

LA REAL COMPAÑÍA DE INGLATERRA Y EL TRÁFICO NEGRERO EN EL VERACRUZ DEL SIGLO XVIII, 1713-1748

ANTONIO GARCÍA DE LEÓN*

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El “asiento inglés”, la concesión exclusiva de la trata negrera otorgada a los ingleses por la Corona española desde 1713, señala el fin de la introducción masiva de negros a Nueva España. La compañía inglesa hizo las últimas importaciones a gran escala, muy relativas también si se les compara con las del siglo anterior, en una Nueva España cuya población de indios y castas se reponía demográficamente. La sociedad mexicana de aquel entonces vivía un crecimiento sostenido gracias al auge de la plata, en donde la fuerza de trabajo indígena se hallaba en franca recuperación y en donde los procesos de movilidad social y mestizaje hicieron que la población de origen africano fuera rápidamente absorbida en el conjunto de una muy variada sociedad novohispana. Lo que esto implica en términos de la coyuntura general histórica (y de la conformación de esa sociedad en el siglo XVIII), va a trascender hasta el futuro, pues de hecho marca muchas de las diferencias actuales en el peso y composición de la población entre México y gran parte del Caribe insu-

Manuscrito recibido en octubre de 2000.

El autor agradece la revisión del artículo a los dos dictaminadores anónimos.

* Profesor titular “B” de la Facultad de Economía, UNAM.

lar, las cuales se explican por esta decreciente importancia de la trata de esclavos africanos desde mediados de un siglo marcado por las reformas borbónicas.

LAS HUELLAS DE LA COMPAÑÍA INGLESA

Asimismo, la vida veracruzana de los primeros años del siglo XVIII está fuertemente influida por las actividades de la Real Compañía inglesa —la *South Sea Co.* o “Compañía de los Mares del Sur”—, que después de los Tratados de Utrecht (1713) obtuvo de la Corona española la concesión para introducir esclavos negros en la América colonial española. Veracruz fue uno de los principales puertos autorizados del continente para este tráfico durante los 28 años que duró el contrato: de hecho, hasta la guerra de 1739, con efectos posteriores hasta 1748 y 1750, cuando la Corona se vio obligada a indemnizar a la Compañía... Los demás puertos americanos habilitados para este tráfico fueron La Habana, Santiago de Cuba, Cartagena de Indias, Portobelo, Panamá y Buenos Aires. En tráficos locales, la trata inglesa penetró también a Campeche, Maracaibo, Caracas, Guatemala, Puerto Rico, Santo Domingo y Río de la Hacha.

Es posible reconstruir ahora los montos y los orígenes de las cargazones de esclavos que se comerciaron en Veracruz en esos años, gracias a una rica documentación hallada en el Archivo General de la Nación, —principalmente en los ramos de Marina, Reales Cédulas Originales e Inquisición—, en el Archivo General de Indias de Sevilla, y en algunos registros existentes en Londres (British Museum y Public Record Office), que, combinados, permiten precisar tanto el número de “piezas de Indias” introducidas a la América española en general, y a Veracruz en particular, como sus orígenes en la costa occidental de África y en algunas posesiones británicas o portuguesas del Caribe insular. De hecho, los centros de acumulación y reparto de negros fueron instalados en las islas Barbados y en Jamaica, que eran muy importantes como puntos de distribución de contrabando inglés, además de las islas de Curazao, San Cristóbal y San Eustasio, que aparecen también como centros de origen en los registros tanto ingleses como novohispanos.

En todas estas fuentes se pueden detectar también las denuncias de contrabando que la compañía realizaba paralelamente, el monto global de sus operaciones en América y los privilegios económicos y políticos que los *factores* o representantes de la compañía lograron acumular en Veracruz y en toda Nueva España.

El contrato original, impreso, permite evaluar la profundidad de las desventajas de España ante Inglaterra, y la forma en que los ingleses, —utilizando el tráfico de esclavos como un caballo de Troya—, penetraron a fondo el mercado interno de la Nueva España y los de otras provincias americanas, poniéndolos a su disposición para la venta de sus manufacturas (ropa, licores, papel y herrería, principalmente), para con ello, sentar las bases del posterior *boom* de la Revolución Industrial que, como sabemos, estuvo centrada en la industria textil, y que en gran medida fue financiada por estas actividades y por la transferencia hacia Inglaterra de una buena parte del “tesoro americano”.

LA REAL COMPAÑÍA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

La hegemonía de Inglaterra en el contexto de la paz de Utrecht marca el fin de la “Primera Guerra Mundial” por el reparto del planeta. La penetración inglesa al mercado de las Indias españolas, un deseo largamente acariciado, se vio ampliamente favorecido por el resultado de esta guerra.

La guerra de sucesión española (1702-1713) que marcó la sustitución de la dinastía de los Austrias por la de los Borbones, fue de hecho un combate entre las potencias por el cuerpo inerte de la monarquía española, una Primera Guerra Mundial de reparto del mundo usando como pretexto la sucesión de un imperio decadente. Y es que el primero y más inmediato problema con que tuvo que enfrentarse la nueva dinastía borbónica de España, representada por Felipe V, antes Felipe de Anjou, nie-

to de Luis XIV de Francia y de María Teresa (la hija de Felipe IV de España, cuyo matrimonio había logrado una de las alianzas dinásticas más importantes del siglo XVII), fue que su ascenso al trono de España —al morir sin hijos el último de los Habsburgo, Carlos II—, desencadenó la Guerra de Sucesión española. Esta contienda puede ser considerada la primera guerra mundial, ya que los cuatro beligerantes principales (España, Inglaterra, Francia y Austria) lucharon en toda Europa y en sus respectivos imperios ultramarinos, pero sobre todo en territorio americano. La inoperancia de Francia para defender a la decadente monarquía española, y su derrota en esta guerra, propiciaron el advenimiento hegemónico de Inglaterra. Al terminar el conflicto, España se encontraba sin una armada de guerra adecuada, y dependía de los buques franceses para sus contactos comerciales y para proteger sus flotas, así como para el envío a España del tesoro anual de las Indias. Privada de la mayor parte de sus antiguas posesiones europeas (sobre todo Nápoles y los Países Bajos), fue literalmente forzada a ceder una participación oficial en el comercio imperial a través del *asiento de negros*, a su principal enemigo, la *pérfida Albión*... obligada también a romper el anterior contrato con la compañía francesa, la *Compañía de Guinea*, que hasta entonces tenía la concesión de un mercado esclavista bastante deteriorado...

La *Compañía de Guinea* fue así bruscamente suplantada, y por cédula del 26 de marzo de 1713, la compañía inglesa entró en el ejercicio del nuevo asiento. En virtud de este contrato, los ingleses se comprometieron a introducir en los dominios españoles de América 144 mil esclavos negros en treinta años, contado el tiempo a partir del 1 de mayo y a razón de 4 800 anuales. Se contarían en “piezas de Indias”: de 7 palmos de estatura (de 9 pulgadas cada palmo, lo que daría una medida ideal de 63 pulgadas, es decir, 1.60 metros de estatura), no siendo viejo ni con defectos. Pagarían 33 pesos escudos de plata y un tercio, en lo que estarían cubiertos todos los derechos sin que se les pudiese pedir otro. Este impuesto recaería sobre los 4 mil introducidos cada año, y del impuesto de los 800 restantes “le hacía merced el rey a la compañía”, es decir, no se

cobrava. En Nueva España y tierra firme, los esclavos introducidos se podrían negociar a más de los 300 pesos por cabeza masculina.¹

