

**LAS CUENTAS DE LA ISABELA Y EL BEDFORD: LOS DOS NAVÍOS
AUTORIZADOS, UN REGALO DE FELIPE V A LA REINA ANA DE
INGLATERRA EN 1713**

**THE ACCOUNTS OF THE ISABELA AND THE BEDFORD: THE TWO
AUTHORIZED SHIPS GIVEN IN 1713 BY PHILIP V TO QUEEN ANN
OF ENGLAND AS A PRESENT**

Rafael Donoso Anes

RESUMEN

El contexto en el que nos vamos a situar para el desarrollo de este trabajo es el de la firma del Tratado de Utrecht en 1713 y, como consecuencia de ello, el ajuste con Inglaterra del Asiento de Esclavos, cuyo desarrollo otorgó la reina Ana a la South Sea Company.

En ese contexto Felipe V, además de la polémica concesión del denominado “navío de permiso”, concedió, como un regalo a la reina Ana de Inglaterra, la autorización para que dos navíos de 500 o 600 toneladas pudiesen vender mercancías en el puerto de Veracruz uno y el otro para Cartagena o Portobelo.

Los navíos que se eligieron para esta misión fueron dos buques de guerra de la armada inglesa prestados para la ocasión a la Compañía: La Isabela y el Bedford, cuyo tonelaje era muy superior al autorizado. En este trabajo nos centraremos fundamentalmente en el estudio de las cuentas de estos navíos, pudiendo llegar a la conclusión, contraria a la opinión de Geoffrey J. Walker, de que, a pesar de las dificultades en la elaboración de dichas cuentas y lo limitado de su contenido, el negocio que realizaron fue bastante rentable para la Compañía.

ABSTRACT

The historical context [in which we are going to situate the development] of this paper is that of the signing of the Treaty of Utrecht in 1713, and, in consequence, the negotiation with England of the slave Asiento, the privileges of which were granted to the South Sea Company by Queen Anne of Great Britain.

Besides the polemical grant of the so-called ‘navío de permiso’, Phillip V conceded, as a present to the Queen, the authorization for 2 ships of 500 to 600 tons to sell goods, one in the port of Veracruz, the other in Cartagena or Portobelo. The ships chosen for this mission were two warships lent by the English navy to the Company—the Isabela and the Bedford, whose tonnage was far higher than the legal requirement.

In this paper I will focus on the study of the accounts of these ships, concluding, unlike Geoffrey J. Walker, that despite the difficulties in the elaboration of these accounts and the limits of their contents, the deal was quite profitable for the Company.

PALABRAS CLAVE:

Asiento con Inglaterra, Comercio con América, Historia de la contabilidad.

KEYWORDS:

The South Sea Company and the Asiento, Spanish American Trade, Accounting History.

1. Introducción

A poco de firmarse la paz por el Tratado de Utrecht, el monarca español se dirigía a los virreyes del Perú y Nueva España, presidentes, gobernadores, oficiales reales y otros ministros a los que avisaba del ajuste de un nuevo *Asiento sobre la introducción de esclavos negros con la Compañía de Inglaterra*¹, adjuntándoles una copia para su puntual cumplimiento². Además, se les informaba de la autorización que daba para que dos navíos ingleses de cerca de 1.000 toneladas, la Isabela y el Bedford³, con destino a Veracruz y Cartagena o Portobelo, respectivamente, pudiesen vender sus mercancías en esos puertos.

La autorización definitiva de navegación la daría el Rey por una cédula de 17 de mayo de 1715, en la que se reconocía que estos navíos habían sido concedidos, como un regalo de Felipe V a la reina Ana en 1713, cuando se estaba negociando la paz. Sin embargo, por problemas entre la soberana y la Compañía del Mar de Sur (en adelante la Compañía) – sociedad por acciones a la que la reina había otorgado el desarrollo del comercio de esclavos derivado del Asiento de esclavos firmado con la corona española- se había retrasado su salida, a pesar de que, en junio de 1713, se revalidaba la orden de autorización y ya eran conocidos los navíos disponibles, dos buques de guerra de la armada inglesa prestados para la ocasión a la Compañía.

Los dos navíos, con un tonelaje muy superior a las 500 o 600 toneladas autorizadas, fueron cargados con mercancías de primera calidad, tanto inglesas como de otros países europeos y se había acordado que, de los beneficios que obtuviese, el monarca español tendría una participación de un 10%, pudiendo navegar libremente, sin tener que esperar a la flota o galeones, y sus mercancías podían venderse aunque no se celebrasen ferias.

En este trabajo nos detendremos especialmente en el análisis de las cuentas disponibles de estos navíos⁴ lo que nos permite reconocer que el negocio que realizaron fue bastante rentable para la Compañía, aunque sus retornos, al contrario de lo que se pretendía, fueron casi en exclusiva de frutos de la tierra, tales como añil, grana, zarzaparrilla o palo de pintura. Dicho reconocimiento nos permite satisfacer plenamente el objetivo general perseguido en esta investigación que es aportar datos y documentos que avalen la hipótesis de los elevados beneficios que la Compañía obtuvo con el negocio de los barcos autorizados, ya fuesen estos dos de carácter especial (regalo de Felipe V) o los denominados de permiso,

¹ El Asiento de esclavo fue una de las concesiones que hizo España a Inglaterra por el Tratado de Utrecht y que otorgaba a este país el privilegio del comercio de esclavos en toda la América española por un período de treinta años. Hasta ese momento ese privilegio lo gozaba desde 1701 Francia. Sobre este Asiento se puede consultar Donoso Anes, R. (2002 y 2007).

² De la Cédula Real fechada en Madrid a 22 de abril de 1713, Archivo General de Indias (AGI), Indiferente 2769 L8, Imágenes 52 a 54.

³ El despacho de 15 de julio de 1713 sobre la concesión del navío la Isabela en AGI, Indiferente 2776 y la licencia de 17 de mayo de 1715 del navío el Bedford en AGI, Indiferente 2769 y las reales órdenes de 11 de abril y 17 de junio de 1713 por las que se otorgan los mencionados navíos en Archivo General de Simancas (AGS), Est. leg. 6861.

⁴ Estas cuentas fueron traducidas y remitidas en 1733 por el representante español en la Compañía en Londres Tomás Geraldino y se encuentran en AGI, Contaduría 266.

contenidos en el propio contrato del Asiento, todo ello en contra de la opinión de algunos autores, como Geoffrey J. Walker (1979), que considera que el viaje del Bedford se cerró con pérdidas.

Para el desarrollo del trabajo hemos acudido, básicamente, a la documentación original que hemos localizado en el Archivo General de Indias de Sevilla (AGI), debiendo reconocer que sobre este tema apenas hemos encontrado fuentes bibliográficas secundarias, por lo que, las pocas que hemos hallado, aparecen reseñadas en nota a pie de página junto con las fuentes primarias que se van citando en su desarrollo.

1.1. El navío la Isabela

Al morir la reina Ana, el privilegio de los dos navíos, regalo de Felipe V, pasó a la Compañía del Mar del Sur y, por despachos de 15 de julio de 1713, ratificado posteriormente por otro de 17 de mayo de 1715⁵, se informaba al gobernador y oficiales reales de Veracruz de la concesión al navío la Isabela para que navegase a ese puerto con carga de mercadería y géneros que no excedieran de 500 a 600 toneladas, aunque el buque fuese mayor, las cuales debían ser libres de impuestos.

El navío la Isabela salía para América en agosto de 1715 a cargo del capitán Samuel Vincens. El 26 de julio se había emitido una cédula real para que el gobernador y oficiales reales de la ciudad y puerto de Veracruz ejecutasen lo que se les prevenía en relación con este navío que debía pasar a aquel puerto con mercaderías por cuenta de la Compañía de Inglaterra⁶.

En la mencionada cédula, teniendo en cuenta la diferencia entre el tonelaje permitido y el real, el Monarca solicitaba al Gobernador y oficiales reales que estuviesen advertidos para que la Isabela no llevase ni condujese más carga de mercaderías que la correspondiente a las quinientas o seiscientas permitidas.

Los oficiales reales de Veracruz daban cuenta del arribo del navío inglés la Isabela el día 2 de noviembre de 1715, informando que no tuvo ningún problema con su medida ni venta de sus mercancías, ya que la flota había llegado por el mismo tiempo. El único problema con el que se enfrentaría este navío sería la pretensión de cobrarle la alcabala, a pesar del mencionado privilegio real de que sus mercancías debían ser libres de impuestos. Disputa que, igualmente, se repetiría, como veremos, en Cartagena con el navío el Bedford. Finalmente, el Rey ordenaría que no le fuesen exigidos derechos algunos a esos navíos. La cuestión era que, en Nueva España, el prior y cónsules tenían en arrendamiento las alcabalas por un total de 280.000 pesos por año, por lo que alegaban en su favor que a otros navíos a los que también se les había liberado de todos los derechos, ellos les habían cobrado ese impuesto. De manera que, en caso de no cobrarlas a las mercancías de este navío, solicitaban que se les rebajase de lo que tenían que pagar del arrendamiento.

En relación con ese problema del pago de la alcabala, el virrey de Nueva España tomó cartas en el asunto y resolvió que se pagase de los géneros que introdujesen en otros lugares diferentes a Veracruz, ya que entendía que la exención de impuestos solo era válida para ese lugar, de manera que introduciendo mercadería en México debían pagar la alcabala

⁵La licencia para este navío en AGI, Indiferente 2769 L8, Imágenes 76 a 78.

⁶ AGI, Indiferente 2769 L8, Imágenes 83 a 89.

correspondiente y si ese dinero entrase en las Cajas Reales, se abonase de lo que tenían que pagar de arrendamiento al Consulado de la ciudad de México⁷. Efectivamente, dando la razón al Virrey, una cédula real emitida en 1717, le ordenaría que diese la providencia que conviniese para que se pagase al consulado de la ciudad de México, o abonase en cuenta de su arrendamiento, el producto de las alcabalas que se hubiesen causado de los géneros que se introdujeron del navío la Isabela⁸.

Por su parte la Compañía había solicitado al Rey que expidiese sus reales despachos confirmando la declaración de que la carga de este navío, como la del Bedford no debían pagar derecho alguno de cualquier calidad y que impusiese graves penas a los transgresores obligándoles a satisfacer todas las costas, daños y menoscabos que por razón de dicho pleito había tenido. Sin embargo, el fiscal del Consejo de Indias daría la razón a la audiencia de México en cuanto al pago de los derechos que le correspondían en el caso de que se hubiesen vendido sus mercancías fuera del puerto de Veracruz, considerando que se podrían incluso decomisar, teniendo en cuenta que el permiso sólo lo tenían para esa ciudad.

