

# INDIOS Y NEGROS DE LOS TERRITORIOS ESPAÑÓLES DEL CARIBE, LLEVADOS COMO ESCLAVOS A NORTEAMERICA EN EL SIGLO XVIII

*por Demetrio Ramos*

Las condiciones en que se desarrollan las colonias inglesas de Norteamérica y las Antillas, por un lado, y por otro, la expansión del comercio británico a partir de Utrecht, especialmente en el Caribe, no encajan armónicamente. Al contrario de lo que suele creerse, esa circunstancia origina desajustes que determinan fricciones o, cuando menos, resultados que, al alterar el proceso hasta entonces seguido, promueve fenómenos en cadena de valor sociológico y humano muy sensibles. Los privilegios obtenidos en la paz de Utrecht permitirán a la Inglaterra triunfante, es cierto, actuar sobre Hispanoamérica directamente, pero ello no sería sin que repercutiera en sus propias colonias que, si se ven afectadas en sus intereses —como el caso de Jamaica—, también alcanzaría a problemas que parecen insospechables, como de los que nos vamos a ocupar.

*El problema de la mano de obra en las colonias inglesas de Norteamérica.*

Cuando las colonias del centro y del Sur comenzaron a desarrollar sus bases agrícolas logrando, las primeras, exce-

dentes de trigo, especialmente en Nueva York y en Pensylvania, como las meridionales obtenían gruesas cantidades de tabaco en Virginia, bahía de Chesapeake y Carolina del Norte, o de índigo y arroz en las tierras pantanosas de Carolina del Sur (1), se iniciaba un encadenamiento de necesidades que obligaban, por lo pronto, a contar con mayor disponibilidad de mano de obra, del mismo modo que resultaba indispensable exportar sus producciones. Ambas precisiones no eran tan fáciles de satisfacer aisladamente, pues la introducción de mano de obra imponía una inversión —como veremos— y esta no era posible si no se vendían los productos, que tampoco se conseguían sin la mano de obra barata.

Esta situación, que fue fraguándose a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII, no se hizo crítica hasta entonces por la concurrencia de otros factores que contribuyeron a permitir ese desarrollo. Por ejemplo, la piratería ejercida en el área del Caribe constituyó una fuente de adquisición de productos a bajo precio, pues los botines que obtenían de sus presas iban, en más de una ocasión, a venderlos a las colonias, que así se abastecían con costos mínimos, gracias a la complicidad de funcionarios que permitían este tipo de contrabando (2). No pocas veces, estos mismos barcos, antes de regresar, adquirían en las colonias de Norteamérica productos, con los que volvían a Inglaterra redondeando así su negocio, pero dejando en ellas a cambio moneda española que servía a los colonos para las compras a los mercaderes ingleses. Así se atemperaba, en parte, el saldo negativo que padecía el comercio colonial y la falta de moneda que por ello sufrían.

Mas el problema de la mano de obra no permitía opción. La base estaba constituida por los *Servants* (3), en forma de

---

(1) Wid. E. E. Edwards: *American Agriculture. The first 300 years*, en «Yearbook of Agriculture», 1940, pp. 171-276.

(2) M. W. Jernegan: *The American Colonies, 1492-1750*, N. Y., 1929, pp. 369-380. G. F. Dow y J. H. Edmonds: *The Pirates of de New England Coast, 1630-1730*. Boston, 1923. Edgar S. Mclay: *History of American Privateers*, N. Y., 1924.

(3) Vid. Marcus W. Jernegan: *Laboring and Dependent Classes in Colonial America, 1607-1783*. Chicago, 1931. A. E. Smith: *Colonists in Bondage: White Servitude and Convict Labor in America, 1607-1776*. N. Y., 1947.

servidumbre en la que caían los que eran transportados a América —la mayoría de los emigrantes— al renunciar a su libertad para ser llevados gratuitamente por los traficantes, que les vendían al desembarcar para trabajar para su comprador una serie de años; otros ingresaban en esta forma de esclavitud por condena de los tribunales ingleses, que les deportaban para ser vendidos en las colonias donde habían de servir a sus amos de siete a diez años; como no pocos sufrían igual suerte después de ser raptados en los puertos ingleses o atraídos por engaño, especialmente niños, a los que embarcaban los patrones de los barcos sin ningún escrúpulo. Si bien se dictaron contra este abuso varias disposiciones desde mediados del siglo XVII, «tan intensa era la necesidad de mano de obra en las colonias, que —como escribe Faulkner— las autoridades mostraron poco interés en su cumplimiento» (4). Es más, después de la rebelión escocesa de Monmouth, en 1685, centenares de prisioneros fueron vendidos como esclavos en América.

Esta misma necesidad explica que, a pesar de la escasa predisposición que los colonos tenían para aceptar la entrada de mano de obra negra esclava, que necesitaba aclimatarse y luego tendrían que alimentar en la vejez, tal recurso llegara a generalizarse, máxime cuando, para trabajar durante toda la vida, el costo de un esclavo —entre 18 y 30 libras— reducía notablemente la inversión que suponía la adquisición de *servants*, calculable en 4 libras por año, con lo que resultaban 40 libras por los diez años que venía a durar su servicio. Eso sí, la utilización de esclavos negros imponía la necesidad de un capataz, cuyo sueldo sólo era asimilable si el número de esclavos que había de dirigir era por lo menos de veinte. He aquí pues, como la introducción de equipos de esclavos

---

interesándonos especialmente del mismo autor, el trabajo *The Transportation of Convicts to the American Colonies in the Seventeenth Century*, «American Historical Review», XXXIX, núm. 2, 1934.