El contrato obtenido era muy ventajoso a los intereses de Inglaterra, pues el *factor* inglés, en cualquiera de los puertos autorizados, podría, previo permiso de los gobernadores de cada plaza, visitar las naves de cualquier nacionalidad que llegaran a las costas americanas, y los negros de contrabando que encontraran en ellas (llamados “piezas de precio”) serían decomisados —siendo previamente “indultados” como si fueran ellos los infractores—, y entregados a la compañía sin costo alguno. Los rezagos de productos perecederos que llegasen en los buques negreros, que habían servido para el alimento de la tripulación y la carga, podrían venderse con intervención de los oficiales reales. Las naves de la compañía gozaban también de la facultad de poder ir libremente de un puerto a otro, libertad que no tenían ni siquiera las propias naves españolas, y de regresar indiferentemente a España o a Inglaterra. Tanto el rey de España como el de Inglaterra serían accionistas de esta “compañía por acciones”, dueña de un mercado tan cautivo como sus mercancías humanas, y ambos monarcas designarían dos directores que residirían en Londres.²

Pero a pesar de que hay bastante precisión en las condiciones del contrato, lo que habrá a lo largo de los 27 años efectivos que duró, será una constante pugna, pues el monarca español trató por todos los medios, cuando no cedía en exceso, de sacudirse las condiciones impuestas. Inglaterra, por su parte, que se quejaba de que los españoles le imponían impuestos locales y otras trabas, abusó de sus derechos en muchas ocasiones, y buscó por la vía de la fuerza nuevas ventajas. El contrato, que

¹ Arcila Farías, Eduardo, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, Sep Setentas, 117, México, 1974, pp. 70-73.

² Liss, Peggy K., *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, Fondo de Cultura Económica, México, 1989.

debía concluir y renovarse en 1743, cesó en la práctica a partir de la lucha desatada en 1739, con el estallido de la “guerra de la oreja de Jenkins”, cuya responsabilidad recae casi enteramente sobre la compañía.³ Los ingleses incumplían en el pago de impuestos y derechos al fisco español y de las utilidades debidas al rey. Por su parte, los funcionarios reales españoles de cada puerto ponían múltiples trabas y pretendían cobrar a la compañía derechos que no aparecían en el contrato. El rey de España tampoco había cumplido con el reintegro de ciertas sumas y ambas partes interpretaban cada una a su manera tanto el plazo de caducidad del monopolio como aspectos diversos de las condiciones pactadas.

Pero la compañía no sólo obtuvo el comercio exclusivo de negros, sino que logró también un permiso para conducir todos los años un navío con 500 toneladas de mercadería inglesa, el llamado *navío de permisión* que llegaba a Veracruz, Cartagena y Portobelo. Pasados los años, el navío era acompañado por toda una flota multiplicada que introducía de contrabando más del tonelaje autorizado.⁴ Otra licencia le permitía introducir un navío de 300 toneladas en las islas Canarias. Y como durante los años de 1714 a 1716 la compañía no pudo despachar el navío de Indias, dejando de embarcar 1 500 toneladas, se convino que para “indemnizarla” durante los diez años siguientes, hasta 1727, el navío sería de 650 toneladas, con algunas libertades, como veremos.⁵

La relación entre este mercado cautivo, —que en realidad poco tenía que ver con la prédica sobre el “libre comercio”—, el tráfico de esclavos y el auge de la manufactura y la Revolución Industrial inglesa, son también un tema apasionante de esta antigua “globalización” del planeta. El desarrollo y la forma como Inglaterra dominó al mundo y resemantizó

³ Liss, *op. cit.*

⁴ Sobre estos abusos, véase, por ejemplo: AGN, *Reales Cédulas Originales*, 44, 122: 291-296, v. 3 de diciembre de 1724, “Contra excesos de la Real Compañía...”

⁵ Comunicación de José Patiño, Sevilla, 21 de julio de 1732: “...que se haga el arqueo, y que si excediese en 6, 8 o 10 toneladas, no se haga novedad, pero que pasando éstas haya de ser con la reserva a rebatir las del inmediato bajel las que en estas se hallaren de más. Si hubiera 50 toneladas más de las 650 se impugnará su admisión...”, AGN, *Reales Cédulas Originales*, 55, 29/30: 91-107v.

el comercio hacia 1760, dándole otro sentido a la frase “libre comercio”, tienen su arranque en esta onerosa concesión, cuyas bases eran en realidad poco competitivas.

En esto, Adam Smith, en el capítulo VII, referente a las colonias, de su monumental *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*, y cuya primera edición se remonta a 1776 (precedida de múltiples trabajos escritos),⁶ considera que la existencia de las compañías más bien entorpeció el libre mercado y el desarrollo industrial: la trata esclavista era más una rémora que un factor de avance, y pesaba demasiado sobre el verdadero cuerpo del proyecto hegemónico inglés, que pretendía el control de los mercados interiores de las Indias españolas, y en especial de la Nueva España: el precio a pagar era tan alto, que el mismo Smith, gran promotor del crecimiento de la economía inglesa, omite hablar al detalle del tráfico negrero que *factores* de su país realizaban en África. Y por sobre todas las versiones actuales que atribuyen a la administración colonial española un alto grado de ineficiencia y corrupción en su trato con la compañía, Adam Smith arremete más bien contra los mismos vicios, pero poniendo el acento en el lado inglés. Y es que la compañía tenía serias dificultades con los accionistas, con otras compañías inglesas, con la Corona británica y con los armadores de Bristol y Liverpool.

Según Adam Smith, es falsa la idea de que es necesario el gran capital de una sola compañía para desarrollar una economía nacional. Y es que en el caso de la *South Sea Co.*, ésta se inscribe dentro de un proceso de concentración de capitales que se estaba dando en Londres, entre ricos comerciantes, sociedades anónimas y bancos: o entidades no muy definidas que realizaban todo tipo de actividades financieras desde finales del siglo XVII, y que a la postre llevarían a que en el siglo siguiente (para

⁶ Cf. Adam Smith, *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*, Fondo de Cultura Económica, México-Buenos Aires, 1958.

unos en 1713 y para otros en 1760), Londres se convirtiera en el centro del capitalismo mundial desplazando a Amsterdam, posición hegemónica que acapararía por dos siglos, por lo menos hasta la crisis de 1929:

En 1695 existían en Inglaterra al menos 140 compañías con un capital total de 4 250 083 libras esterlinas, el 50% del cual estaba invertido en tres empresas, la *East India Company*, la *African Company* y la *Hudson's Bay Company*, todas ellas con sede en Londres. En 1717 el Banco de Inglaterra, con un capital de sólo 720 000 libras esterlinas en 1695, estaba valorado en 5 500 000 libras esterlinas, y el capital total de las compañías que existían por entonces superaba los veinte millones.⁷

La clave, para el desarrollo posterior del capitalismo inglés, es que muchas compañías se habían creado precisamente con el propósito de atraer capitales para la industria. En gran medida, y según Smith, estos prometedores comienzos fueron opacados por las especulaciones de la Compañía que introdujo esclavos africanos a la América española, la que creó lo que hoy llamaríamos una “burbuja” inflacionaria: a la que no por nada se le llamaba también la “South Sea Bubble”, la quimera de los mares del sur. De allí que el posterior auge industrial más bien se apoyara en préstamos bancarios y en alianzas familiares y religiosas. Y es que según Smith, las compañías son monopolios opresores, como la Real Compañía Africana, que al perder sus privilegios exclusivos y someterse a la competencia, terminaron por fracasar. Así también, Smith considera que el famoso *navío de permisión* que los ingleses introducían en Nueva España, no garantizó el éxito de la misión comercial británica, antes bien, demostró las ventajas de la misma competencia inglesa para el desarrollo ulterior del capitalismo.

Según él, la *South Sea* reunía...