En su defensa los ingleses habían alegado que juzgaban que el 10% que debía percibir el Monarca de todas las ganancias de su carga se estableció sobre la libertad y exención de todos los derechos, ya que sin eso serían muy pocos o ningunos los útiles que produciría, por ello querían la misma licencia de venta que tenían las flotas que, aunque las ferias se celebrasen en Veracruz, pasaban a México y otras partes del reino las mercaderías que no se habían podido despachar en aquel puerto. El 22 de enero de 1717, por real cédula, se permitía la internación de las mercancías y se mandaba pagar la alcabala de dichos bienes introducidos en México, cédula que la Compañía pretendía, sin embargo, que se revocase aunque no lo conseguirían⁹.

Los oficiales reales daban cuenta de la carga del navío, informando cómo al llegar habían pasado a su visita e introducido la guardia necesaria para que vigilasen que de este barco no se extraviase cosa alguna, teniendo presente la orden real de 26 de julio de 1715, en la que se exponía la forma en que debían ejecutarse las diligencias de su recibo y descarga, toneladas que se le permitían y las medidas con que éstas se debían regular¹⁰.

Realizada la medida, siguiendo las instrucciones recibidas, reconocían que toda su carga se compuso de 5.527 piezas entre fardos, tercios, paquetes, cajones y barriles, piezas de bayetas, sueltas y marquetas de cera y que todo ello midió 66.971 palmos y 7/10 y medio de otro, como también que diferentes especies de cosas de hierro tuvieron el peso de 1.237 quintales, cuarenta y siete libras, hallándose, según lo ordenado, que toda la carga la componían 457 toneladas y 59 palmos y 7/10 y medio de otro, por lo que no resultó ningún exceso en su carga y dieron los oficiales de esta forma por concluidas todas las diligencias ejecutadas sobre su arribo y por libre su carga.

Cuando llegó la hora del regreso del navío a Inglaterra, el virrey de Nueva España lo retuvo con el pretexto de que debía hacerlo con la Flota que había de salir del puerto de

⁷ AGI, Indiferente 2776.

⁸ AGI, Indiferente 2769, L. 8. Imagen 162.

⁹ AGI, Indiferente 2801 y 2776.

¹⁰ AGI, Indiferente 2800.

Veracruz sesenta días después, lo cual era contrario a la condición 14 del Asiento, por lo que el Consejo desaprobó posteriormente su conducta¹¹.

Monteleón, embajador español en Londres, informaba al Secretario de Estado Grimaldo, el 5 de noviembre de 1716, en relación con la llegada de los navíos La Isabela y el San Jorge, en los cuales no había observado que viniesen españoles ni caudales de españoles. La Isabela había salido del puerto de Veracruz el 16 de agosto y llegaba a Portsmouth el día primero de noviembre de 1716, estando compuesta su carga principalmente de grana cochinilla, añil, zarzaparrilla, jalapa¹², grana silvestre, palo de Campeche y 90.000 pesos de a ocho¹³.

1.2. Las cuentas de la Isabela

Las cuentas correspondientes al navío la Isabela, firmadas por el contador de la Compañía Juan Read, fueron traducidas y enviadas por Geraldino¹⁴ a José Patiño desde Londres el 21 de octubre de 1733, una vez que fueron aprobadas por la asamblea de directores celebrada el 28 de septiembre de 1733. Los documentos contables que conformaban dichas cuentas eran los siguientes¹⁵:

1. La factura de los géneros y mercaderías cargados para Veracruz en el navío de guerra la Isabela, cuyo coste según la expresada factura fue de £ 227.863 /11.
2. Cuenta de la venta de parte de los géneros conducidos en el navío citado los que parece que produjeron 1.240.990 pesos 3 reales y 1 cuartillo.
3. La cuenta de los gastos particulares que se ocasionaron para el viaje del navío de permiso la Isabela, cuyo monto fue según parece de dicha cuenta de £ 3.567. Así mismo se comprende en dicho número una cuenta del estado de los intereses cargados, cuyo importe fue de £ 243 /4 /9.
4. La factura de 60 zurrone de cochinilla, 502 zurrone y 18 cajones de añil, 92 tercios de jalapa y 8 tercios de zarzaparrilla, que se embarcaron en el navío San Jorge, cuyo importe fue según la expresada factura 160.880 pesos 6 reales.
5. Factura del coste que tuvieron 284 zurrone de cochinilla, 518 zurrone y 140 cajones de añil, 19 tercios de zarzaparrilla, cinco tercios de jalapa, un zurrón de grana

¹¹ AGI Indiferente 2800.

¹² Raíz de una planta americana que se utiliza en medicina.

¹³ AGI, Indiferente 6.

¹⁴ Geraldino era el representante español de la Compañía en Londres, nombrado por el Secretario de Marina e Indias José Patiño, para que llevase a cabo un estricto control de las operaciones del Asiento y le exigiese la presentación de sus cuentas.

¹⁵ AGI, Contaduría 266. Teniendo en cuenta que las cuentas se expresan indistintamente en libras esterlinas (moneda inglesa) y en pesos (moneda española), hemos de tener en cuenta que el peso equivalía a unos 48 o 50 peniques, por lo que la libra equivalía aproximadamente a 5 peso en esa época, así la conversión de libras a pesos la podemos realizar teniendo en cuenta los siguientes cuadros de equivalencia:

peso	real	grano
1	8	96
	1	12

libra	chelín	Penique
1	20	240
	1	12

silvestre, 3.507 quintales y medio de palo de Campeche, todo lo cual se embarcó en el navío la Isabela para su tornaviaje, cuyo coste y gasto incluyendo el que tuvieron para el embarque de 30 cajones con 90.000 pesos, fue según resulta de la expresada factura de 482.778 pesos.

6. Otra factura del coste que tuvieron y gastos que ocasionaron 376 zurrone de grana, 33 zurrone de añil, 1 zurrón de achiote¹⁶, 28 zurrone de grana silvestre, un cajón con 11 barras de plata, un lío con tres barras de cobre. Todo lo cual se embarcó al tiempo de su tornaviaje en la fragata nombrada el Londres, cuyo importe fue de coste y gasto 306.571 pesos 4 reales. Y en dicho número se comprende otra factura del coste que tuvieron 13 zurrone de grana que se embarcaron en dicho navío y cuyo gasto fue de 10.521 pesos 5 reales.
7. Otra factura del coste y gasto que causaron 35 zurrone de achiote, 211 zurrone de añil, 160 zurrone de grana cochinilla y 6.554 quintales y 60 libras de palo de Campeche. Géneros que se embarcaron en el navío el Príncipe Real para su tornaviaje y su importe según dicha factura fue 166.257 pesos.
8. Razón de la venta hecha en 14 de febrero de 1716 de 344 sacos de grana de la conducida en varios navíos, cuyo producto parece fue, según resulta de dicha razón, el de £ 86.722 /8 /8.
9. Razón de lo que produjeron los géneros vendidos en 13 de marzo de 1717, conducidos desde Veracruz en distintos navíos cuyo importe fue de £ 72.198 /6 /1.
10. Razón de lo que produjo la venta ejecutada en 20 de marzo de 1717 de diversos géneros conducidos desde Veracruz en distintos navíos que fue, según resulta de ella £ 106. 933 /16.
11. Razón de lo que produjeron los géneros vendidos en 25 de febrero de 1718 que se condujeron en el navío el Príncipe Real, cuyo importe fue £ 46.854 /2 /3.
12. Una memoria de los géneros de que se compuso la carga del navío la Isabel perteneciente a la Real Compañía de Inglaterra y se entregaron a los oficiales reales de Veracruz para remitir a México en virtud de órdenes de S. M. C. cuyo importe según esta memoria parece que fue el de 70.317 pesos.
13. Una razón de lo que importaron el coste y gasto de los géneros conducidos en el navío el S. Jorge, la Isabela y el Príncipe Real al tiempo de su tornaviaje de Veracruz cuyo importe según el expresado plan es el de £ 271.051 /15 / 11 y en dicho número se comprende la razón de lo que produjeron las ventas de los dichos géneros, que según el dicho plan fue el importe de £ 349.519 /19 /2.
14. Cuenta general del “Viaje a la Veracruz por el navío permiso la Isabela”.

Geraldino añadió a estas cuentas un papel de « Advertencias » en el que reconocía:

¹⁶ Semilla que se utiliza en pintura y tintorería al igual que la grana cochinilla el añil y el palo de Campeche..

“Que estas cuentas se han sacado de borradores y manuales sueltos porque hasta ahora no se habían formado por la compañía lo cual consta de la Cuenta General de el viaje N° 14 expresado por el contador, por lo que no ha podido ser en el modo estipulado por el tratado.

El navío de guerra la Isabel lo dio la reina Ana a la compañía gratis por el viaje, por lo cual no está cargado en la cuenta su armamento, flete, ni por gastos otros que algunas regalías al capitán y oficiales.

Por el 10 por ciento que la compañía debe pagar al Rey de la líquida ganancia en cada navío de permisión abona en este sólo £7.846/16/6, debiendo ser £ 10.371/10/1. Causando esta diferencia el cargar la cuenta del viaje con £ 25.243/ 4/9 por intereses del 5 por ciento del tiempo de su desembolso antes de sacar el 10 por ciento para el Rey, con que disminuyen la utilidad pretendiendo que la compañía no tiene caudal propio con que hacer el comercio, por lo cual no se puede llamar líquida ganancia¹⁷ sin deducir dicha partida, cuyo punto ha quedado indeciso.

Para la inteligencia de los tiempos de el desembolso y abono de el procedido, se debe observar que los ingleses no apuntan entrado el año, hasta pasado el 25 de marzo, y así las fechas de dichas cuentas en los meses de enero, febrero y marzo, hasta dicho día se deben entender que son del año sucesivo al que apuntan”.

En el documento número 14 se presenta la cuenta general del “Viaje a la Veracruz por el navío permiso la Isabela” y que, de una forma más sintética que el original, reproducimos nosotros en la Ilustración 1 (en la Ilustración 2 puede verse el documento original de la cuenta), donde puede observarse el resultado calculado al viaje del navío y la participación del monarca español a que se refería Geraldino más arriba, así como el gasto financiero al que éste, igualmente, se refiere.

