
COMENTARIOS BIBLIOGRÁFICOS

COMENTARIO SOBRE EL LIBRO DE RAFAEL DONOSO ANES: EL ASIENTO DE ESCLAVOS CON INGLATERRA (1713-1750). SEVILLA: UNIVERSIDAD DE SEVILLA, 2010, 856 PÁGS.

La trata de negros con destino a las Indias españolas ha sido objeto de estudio desde que, en 1906, George Scelle publicó su monumental *La traite négrière aux Indes de Castille*. En ella se describían todos los asientos otorgados por la Corona española con vistas al suministro de esclavos negros con destino a las Indias, incluido el que fue, seguramente, el más importante de todos –en sentido económico y en sentido político–, el asiento de la South Sea Company, firmado en 1713, si bien este último sólo en su etapa inicial de negociación y en su calidad de condición previa a la firma del tratado de paz de Utrecht. Pero, hasta ahora, no se había publicado un trabajo tan completo y detallado sobre el asiento con la South Sea Company como el libro ahora comentado. Los estudios anteriores al de Rafael Donoso tocan, sobre todo, aspectos políticos, administrativos y sociales de la trata de esclavos, dejando de lado los aspectos económicos. Y, desde luego, ninguno se basa en el estudio de las cuentas formuladas para establecer el beneficio obtenido en cada uno de los navíos transportando mercancías y esclavos a las Indias, tal como hace Donoso, utilizando fundamentalmente la documentación contable conservada en el Archivo General de Indias y en el Archivo General de Simancas.

En la utilización de documentación contable para realizar la investigación radica, precisamente, una de las principales virtudes de este libro. La explotación de los libros de cuentas, teniendo en cuenta las prácticas e ideas contables de cada época, pone de manifiesto las potencialidades de la historia de la contabilidad como medio de aproximación a la investigación histórica. Es importante enfatizar este hecho porque, en su casi totalidad, los historiadores, investigadores e intelectuales ajenos a la historia de la contabilidad, así como el público en general, piensan que ésta se limita a estudiar la evolución de las ideas y usos contables. Y éste era, en efecto, el concepto que los propios historiadores de esta especialidad tenían hasta hace unos treinta o cuarenta años. Pero, desde entonces, han ido ampliando su campo de investigación de tal manera que la historia de la contabilidad se ha convertido, realmente, en una vía altamente productiva de investigación histórica. Ello es así porque casi todas, por no decir todas, las actividades humanas tienen una vertiente económica en la que, con diferentes grados de amplitud, detalle y formalidad, es necesario llevar cuentas. Si éstas se han conservado, la investigación histórica no puede ignorarlas, pues las cuentas, debido a su carácter preciso, sistemático, interrelacionado y comprobable, proporcionan, en muchos casos, una información de gran calidad. Hoy, la historia de la contabilidad es una disciplina que tiene por objeto extraer información de los libros de cuentas y del resto de documentación contable, sin descuidar, por supuesto, el estudio de la evolución de las técnicas, ideas y prácticas contables y otras cuestiones históricas e institucionales relacionadas.

El libro de Rafael Donoso, más allá de su importante contribución a la historia de la esclavitud promovida por la Corona española y de las pugnas con Inglaterra con motivo del asiento concedido a la South Sea Company, resulta un ejemplo paradigmático de las posibilidades ofrecidas por la historia de la contabilidad como método de investigación, un método que, en diferentes países y, desde luego, en España, está dando excelentes frutos históricos. Se une con ello al ya nutrido conjunto de investigaciones realizadas a partir de libros de cuentas¹.