(...) un capital muy cuantioso dividido entre innumerables accionistas (...) Sus proyectos extravagantes y poco regulares en el manejo de acciones son de todos conocidos (...) El primer negocio a que se dedicó consistía en proveer de negros a las Indias Occidentales españolas, en virtud de un privilegio exclusivo que dimanaba

⁷ Smith, *op. cit.*, parte III, pp. 639-716.

del contrato de “asiento”, otorgado a los ingleses en el Tratado de Utrecht. Pero como no era de esperar un gran beneficio en este comercio, ya que los portugueses y franceses que antes lo tuvieron se habían arruinado, hubo de concedérseles, en compensación, el privilegio de enviar anualmente un barco de cierto tonelaje y cargamento (...) de los diez viajes que le fueron permitidos hacer a este navío, únicamente fue muy beneficioso el que realizó la *Royal Caroline* en 1731, pero perdió en todos los demás. Sus factores y agentes atribuyeron el fracaso a las dificultades y extorsiones por parte del gobierno español, *aunque más bien creemos que se debe atribuir a la profusión y depredaciones de estos mismos empleados y agentes, algunos de los cuales adquirieron, según se dice, caudales considerables en un solo año...*⁸

Ya para 1724, nuestra compañía, en algo que demuestra las bajas utilidades obtenidas, empezó a diversificarse dedicándose más bien a la pesca de la ballena en las costas de Groenlandia, o al tráfico de marfil hacia el mercado europeo... “En 1748”, agrega Adam Smith, “y en virtud el Tratado de Aquisgrán, caducaron todas las reclamaciones que tenía la compañía contra el rey de España, derivadas del *asiento* de negros, considerándose todas ellas canceladas a cambio de esa compensación (más de cien mil libras esterlinas). Así cesó su tráfico con las Indias Occidentales españolas, y el resto de sus fondos se convirtió en anualidades, suspendiendo la compañía todas sus operaciones mercantiles”.⁹ Fue hacia 1719 el mejor periodo en las ganancias del monopolio, pero éste pronto mostró sus debilidades, que eran las mismas de las anteriores compañías que habían tenido que ver con el *asiento* español.

La guerra de 1739 obligó también a la Corona española a firmar algunos *asientos* limitados, que no implicaban exclusividad, con algunos particulares, con el fin de garantizar el flujo de esclavos. Estas concesiones rompieron de hecho con el monopolio de la compañía, aunque generalmente los obtuvieron mercaderes españoles que debían recurrir a representantes y apoderados de la misma compañía o de otros introducto-

⁸ Smith, *loc. cit.*

⁹ *Idem.*

res ingleses. Y mientras los españoles se quejaban del daño que hacía el navío de permisión sobre sus ganancias en la Feria de Jalapa, Adam Smith, considera que esta competencia americana contribuyó más bien a la ruina de la Compañía, ruina que es atribuida por Smith a la incapacidad de enfrentar la libre concurrencia:

Merece la pena que llamemos la atención sobre el hecho de que en el comercio que hacía la Compañía de los Mares del Sur por medio del barco anual —*único ramo en el que podía prometerse una ganancia importante*— nunca se vio libre de competidores, tanto nacionales como extranjeros. En Cartagena, Puerto Bello y Veracruz siempre tropezaba con la competencia de los comerciantes españoles, que llevaban desde Cádiz a aquel mercado, géneros europeos de la misma especie de los que transportaba el navío inglés, y en Inglaterra, la de los comerciantes nacionales que conducían también desde Cádiz los mismos artículos de exportación de las Indias españolas. Es cierto que tanto los efectos españoles como los ingleses estaban sujetos a impuestos bastante gravosos. *Pero las pérdidas ocasionadas por negligencia, prodigalidad y malversación de los empleados de la Compañía constituyeron sin duda, una carga más insoportable que la de los mismos impuestos: parece pues que es contrario a toda experiencia que una compañía por acciones pueda prosperar en cualquier rama del comercio exterior donde tropiece con la competencia de comerciantes particulares.*¹⁰

El contrato leonino del asiento inglés generó también, como era de esperarse, las más virulentas reacciones entre las autoridades de la Nueva España, que no alcanzaban a entender el grado de debilidad de la metrópoli. Y es que además, el Tratado de Utrecht incluyó una promesa de España de nunca transferir sus territorios americanos a ninguna otra nación, y una promesa de Inglaterra de protegerlos contra tal enajenación: es decir, nada menos que un antecedente británico de la posterior Doctrina Monroe...

¹⁰ *Idem.*

EL ASIENTO INGLÉS Y SU FUNCIONAMIENTO GLOBAL

El funcionamiento general de la *South Sea Company*, la estructura del tráfico entre África y América, estaba garantizado con un contrato particular con la *Royal African Company*, que sería la proveedora de la mercancía humana en las costas occidentales de África. El antecedente más fuerte de relación con el mercado español provenía de la costumbre anterior de proveerse de esclavos en Jamaica y Barbados, en un tráfico de muchas mercancías que había ido creciendo hasta poco antes de la instalación de la concesión. Y más allá de las dificultades entre ambas compañías, o incluso con las mismas autoridades inglesas de Jamaica que no consideraban el tráfico esclavista como la vocación exclusiva de la isla, el número de ingleses que participaron en el tráfico esclavista se incrementó. Muchos de estos tratantes tuvieron su base en Bristol, Liverpool y Londres y competían seriamente entre sí. Desde allí armaban los barcos y cargaban mucha de la mercadería que sería introducida por permisión o contrabando, y allí organizaban a sus tripulaciones. Los buques debían ser capaces de transportar y mantener vivos al número de esclavos contratados y cruzar con ellos el Atlántico, procurando hacerlo en las mejores condiciones para asegurar la carga. Generalmente la compañía contrataba para pagar al dueño del barco un determinado flete por un número dado de esclavos. Una vez enrolada la tripulación, proveía los bienes a ser intercambiados por esclavos en África, proporcionaba las provisiones para los cautivos y la tripulación que serían consumidas en el viaje. En algunos casos la compañía hizo sus propios arreglos en África para la obtención de esclavos, comprándolos de los factores residentes de la Compañía Africana, o el mismo capitán contratado los compraba directamente de los tratantes locales.

La compañía procuraba que los capitanes de cada barco se responsabilizaran de la seguridad de la carga humana. Es por ello que en 1715 la compañía decidió que cada capitán de buque enlistado podría recibir cua-

tro esclavos como comisión en cada 104 que entregara vivos, sanos y salvos. Esto motivó a los capitanes a un trato más benevolente; pero aun así, los esclavos caían víctimas de enfermedades contagiosas agravadas por la pobreza de la dieta, o por los cambios alimenticios que implicaba el cautiverio. Los capitanes empezaron a preocuparse por la variedad de la dieta, que incluía tabaco, aceite de coco, carne de res y bebidas espirituosas. Los esclavos debían de preferencia ser de entre 10 y 30 años, y, en la medida de lo posible, ser proporcionalmente la misma cantidad de hombres que de mujeres. La sobrecarga disponible del buque fue usada en África para transportar oro y marfil, que a su vez se vendía en Buenos Aires o Veracruz, y, de ser posible, introducir el restante en Inglaterra. Colin Palmer, en su ensayo sobre la trata británica hacia la América española,¹¹ menciona el caso del capitán Nathaniel Smith, quien alcanzó rasgos de gran efectividad en el transporte debido a que lavaba muy frecuentemente la cubierta durante la travesía, usando vinagre como desinfectante,¹² y que permitía y procuraba que los esclavos fueran divertidos con música y juegos para su “mejor preservación” y salud, mientras se prohibía a la tripulación que mezclara agua de sal con la comida de los cautivos, pues esta práctica era considerada “muy insalubre para los negros”.