Tanto en el debe como en el haber de dicha cuenta el contador de la Compañía Juan Read adjuntó una serie de notas o advertencias y que eran las siguientes:

- En el Debe:

- *“La partida de intereses cargada en esta cuenta no está todavía decidida entre la corte de directores y D. Tomás Geraldino, y esta advertencia se inserta aquí por orden de dicha corte fecha en 28 de septiembre de 1733”.*

- En el Ha de Haber:

- *“Los oficiales reales cargaron encomienda, pero como esta no se bonificó en la cuenta de la represalia, se omite aquí.*
- *La represalia habiendo sucedido antes que la cuenta de venta de esta carga se completase, los libros se perdieron, de suerte que ninguna cuentas particulares se pueden formar por ellas.*
- *Por cuanto Su Majestad Católica asignó su 10 por ciento sobre la líquida ganancia de la compañía en los dos navíos de permiso, a la última reina por*

¹⁷ El subrayado es del propio Geraldino.

sus firma manual, y que la compañía tiene concesión de ellos de su sucesor el último Rey, cuya concesión se disputa de parte de Su Majestad Católica. La compañía del Mar del Sur declara que el abono hecho arriba de dicho 10 por ciento se debe entender ser sin perjuicio de cualquier derecho que a ello pueda tener en virtud de dicha concesión.

- *La cuenta de venta hecha por los factores de lo quedó por vender de esta carga hasta el 19 de noviembre de 1717, se perdió durante la represalia, de suerte que no se puede hacer cuenta regular de ella, pero a medida que los factores hicieron algunas remesas desde aquel tiempo, avisando que eran por esta cuenta; el procedido se ha pasado al ha de haber de la cuenta del viaje, la que se ha cerrado por una valuación de los géneros que quedaron por vender al tiempo de la represalia, los cuales se confiscaron y vendieron con los demás efectos de la compañía por los oficiales reales.*

Londres Octubre 3 de 1733. Yo Juan Read contador para el Trato de la Compañía del Mar del Sur, hago juramento de que cuidadosamente he examinado las distintas partidas del Debe y Ha de Haber de la cuenta de arriba con los diferentes apuntes de los libros, cuentas y papeles que le pertenecen, y que los tales son verdaderos según mi legal saber y entender”.

Como puede verse en dicha cuenta (Ilustración 1), la líquida ganancia que se calculó de participación al rey de España en el Isabela fue de 7.846 libras, 16 chelines y 3 peniques, aunque, de acuerdo con las advertencias realizadas por el representante español en Londres Tomás Geraldino, esas ganancias debían elevarse a 10.371 libras, 10 chelines y 1 penique, siendo la causa de esa diferencia el hecho de haber cargado en la cuenta del viaje 25.243 libras, 4 chelines y 9 peniques de intereses, correspondientes al 5% del tiempo de su desembolso, antes de calcular la participación del Monarca, lo que en opinión del representante español no debía admitirse, ya que ese cargo por intereses representaba una disminución inadmisiblemente en el beneficio al pretenderse que la Compañía no tenía caudal propio con el que llevar a cabo ese comercio, de todas formas el propio contador de la Compañía reconocía en la propia cuenta que ese punto no había quedado completamente decidido.

El examen realizado en España de las cuentas de este navío llevó a reconocer una serie de reparos y adiciones que modificarían sustancialmente la líquida ganancia correspondiente al monarca español y que se fueron enumerando atendiendo al documento original base de dichos reparos, y eran los siguientes¹⁸:

1. El total de la carga importó en Londres según factura número 1, £ 227.863 y 11 chelines, sin incluir el coste del bajel por ser dádiva graciosa de su soberana a la Compañía.

¹⁸ Dicho análisis lo encontramos en un documento que lleva por título: *Adiciones y reparos sobre la cuenta que entregaron del navío La Isabel que hizo viaje a la Veracruz el año de 1715 y reserva con que se podrá caminar para con el alcance que se hace en ella a la Compañía* (AGI, Indiferente 2790 y 2786).

Se observaba que comparando los precios de los géneros comprendidos en esta factura con los que se compraron en 1732 para la Real Carolina, aunque algunos no habían variado, la mayoría había experimentado un incremento del 8 al 12 por ciento, sin que pudiese verificarse si la diferencia se debía al tiempo transcurrido o simplemente a que habían cargado el 15 por ciento, que por regla general habían agregado a los demás, bajo el pretexto de subsanar con él por computo prudencial el costo y armamento del bajel. Se opinaba que en estas dudas convendría, cuando se disputasen estos puntos, dar por sentado el aumento y pedir su distribución o que bonificasen a S. M. el diez por ciento en que le pudiesen haber perjudicado con el recargo.

2. En el número 2 daban por vendidos en Veracruz hasta el día 19 de noviembre de 1717 diversos efectos en 1.086.447 pesos, y los demás hasta el total de la factura por existentes, los cuales se regularon atendiendo a sus precios de mercado en 423.254 ½ pesos.

De la venta de estos géneros, se reconocía que no daban más justificación que la simple narrativa de lo que produjeron, aunque expresaban en su introducción que esos datos se obtuvieron del diario y libro mayor hasta 19 de noviembre de 1717, remitido a la Compañía el siguiente de 1718. Se consideraba extraño el hecho de que se reconociese que el producto de las telas de Inglaterra, rasos y telas de China, galones de oro y plata, hilo y torzal de lo mismo, y otros renglones que daban por vendidos, excediese tan poco del coste principal de su factura, por lo que se veían motivos para presumir que se habían cargado en ella por más de lo que costaron, modificando también los precios de la venta, “*con inteligencia y a beneficio particular de los que por aquel tiempo tuvieron a su cargo esta dirección y compras, o que abusando del contrato tuviesen libro separado para con la compañía, a fin de no perjudicarla, y que sólo sirviese el diario y libro mayor que citan de modificar el diez por 100 que en estas ganancias pertenece a S. M.*”, para salir de esta duda se proponía que se solicitase, cuando conviniese, la justificación de las compras en Inglaterra y de las ventas en Veracruz, ya que esto era lo estipulado en el capítulo 28 del asiento.

3. En este número la Compañía hacía cargo de £ 17.945 por derechos de entrada de todos los retornos, flete de lo que condujo el navío el Londres y otros gastos derivados de cuidarlos y disponerlos para la venta.

En este caso se consideraba que había que pedir el cargo que se hacía bajo el título de derechos de entrada en Inglaterra de la grana y demás frutos, el cálculo de lo que debía pagar cada especie y de si era o no “*subsistente o variable dicha contribución*”.

4. Bajo este número se incluía la cuenta de intereses del tiempo del desembolso de £ 227. 863 / 11/ del importe total de la factura nº 1, pretextando haberlo tomado a daño, por haberse hallado la Compañía sin fondos, y con atención a los tiempos en que fue reintegrada esa cantidad del producto de los retornos, siendo el cargo por este concepto de £ 25.243 / 4/ 9, cargo que había sido protestado ya por Geraldino y en consecuencia en la cuenta general (número 14) se incluyó la expresión de no estar todavía decidido este punto por parte de la corte de directores.

Se impugnaron estos intereses y se le escribía a Geraldino el 9 de noviembre de 1733 previniéndole que se valiese, para defender esa postura, de lo contenido en el citado capítulo 28, en el que no sólo se suponía existente el fondo que correspondía a la Compañía, sino también la parte que ofreció ésta suplir a S. M.; el razonamiento utilizado se fundamenta en “*las dos personerías que intentan dar a cada acción:*”

- *Uno, con el interés al dueño del dinero, de quienes dicen lo toman.*
- *Y otra al que pretenden subrogar en su lugar, cuando los de esta clase, por falta de caudal, están imposibilitados a interesarse en ella, y aunque S. M. lo ejecuta con el suplemento que le hacen en virtud del pacto que incluye el sobre dicho capítulo 28, es sin grabar los útiles y ganancias con el interés de la anticipación, por bonificar y satisfacerse éste de las que corresponden a su cuarta parte en los bajeles anuales, debiendo militar la misma razón para con los intereses de los caudales que supone la Compañía haber tomado a daño, para hacer existente el fondo que le corresponde, sobre cuyos fundamentos se impugnó esta partida”.*

En definitiva, consideraban que el monarca español ya pagaba sus intereses por el caudal que la Compañía le había adelantado, y lo mismo debía hacer la Compañía con su parte si tomaba dinero a préstamo; es decir, descontárselo de su líquida ganancia y no cargárselo también a la del Rey.

DEBE

Viaje a la Veracruz por el navío de permiso La Isabel capitán Vicent, Año de 1715
(en libras esterlinas)

HA DE HABER

1715 Junio: Por el monto de la carga según
factura.....227.863 /11
1716 Dic. : Por algunas traducciones
españolas..... 1 / 5
 Por derechos y gastos sobre varios retornos
 por el navío la
 Isabel..... 4.731 /19 /10
1717 Marzo: Por derechos y gastos sobre varios
 retornos por el navío San
 Jorge..... 3.923 /19 / 2
 Por gastos sobre plata del navío la
 Isabel..... 173
Junio: Por asurtir el añil
pagado..... 70
 Por gasto sobre plata del navío San
 Jorge..... 29 / 7
Sep.: Por derechos y gastos sobre retornos por el
 Navío el
 Londres..... 1.408 /18
Dic.: Por gastos de despensero y
otros..... 773 /
1
 Por gastos sobre grana y añil
..... 104 /15
/ 4
 Por pagado a los dueños del navío el Londres
 por
flete..... 2.500
 Por flete de palo de

1716 Dic.: Por el importe de 90.000 pesos remitidos
por el navío la
Isabel.....
... 20.722 / 4
1717 Junio: Recibido del producto de varios retornos
remitidos por los navíos la Isabel y el
Real
Jorge.....
..... 158.938 / 5 /11
1718 Marzo: Por 11 barras de plata por el navío el
Londres..... 316 /18 / 2
 Junio: Por el producto de retornos por el navío el
 Londres..... 106.933 /16 / 4
1719 Junio: Por el producto de retornos por el navío el
Príncipe
Real.....
.... 46.854 / 2 / 3
Por los géneros represados por los oficiales reales y
enviados
a México hecho cargo a la cuenta del trato de negros
valuados en 70.000
pesos..... 15.720
Por importe del cobre recibido por el navío el Londres
según
factura.....
..... 4 /12 / 6

nta
tory

Junio 2009

5. En este punto se trataban las remisiones que se encontraban en los documentos número 5 a 8, cuyo importe con los gastos hasta su embarque en Veracruz ascendía a 1.127.408 pesos, excediendo éstas al importe de los géneros vendidos, ya vistos en el número 2, en 40.961 pesos, siendo los únicos que se encontraban abonados a cuenta de lo que podrían producir los rezagos que se dieron por existente en el mencionado número.