El asiento de 1713

El asiento con Inglaterra por el que la South Sea Company había de introducir en las Indias occidentales españolas, durante treinta años, “ciento cuarenta y cuatro mil negros, piezas de Indias de ambos sexos y todas edades” en total, fue firmado el 26 de marzo de 1713 y se inserta en el conjunto de los convenios conocidos como Tratado de Utrecht, con el que se puso fin a la Guerra de Sucesión española. Al final del asiento se introduce un artículo adicional en el que “para manifestar a su Majestad británica cuánto desea su Majestad Católica complacerla y afianzar aún más la estrecha y buena correspondencia, ha sido servido de venir por su real decreto de 12 de marzo de este presente año en conceder a la compañía de este asiento un navío de quinientas toneladas en cada un año de los treinta predefinidos en él, para que pueda comerciar a las Indias”. Al final del artículo se agregaba “que los géneros y mercancías referidas sólo puedan venderse en el expresado tiempo de la feria, libres de todos derechos en Indias”. Es decir, los géneros transportados en los navíos de permiso ingleses habían de gozar de mejores condiciones que los géneros españoles, pues se les eximía de impuestos. Tal prerrogativa, sin embargo, fue objeto de gran discusión en muchos casos. Este artículo adicional es exponente de la voluntad de Felipe V de congraciarse con la reina inglesa. El asiento de la South Sea Company no representó, desde luego, la primera implicación de la Corona española en la trata de esclavos. Scelle distingue varios períodos en la trata y comercio de esclavos promovidos por España, incluso en administración directa, con anterioridad a la firma de dicho asiento. Pero ninguno de ellos tuvo el volumen y la significación comercial y política del acuerdo de 1713.

La obra de Rafael Donoso se estructura en dos partes. La primera, titulada “Contexto histórico y económico de la primera mitad del siglo XVIII”, expone, en sus rasgos generales, la situación histórica en que se sitúa la investigación. Es extremadamente útil como recordatorio

¹ Una lista no exhaustiva incluye la investigación de Matilde Casares López sobre la historia constructiva del conjunto monumental de la Alhambra de Granada en el siglo XVI; el conjunto de investigaciones de Begoña Prieto, Lorenzo Maté y Jorge Tua sobre las actividades económicas del monasterio de Santo Domingo de Silos; los estudios de Fernando Gutiérrez Hidalgo sobre la política empresarial y logística de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla; las aportaciones de Alberto Donoso Anes sobre la organización y funcionamiento de la Real Hacienda de Indias a finales del siglo XVIII; o los trabajos de Richard Fleischman y sus colaboradores sobre aspectos económicos de la esclavitud en Estados Unidos hacia finales del siglo XVIII y comienzos del XIX.

al lector, al que pone en situación para seguir con aprovechamiento las explicaciones posteriores. La segunda se titula “El Asiento de esclavos con Inglaterra y la Compañía del Mar del Sur (1713-1750)” y constituye, por consiguiente, la investigación propiamente dicha.

En el capítulo tercero del libro, primero de esta segunda parte, se trata, en primer lugar, de lo que significó el asiento para Inglaterra y para el comercio europeo en general. Tanto los franceses como los holandeses y los ingleses aspiraban a un asiento de estas características, especialmente si iba acompañado de la concesión del *navío de permiso*, pues ello suponía un resquebrajamiento del monopolio comercial con las Indias que ostentaba España. Además, la autorización para poder cargar y llevar esclavos a las Indias, sin tener que registrar estos envíos en la Casa de Contratación, ofrecía también oportunidades para burlar los controles establecidos por las autoridades españolas. Todos los historiadores citados por Donoso están de acuerdo en la importancia que revistió el asiento para Inglaterra. La trata de esclavos en general se convirtió para la Inglaterra de esa época en uno de los negocios más florecientes. De sus puertos de Londres, Bristol y Liverpool salían muchos barcos destinados a este tráfico. Se calcula que sólo de Londres salieron entre 1722 y 1727, como promedio, cincuenta y seis navíos al año. De las sesenta y seis factorías que los europeos llegaron a establecer en las costas de África para la compra de negros, cuarenta eran inglesas y el resto de portugueses, holandeses, franceses y daneses.