En 1722, por ejemplo, la Real Compañía Africana se comprometió a entregar 400 esclavos al navío *Carteret* en Cabinda. Seis séptimas partes debían ser mayores de 16 años y la séptima parte restante niños y niñas entre diez y quince. En Veracruz, por ejemplo, los niños menores de diez todavía eran llamados con los términos de la trata portuguesa del siglo anterior: “bambos”, y “muleques” los de entre 10 y 15 años. El *Carteret* transportaba para sus 400 esclavos 320 chests de maíz, 200 libras de pimienta malagueta, 16 bushels de sal, 80 galones de aceite de palma y algunas otras minucias. Entre 1714 y 1738, el destino de 134 navíos de la Compañía de los Mares del Sur era, en orden de importancia hacia África

¹¹ Colin Palmer, *Human Cargoes. The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739*, University of Illinois Press, Urbana-Chicago-London, 1981.

¹² Palmer, *op. cit.*, p. 13.

los siguientes: Angola, Costa de Oro, Costa de los Esclavos, Senegambia, Windward Coast, Madagascar y otros.¹³

En el recorrido de África a las Indias españolas, el cautiverio y el transporte fueron un excelente “nicho” para la proliferación de enfermedades infecciosas: viruela, sarampión, escorbuto, variedad de fiebres, “flujo del cuerpo” o disentería y conjuntivitis fueron las principales afecciones. Es por ello que los buques debían guardar una cuarentena de quince días antes de vender la carga una vez arribados a los puertos americanos. El problema de la dieta estaba asociado a estas enfermedades. Ya desde 1705, los factores de la Compañía Africana en Whydah recomendaban como ración maíz, ñames, malagueta y aceite de palma como los mejores alimentos para los esclavos, a lo cual debían agregar frijoles, pan, queso, carne seca y harina traídos de Inglaterra, a más de que varios registros incluyen papas y arroz. Para minimizar el escorbuto se agregaban limones y limas. Y si los esclavos eran afortunados, podían tener extras de los llamados *refreshments*: plátanos, cocos, licor de malta, ron y brandy. Dependiendo de la composición étnica de la carga, los ñames y el arroz remplazarían al maíz como alimento base... Pero un viaje que durara más de ocho o diez semanas invariablemente llegaba corto de provisiones, obligándolo al racionamiento y aun al hambre. Se recomendaba también que los esclavos se mantuvieran limpios y convenientemente vestidos:

“When your ships have great mortality”, decía un documento, “unless occasioned by the smallpox, you may be assures it’s through carelessness of your captains, mates, surgeons and cooks usage”.¹⁴ Otras evidencias nos hacen ver que el paso atlántico fue muchas veces tan mortal para los esclavos como para la tripulación: como el *Queen Elizabeth*,

¹³ Palmer, *op. cit.*, p. 31.

¹⁴ Palmer, *op. cit.*, p. 55.

que en 1714 dejó Sierra Leona, tardó 15 meses en llegar a Jamaica y perdió cinco capitanes.

La resistencia de los cautivos en la travesía era otro de los problemas a los que se enfrentaba la compañía. De acuerdo con Snelgrave, un factor de Senegambia, “las mujeres son las más inquietas y resueltas contra nosotros, hostigándonos con el ruido y el clamor que suelen hacer...”¹⁵ Otras formas de enfrentar el cautiverio eran dejarse morir sin probar alimento, lo que los tratantes llamaban *fixed melancholy*, cuando los esclavos se quedaban pasivos y rechazaban las comidas y las bebidas. La resistencia a la deshumanización adquiría muchas formas y los registros son elocuentes acerca de cómo esto afectaba el destino final de la carga.

Las autoridades de Jamaica y Barbados, colonias británicas que habían sido convertidas en gigantescos “criaderos” y depósitos de la compañía, se quejaban de que allí sólo se quedaban los rechazados, los que no cumplían las características del contrato, que esto afectaba sus propias economías de plantación, y pugnaban por una mayor participación en el negocio. Los compradores americanos tenían también sus preferencias en la apariencia física de los cautivos, especialmente de las mujeres. La Compañía Africana hacía notar desde 1704 que los plantadores de Barbados las preferían jóvenes y de grandes pechos, en tanto que los españoles americanos insistían en que fueran fenotípicamente negras y no racialmente mezcladas. En 1736 el agente Merewether escribió a Jamaica que estaba seleccionando esclavos que no fueran de la “casta amarilla”, para el mercado cubano. Thomas Butcher, un factor de Caracas, recomendaba que los esclavos que se le enviaran debían ser “de los más finos negros, de preferencia del Congo y Angola, sin cortes en la cara y sin dientes afilados, los hombres de mediana estatura ni muy altos ni muy bajos... las mujeres de buena estatura y sin que tengan los pechos caídos... y de preferencia y en la medida de lo posible, deben ser vírgenes”. Fue un rasgo general el que la preferencia de edad estaba entre los diez y los tempranos veintes, pues de más edad bajaban de precio. Pero

¹⁵ Palmer, *op. cit.*, p. 55.

las más de las veces era difícil que la mayoría de la carga respondiera a estas expectativas.

Para identificar a los esclavos y reducir el número de introducciones ilícitas, la compañía requería a sus factores el que debían “marcar” a los cautivos con las “marcas de *carimbo*” o “fierros de *carimbar*”, pues los esclavos no marcados se asumían como ilícitos y se confiscaban. El hierro de marcar, el *carimbo*, debía ser de oro o plata, y guardarse en las cajas reales para evitar fraudes. Los factores de Veracruz preferían los de oro, pues “hacían una marca más precisa y más distintiva”. Sabemos también que esta práctica se abolió en Veracruz hasta 1786.¹⁶ El hierro debía estar guardado bajo tres llaves y ser sustituido en caso de robo o pérdida. En toda la América española los cautivos eran alojados en construcciones especiales, muchas veces rentadas para este fin, que los factores llamaban *negrorys*. La dieta de este cautiverio inicial en el puerto de llegada continuaba la que habían recibido en la travesía. Para el caso de Veracruz, y de una *negrory* establecida en un barracón extramuros —en el sitio llamado Pantaleón, pasando el arroyo del Aguacate (a unos 6 kilómetros al noroeste de la ciudad), se menciona carne de res seca, pescado, arroz, pan, harina y bananas—¹⁷ Aunque hay quejas de que el pan y la harina, que se concentraban aquí para el “situado” a las posesiones del Caribe, y que eran distribuidos por un “asiento” que se remataba entre los vecinos ricos del puerto, eran por lo general el “pan de munición” sin sal y la harina ya desechada por rancia o tener hongos... El problema posterior de la venta, pasados los 15 días que aseguraban la salud de la mercancía, era la prohibición de que los factores se introdujeran

¹⁶ Cf. Miguel M. Lerdo de Tejada, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*, SEP, México, tomo 1, 1940, pp. 335-336.

¹⁷ Estos esclavos eran conocidos como “negros de la Armazón”, por ejemplo: archivo notarial de Xalapa, 1732: “...de la armazón que trajo a su cargo don Guillermo Butler, Factor del Real Asiento de la Gran Bretaña...”

tierra adentro, prohibición que era frecuentemente violada o derogada por la propia Corona. Se calcula, en los veintiséis años de funcionamiento de la compañía, que 17% de la carga se perdía por muerte.