(4) H. Underwood Faulkner: *Historia económica de los Estados Unidos*, ed. de Buenos Aires, traducción de Aida Aisenso, 1956, p. 91. El problema de los *servants* cuenta con un estudio general muy minucioso en el trabajo de Eric Williams: *Capitalism and Slavery*. Chapel Hill, North Carolina, 1944, donde se analizan también los resultados económicos producidos por el tráfico negrero.

negros —para cubrir la necesidad de mano de obra— determinaba otra necesidad: la de crear extensas explotaciones, con lo que el régimen de la tierra también se transformaba.

El primer desembarco de negros tuvo lugar —un año antes de la llegada del *Mayflower* a América— en Jamestown, en 1619, y fue obra de un corsario holandés que vendió veinte negros que había capturado en el Caribe (5). De acuerdo con la costumbre, en los primeros años les consideraron como *servants* pues hasta 1661 no decidió la asamblea de Virginia dar el paso de declararles esclavos, con la fórmula de «sirvientes a perpetuidad», que en Maryland se hizo más radical, al resolver en 1663 que los negros de la colonia eran esclavos, prohibiendo los matrimonios entre las distintas razas (6). No obstante, la introducción de negros había sido lenta y escasa, pues los traficantes preferían llevarles a los territorios españoles del Caribe, donde estaban seguros que podían cobrar en moneda. Fueron los holandeses quienes desarrollaron la trata a partir de 1625, cuando la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales llevó el primer cargamento de esclavos a Nueva York —entonces Nueva Amsterdam, bajo su dominio—. El ejemplo se imitó y en 1636 también Delaware introducía esclavos. Con todo, como la capacidad adquisitiva era pequeña, el esclavismo negro progresa lentamente, siendo significativo el caso del *Desire*, barco de la Nueva Inglaterra, de pequeño tamaño, que el 1638 partió de Salem para Barbados con pesca salada y diecisiete indios pequot cautivados, para venderles como esclavos en las pequeñas Antillas, y que regresó a Boston con sal, algodón y también con esclavos negros que allí adquirieron (7). El Caribe fue, pues, donde las colonias buscaban los esclavos, especialmente Virginia.

---

(5) Con este navío holandés debió ser con que el que se cruzó el *Treasures*, primer corsario que partió de las colonias hacia las Antillas, pues en su diario consta que desde un barco holandés les avisaron que en Virginia necesitaban esclavos.

(6) John H. Russell: *The Free Negro in Virginia*. Baltimore, 1913, y J. Hope Franklin: *From Slavery to Freedom*. Nueva York, 1956.

(7) Se cita este caso interesantísimo por Daniel P. Mannix y M. Cowley: *Historia de la trata de negros*. Madrid, 1968, p. 68, versión española de Eduardo Bolívar de la edic. original titulada *Black Cargoes: A History of the Atlantic Slave Trade*.

Pero la necesidad y el negocio que podía suponer su introducción les llevó pronto a pretender la obtención directa, lo que intentó por vez primera el *Rainbow*, que en 1645 llegó hasta la costa de Guinea de donde, después de varias incidencias, retornó a Boston con muy pocos negros que, por motivos diversos, tuvieron que ser devueltos. Así se inauguraba la trata por los mercaderes de Massachusetts, que andando el tiempo sería tan intensa (8). En 1654, también desde Nueva Amsterdam se iniciaba la adquisición directa, con el *White Horse*, que marchó al Africa, de donde regresó con un cargamento de negros que vendieron a un precio muy alto —ciento veinticinco libras unidad, por término medio—, a pesar de las malas condiciones en que llegaron. En 1658, volvió a repetirse el negocio con el *Oak Tree*; en 1659 con el *St. John* —que sufrió tremendas incidencias— (9), seguido del *Salomon* y luego del *Gideon*, que llegó a Nueva Amsterdam con un nutrido cargamento, poco antes de que los ingleses sitiaran la colonia.

Después de 1660, cuando se promulgó la segunda ley de Navegación, la Royal African Company of England lograba de la Corona inglesa le exclusiva en la introducción de negros, desarrollando su negocio de forma semejante a las actividades de los mercaderes, con lo que la balanza comercial de las colonias se agravó seriamente. Esto explica que intentaran eludir el monopolio por la obtención directa, como fue el caso del *Arms of Amsterdam*, que partió de Nueva York, pero que resultó apresado por un barco portugués en 1663. Como, por otra parte, tampoco la Royal Company suministraba aún la mano de obra precisa, tanta fue la necesidad que sintieron los colonos que, en ese mismo año, en Carolina se acordó establecer el incentivo de la entrega de veinte acres de tierra por cada esclavo que fuera desembarcado. En Nueva Ingla-

---

(8) La obra clásica sobre la trata desde esta colonia es la de George H. Moore: *Notes on the History of Slavery in Massachusetts*. Nueva York, 1866.

(9) Elizabeth Donnan: *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*. Washington, tomo. I, 1930, donde se recoge la documentación de lo sucedido a este barco.

terra, por estas mismas fechas, se apeló a otro procedimiento: la cría de negros, que resultó un fracaso (10).

A partir de 1672, la Royal African Company comenzó a desarrollar la introducción, motivo por el cual es a partir de esta fecha cuando el esclavismo negro puede adquirir verdadero volumen, aunque la aplicación de las disposiciones dictadas en Londres sobre los cereales colocaron en una situación delicada a los colonos productores de harinas, que veían cortados sus envíos a la Metrópoli por los elevados impuestos con que Inglaterra limitaba la importación de artículos que se cosechaban en la isla. Consecuentemente, como bien se advierte, la forma de equilibrar los colonos su economía tendía a buscar una salida para su comercio en el Caribe, donde las harinas de Nueva York, como más tarde las de Pensylvania, podían tener colocación. Jamaica sirvió a este propósito como gran centro de acopio que, en la época de la guerra de Sucesión española, siguió actuando como distribuidor sobre los territorios hispanos mediante el tráfico ilícito, a pesar del estado de guerra. Así el metálico obtenido servía para cubrir los saldos de las adquisiciones de productos manufacturados de Inglaterra (11).