Viene después el relato de las negociaciones previas a la firma del asiento, así como la explicación sobre su contenido definitivo. La Corona española y la británica debían participar en los beneficios del comercio de esclavos con un veinticinco por ciento cada una. Pero, para que el monarca español pudiera obtener esta participación, debía anticipar a los asentistas un millón de escudos, o bien la cuarta parte de la cantidad que ellos estimasen necesaria para la puesta en marcha del negocio. No obstante, se convino que los asentistas podrían poner por su cuenta esta cantidad a condición de recibir por la misma el ocho por ciento anual en concepto de intereses. Por otra parte, se establecía que, por cada esclavo introducido en las Indias, los asentistas pagarían unos derechos de 33,33 pesos por “pieza de Indias”, como se llamaba a los esclavos. Al final del capítulo se trata de los motivos de la adjudicación del asiento por parte de la reina inglesa a la Compañía del Mar del Sur, sociedad por acciones aprobada por el Parlamento en 1711. El objeto de la Compañía era, en primer lugar, el de asumir la enorme deuda contraída por el Tesoro Real británico para financiar su participación en la Guerra de Sucesión española. En poco tiempo, la Compañía absorbió toda esa deuda mediante la venta de acciones a los acreedores de la Corona inglesa. Dichos acreedores creyeron interesante la obtención del asiento, pues incorporaba grandes ventajas comerciales en relación con los asientos concedidos anteriormente por la Corona española. El asiento debía tener una duración de treinta años, por lo que debía durar hasta 1743. No obstante, debido a las suspensiones ocasionadas por las tres guerras mantenidas con Inglaterra durante el período de vigencia, éste no se dio por finalizado hasta el 5 de octubre de 1750, fecha en que se firmó entre España e Inglaterra el Tratado Particular de Indemnizaciones y Comercio.

A efectos de la recepción y distribución de los esclavos en las Indias, la Compañía estableció seis factorías: en Buenos Aires, para surtir de esclavos a Chile y Potosí; en Cartagena, para la zona minera del norte de Sudamérica; en Panamá y Portobelo, considerados como una sola factoría, para el mercado de Lima; en Veracruz, para el servicio de Nueva España; en La Habana, para los esclavos destinados a las plantaciones de tabaco; y en Santiago de Cuba, para los destinados a las de caña de azúcar. Con todo, los verdaderos centros de operaciones de la Compañía se encontraban en Jamaica y en Barbados, donde los esclavos, de acuerdo con las especificaciones exigidas por los respectivos mercados, eran seleccionados y distribuidos a las factorías, excepto a la de Buenos Aires, pues debido a su distancia respecto de los centros de operaciones, los esclavos eran llevados directamente desde África. Por su parte, el monarca español nombró en 1717 como representante suyo o director en Londres para hacer las gestiones oportunas y controlar la marcha del asiento a Guillermo Eon, que fue sustituido por Tomás Geraldino en 1732, ya en tiempos de José Patiño como ministro –es decir, secretario de Estado y Despacho– de Marina e Indias, y de Hacienda.

El capítulo siguiente trata de los dos navíos de quinientas o seiscientas toneladas, como máximo, que Felipe V, como regalo a la reina Ana, autorizó, poco después de la firma del tratado de Utrecht, a que llevaran mercancías para vender libremente en las Indias sin esperar a que hubiera ferias, con la condición de que el monarca español se llevara el diez por ciento de los beneficios obtenidos. Pero mucho más importantes que este regalo a la reina inglesa fueron los *navíos de permiso*, que eran anuales. El monarca español, al igual que en el caso de los esclavos, debía participar con un veinticinco por ciento de los beneficios generados por las operaciones de compraventa de los géneros transportados por cada navío, tanto en el viaje de ida como en el de vuelta.