En los documentos mencionados del número 5 al 8 se recogía la grana cargada, en el número 5 de 110 a 115 pesos; en el número 6 de 112 a 118; en el número 7 desde 95 hasta 115; y en el número 8 de 90 a 95, todos ellos precios a que se especuló este género en aquel tiempo, y sólo se entendían considerando un precio desde 80 a 86 pesos. Este modo de proceder en el añil y otros frutos hacía necesario que se solicitasen sus precios en las ferias de aquel tiempo, para con atención a ellos deshacer el perjuicio que se hubiese podido causar a S. M. por el diez por ciento pactado en las ganancias.

6. Por los documentos número 9 a 12 se reconocía que la cantidad de 1.127.408 pesos de las cuatro remisiones del punto anterior, produjeron en Inglaterra £ 349.559 /18 /10 y rebajando las 17.945 libras que se enunciaban en el número 3 quedarían £ 331.614 /18/ 10, y de ellas reembolsada la compañía de £ 227.863 /11/ que según factura número 1 importaba el principal de esta carga, le quedarían de ganancia £ 103.751, por lo que correspondería a S. M. 10.375 libras por el diez por ciento pactado. Derivándose esta ganancia de los efectos vendidos (que se recogían en la cuenta número 2), teniendo en cuenta que debían corresponder también a los efectos que se daban por existentes. En este caso como las ventas eran públicas y su producto ventajoso, no se ofrecía ningún reparo, y el único reparo se encontraba en regularse los precios por libras de España (medida de peso), sin el descaecimiento del 8% en que al parecer excedía el quintal de Inglaterra al de España.
7. Por el documento número 13 intentaban persuadir haber importado los efectos embargados por oficiales reales 70.317 pesos y como tales los pasaban a cargar a S. M. en el trato del Asiento abonando por ellos a la Compañía en la carga de este bajel 15.720 libras, que deberían justificar. Así, tanto para dar salida a los efectos que expresaban produjeron los sobredichos 70.317 pesos, como para que se les bonificase cuando llegase su momento, reservándose para entonces el 10% que en ella le pertenecía a S. M. en atención a reputarse por ganancia, por hallarse reintegrada la Compañía del principal costo de esta carga, con los gastos que habían ocasionado los retornos, según se expresaba en los números 9 a 12.

Sobre los efectos que se daban por vendidos en la cuenta número 2 y los que en la número 13 decían haber entregado a oficiales reales, se observaba que faltaban al cumplimiento de lo que comprendía la factura; así, los que iban resumidos a cuenta particular y regulados por los precios de venta en Veracruz, los de su misma especie, importaban 423.254 pesos, siendo esto lo menos que podían producir al contemplarse vendidos en el tiempo que medió desde que salió de aquel puerto este bajel hasta que, con la interrupción del año 1718, tuvieron lugar los embargos y rebajando de ellos los

40.961 pesos, que por los documentos número 4 a 8 remitieron de más de lo que produjeron los vendidos, quedaban en 382.293 pesos de los que debían ser responsables en Veracruz, y dado que sobre ellos no habían manifestado nada al tiempo del embargo, ni en relación con los efectos sobre los que recaía el tanteo, se debían suponer remitidos a Inglaterra antes del embargo o después de que hubiesen llegado las órdenes para el desembargo, y con el beneficio en los retornos de un 20%, en lugar del 29,25 % a que subió en los números 9 a 12, se estimaba el importe obtenido en 458.751 pesos, cuyo 10% producía 45.875 pesos que eran los que debían bonificar a S. M. por deberse reputar por ganancia esta mayor producción. De resistirse a ello la dirección, se consideraba que debería dar salida a estos efectos, con instrumentos justificativos de su paradero y venta.

8. Con el título de Cuenta General se presentaba el documento número 14 (que podemos ver en la Ilustración 1) y que comprendía a todas las antecedentes. En ella se abonaba el producto de las remisiones con las £ 15.720 de los efectos entregados a oficiales reales, subiendo el crédito a £ 349.519 /19/ 2 y cargando, por el contrario, el total de la factura con las £ 17.945 que comprendían el número 3 y las £ 25.243 /4/ 9 resumidas con título de intereses en el número 4, obteniendo una ganancia de £ 78.468 /3/ 3/, de las cuales correspondían al Rey, con las reservas de las protestas en ella, £ 7.846 / 16/ 3/. Pero se sospechaba que para evadirse de todas las consideraciones realizadas en los puntos anteriores, introducían en la cuenta el comentario de haberse perdido los libros en la represalia que tuvo lugar antes de dar salida completa a esta carga, no pudiendo por este accidente perfeccionar la cuenta, de tal manera que, habiendo realizado los factores desde entonces algunas remesas con aviso de ser por resultas de ella, la pasaron a cerrar abonándolas por el valor de los géneros que se confiscaron y vendieron por oficiales reales. Dicho comentario tenía en su contra lo que iba recordado en los números 5 a 8 y al final del número 13, pues con los 40.961 pesos que se encontraban únicamente de más de lo que produjeron los efectos vendidos en el número 2, pretendían confundir los resultados de los que en él se habían dado por existentes.

Al final de la cuenta número 2 se decía tener la carga de este bajel crédito de otra suma de 154.543 pesos por ganancia en diferentes consignaciones de géneros de parte de dicha carga, además de lo apuntado en la sobredicha cuenta de venta, y por no saberse de qué géneros procedía esta ganancia se abonaron en general tal como se hallaron apuntados en los libros que se recogieron de aquella factoría y los daban por aplicados a los sujetos siguientes:

▪ Ignacio Fernández de Ribera.....	3.701 pesos 7 reales
▪ Cathalin Thorogod.....	75.893 pesos 3 ¼ reales
▪ Francisco Martínez.....	25.611 pesos 7 ¾ reales
▪ Joseph Camino	38.005 pesos 2 ½ reales
▪ Juan de las Puentes Caballero.....	11.330 pesos 4 ¼ reales
Total.....	154.543 pesos 1 real

No se comprendía el porqué involucró la dirección de la Compañía a estos individuos en la carga de este bajel, ni cómo se les pudo aplicar esta cantidad sin primero aclarar la acción y derecho que tenían a ella, pues aunque sólo las ponían entrada por salida, respecto de confesar ser parte de dicha carga y tocar ésta enteramente a la Compañía, debieron individualizar los motivos con que la desmembraron, ya fuese minorando los precios de la venta, o queriendo dar por consumidos hasta el entero de esta cantidad parte de los efectos que quedaron en ser, pues las remisiones hechas sólo excedían a lo vendido en 40.961 pesos, como se recordaba en los números 5 a 8 y número 13 y viniendo de estas las £ 349.519 / 19/ que se abonaban en el número 13, no se encontraban los retornos que hubiesen podido producir los 154.543 pesos que se suponían entregados, por lo que en razón de estas partidas, se entendía que se deberían pedir a su tiempo las individualidades que correspondían a su aclaración.

Como síntesis de todo lo anterior el beneficio líquido resultante perteneciente al monarca español que había que solicitar a la Compañía por su participación del 10 % en este barco era, de acuerdo con el mencionado documento, el siguiente:

“Resumen que deberá pedir a la compañía con título del diez por ciento que pertenece a S. M. en la carga de este bajel, a continuación de lo que va acordado en el cuerpo de este papel.

Por libras 10.375 que se enuncian en los números 9 a 12, en lugar de libras 7.846 /16/ 3/ que abonan en la cuenta número 14 y reguladas a cinco pesos que podrían corresponder por el cambio de aquel tiempo importan 51.875 pesos.

Por libras 1.572 que se reservan para cuando se liquiden los embargos de los efectos que corresponden a esta carga como se refiere al número 13, y a cinco pesos son 7.860 pesos.

Por 45.875 pesos por el diez por ciento de los 458.751 en que se estiman los efectos y útiles de sus retornos de que se hace más lata expresión al final del dicho número 13.

Suman como parece 105.610 pesos a que se extienden los derechos y acciones de S. M. en lugar de los 39.234 que abonan en las libras 7.846 enunciadas al número 14, y con reserva a lo que resultare de las demás especulaciones que se apuntan en el cuerpo de este papel.”.

En septiembre de 1734 Geraldino avisaba desde Londres haber recibido el informe de los reparos que se encontraron en la cuenta del viaje del navío de permiso la Isabel¹⁹. A pesar de estas cuentas el verdadero beneficio de este navío no nos es posible conocerlo, como tampoco conocemos la cantidad, si verdaderamente llegó a pagarse, que cobró el monarca español por su participación del 10% en el viaje de este navío.

¹⁹ AGI, Indiferente 2790.

1.3. El navío el Bedford

El Bedford partía en noviembre de 1715 a cargo del capitán Guillermo Cook y atracaba en el puerto de Cartagena a principios de 1716²⁰. Este navío tuvo algunos problemas con su carga que se consideró excesiva, ya que de acuerdo con su medida en Cartagena doblaba al tonelaje permitido, por lo que una parte importante de ella quedó confiscada, aunque, investigado el caso, se llegaría a la conclusión de que la actuación de los oficiales reales de Cartagena no había sido la correcta y mereció, finalmente la desaprobación del Rey. El relato de estos acontecimientos relacionados con el Bedford es el siguiente:

El 17 de agosto de 1716 los oficiales reales de Cartagena daban cuenta de la llegada del navío el Bedford²¹. Según el informe de dichos oficiales el navío había llegado al puerto de Cartagena el día 3 de febrero, siendo su capitán Thomas Liel que fue presentado en esa contaduría por el factor inglés Diego Pim, y traía tres reales cédulas fechadas el 17 de enero y 15 de junio de 1713 y otra de 17 de mayo de 1715.

Según relataban los oficiales el 14 de febrero pasaron a su visita, dejando después a bordo un guarda y un oficial de la contaduría para que, cuando se pidiese su descarga, fuesen remitiendo la carga a tierra con boletas en la forma estipulada.

El día 8 de marzo comenzó su descarga, realizándose su medida como acostumbraban los del comercio a medir las toneladas y, cuando se estaba realizando, presentó un escrito el factor del Asiento, representando que:

“entre los géneros de dicha carga, venían muchos no convenientes por inmerciables y no a propósito para estas partes y que sólo tendrían expediente en las del Perú por conformes a aquel país y al genio de sus moradores, por lo que concluía pidiendo que se le concediese licencia y permiso expreso para que, desde a bordo, hecha la regulación y arqueo del navío y sus toneladas, se fuesen segregando y separando los géneros y mercaderías conducentes para dichas partes del Perú, transportándose las demás a tierra para su beneficio y venta, de suerte que hecha la descarga de estos géneros los otros se pudiesen transportar, en el mismo navío o en otras embarcaciones, a Portobelo para ser conducidos a las provincias expresadas, dándosele por estos reales oficios los despachos necesarios para su libre y franca conducción, desembarque y venta”²².

