el abandono en que se hallaba el comercio trasatlántico».

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 practicaba, y que le permitía, al ser mercancías libres de impuestos, venderlas un 25 o 30 por ciento más baratas que las que venían en las flotas desde España sino y sobre todo por el contrabando que con este tipo de barcos podía fácilmente realizarse (16). Aunque en opinión de Walker, J. G. (1979, p. 146) «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» (p. 147).

Uno de los problemas fundamentales, desde la óptica española, en el desarrollo del Asiento era que, hasta 1732, se había descuidado en exceso

---

(16) 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.

el control de las operaciones de la Compañía; así, por ejemplo, ese control en Indias era ejercido por los propios oficiales reales, cuyas actuaciones, la mayoría de las veces, dejaban mucho que desear. El escaso control ejercido no permitía a la Real Hacienda española conocer 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(17), tomó cartas en el asunto y nombraba como representante español de la Compañía en Londres a Tomás Geraldino quien había recibido instrucciones(18) precisas con la pretensión de ejercer un riguroso control de las actividades de la Compañía y, muy especialmente, para prevenir el contrabando del barco anual(19). Tal vez, como señala Béthencourt (1998, p. 198), Patiño le había instruido para ejercer un control tan riguroso sobre los distintos negocios de la Compañía que su misión última fuese «lograr la ruina de la sociedad, privada de su mayor parte de ingresos: el comercio fraudulento», razón por la cual al navío de permiso, verdadero negocio de la Compañía, iban dirigidos los trece artículos primeros de sus instrucciones.

Paradigmático resulta el caso del último navío al que se le concedió el permiso de las 650 toneladas, el Real Carolina(20), séptimo barco 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.

---

(17) En 1734 ocupaba también la Secretaría de Estado, convirtiéndose en un verdadero supeministro con cuatro secretarías a su cargo.

(18) Esas instrucciones las podemos encontrar en AGI Indiferente General 2785 y en AGS Estado leg. 7007.

(19) La persecución del contrabando en América era una de las ideas que obsesionaban a Patiño, en ese sentido Béthencourt nos informa que para cortarlo había hecho redactar a D. 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 (1998, p. 354)

(20) Sobre este barco se puede consultar Donoso Anes R. (2002 a) y (2006)

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

Como hemos podido comprobar, las cuentas jugaban 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 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 monarca 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 los esclavos y 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:

- Primer período de 1713 a 1722 (21).
- Segundo período de 1723 a 1731
- Tercer período de 1732 hasta la firma del Tratado Particular con Inglaterra en 1750.

*El primer período (1713-1722).* Comienza con la firma del Tratado de Asiento en marzo de 1713; se trata de un período de asentamiento de las factorías en América y está caracterizado 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 España 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 nombrar a una persona, un inglés por supuesto, para que llevase a cabo esa representación

---

(21) Relacionado con las cuentas de la Compañía en este primer período se pueden consultar Donoso Anes, R. (2000, 2001 y 2002 b).

en Londres, nombramiento que recayó en Arthur Moor (22). Finalmente, en 1717, se nombraba en España a Guillermo Eon para ocupar el puesto de director de la Compañía de parte de S. M. C. en Londres (23).

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 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 la 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  $33\frac{1}{3}$  la pieza correspondiente a 1713, alegando que durante ese año no se había introducido esclavo alguno.

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 (24), incluyéndose en estas primeras represalias parte de la carga del navío de permiso *El Príncipe Real* que había salido de Londres con destino a la Veracruz en 1716, aunque el barco pudo librarse por haber salido para Inglaterra poco antes de comenzarse las represalias, curiosamente llevándose los libros de cuentas de la factoría de la Veracruz, tal como alegaron sus factores cuando los oficiales españoles los solicitaron.

---

(22) Decreto de 16 de abril de 1714. AGI, Indiferente General 2769, L 8.

(23) Es nombrado por el Rey el 19 de julio de 1717. AGI, Indiferente General 2801.

(24) 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. AGI, Contaduría 1437.



El problema que tuvo lugar fue que, justo cuando correspondía ajustar las cuentas del primer quinquenio de acuerdo con el Tratado del Asiento, se había declarado la guerra y había tenido lugar 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 (1973, p. 208), no tenía ningún interés en dar a conocer sus ganancias a los españoles y, sólo después de mucha insistencia, como relataremos a continuación, se lograría que presentasen algunas cuentas incompletas de ese primer quinquenio (25).

La guerra terminaba en junio de 1721 y, en ese mismo año, regresaba a Londres el navío anual de permiso el Príncipe Real y de las cuentas de su viaje (26) se deduce una rentabilidad nada despreciable, con un beneficio de £ 111.730 /15/ 6, de lo que correspondía al monarca español por su participación la cantidad de £ 27.932 /13/10 1/2 y a la Compañía £ 83.798 / 1/ 7 1/2 , 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 1/2 que, por supuesto, nunca recibiría.