El problema permanente de la realización mercantil, al menos en Campeche y Veracruz, era de que los mercados estaban saturados por varias razones. Las dos principales eran el comercio de esclavos de contrabando, que generalmente ofrecía esclavos más baratos, y el crecimiento de un mercado de esclavos en el altiplano novohispano: vendidos a los agricultores o mineros de las costas o de las provincias internas del norte por propietarios de Puebla, Atlixco, Toluca o Cuernavaca, que en sus propias unidades estaban sustituyendo la fuerza de trabajo esclava por la fuerza de trabajo asalariada, escogida del creciente “ejército de reserva libre” que producía el crecimiento demográfico en el centro de la Nueva España. Estos esclavos criollos mexicanos eran preferidos por su precio y por que ya estaban adaptados culturalmente a la sociedad novohispana: católicos, hispanohablantes, adaptados al medio... También, el floreciente contrabando de la época afectó muy adversamente a la salud financiera de la compañía. Desde el principio se pidió a los factores que denunciaran a los introductores ilegales ante las autoridades locales. En 1717, por ejemplo, los factores en Veracruz fueron advertidos de usar *your best endeavours to prevent smuggling in goods and slaves*. Generalmente se les insistía en no comprar esclavos de contrabando aun si sus precios fueran muy atractivos. Pero esto no desanimaba a los contrabandistas. En 1716, por ejemplo, los factores de Veracruz compraron un lote de 76 esclavos en 120 pesos por cabeza (24 libras esterlinas), de un comerciante privado que fue interceptado en alta mar y que insistió que estaba en ruta hacia las Carolinas en Norteamérica. La compañía en Londres y la Junta de Negros en Madrid censuraron la compra y los obligaron a confiscarlos de acuerdo con los términos del contrato, dado que estas compras proporcionaban “un incentivo para el transporte del comercio ilícito en detrimento del nuestro”. Cuando los oficiales españoles capturaban estos “esclavos de precio”, los entregaban a la compañía para su venta.

Una Real Cédula de 1717 pone un precio de 118 pesos por cada pieza de Indias capturada de esta manera...¹⁸

Los registros de la Compañía y los documentos españoles son muy vagos sobre el número de estos esclavos capturados. Son más detallados para los cuatro años que corren entre 1716 y 1719, cuando 231 fueron decomisados en Portobelo y Panamá, y 99 en Cartagena, 40 en Veracruz y 91 en La Habana. En los hechos, la confiscación fue un fiasco frente al monto del tráfico ilegal.¹⁹

En cuanto a la distribución, la compañía nunca pudo proporcionar lo estipulado en el *asiento*. En términos de sus necesidades muchas colonias recibieron un inadecuado número, otras fueron olvidadas y ninguna fue sobrepovista. De hecho, la compañía falló en alcanzar la cuota anual de entregas contratadas. Posiblemente la laguna fue llenada por el contrabando...

CUADRO 1
Orígenes de 390 navíos a América española, 1715-1738

Lugar de origen	Núm. de navíos	Porcentaje
Jamaica	231	59.2
San Cristóbal	39	10.0
Barbados	33	8.5
Angola	32	8.2
Curaçao	21	5.4
Costa de África en general	10	2.6
Costa de Oro	9	2.3
Madagascar	6	1.5
Whydah	6	1.5
San Eustacio	3	0.8
Total	30	100.0

Fuente: AGI, Contaduría, 267, 268, Indiferente, 2800-2817.

¹⁸ AGN, *Reales Cédulas Originales*, 37, 1717, 111: 279-281.

¹⁹ Palmer, *op. cit.*, p. 37.

Así, la mayor parte venía de Jamaica y de otras islas del Caribe, más que directamente de África...

Otra de las complicaciones que se refleja en los registros que han llegado hasta nosotros, era que los españoles insistían en calcular por “piezas de Indias”, mientras que los ingleses insistían en hacerlo por “cabezas”. Generalmente un número de piezas implicaba uno mayor de cabezas, en una proporción de cuatro cabezas por tres piezas como promedio. Para calcular el número de piezas se medía por “palmeo” en los 15 días posteriores a la arribada. Generalmente, la carga se dividía en cuatro grupos, de acuerdo a la edad y al sexo. Los primeros dos grupos consistían en hombres y mujeres de al menos 15 años de edad. Niños y niñas menores desde 14 eran los otros dos grupos. Los enfermos eran descartados. Se veía el número de palmos para calcular las piezas de Indias, se sumaba el número de palmos que medían en conjunto y el resultado se dividía por siete...

Una pieza ideal era de siete palmos, de más de 15 años y saludable. Los que tenían defectos tales como faltarles un brazo o un ojo, o con alguna enfermedad crónica, se tasaban como $\frac{3}{4}$, una mitad o $\frac{1}{3}$ de pieza. De más de 30 años de edad disminuía en pieza y precio. Los niños eran medidos con sus madres. Los muy viejos o mentalmente afectados no eran “palmeados”.

Muchas veces, el “palmeo” generó severas contradicciones entre los factores y los oficiales reales de cada puerto, pues a menudo diferían en cuanto a número de piezas y de cabezas. Llama la atención, que muchas veces, como ocurrió en Veracruz entre el oficial Juan de Ávila, —“Interventor nombrado por SM para los negocios del Asiento de Negros en la Veracruz”—, y el factor Cedric Bastian, este último, contraviendo una de las cláusulas del contrato, no entregaba cuentas al primero, lo cual ha dificultado a los historiadores la búsqueda de registros definitivos. A los factores de Veracruz, frecuentemente se les insistió desde Londres en impulsar registros de piezas lo más altos posibles, aun si para ello hubiera que usar el rubro de “regalos” o “gastos extraordinarios” que

aparecen como importantes en el presupuesto programado de la compañía, es decir, sobornar a los oficiales reales...²⁰

Sintetizando, la información estadística nos muestra que la compañía entregó un total conocido de 64 017 esclavos (por tanto, un número menor de “piezas de Indias”) en Panamá y Portobelo, Buenos Aires, Cartagena, Caracas, Veracruz, Guatemala, Puerto Rico, Santo Domingo, La Habana, Santiago de Cuba, Maracaibo, Santa Marta y Campeche. Otros 1 260 pudieron ser entregados en Santo Domingo, Guatemala y Puerto Rico, y cifras menores en las costas de Barlovento, Cumaná y Trinidad.

En Veracruz, según registros del AGN, entraron, entre 1716 y 1733 (en 15 años efectivos), un total 2 212 cabezas que corresponden a 2 049.1/8 de piezas de Indias. En los 21 años que corren de 1716 a 1739 (descontando 1718 y 1728, años en que no hubo registro) entraron a Veracruz un total de 3 011 cabezas en 42 navíos (según los registros españoles e ingleses): es decir un promedio muy inferior al previsto: 143.38 esclavos anuales...²¹ Veracruz ocupa así el séptimo lugar en introducciones, después de las factorías de Panamá/Portobelo, Buenos Aires, Cartagena, La Habana, Santiago de Cuba y Caracas, y por encima de Maracaibo, Campeche, Santa Marta, Guatemala, Puerto Rico y Santo Domingo.

Campeche, por su parte, que constituyó una factoría importante para la introducción a la península de Yucatán, Tabasco y Chiapas, introdujo, según el AGI y un manuscrito de Shelburne, un total de 805 esclavos en los 11 años efectivos que corren de 1725 a 1739, es decir, un promedio anual de 73.18 cabezas, lo cual indica también que el mercado estaba ya seriamente limitado por el crecimiento demográfico de la mano de obra indígena y de castas libre.

En cuanto al precio en las factorías, de 1715 a 1719, años de especial bonanza de la compañía, en Veracruz subió de 114 en 1716 a 280 en

²⁰ Palmer, *op. cit.*, p. 38.

²¹ AGN, *Reales Cédulas Originales*, 55, 29/30: 91-107v. 20, julio, 1735.