Por otra parte, los colonos del Norte trataron de eludir el monopolio yendo a buscar esclavos más lejos de donde la Royal Company tenía el derecho de trata, origen de los llamados «hombres del Mar Rojo», nombre que se dio a los que iban a adquirir esclavos a las costas africanas del Indico. Fueron especialmente barcos de Boston y de Newport los que compraban los negros a cambio de ron fabricado con melazas adquiridas de las Antillas. En 1678 ya desembarcaba un cargamento en Massachusetts un barco que procedía del estrecho de Madagascar, del mismo que las balandras que iban a buscar en Barbados las melazas para fabricar el ron —que compraban a cambio de pescado salado, que era el alimento que allí daban a los negros— regresaban también con algunas piezas. Así se iniciaba el comercio triangular, que más adelante se desarrollaría al máximo. Otros capitanes, como el

---

(10) Mannix y Cowley [7], pp. 63-64.

(11) Harold Underwood Faulkner [4], p. 100.

famoso capitán Kidd, marchaban al estrecho de Madagascar para tomar esclavos por el sencillo procedimiento de apoderarse de los que capturaban en los barcos que les transportaban. El *Fortune*, de Nueva York, era uno de estos barcos. El puerto de Salem era la base de los navíos que operaban en Zanzíbar (12), aunque también en Boston se trataba en esta época, pues al menos en 1696, el *Sunflower*, fletado en este puerto, desembarcaba esclavos en Rhode Island.

En 1698, el monopolio negrero de la Royal African Company se hundió, aunque ya durante la guerra anglo-francesa, apenas había pasado de ser nominal por las mínimas posibilidades de ejercer la trata. Autorizado entonces el comercio libre de esclavos, la relación de las colonias con el Caribe se reforzó. Las melazas antillanas —que eran más baratas en las islas españolas— fueron entonces un artículo imprescindible para las colonias, pues el ron que con ellas podían fabricar les permitía interesarse directamente en la trata de negros, enviando barcos a las costas africanas donde los adquirirían a cambio de tal mercancía. Así se inició el comercio triangular —Jamaica, colonias, Africa, Jamaica— que hizo posible el salto de la economía de las colonias, al mismo tiempo que obtenía para las plantaciones la mano de obra esclava, que entonces se incrementó rápidamente.

Por consiguiente, en vísperas de la paz de Utrecht se encuentra claramente perfilada una relación entre colonias norteamericanas y el ámbito del Caribe donde las harinas tienen su mercado, a cambio de la extracción de melazas y azúcares, base de su comercio, que permite la adquisición de los esclavos negros que necesitaban las plantaciones. Jamaica y los puertos de las colonias norteamericanas son los dos polos de actividad que se han enlazado como resultado de las leyes inglesas de comercio. La estampa que Mannix y Cowley nos ofrecen no puede ser más ilustrativa: «las ganancias derivadas de la trata se invertían en financiar las destilerías de ron, que constituía la exportación más apreciada de Nueva

---

(12) C. T. Brandy, Jr.: *Commerce and Conquest in East Africa*. Salem, 1950. Más adelante alcanzaría verdadera importancia la trata en este ámbito.

Inglaterra. En las plantaciones del Sur se comenzaron a construir grandes mansiones, y una nueva forma de vida, desconocida hasta entonces, empezó a brotar. El Sur no era aún el imperio del algodón, pero se compraban cada vez más esclavos para cultivar más arroz y más tabaco, lo cual permitía comprar más esclavos y sembrar más arroz y más tabaco» (13). Y algo semejante sucedía en el Norte, pues si en 1700 había 1.000 negros en aquellas colonias de Nueva Inglaterra, en 1715 sólo Boston doblaba esa cantidad (14).

*La perturbación creada por el tratado del Asiento de negros.*

No deja de ser sintomático observar como la Gran Bretaña trató de obtener de los oponentes en la guerra de Sucesión —el archiduque Carlos y Felipe V— la misma concesión: la exclusiva en la entrada de negros en los territorios españoles de América, según la tradicional fórmula de *asiento*. Francia había dado el ejemplo pues, apenas fue aceptada por Luis XIV la resolución testamentaria de Carlos II en favor de su nieto Felipe de Anjou, se apresuró a conseguir, en 1701, esa ventaja económica que tanta envidia provocó en Londres, como para pretender arrancar esa facultad de cualquiera de los contendientes. Primero lo negoció con el Archiduque Carlos, su aliado, cuando parecía posible su victoria (15), como luego con la corte de Francia —en quien se veía la cabeza decisiva del bloque borbónico—, hasta que por fin —negociando ya en España— se llegó a la forma del tratado del Asiento el 26 de marzo de 1713, concluido curiosamente un día antes que el tratado preliminar de paz, como si aquél fuera pieza

---

(13) Mannix y Cowley [7], p. 74.

(14) En el volumen II de Donnan [9], se da la lista de los barcos que introdujeron esclavos en Virginia entre 1710 y 1769, como también para Carolina del Sur —menos completa aún—, donde se habían instalado gentes procedentes de Barbados, y donde los plantadores de arroz fueron los más ávidos compradores de esclavos.