*El segundo periodo (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 continuos rumores de que estaban estableciendo una red de bancos, que atraía los 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 Felipe V. En ese espacio de tiem-

---

(25) Otro argumento que cabe tener en cuenta es el sostenido por Gardner Sorsby (1975, p. 258) que 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.

(26) Que se encuentran en AGI, Contaduría 266.

po 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 la Compañía fueron en aumento. En marzo de 1727 la situación entre las dos coronas se deterioró y, finalmente, se volvía a declarar la guerra, lo que para el Asiento esto 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 Pardo (27) que firmaban Francia, Inglaterra, Austria y España y que se consolidaba con el Pacto de Sevilla de 9 de noviembre de 1729 (28). 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 lo que sí comienza es a intensificarse el control contable de la Compañía a la que se le exige que presente sus cuentas, tal como se había previsto en el Tratado del Asiento. 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 la Compañía 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

---

(27) AGI, Indiferente General 1601.

(28) Este 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 (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 por Alberto Gil Novales, p. 192)

quinquenios que ya han pasado» (29). 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 ocurría 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 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 que, en vistas de que 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» (30).

En 1727 se seguía insistiendo a Stratford que había sido detenido, por orden del monarca, en Navarra cuando se dirigía a Londres, que presentase «la cuenta de la Compañía del Asiento de negros de los dos quinquenios cumplidos», pero su respuesta seguía siendo 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 las cuentas 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» (31). Finalmente, el 28 de mayo de 1727, se decidió mantener detenido a Stratford hasta que presentase las cuentas.

---

(29) Este nombramiento en AGI, Indiferente General 2769, L. 8.

(30) AGI, Indiferente General 2769, L. 8.

(31) Carta del Consejo dirigida a Antonio José de Cepeda, regente de Navarra, en 30 de abril de 1727, en AGI Indiferente General 2769, L. 8.

Firmada la Paz en 1728, la Compañía nombraba un nuevo representante en la corte española, Benjamín Keene, un hombre muy preparado que dominaba el español a la perfección; sin embargo, su tarea no iba a ser fácil, máxime teniendo en frente a Patiño, un hombre 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 interferir gravemente en sus planes era, como nos indica Domínguez Ortiz (1976, p. 62), la actividad que desplegaba Patiño en la reconstrucción del poder naval español, precisamente en ese 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» (Coxe, W. 1846, T. III, p.123) (32). La correspondencia de Keene es una muestra muy clara de la inquietud inglesa frente a la actitud de Patiño y, verdaderamente, existían motivos fundados para ella, ya que el fortalecimiento español amenazaba el contrabando inglés que resultaba más fructuoso que las ventajas legales que le aseguraban los tratados (Domínguez Ortiz, 1976, p. 62); así, en un comentario al primer ministro Walpole, el 25 de noviembre de 1731, le decía refiriéndose, así mismo, 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» (Coxe, W. 1846, T. III, p. 127) (33).

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, 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

---

(32) Esta misma cita de Coxe la encontramos en Pulido Bueno, I., 1998 p.329.

(33) Esta misma cita también se encuentra en Béthencourt, 1954, p. 24.

empleo de la tradicional lentitud de la burocracia española. Hecho sintomático: a raíz de su muerte comienzan a surgir dificultades planteadas por Inglaterra que terminarían en guerra (Béthencourt, 1954, p. 24).

*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 era respondido 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, 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 (34), 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 por ciento sobre el total de los ingresos obtenidos anualmente por los galeones y las flotas hasta la terminación 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 (1979, p. 217) «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 (G. Sorsby, 1975, p. 172). Sin embargo, Geraldino llega-

---

(34) AGS, Estado 6883

ba a Londres 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. De esta manera el Asiento de Negros, incluyendo el navío de permiso, era 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 (1998, p.199) 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».

A pesar de la insistencia de Geraldino 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 (35) y habían pensado solicitar al rey que les permitiese formar las cuentas por el *libro de caxa y entrada*, sumario de tesorería que, según ellos, abreviaría la conclusión del tema.

Geraldino no se mostraba contrario a que los directores sacasen las sumas del *libro de caxa* 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 las cuentas sacadas del libro de caja, 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.

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

---

(35) Tomás Geraldino a Patiño el 25 de febrero de 1734, AGI, Indiferente General 2790.

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 Rey (36) 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» (37). Hemos subrayado 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: Geraldino 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 tres de marzo, después de la reunión reservada que Geraldino mantuvo con los directores, se celebró una que fue aprovechada por el representante español para plantear su opinión 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 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» (38). En una palabra, los

---

(36) 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.

(37) Geraldino a Patiño, 4 de marzo de 1734, AGI Indiferente General 2790.

(38) Geraldino a Patiño, 4 de marzo de 1734, AGI Indiferente General 2790.

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.

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 Patiño había realizado a Keene, 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 (39).