1717, y descendió de nuevo a 220 en 1719. Los factores en Veracruz, en virtud de que penetraban, tenían pretensiones de control sobre la Feria de Jalapa y competían con el mercado interno de esclavos, se veían obligados a darlos a crédito. En 1717 fueron especialmente advertidos a venderlos en moneda fresca, *ready money*, en efectivo, y si daban créditos, asegurarse de la honestidad y solvencia de los compradores. Lo que los documentos del AGN demuestran es que, además, los factores ingleses realizaban operaciones financieras muy extensas, que iban hasta Acapulco, Toluca, Cuernavaca, Puebla, la ciudad de México, las minas del norte, la feria de Saltillo, etcétera, que ponían en sobre aviso de riesgo a las autoridades españolas, y que otorgaban créditos que generaban deudas impagables.

Una Real Cédula del 3 de diciembre de 1724, advierte sobre “los irreparables daños que se siguen no sólo del exceso de mercaderías, sino de internarse éstas tierra adentro; pues resultaría de esto que los ingleses pusiesen sus factorías en los asientos de minas donde recogerían la plata y oro y darían motivo a que los mineros faltasen a los aviadores, éstos a sus principales, y cesaría la labor de las minas poniéndose todos en quiebra, y sólo los Ingleses sacarían el oro y la plata, perdería mi Real Hacienda los derechos que le pertenecen y totalmente se arruinaría ese Reyno...” La Cédula advertía también sobre las redes financieras que los ingleses habían logrado tejer en Nueva España..

Asegurando a cualesquiera individuos del comercio que quisieran poner en sus cajas los caudales que tuviesen, se los entregarían en España u otra parte por letras o crédito con el premio de un ocho por ciento, de que no sólo resultarían los gravísimos perjuicios que se dejan considerar (...), sino también el daño que se debía temer a las costumbres y a la religión católica, de que con tanta libertad se radicasen los ingleses tierra adentro...²²

Otra fuente de quejas era sobre las crecidas deudas de algunos comerciantes locales contraídas con los factores de la compañía, como aquella queja fechada en 6 de junio de 1725...

²² AGN, *Reales Cédulas Originales*, 44, 122: 291-296v. 3, diciembre, 1724.

Para que el gobernador de la Veracruz proceda a que el factor del asiento de negros don Juan Pitt y don Pedro Moreno hagan reconocimiento de las cartas y vales que tienen hecho a favor de la compañía de Inglaterra con Francisco Pablo Fernández y don Manuel de Rivas Cacho, vecinos de la Veracruz, quienes alegan se les está cobrando de más por mercaderías introducidas al interior...²³

EL TIEMPO DE VERACRUZ

Durante la guerra de 1739 corrió por Inglaterra el rumor de la inquietud de criollos e indios en la América española. En 1721, Daniel Defoe en su texto *A Plan of the English Commerce* (Londres, 1728), se había preguntado... “¿Cómo están seguros los españoles de que si los habitantes de América entraran, en algún momento, en un libre comercio con Europa, por medio de una guerra, se les podrá persuadir de que vuelvan a abandonar ese comercio?” A lo que algunos polemistas le respondieron, reflejando la opinión pública inglesa de aquellos años, con un plan para la liberación de México y de su puerto, Veracruz, dando a los mexicanos garantía de tolerancia religiosa, libertad y propiedad...

Y si bien esto nunca se concretó en un ataque directo, sí hubo constantes quejas de que los ingleses radicados en Veracruz llevaban una vida que podría semejarse a la que hacían en sus propias posesiones. Contraviniendo el acuerdo de que radicarán en el puerto, los ingleses residían en Pantaleón, al que rebautizaron como *Planton*, con sus empleados y criados ingleses, rodeados de todas las comodidades que esa época podía ofrecer, bien surtidos de licores y víveres traídos de Londres. La casa principal de la “negrería” tenía amplios jardines y grandes terrenos anexos, tomados en arrendamiento según las cláusulas del contrato, para que los negros trabajasen la tierra y cosecharan lo suficiente para la manutención de los factores y de los esclavos en la cuarentena previa a su

²³ AGN, *General de Parte*, 25, 145: 199v-201v, 6 de junio 1725.

venta. Un sangriento episodio inesperado, ocurrido en 1730 —la muerte que el mayordomo del lugar dio a un fraile dominico al que confundió con un ladrón—, dio motivo a que el virrey diera la orden de que regresaran a intramuros, y que el exceso de empleados fuera expulsado del país. Y es que a pesar de que la factoría no estaba ingresando el número de esclavos convenido, la planta de empleados estaba compuesta por un factor en jefe, un contador, un almacenista, un secretario, un subfactor y un cirujano, con salarios que se elevaban a más de 10 mil pesos anuales. “Agréguese a esto”, dice Gonzalo Aguirre Beltrán.²⁴

(...) la tarifa de cargos que comprendía renglones que iban desde *costo de transporte, provisiones y manutención, medicinas y enfermería, renta de galeras, salarios de vigilantes y sueldo del juez conservador, que ascendía a 1 500 pesos* y demás contingencias, que en total sumaban 4 225 pesos anuales, y se comprenderá el alto costo del esclavo, que según datos de los mismos factores eran vendidos a 300 pesos *pieza de Indias*, pues la saturación del mercado y poca demanda impedía el logro de un precio más elevado.²⁵

CONCLUSIONES

El periodo del asiento inglés coincide con algunos aspectos regionales dignos de mención, y que se refieren a la forma como se desarrolla una vida cotidiana marcada por la creciente urbanización del puerto, la variedad de “naciones” que lo poblaban y la forma como la ciudad empezó a crecer a extramuros para terminar desbordando y avasallando la frágil muralla que la contenía.

- Primeramente, los datos sugieren la hipótesis de que la feria de Jalapa, iniciada como tal en 1720, fue seriamente influida por los representantes de la compañía y por sus mecanismos de crédito y venta de mercancías. Con los años, éstos fueron tejiendo un complejo mecanismo comercial y crediticio, estableciendo avanzadas en las principales ciudades del virreinato y aun en la misma capital, perjudicando al

²⁴ Gonzalo, Aguirre Beltrán, *La población negra de México. Estudio etnohistórico*, Fondo de Cultura Económica, México, 1972, p. 83.

²⁵ Aguirre Beltrán, *op. cit.*, p. 84.

comercio español, cuyo metabolismo era más lento y contradictorio. Y si bien no cubrieron las expectativas de oferta de esclavos, sí superaron con creces las cantidades de otras mercancías, que siempre rebasaban los permisos concedidos. A propósito del navío de permisión, era muy frecuente que para avituallar al navío surto en el puerto, se introdujeran en él nuevos productos almacenados en otros barcos que permanecían en alta mar, y cuya presencia se justificaba diciendo que lo habían escoltado para protegerlo de los piratas.