Las guerras que ocasionaron las suspensiones del asiento fueron, en primer lugar, la declarada por la cuádruple alianza contra España como reacción ante la ocupación de Cerdeña de 1717 y su propósito de invadir Sicilia; esta contienda terminó con la paz firmada a finales de 1719. La segunda guerra fue emprendida por Inglaterra, Francia y Prusia con motivo de la alianza que España firmó con el emperador de Austria en 1725, que no agradó a las potencias europeas. Se restableció la paz por el tratado de El Pardo de 1728, que fue confirmado en 1729 por el tratado de Sevilla entre Francia, Inglaterra y España. La tercera y última guerra del período se libró entre Inglaterra y España, desencadenándose por el mayor rigor que España, bajo la dirección de José Patiño –nombrado ministro de Marina e Indias en 1726, así como de Hacienda, pocos meses después– impuso en el control de la actuación de la Compañía del Mar del Sur. En esta guerra, conocida comúnmente con el nombre de “guerra de la oreja de Jenkins”, España contó con la ayuda de Francia. El enfrentamiento duró desde 1739 hasta 1748, año de la firma de la paz de Aquisgrán.

Debido a estas guerras y a las reclamaciones por las represalias y confiscaciones de bienes ingleses llevadas a cabo por España con motivo de ellas, los navíos anuales de permiso, que, según lo previsto, hubieran debido ser treinta, fueron solamente siete: el primero en 1716 y el último en 1732. Por otra parte, el primer navío salió con tres años de

retraso debido a que estaba estipulado, al revés de lo que sucedía con los dos navíos autorizados, que los bienes transportados en los navíos de permiso sólo podían venderse en las ferias que se celebraban a la llegada a Indias de las flotas y galeones españoles. Dada la incertidumbre sobre el momento de celebración de dichas ferias, la Compañía inglesa efectuó una reclamación a la Corona en contra de esta cláusula, que había aceptado en principio, y se abstuvo de mandar los navíos ante el riesgo de que las mercancías se estropearan en el puerto de arribo, esperando a que se celebrase la feria. La Corona atendió la reclamación y accedió por medio del llamado tratado de la Declaración firmado en Madrid el año 1716. Es más, permitió que las mil quinientas toneladas del género no enviado en los tres años en que no se mandó navío se repartieran entre los diez siguientes envíos.

El asiento, tal como se desarrolló

El autor distingue tres períodos en el desarrollo del asiento. El primero, 1713-1722, se caracterizó por una ausencia casi total de control, ya que el monarca español, tal vez ingenuamente, no había podido imaginar que la Compañía del Mar del Sur no sólo dejaría de presentar puntualmente las cuentas, sino que tampoco las formularía de forma correcta, utilizando toda clase de ardid en su confección, pues no estaba dispuesta a entregarle la participación en los beneficios que se había acordado. Y que, además, aparte de ello, al amparo del asiento, practicaría un intenso comercio de contrabando. La situación de falta de control se prolongó hasta la intervención, a partir de 1732, de José Patiño. Se llevó a cabo el nombramiento de Tomás Geraldino como representante o “director” en Londres, y el de factores o directores en todos los puertos de Indias donde la Compañía inglesa ejercía su comercio, es decir, La Habana, Veracruz, Campeche, Caracas, Cartagena, Panamá y Portobelo, y Buenos Aires; los factores americanos contaban con instrucciones muy precisas y responsabilidades similares a las de Geraldino en Londres, a quien debían mantener informado en todo momento. Dichos nombramientos conculcaban el artículo 28 del asiento, que establecía que el monarca español tenía derecho a nombrar “dos directores o factores, que debían residir en Londres, otros dos en Indias y uno en Cádiz”. Por ello, los nombramientos constituyeron un motivo más de discordia, y la Compañía protestó abiertamente contra la designación de los siete factores. Y es que, aunque obviamente no lo alegara, ello representaba un grave obstáculo para seguir ejerciendo el contrabando, con la connivencia en muchos casos de los propios oficiales reales de España en Indias.