La licencia que solicitaban le fue denegada, por ser contraria su pretensión al permiso concedido por el Rey, que se entendía era:

“sólo para el tráfico a ese puerto o para el de Portobelo, de forma que al haber obstado los interesados por Cartagena quedaba ya excluido el de Portobelo, y el hecho de no haber los dueños de la carga prevenido géneros a propósito y convenientes para Cartagena, habiendo determinado venir a ese puerto, sólo podía imputársele a ellos mismos y no debían pretender por esta causa el que se les ampliase el permiso a ambos puertos, máxime cuando por real decreto de 10 de

²⁰La licencia de este navíos en AGI, Indiferente 2769 L8, Imágenes 65 a 76.

²¹ AGI, Indiferente 2800.

²² AGI, Indiferente 2800.

marzo de 1710 se había dispuesto que, a lo que estaba capitulado por el Monarca, no se le diese un sentido extenso que la malicia o el interés quería interpretar, sino que se entendiese en lo que literalmente estuviese capitulado; de manera que, aunque el factor insistió, los oficiales mantuvieron su postura apelando al mencionado real decreto”²³.

Cuando estaba ya a punto de concluirse la descarga el factor solicitó, por otro escrito, que se quedase a bordo del navío la porción de hierro y herraje que había en él, y que se le concediese licencia para que el capitán lo pudiese conducir sin embarazo alguno a Jamaica, justificando su petición en el hecho de que el rey británico había dispuesto que dichos hierros y herrajes se transportasen en dicho navío en vez de lastre, para posteriormente utilizarse en las obras, fábricas y demás cosas que en Jamaica se ofrecían de su real servicio y efectuaban por cuenta de su real erario, de manera que no tenía dicha mercancía conexión ni dependencia alguna con el género y mercadería de la carga.

Los oficiales le solicitaron que presentase instrumentos por donde constase la disposición que refería del rey británico para, en su vista, pasar a determinar lo que fuese de justicia, pero esos escritos no los tenían, ni él ni el capitán, no obstante, el factor volvió a presentar un escrito exponiendo los graves atrasos y perjuicios que, de no transportarse dicho hierro y herraje en dicho navío a la referida isla de Jamaica, se le harían al rey británico, no sólo por la falta que precisamente haría para sus reales fábricas y obras de aquella isla, sino también por los que habrían de resultar con la detención del navío y sus muchos costos en el mantenimiento de sus oficiales equipaje y en la solicitud y compra de lastre que ocupase el hueco de dicho hierro y herraje.

El hierro permaneció a bordo y, concluida la descarga, se mandó entregar al oficial mayor de la contaduría el cuaderno donde se había ido tomando las medidas y peso de las piezas desembarcadas en esta ciudad para sacar de él y de las diligencias hechas a bordo de dicho navío sobre dicho hierro y herraje que se había hallado en cajones y barricas, la medida y peso de cada pieza en pliegos aparte, liquidando y ajustando las toneladas que componían toda la carga.

Ejecutada dicha liquidación, resultaron las piezas desembarcadas en esta ciudad de un peso de 1.972 toneladas y un tercio de otra y el hierro y herraje que había quedado a bordo de 145 toneladas, siendo en total 2.117 toneladas y un tercio de otra, pasando a realizar el auto correspondiente, junto con el Gobernador, el 9 de mayo, declarando por decomiso 1.517 toneladas y un tercio de otra de mercaderías y géneros que se habían hallado de más de las 600 de permiso y que, aunque conforme a derecho podían y debían declararse por decomiso las 600 toneladas de mercaderías y géneros permitidos, por el fraude cometido en el exceso de las demás que unas y otras debían quedar sometidas a la misma pena, sin embargo, atendiendo a la buena correspondencia que se debía tener con la nación inglesa y al motivo que el Rey pudiera tener para concederle este permiso, la decisión la reservaban a la determinación del soberano arbitrio.

²³ AGI, Indiferente 2800.

Para entrar en conocimiento del valor que correspondía tanto a unas como a otras debía pasarse a los inventarios y valoración de todo lo desembarcado, así se le hizo saber al factor inglés quien presentó escrito pidiendo se repusiese y revocase el referido auto por “*contrario imperio*” o como más hubiese lugar por derecho y que se declarase no tener lugar la pena de comiso ni en todo ni en parte de la carga y que se le permitiese llanamente, sin gravamen ni fianza alguna, el uso y dispendio de todos los géneros y mercaderías desembarcados sin pasar a inventario ni reconocimiento de ellos, fundándose para ello en las reales cédulas del permiso en las cuales no se expresaba lo que se había de hacer con lo que viniese de demasía y en que las medidas se habían hecho sin su asistencia ni de la del escribano.

Cuando se le hizo saber al factor la realización de nuevo de las medidas de la carga, pretendió que se omitiese esa nueva medida porque consideraba que de ello se iban a derivar crecidos gastos, insistiendo en que se revocase dicho auto, finalmente aceptó las nuevas medidas.

Posteriormente se pasó a la ejecución de los inventarios y otras diligencias precisas sobre el cotejo de las piezas inventariadas con las que se habían desembarcado y a la formación de la cuenta de lo que montaba lo desembarcado y del hierro y herraje que había quedado a bordo y lo que según el monto de todo correspondía a cada tonelada, reconociendo por dicha cuenta que el valor de toda la carga montaba 860.000 pesos siete reales y un cuartillo y que correspondían a las 1.517 toneladas y un tercio de otra, que vinieron fuera del permiso 616.299 pesos tres reales y un cuartillo y a las 600 toneladas permitidas los 243.701 pesos y cuatro reales restantes. Con todo ello y lo demás los oficiales proveyeron auto junto con el Gobernador el 30 de junio, declarando no haber lugar la reposición y revocación del citado auto de comiso intentado por el factor.

Cuando los directores del Asiento tuvieron noticias (24 de agosto de 1716) del embargo de las mercancías del Bedford presentaron algunos certificados por los que pretendían probar que no había habido la menor trampa y que se habían ajustado, más o menos, a las 600 toneladas permitidas y consideraban que debía haberse producido algún error en el peso y medida de dichas toneladas, estos certificados se los entregaron al marqués de Monteleón (embajador español en Inglaterra) para que se los enviase al gobernador de Cartagena.

La extrañeza de los directores de la Compañía, en cuanto al procedimiento usado, era mayor si se tenía en cuenta que todo se había realizado con el máximo cuidado para conformarse y no exceder en manera alguna a lo concedido, siendo su medida y peso de 537 toneladas, tal como quedaba justificado por la relación de todas las mercaderías de la carga y medidas hechas en Londres, añadiendo que el arqueo del navío había dado 1.073 toneladas y dos tercias de otra (el permiso era para 600 toneladas aunque fuese mayor el buque), de lo que también presentaban certificación, lo que demostraba la malicia del gobernador y oficiales reales de Cartagena, pues consideraban que era imposible que hubiese navío capaz de llevar 2.117 toneladas de ropa, además de las provisiones de guerra y boca, en viaje tan dilatado, entendiendo que el perjuicio realizado con ese proceder a la Compañía afectaba también al monarca español por su participación en el 10% de sus ganancias.

Por todo ello suplicaban que se mandase al gobernador y oficiales reales de Cartagena que, arreglándose a las medidas de dos pipas de Málaga o veinte quintales por tonelada (que

era la medida que el Rey se había servido declarar para el navío anual en el tratado último ajustado en 26 de mayo y ratificado en 12 de junio de 1716) en que no estaba cumplido el número de las 600, restituyesen enteramente la carga libre de cualquier obligación, reintegrándose la parte que se hubiese vendido de ella a los precios corrientes al tiempo de la venta y que se aclarase que el navío podía pasar, con los géneros que le quedasen a Portobelo y que, así mismo, se mandase restituir los daños y pérdidas que se hubiesen seguido por su malicia o ignorancia y se les castigase con las penas que pareciesen para que sirviese de escarmiento a los demás que faltasen a lo dispuesto y mandado por el Rey.

Los arqueos y medidas que se habían mandado ejecutar por cédula de 26 de julio de 1715 que se había despachado a Nueva España en el navío la Isabela y que, al parecer de la Compañía, no se habían observado con el Bedford, eran de 8 codos cúbicos que hacían 166 palmos y $\frac{3}{8}$ de otro por tonelada. Los oficiales reales, a juicio de la Compañía, en lugar de utilizar la regla mencionada, habían utilizado una regla no conocida, obteniendo 2.117 toneladas, por lo que se solicitaba el Rey que nombrase una persona que residiese en Londres para que registrase y visitase el navío antes de que se pusiese la carga y certificase los palmos o pies que tuviese, para que por estas certificaciones se declarase el número de toneladas que tenía, de forma que los oficiales reales se abstuviesen de realizar nuevas medidas, y que en caso de tener más o menos toneladas de las 650 permitidas se considerase el exceso o falta para en cuenta del navío siguiente que se despachase²⁴.

Las órdenes del Rey en relación con el exceso de toneladas eran que fuese el Comandante General de la flota y, en su ausencia, el Almirante de ella, el que hiciese la visita y arqueo del navío en presencia de los oficiales reales y, todo lo que excediese de las 650 toneladas permitidas, sería decomisado comenzando por las mercaderías de más valor²⁵.

En España el fiscal del Consejo, el 24 de octubre, en vista de todos los papeles de este expediente, en lo que se refería a revocar o confirmar el comiso, opinaba que no se podía tomar resolución determinada sin ver los autos del Gobernador y oficiales en los que constara el fundamento y motivo del comiso y las reglas con que se gobernaron para sacar el considerable exceso que decían con lo permitido, pues no había duda de que si fuese cierto el exceso sería legítimo el comiso y, si hubiese habido equivocación o yerro en las medidas por donde se hizo el cómputo de las toneladas, no lo sería en la parte en que se cometió tal equivocación, y nada de esto constaba en los mencionados papeles.

Consideraba el fiscal, sin embargo, que los papeles de los autos del Gobernador y oficiales debían estar ya en España, ya que debían venir en los cajones que había traído el navío de aviso de Cartagena que había llegado en esos días a la Coruña, por ello opinaba que debía esperarse para la resolución de este punto a tener los mencionados autos.

En cuanto al comiso de las mercaderías comprendidas en el permiso, por el vicio que les comunican las no permitidas, era el parecer del fiscal, que aunque había bastante doctrina y fundamentos para excusar su comiso, teniendo en cuenta la buena correspondencia que el Rey deseaba manifestar y acreditar con la corona de Inglaterra, que desde luego se diese

²⁴En opinión del fiscal, era posible que los oficiales de Cartagena desconociesen el contenido de esa cédula por no haberles llegado a ellos, lo que en parte les exoneraba de culpa y hacía injustificables las vejaciones realizadas contra ellos por parte del factor del Asiento (AGI, Indiferente 2800).