- Y mientras que los factores de la Compañía se vieron obligados a vender las mercancías en Veracruz, el comercio de México pudo controlarlos, pero cuando obtuvieron del rey la facultad de poder internarse, cosa que ocurrió desde 1721, sus posibilidades se multiplicaron. Avituallados por las fábricas inglesas en expansión, y exentos como estaban de derechos arancelarios, podían vender con un amplio margen de ganancia: en 25% más barato que los comerciantes venidos de Cádiz. Las protestas del comercio español obligaron al virrey Casafuerte, en 1724, a expulsarlos de la ciudad de México.
- En la feria de 1723, por ejemplo, el papel de Génova fue uno de los rubros mejor realizados. Al enterarse los ingleses de esta situación por aviso de sus factores en Veracruz, inmediatamente pretendieron estancarlo en Génova para ser ellos los únicos introductores a través del navío... Los comerciantes de Cádiz agregaban en una queja: "...si otro género tuviera tal aceptación harían lo mismo..."²⁶
- Las medidas tomadas por las autoridades españolas se refieren a que "a la sombra del comercio de negros se introduce comercio ilícito", que había que limitarles las negociaciones en plata, pues para hacerse de la plata mexicana traficaban incluso con oro africano. Se recomendaba también que no se les permitiera vender sus géneros antes de la feria, o a precios no autorizados por los diputados de la misma, pues saturaban el mercado antes de tiempo y causaban severos efectos sobre los precios de la flota. O como se decía en 1721: "...que al anticiparse a ellas la venta en ese puerto de los efectos del asiento, podría ocasionar dañosas consecuencias al comercio universal de las flotas, y no menores el que se retuviese en la Veracruz la carga del navío de permisión, por la reserva que se haría de caudales. Para ello manda su majestad que sólo se les permita el transportar estos efectos a Jalapa, pero solamente en los tiempos que con los de la flota se hubiere de celebrar feria..."²⁷

²⁶ José Joaquín, Real Díaz, *Las ferias de Jalapa*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1959, p. 14.

²⁷ Real Díaz, *loc. cit.*

- Otras denuncias tenían que ver con la ya proverbial corrupción de los oficiales reales, situación muy característica de Veracruz desde la instalación del puerto a finales del siglo XVI. El 31 de julio de 1735, por ejemplo, y cuando el ministro director de la Corona ubicado en Londres, don Tomás Geraldino, revisaba rutinariamente las cuentas de la compañía, “halló que en la memoria de los gastos del navío anual de la compañía, la *Real Carolina*” —el mismo buque mencionado por Adam Smith como exitoso y que había sido imposible arquear en Veracruz por traer sus bodegas abarrotadas de ropa— “se incluían dos partidas, la una de 6 707 pesos con título de *regalos a varios* y la otra de 5 533 en el de *gastos extraordinarios*”.²⁸ Así las sospechas recayeron sobre don Juan de Ávila, nombrado especialmente para controlar a los oficiales reales en su trato con los factores, y sobre don Cedric Bastian, el factor inglés, pero la muerte de ambos impidió continuar las indagaciones...
- Otro aspecto digno de mención y que atañe a la historia del mercado regional del puerto se refiere a que mientras la compañía establece su hegemonía en la vida local, se está dando una reconversión de la propiedad agraria: algunos mayorazgos están creciendo, acumulando tierras o vendiéndose a particulares o a órdenes religiosas. La ganadería sufre un periodo de estancamiento, que tiene que ver con los abastos al puerto y al altiplano, y en la región de Córdoba, como lo mostrado Adriana Naveda,²⁹ se sufría un prolongado marasmo de una producción azucarera que micro-regionalmente recuerda la producción intensiva del Caribe insular. La “isla productiva azucarera” de Córdoba, rodeada de una Nueva España que vivía ya otros aires y otros tiempos, se vio golpeada por continuas rebeliones de esclavos y por un fenómeno de cimarronaje sin precedentes. El uso de algunas propiedades del litoral como depósitos de mercancías del contrabando inglés —como la hacienda de San Juan El Zapotal, en Tlacotalpan, que un tal Villaseca vendió a los padres agustinos—, aparece constantemente, al igual que varias denuncias contra establecimientos religiosos del puerto en el mismo sentido...³⁰
- Otro bloque importante de información se refiere a la famosa Armada de Barlovento, que para estos años era considerada ya como “Armada de Sotavento”, pues en lugar de resguardar las islas del barlovento caribeño, permanecía atracada en el puerto de Veracruz, en donde sus oficiales y marineros escenificaron cantidad de denuncias de contrabando, trata de blancas y aliento a la prostitución, denuncias

²⁸ AGN, *Reales Cédulas Originales*, 55, 49: 168-170v, 31 de julio 1735.

²⁹ Naveda, Adriana, *Esclavos negros en la haciendas azucareras de Córdoba, Veracruz, 1690-1830*, Centro de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, Jalapa, México, 1987.

³⁰ AGN, *General de Parte*. 27, 211: 191-191v, 1740.

de hechicería, etcétera ³¹ ... Mucha de la tripulación estaba formada por vecinos del puerto, que impulsaban a que los buques de la armada permanecieran aquí por periodos prolongados, contribuyendo, eso sí, a toda clase de intercambios culturales entre Veracruz y el Caribe. La liquidación de la armada por obsoleta ocurrió hasta 1748, y su muerte lenta coincide con el fin del asiento inglés...

- A fin de cuentas y pese a los contratos, Inglaterra era una nación enemiga y de herejes anglicanos, por lo que la defensa del puerto receló siempre de la presencia de los ingleses, a quienes se consideraba espías en potencia, o extranjeros que en cualquier momento pudieran apoderarse del puerto. Es por eso que los motines en el castillo de San Juan de Ulúa, encabezados por tropas descontentas, se atribuían muchas veces a intrigas de los ingleses. Y es que las medidas defensivas no correspondían con una estructura administrativa poco eficaz y en el contexto de una real sumisión de la Corona española a los intereses de la “pérfida Albión”. Se reporta, por ejemplo, que “en la noche del 28 de octubre de 1717, al tiempo de rendir la guardia, se sublevó la guarnición del expresado castillo pidiendo el pan de munición y las pagas atrasadas de sus sueldos”, y poniendo en severo peligro la defensa del puerto. En ese momento la Compañía de Morenos de Guinea se apoderó virtualmente de la ciudad y puso orden entre los sublevados, lo cual generó protestas del vecindario español. En el castillo de San Juan de Ulúa se apilaban ya los “esclavos de precio” decomisados, los “forzados” que luego serían legión y los reos de otras partes del Caribe que purgaban allí sus penas...³²
- La transformación del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición sufría también los embates de la nueva realidad demográfica: al igual que en la administración media, muchos de los puestos los ocupaban gentes sin limpieza de sangre, en especial, mulatos. Ya para 1780, el propio comisario José María Lasso de la Vega era acusado de ser nieto de esclava negra, pero gracias a su intachable fe logró salvedad de la inquisición de México para ocupar el puesto, “no habiendo además en la Veracruz gentes de otra calidad de quienes echar mano”... Había también una resignada aceptación de las nuevas condiciones, de la presencia de otras religiones y una disminución de los procesos por hechicería: los mismos miembros del tribunal veracruzano respiraban ya el aire más desencantado del Siglo de las Luces. La persecución empezó más bien contra las disidencias políticas o contra los excesos carnalescos de la cultura popular, que van a llenar el escenario posterior a 1760.

³¹ Cf. Bibiano Torres Ramírez, *La armada de Barlovento*, EEHAS, Sevilla, 1981.

³² AGN, *Reales Cédulas Originales*. 38, 48: 130-133. 25 noviembre 1717, “Sublevación de la guarnición de San Juan de Ulúa”.