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 (40); 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 Asiento (41). Todas esas cuentas 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 todas esas cifras oficiales son poco representativas del comercio real llevado a cabo, mostrando nuestro acuerdo con la opinión de Palacios Preciados (1973, p. 205) que, tras considerar que las pérdidas del comercio de esclavo pudieron ser cuantiosas, manifiesta que «la Compañía no tenía

---

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

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

(41) AGI, Indiferente General 2792.



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, así mismo 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 *mercancías*, ya fuese legalmente, ya fuese 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 (1979, p. 210), 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, 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 el cargo de director en la Compañía lo ocuparía 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 (42), 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 Geraldino el 1 de mayo de 1732.

Todos esos cambios no condujeron en absoluto a solucionar las diferencias de la Compañía con la corte española, 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 *La Real Carolina*; 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 coronas se fueron deteriorando, en esta ocasión debido, principalmente, a las diferencias ocasionadas como consecuencia de los conflictos derivados del desarrollo del propio

---

(42) Estas instrucciones las encontramos en AGI, Indiferente General 2815 y 2786

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 desembocaría 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 volvieran a España (43) y, nuevamente, el rey mandaba que se confiscasen todos los bienes de la Compañía en América.

Esta guerra no finalizaría 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 30 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 Particular (44) 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 (1980, p. 196), «el imperio español seguía sirviendo para la transformación de Inglaterra, de país aristocrático rural a país dominador del mundo».

## Reflexiones finales

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 (2005, p. 72) «para detentar un monopolio hay que ser capaz de llenar con mercancías propias, sobre todo con las

---

(43) El 15 de septiembre Tyrry, obedeciendo las órdenes del rey 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 (AGI, Indiferente General 2851)

(44) 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. AGI, Indiferente General 2786.

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 (45) (1724), en cuya opinión, de nada servía a España tener las Indias si no podía comerciar con ella, poniendo de manifiesto esa impotencia para abastecer sus colonias con productos españoles (Fernández Durán, 1999, p. 183). 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 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 banca rota 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 jugó un papel destacado en el desarrollo del Asiento de negros y en la política internacional al respecto seguida desde España.

---

(45) Los obtenían, Inglaterra, Francia y Holanda.

## Fuentes bibliográficas secundarias citadas:

BETHENCOURT MASSIEU, A. (1954): *Patiño en la política internacional de Felipe V*. Estudios y Documentos; Cuadernos de Historia Moderna nº 1. Universidad de Valladolid.

BETHENCOURT MASSIEU, A. (1998): Relaciones de España bajo Felipe V. Del Tratado de Sevilla a la Guerra con Inglaterra (1729-1739). AEHM.

CORTÉS LÓPEZ, J. L.(1986): *Los orígenes de la esclavitud negra en España*. Universidad de Salamanca.

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

COXE, G. (1846): 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. (4 tomos). Madrid.

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

DONOSO ANES, R. (2000): “Accounting and Slavery: The English Company of The South Sea Accounts: first period 1713-1722”. *VIII World Congress of Accounting Historians*, Madrid, julio de 2000.

DONOSO ANES, R. (2001): «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.

– (2002 a): «Determinación y análisis del resultado de la carga de un barco de mercancías en el siglo XVIII: el caso del navío inglés The Royal Caroline (1732)», *X Encuentro de Profesores Universitarios de Contabilidad* celebrado en Santiago de Compostela en junio de 2002.

– (2002 b): «Accounting and slavery: The accounts of the English South Sea Company, 1713-1722». *The European Accounting Review* Vol. 11. Num. 2. 2002. Pag. 441-452.

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

FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1999): *Gerónimo de Uztáriz (1670-1732). Una Política Económica para Felipe V*. Minerva Ediciones. Madrid.

GARCÍA-BAQUERO, A. (2004): "El comercio colonial en la época de Felipe V: el reformismo continuista". En *Congreso Internacional Felipe V y su Tiempo*. Eliseo Serrano Editor. Zaragoza.

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

GENOVESE, E. D. (1970): *Economía política de la esclavitud*. Ed. 62. Barcelona

GENOVESE, E. D. (1971): *Esclavitud y capitalismo*. Ed. Ariel. Barcelona.

GIL NOVALES, A. (1980): 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.

IANNI, O. (1976): *Esclavitud y capitalismo*. Siglo Veintiuno editores. México.

KAMEN, H. (1974): *La Guerra de Sucesión en España 1700-1715*. Editorial Grijalbo. Barcelona.

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

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

PÉREZ-MALLAINA BUENO, P. E. (1982): *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos (CSIC). Sevilla.

PULIDO BUENO, I. (1998): *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*. Huelva.

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

THOMAS, H. (1998): *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Editorial Planeta. Barcelona.

UZTÁRIZ, G. (1724): *Teoría y práctica de Comercio y de Marina*. Obra reeditada por Editorial Aguilar con un estudio introductorio de Gabriel Franco. Madrid, 1968.

VILAR, P. (1982): *Oro y moneda en la historia (1450-1920)*. Ariel Economía. Barcelona.

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

WILLIAMS, E. (1973): *Capitalismo y Esclavitud*. Editorial Siglo Veinte. Buenos Aires.