(15) El proyecto inglés para negociar el asiento fue publicado por Georges Scelle: *La Traite Nègrière aux Indes de Castille, contrats et traités d'Assiento*. Paris, 1906, tomo II, pp. 699-703; también en la importante obra de Elizabeth Donnan: *Documents Illustrative* [9], Washington, 1931, tomo II, pp. 16-21.



previa para llegar al arreglo general. Para la ejecución de tal comercio se había previsto ya un instrumento en 1711, año en que se fundó en Londres la South Sea Company, que así podría servir de base para consolidar al menos parte de la deuda flotante del Estado.

Negociador por la parte británica en la fase final fue un curioso personaje, Manuel Menesses Gilligan —a quien se atribuye la inserción del célebre artículo del navío permiso— cuyos antecedentes son bien ilustrativos, pues no en vano se había dedicado durante la guerra al contrabando y a la introducción fraudulenta de esclavos en las provincias españolas del Caribe (16) desde la base de Barbados. Se trata pues de un hombre con larga experiencia en el negocio, pero también de quien se había movido *externamente*, fuera de los dos polos —Jamaica y las colonias norteamericanas— entre los que terminaron centrándose, desde finales del XVII, las corrientes económicas de la América inglesa. Barbados, que llegó a ser la isla «madre» del azúcar, donde el sistema de plantaciones alcanzó un éxito asombroso, fue también por esta misma prosperidad, más sensible a todos los riesgos que se sucedieron. La insaciable necesidad de negros esclavos determinó un proceso en el que sólo los más ricos propietarios podían invertir en grandes cargazones, con lo que paralelamente fueron también adquiriendo la tierra de los plantadores menores, hasta que toda la superficie cultivable quedó simplificada en unas centenas de grandes plantaciones, donde antes hubo miles de parcelas. Así, si la isla, por un lado, se llenaba de negros, por otro se vaciaba de blancos —muchos de los cuales emigraron a Carolina del Sur—, con lo que se autolimitó la posibilidad de que existieran gentes audaces capaces de ir a buscar mano de obra esclava. Quedaron, por consiguiente, a expensas de los que les llevaran y de los traficantes que allí se instalaron. De aquí, los altos precios que

---

(16) De él trata Richard Pares: *War and Trade in the West Indies (1739-1763)*. Oxford, 1936, p. 11; otros datos recogió Elena F. S. de Studer en *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Universidad de Buenos Aires, 1958. Sobre su intervención en el tratado, Scelle [15], tomo II, p. 532.

les imponían. En 1689 —bajo el dominio de los agentes de la Royal African Company—, llegaron a considerar insostenible la situación, obligados a comprar los negros que la Compañía les llevaba a precios caros, por no poder colocarles en otras partes de donde salían barcos para su adquisición directa. «Hasta ahora —decían en su alegato—, el precio de los negros se mantenía en siete libras por cabeza—, ahora los pagamos a veinte...» (17). Por añadidura, esto sucedía cuando ya en las otras pequeñas Antillas —donde se instalaron muchos de los emigrados de Barbados— iniciaban una fuerte competencia azucarera, situación que se agravó con el agotamiento de las tierras. En paralelo con tal crisis, Jamaica había logrado su primacía, convertida además en metrópoli del contrabando que se ejercía sobre los territorios españoles. En esta situación podrá comprenderse lo que representaba la intervención de Manesses en la implantación del Asiento.

Interesa destacar este aspecto porque, justamente, el tratado del Asiento venía a significar además una especie de vuelta al sistema del monopolio de la Royal African Company —que llegó a estar casi extinguida en 1713—, pero además contemplando como objetivo de la trata, preferentemente, los puertos del Caribe hispánico donde, hasta entonces, solo se había podido actuar por la vía ilícita, con las limitaciones consiguientes. Por ello no es de extrañar que, si en Inglaterra surgieron ciertas desilusiones, provocadas por el procedimiento financiero y participación de beneficios, fuera en las colonias británicas de América donde el Asiento y las funciones de la South Sea Company se recibió con no poco disgusto (18), puesto que, por lo pronto, significaba una alteración del régimen de introducción de negros, en perjuicio de los *canales* que por su cuenta y riesgo habían establecido los «particulares». En efecto, ahora iba a funcionar un factor *externo*, mediante la irrupción de unos intereses exclusivamente metropolitanos, que desplazarían a los grupos que en las colonias habían actuado gracias al margen que la propia Corona in-

---

(17) *Quejas de las Plantaciones*, según cita que hacen Mannix y Cowley [7], p. 40.

(18) E. Donnan [9], tomo II, pp. 151-153.

glesa les había tolerado cuando, por el Asiento francés, sólo podía operarse sobre los territorios españoles clandestinamente. Pero, desde el momento en que —por el tratado de Asiento—, la introducción de los esclavos negros pasaba a ser legal, la poderosa compañía absorbería todas las posibilidades. Y, por añadidura, al descartarse los «particulares» del suministro de negros de que había de proveerse la South Sea Company, el monopolio británico pasaba a ser total. Si a ello unimos los presumibles efectos del navío de permiso y el propio contrabando que, al amparo del tráfico de negros podrían ejercer los barcos de la Compañía, fácil será comprender la antipatía con que podían ver el nuevo régimen.