- En el “periodo inglés” destacan muchos procesos del tribunal, pero sólo me referiré a dos: El emprendido en 1721 contra Josefa de Zárate, *la madre Chepa*, mulata, viuda de 40 años, “partera y supersticiosa”. Acompañada de otras negras y mulatas “isleñas” —es decir canarias—, hacía la competencia al Hospital de Montesclaros. Mantenía una casa de reposo particular en el barrio de Chafalonia en donde atendía a marineros catalanes, mallorquines, ingleses y de la Armada, quienes después de las travesías se reponían allí de la mala vida en alta mar. Se acusaba a *la madre Chepa* de preparar polvos, amuletos contra naufragios y malas guerras, conjuros amorosos y de establecer trato carnal con sus pacientes... “Que en su casa de Veracruz entraban otros hombres de mar en fuera, enfermos todos, a quienes asistía dicha madre Chepa medizínándoles, cocinándoles y en todos los demás *misterios* que se ofrecían...” Al final de un largo proceso, muy alentado por sus enemigos, se calificó “a la dicha partera como supersticiosa con pacto implícito con el demonio y sospechosa de maléfica, y aun de herejía por valerse para sus malos intentos hasta de cosas sagradas...”, y condenada así “a que la Rea sea presa en cárceles secretas con embargo de bienes...”³³.
- Otro proceso es la denuncia de don Antonio Dionisio Garrote, vecino de Veracruz, contra varios supuestos judíos a fines de 1733. Esta denuncia estaba motivada por empleados ingleses de la compañía que acusaban a algunos de sus competidores, en especial a un tratante llamado Joachin, de ser en realidad judíos y haberlos visto como tales...en Londres. El testigo privilegiado, ausente, era un tal Juan Thomas, escribiente y traductor inglés de la factoría, “acusando a varios sujetos que le parecían judíos a los que vio y conoció en Londres por tales, a lo que respondió que no tenía duda, pues luego que los encontraba se le ponían colorados y se ocultaban con el sombrero...” Las denuncias de Thomas, quien había llegado en el navío inglés *El Pingüe Bolante* como intérprete de dicha nación, fueron deshechas por el mismo vecindario, que reclamó a la inquisición el que tomara como ciertas denuncias de gentes que ni siquiera eran católicas y cuyos intereses afectaban a la Corona y a la verdadera fe... Hasta esos extremos llegaba la injerencia de los ingleses en la vida local...³⁴.
- En esos años se desarrolla también una fase de nuevas exploraciones al interior del litoral, como las de don Agustín Cramer, y un relativo auge de la construcción de navíos aprovechando la expansión de la frontera agrícola-forestal-ganadera en el Papaloapan, el Coatzacoalcos y sus afluentes. Se desarrollan así los astilleros de Tlacotalpan y Coatzacoalcos, y una estrecha relación con el abasto de maderas veracruzanas al astillero de La Habana...

³³ AGN, *Inquisición*, 791, 16: 353-363, 1721.

³⁴ AGN, *Inquisición*, 848, 2da. parte: 565-572v, 4 diciembre 1733.

- Por último, se puede percibir las transformaciones del papel que jugaban los negros y afroestizos libres en la vida del puerto, en donde siempre habían gozado de una especial movilidad. Dos vías de integración aparecen profusamente documentadas: Primero, la transformación de las compañías de negros de Guinea y su naturalización como compañías de negros y mulatos milicianos, reclutados entre los jarocho del interior, que se formalizan en 1724. Tienen ya preferencia sobre los de Guinea por el conocimiento del terreno, de hecho muchos de ellos son cimarrones pacificados de la región de Tierra Blanca y Tlalixcoyan (Amapa, Mandinga, etcétera), y obtienen exención de tributos en virtud de ser soldados de la Corona. Aquí aparece como importante la figura de un “negro principal”, Pedro Matías, nombrado comandante de las compañías de Pardos después de gestiones personales que llevó a cabo en España... y que cristalizaron con su nombramiento en 1741, muy favorecido por el estallido de la guerra de 1739.³⁵
- La otra vía de integración social de los esclavos y libres fue la cofradía de San Benito de Palermo, que se fundó desde principios del XVII en el convento de San Francisco, y que tenía también estructuras internas de cabildo, encabezadas por una madre de los cofrades. La cofradía tuvo conflictos con los franciscanos, funcionó en la iglesia de Loreto por temporadas y sacaba una procesión de sangre y cera en el lunes santo, así como el día de Reyes, teniendo permiso para pedir limosna en las calles cantando “negrillas y congas”, una de las cuales ha llegado hasta nosotros gracias a los registros musicales de la catedral de Puebla... La cofradía fue una especie de seguro social de los morenos libres y esclavos, proporcionando ayuda, misas, entierros, etcétera, y su fundación se dio al calor del primer trato de Veracruz con el cacao de Maracaibo, ciudad de Venezuela donde subsiste una cofradía de la misma denominación...³⁶

³⁵ AGN, *General de Parte*, 33, 77: 68-87, 1741, “Compañías de Morenos, Pardos y Morenos de Guinea en Veracruz”.

³⁶ Estela, Roselló, *La Cofradía de Negros: una ventana a la tercera raíz. El caso de San Benito de Palermo*, tesis licenciada en Historia, Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, México, 1998. Sobre la cofradía de Maracaibo, véase: José Gregorio Bracho Reyes, “El culto a San Benito en el sur del Lago de Maracaibo. Una propuesta de acercamiento desde la antropología de la música”, *Boletín Americanista*, año XXXVII, núm. 47, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1997, pp. 45-75.

- Por último, son notorios en el puerto los efectos posteriores de la factoría inglesa y su espíritu de empresa en la estructura del libre comercio posterior, en la transformación de la Lonja de Veracruz, creada en 1599, en Consulado de Comerciantes hacia fines de ese siglo (1795) y con el fin de la estructura más bien feudal y monopolística de la feria de Jalapa, que acompañará a la supresión del sistema de flotas y monopolios.

BIBLIOGRAFÍA

- AGN, *General de Parte*, 25, 145: 199v-201v, 6 de junio, 1725.
- AGN, *General de Parte*, 27, 211: 191-191v, 1740.
- AGN, *General de Parte*, 33, 77: 68-87, 1741.
- AGN, *Inquisición*, 791, 16: 353-363, 1721.
- AGN, *Inquisición*, 848, 2da. parte: 565-572v, 4 diciembre, 1733.
- AGN, *Reales Cédulas Originales*, 37, 1717, 111: 279-281.
- AGN, *Reales Cédulas Originales*, 44, 122: 291-296v, 3 de diciembre, 1724.
- AGN, *Reales Cédulas Originales*, 44, 122: 291-296v, 3 de diciembre, 1724.
- AGN, *Reales Cédulas Originales*, 55, 29/30: 91-107v.
- AGN, *Reales Cédulas Originales*, 55, 29/30: 91-107v, 20 de julio, 1735.
- AGN, *Reales Cédulas Originales*, 55, 49: 168-170v, 31 de julio, 1735.
- AGN, *Reales Cédulas Originales*, 38, 48: 130-133, 25 de noviembre, 1717.
- Aguirre Beltrán, Gonzalo, *La población negra de México. Estudio etnohistórico*, Fondo de Cultura Económica, México, 1972.
- Arcila Farías, Eduardo, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, Sep Setentas, 117, México, 1974, pp. 70-73.
- , *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, Sep Setentas, 117, México, 1974, pp. 70-73.
- Boletín Americanista*, año XXXVII, núm. 47, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1997.
- Lerdo de Tejada, Miguel M., *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*, SEP, México, tomo 1, 1940, pp. 335-336.
- Liss, Peggy K., *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, Fondo de Cultura Económica, México, 1989.

- , *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, Fondo de Cultura Económica, México, 1989.
- Naveda, Adriana, *Esclavos negros en la haciendas azucareras de Córdoba, Veracruz, 1690-1830*, Centro de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, Jalapa, México, 1987.
- Palmer, Colin, *Human Cargoes. The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739*, University of Illinois Press, Urbana-Chicago-London, 1981.
- Real Díaz, José Joaquín, *Las ferias de Jalapa*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1959.
- Roselló, Estela, *La Cofradía de Negros: una ventana a la tercera raíz. El caso de San Benito de Palermo*, tesis licenciada en Historia, Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, México, 1998.
- Smith, Adam, *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*, Fondo de Cultura Económica, México-Buenos Aires, 1958.
- Torres Ramírez, Bibiano, *La armada de Barlovento*, EEHAS, Sevilla, 1981.