²⁵ AGI, Indiferente 2776.

orden para la libre de dichas mercaderías y que se cancelase la obligación del factor de la Compañía para que conociese la real benignidad del Rey, siempre que la fuerza de la razón y de la justicia no lo embarazase. Finalmente, en todo este asunto, se daría la razón a la Compañía y se reconocería que el Gobernador y los oficiales reales no habían actuado adecuadamente, obligándoles a que se restituyese la carga confiscada del Bedford²⁶.

En cuanto a cómo se debía actuar en lo sucesivo, en relación con el exceso de toneladas, se había acordado que fuese el general de la flota el que ejecutase las medidas, pero a falta de él, debía ejecutar el reconocimiento y medida del buque el almirante, concurriendo con los oficiales reales y los maestros y demás personas prácticas, con declaración de que si el exceso del permiso no pasare de cincuenta toneladas se recibiese en cuenta del navío del año siguiente y las que excediesen de más de esto se diesen por decomiso, lo que venía a reformar lo previsto en la cédula de 26 de julio de 1715, donde se mandaba que cualquier exceso de mercaderías de las permitidas se declarasen por perdidas y comisadas y que estas mercaderías fuesen de las de mayor valor y estimación para que sobre ellas recayese el comiso. En esa misma cédula se daba facultad al Asiento para que pudiesen salir sus navíos de los puertos de Inglaterra o España sin necesidad de tener que ir en conserva de la flota o galeones, respectivamente, lo que reforzaba el argumento de la medida en Indias, ya que de otra forma se facilitaría el que hiciesen escalas en Jamaica o en otros puertos y se proveyesen de mercancías para defraudar²⁷.

Por otro lado, la Compañía Real del Asiento se había dirigido al Rey quejándose de que, anteriormente, había representado al Monarca el reparo que se le ofreció a los oficiales reales de Cartagena para impedir que se condujesen a Portobelo las mercaderías que allí no podían venderse y, desde entonces, la junta nombrada para el conocimiento de los negocios y dependencias del Asiento, no había tomado ninguna resolución, aunque se había solicitado en repetidas ocasiones, apelando a los perjuicios que se causaba al propio erario público, dada la participación del Rey en el negocio, ya que tanta detención exponía a que los géneros se perdiesen, especialmente los de lana por la polilla que los consumía. Por todo suplicaban que se sirviese mandar, que sin la menor dilación, se diese el despacho correspondiente para que, sin impedimento alguno, se pudiesen transportar a Portobelo las mercaderías que de dicho navío habían quedado en Cartagena por la oposición de los oficiales reales.

La Compañía estaba muy interesada en que ese tema se resolviese cuanto antes, ya que estaba fabricando un nuevo navío para enviar al año siguiente a Cartagena y Portobelo y recelaba de que le fuese a pasar lo mismo que con el Bedford, lo cual se quería impedir, teniendo en cuenta que en el despacho que se les había dado de 17 de mayo de 1715 se prevenía que el mencionado navío había de navegar a Portobelo o Cartagena. En España, el fiscal, al que una junta de negros²⁸ de 17 de septiembre de 1717 le había pasado el tema, consideró válidos los argumentos de la Compañía y no encontró ningún impedimento para que se pudiesen vender las mercaderías del Bedford, no vendidas en Cartagena, en Portobelo.

²⁶ Esto ocurría una vez que el Rey, el 12 de noviembre de 1716 ordenó a los oficiales de Cartagena que volviesen a medir el navío (AGI, Indiferente 2775) y se instase a Antonio Serrano para que la medición se llevase a cabo bajo su responsabilidad (AGI, Indiferente 2769).

²⁷ AGI, Indiferente, 2800.

²⁸ La Junta de negros era una comisión especial que el Rey había nombrado al efecto para resolver asuntos relacionados con el Asiento de esclavos.

Finalmente, una junta de 14 de octubre daba el visto bueno a esa decisión y solicitaba que se actuase según lo acordado²⁹. Pero tanta dilación en la resolución de ese asunto fue fatal para las mercancías que quedaban del Bedford ya que les cogería de lleno las represalias llevadas a cabo en Panamá como consecuencia de la guerra de 1718³⁰, aunque la mayor parte del decomiso realizado fue devuelto, excepto, como se reconocía en su propia cuenta una cantidad de 49.177 pesos 4 ³/₄ reales (£ 11.064 /19).

1.4. Las cuentas del Bedford

Estas cuentas, al igual que las del navío la Isabel, fueron traducidas y enviadas por Geraldino a José Patiño desde Londres el 21 de octubre de 1733. Las cuentas del viaje a Portobelo del navío el Bedford en 1715 (su capitán Tomás Lyell) están recogidas en 23 documentos cuya descripción y cuantía en libras esterlinas y pesos es la siguiente³¹:

²⁹ AGI, Indiferente, 2773 y en Indiferente 2769, L. 8. Imagen 229 y 237 la cédula del Rey concediendo a la Compañía el que pudiese conducir a Portobelo las mercaderías que llevó a Cartagena el navío el Bedford. Dicha orden el 29 de diciembre la hace extensiva al navío anual de permiso (AGI, Indiferente 2776).

³⁰ AGI, Contaduría 1486.

³¹ AGI, Contaduría 266; otros documentos donde se pueden consultar cuentas relacionadas con el viaje del Bedford son AGS, Est. leg. 7010 y 7017.

CUADRO 1

1	Factura de la carga	£	143.514	7	5
2	Varios gastos particulares pagado	£	4.340	2	11
3	Cuenta de venta de la carga	Pº	537.282	7	½
4	Cuenta corriente de la Factoría de Cartagena	Pº	437.308	2	¾
5	Particulares de letras remitidas por la factoría de Cartagena a la de Portobelo	Pº	45.847	5	
6	Factura de oro y plata remitidos por el navío el Herbert	Pº	94.986	5	½
7	Factura de oro y plata por el Londres	Pº	58.002	7	¼
8	Factura de oro y plata por el Real Jorge	Pº	167.800	4	½
9	Cuenta de palo de tinte	Pº	1.255	6	
10	Razón de deudas existentes s/ libros	Pº	49.177	4	¾
11	Cuenta de venta de oro y plata citada	£	69.946	2	
12	Cuenta de venta del palo de tinte citado	£	209	11	1
13	Cuenta de venta de pesos remitidos	£	3.714	12	10
14	Cuenta de venta hecha en Cartagena por los sobrecargos del navío el Real Jorge de parte de la carga	£	2.299	16	10
15	Cuenta de venta de hierro en Jamaica en 1721	£	546	2	5
16	Dicha con fecha 6 de junio de 1724	£	448	10	8
17	Dicha con fecha 6 de junio de 1730	£	1.875	4	8
18	Factura de géneros de dicha carga remitidos de Cartagena a Portobelo en la fragata el Londres	-	---	-	-
19	Cuenta de géneros pertenecientes a esta carga represaliados y después vendidos por los oficiales reales	Pº	449.792	2	
20	Cuenta de géneros restituidos por los oficiales reales valuados en	Pº	110.375	7	
21	Cuenta del viaje (saldo de ella a favor del rey de España)	£	3.695	16	4
22	Particulares de gastos deducidos de la cuenta corriente de la factoría de Cartagena N° 4	Pº	99.974	4	¾
23	Particulares de gastos cargados en la cuenta N° 15	£	41	8	1 ½

A esta cuenta Geraldino añadía las cinco observaciones siguientes (ver Ilustración 3):

1. *“Que se han sacado de borradores sueltos y algunas cuentas remitidas por los factores de Cartagena y Portobelo sin formalidad porque hasta ahora no había formado la compañía cuenta de este viaje.*
2. *Que el navío de guerra el Bedford lo dio la reina Ana a la Compañía graciosamente para el viaje por lo que no va cargado su armamento, flete ni otros gastos que las gratificaciones que dieron a los oficiales.*
3. *Que en la cuenta N° 22 de los gastos que la factoría de Cartagena hizo en la venta de la carga de dicho navío que importa 99.974 pesos y 4 ½ reales de plata, hay una partida de 85.000 pesos cargada en 29 de mayo de 1714, por pagadas por convenio, y para embarazar que el todo se depositase en las cajas reales como estaba mandado cuya colusión y los perjuicios que de ella pudieron resultar a los intereses de el Rey, se deberá tener presente.*
4. *En la cuenta de gastos que carga dicha factoría se hallan apuntados por mayor y sin individualizar las partidas que componen la suma, desde noviembre de 1718 hasta diciembre de 1720.*
5. *Que en la cuenta del viaje de dicho navío N° 21 abona la compañía al Rey por el 10 por ciento que deben pagar de la líquida ganancia 3.695 / 16 / 4, debiendo ser £ 7.774 / 15 / 4, naciendo esta diferencia de los intereses del 5 por ciento que cargan del tiempo de su desembolso no queriendo entender sea líquida ganancia antes de deducirlos, cuyo punto está indeciso y protestado por mi como consta del acuerdo de la asamblea de directores de 8 de octubre de que remití la traducción en 21 de el mismo con las cuentas del navío la Isabel”.*

La carga del Bedford se vendió en Cartagena en cuya cuenta de la factoría se cargó el importe de su venta, por un total de 537.308 pesos 2 ¾ reales, deduciéndole un total de gastos 99.974 pesos ¾ reales, quedando un neto de 437.308 pesos 2 ¾ reales, dinero que fue remitido en diferentes fechas y navíos, quedando una deuda por pagar desde las represalias de 49.177 pesos 4 ¾ reales. La cuenta fue realizada en Londres y firmada por el contador de la Compañía J. Read en octubre de 1733.