Parece que el control riguroso establecido por José Patiño, con la incrementada dificultad para ejercer el contrabando –entendiendo por tal el uso de prácticas no contempladas ni permitidas en el tratado del asiento–, la no aceptación en su integridad de las reclamaciones presentadas en concepto de compensación por los bienes represaliados, motivo de constantes disputas, el rechazo de las cuentas adulteradas y con omisiones graves, etc., hicieron incómodo el mantenimiento del asiento para la Compañía del Mar del Sur. Por tal motivo intentó conseguir que España le concediera autorización para subarrendarlo, que no le fue concedida.

Finalmente, el asiento se dio por finiquitado el 5 de octubre de 1750, con la firma en Madrid del Tratado Particular de Indemnizaciones y Comercio entre España e Inglaterra. La Corona española pagó cien mil libras esterlinas a la Compañía en compensación por los bienes represaliados, los géneros decomisados injustamente a juicio de la Compañía y el posible lucro cesante por la cancelación del asiento sin haberse cumplido los treinta años previstos de ejercicio efectivo. De esta forma se liberó del compromiso contraído. No estuvo conforme la Compañía con esta solución, porque entendía que el tratado y las cien mil libras sólo hacían referencia a la cancelación del asiento, pero no a las indemnizaciones por los bienes represaliados que, según ella, le seguía adeudando la Corona española. Sin embargo, el Parlamento inglés dictaminó que en las cien mil libras se incluían todas las deudas por cuentas pendientes, por los bienes confiscados y por cualquier otra razón.

El asiento fue, desde luego, una importante ocasión para desarrollar el contrabando y llevar a cabo operaciones comerciales prohibidas. Así, en los dos navíos autorizados, se estipulaba que el tonelaje máximo fuera de quinientas o todo lo más seiscientas toneladas; sin embargo, los dos buques de guerra prestados por la Armada inglesa en esta ocasión a la Compañía tenían un tonelaje de cerca de mil. Lo mismo ocurrió con los navíos de permiso, con un tonelaje superior a las quinientas autorizadas, que también llevaron mercancías no permitidas. Asimismo, en los barcos transportando esclavos se cargaron mercancías, lo que estaba totalmente prohibido. Se practicó el contrabando, asimismo, mediante la carga de género no permitido en los viajes de retorno. Otro problema añadido, que ya ha sido comentado, fue el de las cuentas presentadas con enormes retrasos, falsedades y omisiones. Todo ello ocasionó reclamaciones y discusiones sin fin, que derivaron, a la postre, en la falta de pago a la Corona española de los beneficios que en justicia le correspondían, so pretexto de los bienes represaliados.

España obtuvo del asiento la colocación en las Indias de los esclavos que precisaba. Sin embargo, debido a las guerras y a la incompleta consumación del asiento, parece que su número fue muy inferior al previsto. Debido a las cuentas no presentadas, así como a la falta de acuerdo sobre las reclamaciones y a discrepancias diversas, el autor del libro no ha podido llegar a conclusiones definitivas en cuanto a ese número, ni sobre el importe total de las ventas y de los beneficios reportados por ese comercio. A falta de ello, indica las cifras que aventuran otros autores que han trabajado sobre la base de la documentación custodiada en Inglaterra. En relación con el número de esclavos introducidos en las Indias españolas en los 538 viajes realizados, Victoria Gardner Sorsby señala en su tesis doctoral de 1975 que se elevó a 64.399, una cifra muy alejada, por tanto, de los 144.000 previstos.

En cuanto a los beneficios económicos que el asiento reportó a la South Sea Company, los autores consultados por el autor muestran grandes discrepancias. Para unos, la Compañía obtuvo enormes beneficios, sobre todo debido al contrabando efectuado. Para otros, en cambio, la Compañía no consiguió los beneficios que esperaban sus fundadores.

Estamos, en fin, ante una obra de obligada lectura para todos aquellos que se interesen por la historia de la esclavitud en España y sus territorios de ultramar. Constituye, además, un

magnífico ejemplo de aproximación a la investigación histórica a partir de documentación contable.

EHE