Al ponerse en marcha la introducción de esclavos por la South Sea Company en aplicación del Asiento, emplearon el método del *depósito*, desembarcando los navíos de la trata sus contingentes en Barbados o Jamaica en vez de llevarlos directamente a los puertos de las provincias españolas, pues así evitaban el desmerecimiento de precio, al permitir a los negros reponerse de los efectos de la travesía, al mismo tiempo que regulaban los destinos. Jamaica, pues, continuaba desempeñando el papel de centro reexpedidor, pero ahora tal comercio no estaba en sus propias manos, al mismo tiempo que perdía su primacía —la que disfrutó en razón de su mejor posición— en beneficio de Barbados. Pero de esa función quisieron aprovecharse en Jamaica para resarcirse del perjuicio que suponía la aplicación del sistema legal en manos de la compañía metropolitana, al imponer un derecho de 20 chelines que votó el consejo de la isla, sobre cada negro que fuera reembarcado para los territorios españoles, que venía a sumarse al impuesto del diez por ciento que pesaba sobre la entrada (19). En ello vemos claramente un síntoma de esa actitud de disgusto que el nuevo régimen producía en un centro como Jamaica, que durante la época de la guerra de Sucesión llegó a montar un tráfico ilegal de esclavos que

---

(19) Este período fue estudiado también por Elisabeth Donnan: *The Early Days of the South Sea Company, 1711-1728* «Journal of Economic and Business History», vol. II, trabajo utilizado por Studer [16], p. 175, cuando trata de los problemas iniciales.

ahora perdía. Si bien el gobierno inglés ordenó derogar el impuesto en 1718, en Jamaica no se atendió tal resolución.

Pero todo esto sólo es una parte del problema. De mayor trascendencia para el aspecto que más nos interesa es otro hecho, derivado de la dificultad que sufría la South Sea Company para cubrir la cantidad de negros que había de llevar a los territorios españoles. Para lograr esa cantidad hubo de apelar a comprar negros en Jamaica, lo cual evidenció un efecto: que el sistema del Asiento no sólo desviaba hacia los territorios españoles los contingentes de negros adquiridos en Africa, sino que además absorbía parte de las disponibilidades con que podía contar Jamaica, lo que repercutía en perjuicio de las necesidades de las plantaciones de las colonias norteamericanas. He aquí pues, cómo la relación de éstas con Jamaica —que vimos establecida desde finales del siglo xvii— se veía alterada al enrarecerse sus posibilidades suministradoras, ya que la adquisición en Africa también se veía perturbada por la acción de la South Sea Company.

Por añadidura, si creyeron en un rápido y lucrativo negocio, la práctica inicial demostró que sólo tenían colocación los negros que llegaban en buenas condiciones, por lo que para evitar la compañía que se depreciara la trata y en evitación de que su vacío le llenaran los holandeses, tuvieron que apelar al procedimiento de dejar en Barbados o Jamaica a los que habían enfermado, reemplazándoles por negros sanos que allí adquirirían, contribuyendo esto a un aumento de precios (20). Ello pudo haber creado un mayor interés en el tráfico, pero dadas las desiguales circunstancias de los territorios españoles y las dificultades que encontraron para conseguir las ganancias a que aspiraban, la consecuencia fue la que suele acompañar a toda especulación.

Presumiblemente, esta forma de acomodación se veía alentada por el convencimiento de que también en el Caribe les sería fácil proporcionarse los negros que necesitaran para

---

(20) Donnan: *The Early Days* [19], p. 442, transcribe a este propósito un testimonio que se publicó en Londres en 1713: *Importance of the British Plantations in America to this Kingdom*.

cubrir sus necesidades de mano de obra. Y, en efecto, inicialmente pudo ser así, pues la capacidad adquisitiva de los territorios españoles que no tenían metales —especialmente en el área venezolana y Antillas— estaba muy limitada, tanto que se llegó a convenir que el pago de los negros pudiera hacerse en frutos de la tierra.

Buena muestra de esa situación, que se prolongó hasta 1717, nos la ofrece un informe de Dudley Woodbrige, director de las actividades del Asiento para estos territorios quien, en un escrito del 16 de octubre de ese año, manifestaba que si durante los meses precedentes había llegado a tener hasta 521 negros en depósito, sus factores apenas lograron colocar, y a precios poco rentables, un total de 166, repartidos así: 103 en Caracas, 38 en Santo Domingo, 22 en Maracaibo y 3 en la Margarita, sin haber efectuado ninguna operación en Trinidad. Consecuencia de esta situación fueron las pérdidas que habían sufrido algunos tratantes, que se dejaron arrastrar por la creencia de un rápido negocio, como fue el caso de un tal Nathaniel White, quien llevó anteriormente a la costa caraqueña 140 negros y, después de varios meses, hubo de hacer regresar a La Habana la mayor parte, por no haber logrado venderlos al precio que tenía previsto. De aquí que Woodbrige aconsejara a la Compañía, entre otras medidas, que se establecieran en este área factorías donde se situaran los negros —para eliminar las incertidumbres de los viajes— y que a ellas se mandaran pequeñas cantidades, de acuerdo con las posibilidades de venta (21).

Ciertamente, las dilaciones iniciales y, quizá, el efecto de estas contrariedades —derivadas también del deseo de obtener unos precios altos— tenían su paralelo en una entrada de negros en el Caribe nada sobreabundante, que se dirigía en especial hacia Jamaica, para buscar desde allí una mejor colocación en Portobelo. De tal manera que, por ejemplo, para suplir de negros a Puerto Rico, el 13 de septiembre de 1717 se propuso por parte de la Compañía del Asiento comprarles

---

(21) Vid. Miguel Acosta Saignes: *Vida de los esclavos negros en Venezuela*. Caracas, 1967, donde refleja esta situación en pp. 32-33.

en la isla danesa de San Tomás (22), como también Lewis Renard, en nombre de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, ofreció en el mes de octubre del mismo año suministrar negros a la South Sea Company a precios que resultarían remunerativos (23).