En la Ilustración 4 presentamos la transcripción de la cuenta general del viaje del Bedford, en libras esterlinas, firmada por Read el 16 de octubre de 1733, el cual añadió las siguientes notas aclaratorias alusivas a ella:

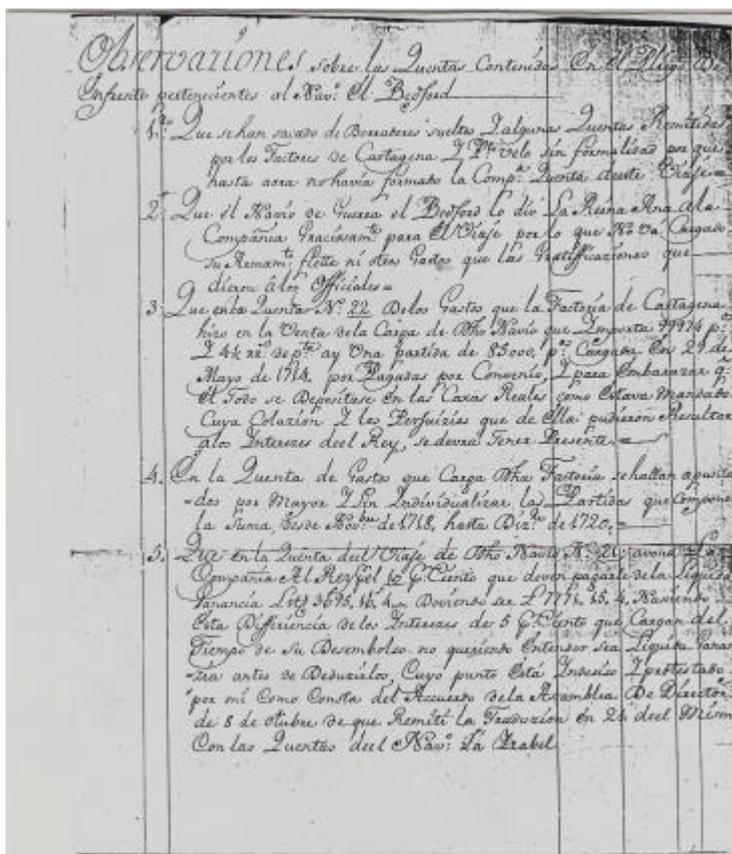
- *Por cuanto S. M. C. asignó su 10% sobre la líquida ganancia de la compañía en los dos navíos de permiso a la Reina difunta, en virtud de su firma manual, y que la compañía tiene la concesión de ellos de su sucesor el Rey difunto, la cual se le disputa por parte de S. M. C. ; la Compañía del Mar del Sur declara que el abono hecho arriba de dichos 10% se debe entender ser sin perjuicio a cualquier derecho que a ello pueda tener.*
- *El cargo de interés en esta cuenta no está todavía decidido entre la corte de directores y D. Tomás Geraldino, y esta advertencia va inserta por orden de dicha corte en 28 de septiembre de 1733.*

Finalmente Read firmaba esta cuenta el 16 de octubre con la siguiente fórmula:

“Yo Juan Read contador para el trato de la Compañía del Mar del Sur hago juramento de que cuidadosamente he examinado las varias partidas del debe y ha de haber de la cuenta de arriba con las distintas entradas en los libros, cuentas y papeles que le pertenecen y que las tales son verdaderas según mi legal saber y entender”.

Las cifras que aparecen en la documentación contable expuesta de estos navíos corresponde, como es lógico, a las cantidades registradas oficialmente y nada nos dicen del contrabando practicado que se presupone debió ser muy elevado, pero esos datos como reconoce Kamen, H (1974, p.194) son imposibles de obtener por definición. Este contrabando se preveía desde el principio, por ello la Corona, temiendo que por el exceso de tonelaje entre el real y el permitido, de 500 o 600 toneladas, se pudiesen introducir muchas mercancías ilícitas, había puesto en sobre aviso a los funcionarios españoles tanto de Veracruz como de Cartagena, de manera que, como hemos comprobado, por una cédula de 26 de julio de 1715 se instaba a dichos funcionarios a que llevasen a cabo el control y medida de los barcos de acuerdo con las normas de la Casa de la Contratación³² y confiscasen todo el exceso que se hallase por encima del tonelaje permitido. En cuanto a las consecuencias de estos navíos en el comercio de las Indias resulta muy difícil dar una opinión, aunque es posible, como reconoce Gardner Sorsby (1975, p.85) que dañase por igual, dada la gran cantidad de mercancía transportada, a los españoles y a los mercaderes de las colonias británicas, a los que hacían la competencia de forma directa.

Ilustración 3: Observaciones de Geraldino a las cuentas del Bedford



³²AGI, Indiferente 2769 L8, Imágenes 83 a 89.

1715 Octubre: Por el importe de la carga según factura.....	143.525 / 15 / 9
1717 Dic.: Por gratificación al capitán y tripulación y pagos para víveres.....	775 / 7 / 11
1718 Marzo: Por ensayar el oro que vino por el navío el Herbert	59 / 18 / 1
1719 Marzo: Por pago a los dueños del navío el Londres por flete de lo que llevó a Portobelo de la carga del Bedford.....	3.564 / 15
Junio: Por corretaje de las ventas.....	59 / 15
Intereses sobre esta cuenta a 5 por ciento..... (los intereses se calculan sobre el importe de la carga)	40.759 / 8 / 9
Total.....	188.745 / - / 6
Al rey de España en su cuenta corriente por el 10% Sobre 36.958 / 3 / 5 que es la líquida ganancia.....	3.695 / 16 / 4
Por la ganancia de la compañía en este viaje.....	33.262 / 7 / 1
Ganancia Líquida.....	36.958 / 3 / 5
Total Debe.....	225.703 / 3 / 11

1717 Sep.: Por neto procedido de palo de tinte.....	91 / 11
1718 Marzo: Por oro y plata en el navío el Herbert.....	19.697 / 2
Por libras remitidas a Portobelo.....	10.315 / 14 / 4
Abril: Por neto procedido de palo de tinte.....	36 / 19 / 4
1719 Marzo: Por peso del navío el Londres.....	12.551 / 12 / 6
1722 Por géneros remitidos a la factoría de Portobelo por el navío el Londres:	
- Importe de la venta hecha por los oficiales reales cargada en la cuenta del rey de España ...	449.792 pesos 2 reales
- Los géneros restituidos valorados En.....	110.375 pesos 7 reales
A 4 pesos 6 reales la libra.....	126.037 / 17 / 6
1722 Febrero: Por neto procedido de hierro remitido a Jamaica	546 / 2 / 5
1723 Junio: Por pesos en el navío el Real Jorge.....	36.697 / 7 / 6
Por neto procedido de palo de tinte.....	81 / 9
Sep.: Por pesos remitidos a Holanda.....	3.714 / 12 / 10
1724 Junio: Por hierro remitido a Jamaica.....	448 / 10 / 8
1727 Julio: Por dinero recibido del Real Jorge.....	2.299 / 16 / 10
1728 Dic.: por procedido de bigornias remitidas a Jamaica	241 / 10
1730 Junio: Por hierro remitido a Jamaica.....	1.633 / 14 / 8
Por deudas por cobrar según cuenta de la factoría en la última represalia que ahora se cargan al tratado del asiento para cerrar esta cuenta.....	11.064 / 19
Total.....	225.703 / 3 / 11

ILUSTRACIÓN 4

lidac

Jun:

1.5. Las extrañas cuentas agregadas de los dos navíos dadas en 1728

El 1 de agosto de 1728 el contador de la Compañía J. Read firmaba unas cuentas de los navíos la Isabela y el Bedford presentadas de forma agregada, las cuales traducidas fueron enviadas a España³³ y hemos de suponer que no fueron aceptadas, lo que debió provocar el que más adelante se volvieran a realizar con un mayor grado de detalle. Esta documentación contable constituye un juego de tres cuentas expresadas en libras esterlinas, presentadas en forma de mayor y cuyas denominaciones son:

- Viaje a Veracruz del navío Elisabeta
- Viaje a Cartagena y Portobelo del navío nombrado el Bedford
- Comercio de los navíos de permiso

La última de las tres es una cuenta recolectora de los saldos de las otras dos. En las dos primeras se representan los resultados, ambos positivos, del viaje realizado por esos dos navíos, cerrándose, con el traslado de sus saldos a la cuenta del Comercio. La cuenta del Comercio recoge en su haber los beneficios obtenidos por ambos navíos y en el debe el reparto de los beneficios habidos entre el rey de España y la Compañía, quedando cerrada igualmente. En las ilustraciones siguientes las presentamos en su funcionamiento esquematizado (5) y tal y como aparecen en el documento (6 y 7).

Las diferencias con las cuentas de ambos navíos enviadas por Geraldino en 1733 son claras, siendo el nivel de análisis y detalle de esas cuentas muy superior al de éstas, con unos beneficios agregados superiores a las 115.000 libras, mientras que aquí se quedan en 70.641 libras.

Es la Isabela el navío que presenta una mayor variación en su beneficio que pasa de una cuenta a la otra de 49.241 libras a 78.468, a pesar de que los ingresos totales disminuyen en la cuenta de 1733. Es evidente que la labor de control contable de Geraldino debió dar sus frutos, principalmente poniendo en tela de juicio muchos de los cargos que se querían incluir en las cuentas de gastos.

³³ AGS, Est., leg. 7017

VIAJE A LA VERACRUZ DEL NAVÍO ELISABETA

Costes y Gastos.... 308.490 /16 /6	Retornos y otros ingresos.....357.732 /6 / 10
Saldo acreedor, a la cuenta del comercio.....49.241 /15 /11	

ILUSTRACIÓN 5

COMERCIO DE LOS NAVÍOS DE PERMISO

Al rey de España por su ganancia del 10%.....7.064 /3 /10	- Del viaje a la Veracruz del navío Elisabeta de ganancia..... 49.241 /15 /11
A la Compañía del Sur por su ganancia..... 63. 577 /14 /6	- Del viaje a Cartagena y Portobelo por el Bedford.....21.400 /2 /5
Total..... 70.641 /18 /4	Total..... 70.641 /18 /4

VIAJE A CARTAGENA Y PORTOBELO DEL NAVÍO EL BEDFOD

Costes y gastos.....194.635 /15 /9	Retornos y otros ingresos.....216.034 /18 /2
Saldo acreedor a la cuenta del comercio.....21.400 /2 /5	

DEBITO	VIAJE A LA VERACRUZ DEL NAVÍO	CRÉDITO
1715 junio, a diferentes por primer coste y gastos de la carga.....227.864 /16 /6		1715 junio, de dinero recibido de diferentes productos par el navío Elisabeta.....123.941 /9 /5
1717 diciembre, a gastos, regalos, etc.....773 / 1		De dicho por el navío Jorge.....48.183 /13 /8
1718 enero, al capitán Vincent por regalo.....100		Diciembre, de dicho por el navío el Londres.....105.901 /1 /2
A flete, seguros y comisión.....34.179 /14 /5		1718 Diciembre, de dicho por el navío Real Jorge.....45.719 /12 /5
A intereses por 4 años al 5% hasta Diciembre de 1718.....45.572 /19		Suman retornos.....323.755 /16 /8
Suman gastos.....308.490 /10 /11		Del rey de España por efectos Embargados. (70.317 pesos).....15.821 /6 /6
A comercio por el navío de permiso Elisabeta y balance.....49.241 /15 /11		Intereses sobre los retornos: Del año y medio sobre 172.135 /3 /4.....12.910 /2 /8
Total.....357.732 /6 /10		Dicho sobre.....105.901 /1 /2.....5.240 /1
		Total.....357.732 /6 /10

ILUSTRACIÓN 6

DEBITO

VIAJE A CARTAGENA Y PORTOBELO DEL NAVIO EL BEDFORD

CRÉDITO

1715 octubre, valor de la carga
incluidos los gastos.....144.301 /3 /8

1718 febrero, gastos de llevar los efectos
para el navío desde Londres
a Portobelo.....3.564 /15

Fletes, seguros y comisiones
Al 1 ½ por ciento.....23.527 /3
Intereses de tres años y medio
Hasta diciembre de 1718
al 5 por ciento.....25.240 /12 /1

Total gastos.....194.635 /15 /9

Al comercio por el navío de permiso
Bedford y Balance.....21.400 /2 /5

Total.....216.035 /18 /2

	Peso	Libras
1717 octubre, recibidos por el navío Herbert.....	94.986 /5 ½	21.372/-/1
marzo, recibidos por el navío Londres.....	58.002 /7 ¼	13.050 /13 /6
Remitidos por la factoría De Portobelo.....	44.091 /4	9.920 /11 /9
Rey de España Cartagena: Efectos vendidos.....	112.494 /2	
Pérdidas sobre dichos..	74.804 /1	
Deudas.....	51.696 /2	
Efectos vendidos en Portobelo.....	449.792 /2	
B° Hurtados.....	40.000.....728.786 /7	163.977 /1
Cartagena: Efectos después vendidos por los factores y sobrecargos.....	27.387 /1 ½	6.157/11 /10
Intereses sobre los retornos: Intereses de 21.375 /1 de un año 1.068 /12 Intereses de 13.050 /13 /6 de 9 meses 489 /8.....		1.558
Total libras esterlinas.....		216.035/18/2

ILUSTRACIÓN 7

2. Reflexiones finales: la opinión de Geoffrey J. Walker

Este autor en su obra "Política Española y Comercio Colonial 1700-1789" (1979) mantiene unas tesis en relación con estos navíos que merece la pena que exponamos, pero, dado que se trata de opiniones que no hemos podido contrastar con la documentación consultada, es necesario que las consideremos con las máximas cautelas. Considera Walker, J. G. (1979, p.113) que todo el tema relacionado con el Bedford fue concertado entre los ingleses y los españoles, ya que por ese tiempo se iba a producir un cambio de virrey en el Perú y que éste pasaría por Cartagena, camino de Lima, donde sustituiría a Ladrón de Guevara, un virrey interino que había sido acusado de contrabando. Ante la incertidumbre de cual sería la actitud del nuevo Virrey frente a las actividades de contrabando y teniendo en cuenta que en Cartagena se encontraría con un navío abarrotado de mercancías, posiblemente con gran cantidad de ellas ilícitas, que de sacarse a la venta se venderían íntegramente sin ningún problema, mientras que las mercancías españolas, de procedencia lícita, encontrarían todo tipo de problemas, el virrey interino y los oficiales reales urdieron una trama en connivencia con los factores de la Compañía.

La trama consistía en acusar de la manera más burda posible de contrabando al Bedford, entrando en una discusión abstrusa en relación con la medida de su carga, en la que el nuevo Virrey no podría intervenir. Finalmente todo se aclararía y se pondría de manifiesto que todo había sido un error y, necesariamente, se daría la razón a la Compañía. Pero, mientras tanto, su mercancía habría permanecido en los almacenes reales el tiempo suficiente para que se pudiese hacer uso de ella y sacarla a la venta, cuando ya no estuviese ni el Virrey ni los comerciantes de Cádiz en Cartagena.

De los datos del contrabando del Bedford no existen pruebas, sólo sabemos que la actitud de los oficiales reales fue desaprobada desde España y se solicitó la devolución de la mercancía confiscada y, por supuesto, nada sabemos que hubiese existido algún tipo de soborno por parte de la Compañía a dichos oficiales. Siendo completamente contrario a la documentación contable del navío afirmar, como lo hace el autor mencionado, que el Bedford obtuvo pérdidas, cuando, como puede constatarse en sus cuentas, obtuvo unos beneficios de £ 36.958, correspondiéndole al rey de España por su participación del 10% £ 3.695; participación que, por los motivos ya aludidos, no se mostró de acuerdo Geraldino que calcula un beneficio para el Monarca de £ 7.774, al no mostrarse de acuerdo con los intereses del 5% que habían cargado en la cuenta antes del cálculo de la líquida ganancia del Rey. Siendo, por tanto, la rentabilidad de este viaje, medida por el cociente de la ganancia líquida y el importe de la carga según factura, superior al 25% y el de la Isabela superior al 34%, datos que nos permiten validar la hipótesis planteada y satisfacer el objetivo que nos habíamos propuesto con este trabajo de investigación.

En 1715 la Compañía manifestaba su descontento con la marcha de los acontecimientos relacionados con el tratado del Asiento. Los problemas con el Bedford y la Elizabeth, unido al hecho de que todavía no había sido usado el privilegio concedido por el Monarca relacionado con la concesión de un navío anual, navío que aseguraban tener preparado desde el año 1713, por lo que solicitaban que se fijase una fecha para la celebración

de una feria, motivó que se enviase a Madrid a George Bubb para que llevase a cabo un proceso de negociación en el que pudiesen tratarse todos los asuntos controvertidos.

El 26 de mayo de 1716 firmaban en Madrid el marqués de Bedmar y el embajador inglés George Bubb³⁴, con los poderes de los dos monarcas, el de España e Inglaterra, el llamado *Tratado de la Declaración* que contenía algunos aspectos relacionados con algunos capítulos del Asiento de negros, principalmente con las condiciones establecidas para el navío anual de permiso; así se reconocía que: *“De parte del Rey Británico, y de la dicha Compañía se ha representado, que la mencionada gracia concedida por el Rey Católico, se concedió precisamente para indemnizar las pérdidas que la Compañía hiciese en el Asiento. De suerte que si se debiese observar la condición de no vender las mercaderías, sino es en el tiempo de la feria, y no haciéndose esta regularmente cada año, según la experiencia lo ha hecho ver por lo pasado (lo que podía suceder en lo venidero) en lugar de sacar provecho, la Compañía perdería el capital de su dinero; pues se sabe muy bien, que las mercaderías en aquel país no pueden conservarse mucho tiempo y particularmente en Portobelo. Por esta razón pide la Compañía una seguridad, de que la feria se hará cada año en Cartagena, en Portobelo, o en la Vera Cruz y que se la advierta del uno de los tres puertos que se hubiere destinado para hacer en él la feria, a fin de que pueda hacer partir su bajel, y que arribado que este sea a los mismos puertos y no haciéndose la feria, pueda la Compañía vender sus mercaderías, después de un cierto tiempo determinado, contándose desde el día del arribo del bajel al puerto”*.

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

Para concluir debemos decir que, el Asiento y tratados adicionales como el anterior, ayudaron a reforzar la posición de Inglaterra, otorgando al comercio británico una posición de privilegio³⁵, reconocida por el propio Walker, J. G. que expone que con el tratado de 1716

³⁴ El papel de Bubb en las negociaciones fue muy reconocido en Inglaterra, demostrando una gran habilidad para conseguir convencer a los españoles de los graves perjuicios que hasta el momento el Asiento estaba procurando al comercio británico, a pesar de las actuaciones muy sospechosas de los navíos concedidos como regalo a la reina Ana (que consiguió que no se considerasen de permiso) el Elizabeth y el Bedford.

³⁵ Este hecho es reconocido por la mayoría de los autores que han tratado el tema como Scelle, G. (1906); Béthencourt Massieu (1954 y 1998); Stein y Stein (2002); De Studer, E. (1958); Palacios Preciados, J. (1973); Donoso Anes, R. (2007) Domínguez Ortiz, (1976) o Hugh Thomas (1998).

Inglaterra, cuando sólo habían transcurrido tres años del final de la guerra, había conseguido “ventajas en el comercio legal con la América española mayores de las que Francia había conquistado en el transcurso de toda la guerra”(1979, p. 117).

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias

AGI, Contaduría 266.
AGI, Contaduría 1486.
AGI, Indiferente, Legajo 6.
AGI, Indiferente, Legajo 2769 L. 8 imágenes 52 a 54.
AGI, Indiferente, Legajo 2769 L. 8 imágenes 65 a 76.
AGI, Indiferente, Legajo 2769 L. 8 imágenes 76 a 78.
AGI, Indiferente, Legajo 2769 L. 8 imágenes 83 a 89.
AGI, Indiferente, Legajo 2769 L. 8 imagen 162.
AGI, Indiferente, Legajo 2773.
AGI, Indiferente, Legajo 2775.
AGI, Indiferente, Legajo 2776.
AGI, Indiferente, Legajo 2786.
AGI, Indiferente, Legajo 2790.
AGI, Indiferente, Legajo 2800.
AGI, Indiferente, Legajo 22801.
AGS, Estado, Legajo 7010.
AGS, Estado, Legajo 7017.
AGS, Estado, Legajo 6861.

Fuentes secundarias

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

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

De Studer, E. (1958): *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Instituto de Historia Argentina “Doctor Emilio Ravignasei, Universidad de Buenos Aires.

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

Donoso Anes, R. (2002): “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.

Donoso Anes, R. (2007): “Un análisis sucinto del Asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750) y el papel desempeñado por la contabilidad en su desarrollo”, publicado en la revista *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 64, nº 2 julio-diciembre 2007, págs. 105-144.

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

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

-
- Palacios Preciados, J.** (1973): *La trata de negros por Cartagena de Indias*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Tunja.
- Scelle, G.** (1906): *La Traite negriere aux Indes de Castille. Tome Deuxième: Contrats et Traités D'Assiento*, Paris.
- Stein, S. J. Y Stein, B. H.** (2002): *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*. Ed. Crítica, Barcelona.
- Thomas, H.** (1998): *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Editorial Planeta. Barcelona.
- Walker, G. J.** (1979): *Política Española y Comercio Colonial 1700-1789*, Editorial Ariel. Barcelona.

Rafael Donoso Anes es Catedrático de Contabilidad y Economía Financiera en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, de la Universidad de Sevilla. Es un destacado investigador de historia económica y en la actualidad trabaja asiduamente en las cuentas de los asientos de esclavos. Su e-mail es: rdonoso@us.es.

Rafael Donoso Anes is full professor of Accounting and Finance at the Faculty of Economics and Business Administration of the University of Sevilla. He is a renowned researcher in accounting history and at present he is intensively researching into the accounts of slaves licenses granted by the Spanish Crown to English companies. His e-mail is: rdonoso@us.es.