Por consiguiente, si por un lado las colonias norteamericanas se veían entorpecidas en su adquisición directa de esclavos en las costas africanas, por otro tenían que centrar el comercio sobre el Caribe hispano donde las balandras en que enviaban sus harinas no podrían tan fácilmente retornar con los negros que necesitaban. Y no obstante, las colonias norteamericanas hubieron de persistir en esa línea, en concurrencia con la corriente metropolitana, porque era su único recurso, al menos por el momento.

Por si fuera poco, dadas las imposiciones que la Compañía encontraba en Jamaica, donde había establecido su factoría como sede principal del Asiento, a instancias de Dudley Woodrige, su agente en Barbados, se pretendió situar en esta isla el grueso de sus actividades. Con ello no se facilitaron las cosas, pues al resultar más difícil la colocación de negros desde su base, tales efectos se sumaron a las dilaciones con que procedía la compañía. Así, como escribe Studer, sin que renunciaran los jamaíquinos a sus actividades ilícitas, «la isla siguió considerando al Asiento como una usurpación, una intrusión en un intercambio ya tradicional» (24).

*La concurrencia británica y de las colonias angloamericanas en el Caribe.*

La iniciación de las actividades de la South Sea Company, según lo que hemos expuesto venía a perturbar a las colonias anglonorteamericanas tanto en la adquisición de negros como en su comercio, pues si la concurrencia con la poderosa compañía para la búsqueda de esclavos en las costas africanas

---

(22) Luis M. Díaz Soler: *Historia de la esclavitud negra en Puerto Rico*. Universidad de Puerto Rico, 1970, p. 85.

(23) Donnan [9], II, p. 215.

(24) Studer [16], p. 176.

era casi imposible —por el momento—, el sistema de tráfico triangular se desbarataba. Por eso se originaría una concurrencia en el Caribe donde a la inversa, contaban con todas las ventajas las harinas de las colonias, con las que harían llegar también otros artículos. Ante la dificultad que la Compañía encontraba, en estos primeros años de la aplicación del tratado del Asiento, para ejercer el derecho del Navío de permiso, por el irregular despacho de flotas españolas a Portobello, el sistema establecido del contrabando persistió en provecho de unos y otros, motivo por el cual esa concurrencia no determinaba un choque serio entre los intereses del comercio metropolitano y los de las colonias del Norte. El Caribe era el gran respiradero, donde los barcos angloamericanos podían aspirar a colocar sus producciones y proporcionarse pesos españoles, y hacia él se dirigían con más intensidad aún.

Del examen del tráfico marítimo que se concentra en Jamaica —base fundamental de la actividad comercial de los colonos norteamericanos y de los ingleses— podremos extraer conclusiones que ilustran sobre esta realidad, antes que nuevas complicaciones bélicas lleguen a introducir otras variantes. Para ello disponemos de una fuente muy minuciosa, que podrá ser contrastada con otros testimonios informativos para su mejor ajuste, pero que para el caso nos sirve perfectamente, con la ventaja de ser un instrumento hasta ahora no explotado y coincidir sus datos con la época que nos interesa. Se trata del diario que llevó el capitán Antonio Cotayre durante el tiempo que permaneció en Jamaica, cautivo de los ingleses, desde que allí llegó en salvamento, el 19 de diciembre de 1718, una vez que él y sus hombres fueron recogidos por una balandra de la isla, tras haber encallado y perdido su nave en los bajos de la Víbora (25). El recopilador de datos, es, pues, un técnico, hombre de mar y además un comerciante (26), por

---

(25) Archivo General de Simancas, Estado 7607: *Diario del viaxe de la Fragata nombrada* [Santo Cristo de San Román y Nuestra Señora de] *la Candelaria, su capitán Don Antonio de Cotayre, para el Puerto de la Vera-Cruz desde el de la Guayra, de donde dio vela en 24 de noviembre de 1718*, 14 hojas, recto y verso, excepto la última.

(26) Antonio de Cotayre y Terreros era comerciante, con residencia en Veracruz, y se dedicaba especialmente a importar cacao, que adquiría

lo que a sus apreciaciones sobre cargamentos y destinos hay que darles más valor que a las referencias consignadas en documentos oficiales, donde suelen encubrirse los destinos, como se eluden las especificaciones de carga o procedencia cuando se relacionan con tráfico ilícitos. Por otra parte, según parece, el *Diario* —además de ser instrumento obligado por las normas usuales— fue también redactado con intención de mercader, pues los datos de entradas y salidas de barcos, con referencia a su «trato», son los que se llevan más minuciosamente (27), confirmando ese interés el hecho de que luego le retuviera en su poder, sin hacer de él más utilización que quizá la de rutina, hasta que en agosto de 1721, muchos meses después de hacerse cargo del gobierno de la

---

en Venezuela, en uno de cuyos viajes se produce el naufragio junto al islote de San Pedro, al Sur de Jamaica, cuando regresaba con su cargamento a Nueva España.

(27) Puede pensarse ciertamente, que un prisionero no está en condiciones de observar los movimientos de barcos, con lo que sus noticias perderían mucho de su valor si eran estimativas; pero en su *Diario* encontramos la explicación que disipa este inconveniente, pues dice que, después de llegar a Puerto Real el 19 de diciembre de 1718, días más tarde, el 27, «como a las ocho de la noche nos prendieron a todos y nos llevaron a una prisión donde estuvimos hasta la una de la noche, y a la gente les quitaron todo quanto de valor les hallaron enzima, sin reservar a las mugeres. Y a esta ora nos sacaron y embarcaron a todos para Pasifort, que esta dos leguas de Puerto Real, donde yo y los Padres alquilamos un coche y fuimos en él, pero toda la gente a pie, arreados por detrás de tres o quatro soldados de a caballo...» Así continúa su relato para decir que, el día 28, «amanesimos todos en la prisión de San Paniston y, como a las 11 del día, mandó el Gobernador que fuese yo y los Padres al Consejo, a donde fuimos llevados por el Carselero, y hallamos todo lleno de los del Consejo. Me hisieron la proposición de que havia de yr un Padre a la Habana ha ver si entregaba aquel gobernador la gente [inglesa] que tenía allí, que los cojieron en el Real [por dedicarse al tráfico ilícito]. Y el capuchino dijo que yria, con que solo a mi [como capitán del barco] me permitió el Gobernador la livertad, y a toda la demás gente presa». Al mismo tiempo que se nos explica así cómo fueron hechos prisioneros en tiempos de paz, para forzar de esa manera al gobernador de La Habana a poner en libertad a los que tenía apresados, en canje, comprendemos también cómo, en razón de su grado, Cotayre dispuso de una libertad relativa para poder observar lo que acontecía en el puerto, pues —como lo consigna al hablar de las novedades del 29 de diciembre— allí se trasladó: «Consegui que me dieran a el Padre Capellán y, en compañía de los dichos Padres, vine a Puerto Real».



provincia del Yucatán (28), decidiera remitirlo a la Corte «para si en su vista fuera combeniente dar alguna providencia» (29).

Si hasta entonces, a través del llamado por los ingleses «Windward Passage», es decir, del estrecho que separaba Cuba de La Española, había recibido Jamaica las mercancías de las islas Británicas que utilizó para su tráfico, con el final de la guerra y gracias a los privilegios obtenidos en la paz de Utrecht, esta línea de relación se hizo más normal y frecuente. Pero también se hace regular otra doble línea, que alcanzaba Jamaica por el paso antillano, a la altura de Barbados: una, procedente de la costa africana, con los cargamentos de negros, que serían llevados como esclavos, para su venta en Tierra Firme y Portobelo principalmente; y otra, constituida por los barcos que, desde las islas Madera, transportaban los vinos, que también llevarían a vender a las provincias españolas del Caribe, en competencia con los que pudieran llegar de España y, especialmente, en perjuicio de los vinos peruanos o chilenos.

Mas a estas tres vías de relación debemos unir otra, que

---

(28) J. Ignacio Rubio Mañé: *Introducción al estudio de los virreyes de Nueva España*. México, 1961, tomo III, p. 322, dice que Cotayre y Terreros llegó a ser gobernador de Yucatán por su hermano Domingo. A este se le había extendido el nombramiento para suceder a Vértiz por servicios pecuniarios hechos a la Corona. En ese título se especificó que si acaecía la muerte del favorecido, se llamara a su hermano don Antonio, comerciante del puerto de Veracruz, para desempeñar dicho cargo. Y en efecto, como al solicitar Vértiz el relevo ya había fallecido Domingo, recayó en don Antonio que, llegado al Yucatán, pudo tomar posesión el 24 de diciembre de 1720. Cinco años gobernó la provincia, hasta el 24 de diciembre de 1725.

(29) A. G. de Simancas, Estado, 7607, carta de Antonio Cotayre a la Corona, fechada en Mérida a 18 de agosto de 1721, ocho meses después de haberse hecho cargo del gobierno de la provincia, en cuyo escrito hacc un breve relato de su irregular apresamiento cuando «por el año pasado de mill setezientos diez y ocho, haziendo navegación desde el Puerto de la Guayra para el de la Vera-Cruz, fui perdido en el horcal de la Bivora, de donde despaché mi lancha a la Ysla de Xamayca, pidiendo me socorrieran con algunas valandras para salvar lo que pudiera; me las embiaron y salvé el cacao que pude de los altos del navio. Me embarque para dicha ysla, en fe de la paz, donde a pocos días de llegado me prendieron en la Carzel, y a toda mi gente, con bastantes vejaciones, sin embargo de no haverse declarado la guerra en mucho tiempo despues».

rápida­mente se ha intensificado: la que procede de los puer­tos de las colonias norteamericanas, como Boston, Nueva York, Filadelfia y Charleston, de donde salen los barcos que transportan las harinas —en competencia durísima con las de Nueva España— (30), y también pesca salada —esencial para la alimentación de los negros— y otros artículos que se suman al «trato» en forma nada despreciable y sobre todo de un significado que alcanzará hondas repercusiones.

Si de los barcos entrados en Puerto Real, de Jamaica, el lugar-almacén de concentración, hacemos abstracción de las balandras y navíos de escolta que se dedican a la distribución de los cargamentos sobre los territorios españoles —que entran y salen una y otra vez—, así como de los que se dedican al corso y al abastecimiento —como las balandras de Bermuda, que les suministran coles, cebollas y ajos—, para atender exclusivamente a las embarcaciones que proceden de los cuatro centros de relación, que son los motores de su trato, tendremos a la vista las líneas umbilicales de su sostenimiento y también la versión más elocuente de la balanza de dependencia. No importa que la serie que nos proporciona Cotayre sea corta, pues precisamente lo que nos interesa aquí es la realidad de este momento justo, el previo a la guerra de la Cuádruple Alianza con España de 1719-1721 y el que se imbrica con ella en su período inicial, pues es el que nos importa conocer para explicarnos el fenómeno que tratamos de dilucidar.

Estas arribadas al puerto de Jamaica, que extraemos de las minuciosas anotaciones del *Diario* de Cotayre, eliminadas las del movimiento redistribuidor y de adquisiciones para los retornos, nos ofrecen el siguiente cuadro:

---

(30) A. G. de Simancas, Estado, 7606, carta del gobernador Matamoros, del 9 de julio de 1718, donde dice haber llegado una balandra inglesa [de las colonias del Norte], sobre la barra del puerto de aquel presidio de Florida «el día treze de dicho mes cargada de Arinas».

MES	DIA	CLASE Y PROCEDENCIA	NUM.	CARGA	OBSERVACIONES	
Enero 1719	6	Paquebot, de Pensilvania ... ..	1	No da	Robado a un pirata, 36 cañones.	
	7	Balandra, del Norte ... ..	1	No da		
	19	Navío, de Nueva Inglaterra (31).	1	No da	Procedencia directa o indirecta de Guinea.	
	20	Navíos, de Barbada ... ..	3	Negros		
	21	Balandra, de Boston ... ..	1	No da		
		Balandra, de Nueva York ... ..	1			
	<i>Ausencia de Cotayre del puerto.</i>					
	24	25	Bergantín grande, de Filadelfia.	1	Harina	
			Navío el Diamante, de Nueva York ... ..	1	de guerra	
	<i>Otra ausencia de Cotayre del puerto.</i>					
29		Navío grande, de Nueva York ...	1			
		Fragata, de Nueva York ... ..	1			
		Dos balandras, de Nueva York...	2	de guerra		
<i>De 14 en total en el mes: 11 de Norteamérica; 0 Islas Británicas; 0 Madera; 3 Africa-Barbados.</i>						

(31) Por lo que se ve, cuando Cotayre consigna «Nueva Inglaterra» no lo hace refiriéndose a las colonias que concretamente así se denominan, sino en sentido genérico, englobando en este nombre todas las de Norteamérica, por no saber el detalle del puerto de procedencia.

Febrero	2	Bergantín, de Nueva Inglaterra.	1	No da	«Siervos y siervas a vender por tres años» (32).
	12	Goleta, de Londres ... ..	1	No da	
	14	Navío, de Londres ... ..	1	No da	
	17	Fragatilla, de Londres ... ..	1	No da	
	18	Bergantín, de Guinea ... ..	1	Negros	
	20	Balandra, de Nueva York ... ..	1	No da	
	25	Navío, de Madera ... ..	1	Vinos	
		Balandra, de Guinea ... ..	1	Negros	
	26	Navío, de Irlanda ... ..	1	Carne	
		Navío, de Escocia ... ..	1	... ..	
<p><i>Total 10 en el mes: 2 de Norteamérica; 5 Islas Británicas; 1 de Madera; 2 Africa.</i></p>					
Marzo	5	Navío, de Irlanda ... ..	1		
	8	Navío, de Madera ... ..	1	Vinos	
	9	Navío, de Bristol ... ..	1		
	11	Navío, de Irlanda ... ..	1		
	17	Navío, de Guinea ... ..	1	Negros	
	18	Navío, de Bristol ... ..	1		

(32) Como se ve, también se remitieron a Jamaica «servants». El plazo de tres años es también un indicio de encarecimiento de mano de obra.

	20	Balandra, de Carolina ... ..	1		
	26	Fragata, de Londres ... ..	1		Con pliegos de la declaración de guerra.
		<i>Ausencia de Cotayre del puerto.</i>			
		<i>Total 8 en el mes: 1 de Norteamérica; 5 Islas Británicas; 1 de Madera; 1 Africa.</i>			
Abril	10	Navío, de Guinea ... ..	1	Negros	
	12	Navío, de Londres ... ..	1		
		Fragatilla, de Irlanda ... ..	1		
	13	Navíos, de Londres ... ..	3	Mercantes	
	14	Escuna, de Londres ... ..	1		
		Navío, de Londres ... ..	1		
		Navío, de Londres ... ..	1		
	15	Navíos, de Madera ... ..	2	Vinos	
	16	Navío, de Bristol ... ..	1		
	18	Navío, de Bristol ... ..	1		
		Balandra, de Providencia ... ..	1		Indirectamente de Norteamérica.
	19	Bergantín, de Filadelfia ... ..	1		
	26	Navío, de Irlanda ... ..	1		
		Navío, de Londres... ..	1		Esta cantidad de navíos de guerra es consecuencia de la ruptura de hostilidades.
	27	Navío, de Londres ... ..	1		
	28	Navío de Londres ... ..	1		
	29	Navío, de Londres ... ..	1		

	30	Navío, de Londres ... ..				
		Navío, de Bristol ... ..				
		<i>Total 23 en el mes: 2 de Norteamérica; 18 Islas Británicas; 2 Madera; 1 Africa.</i>				
Mayo	2	Navío, de Boston ... ..	1			
	15	Balandra, de Providencia ... ..	1			Indirectamente de Norteamérica.
	17	Bergantín, de Virginia ... ..	1			
		Navío, de Irlanda ... ..	1			
	18	Navío, de Cabo Verde ... ..	1	Burros		
		Navío, de Guinea ... ..	1	Negros		
	20	Bergantín, de Nueva York ... ..	1			
	24	Navío, de Irlanda ... ..	1			
		<i>Total 8 en el mes: 4 de Norteamérica; 2 Islas Británicas; 0 Madera; 2 Africa.</i>				
Junio	9	Navío, de Madera ... ..	1	Vinos		
	14	Navío, de Guinea ... ..	1	Negros		
	16	Navío, de Madera ... ..	1	Vinos		
	17	Balandras, de Nueva Inglaterra.	2			
	21	Navío, de Guinea ... ..	1	Negros		
	23	Paquebot, de Providencia ... ..	1			Indirectamente de Norteamérica.

	24	Balandra, de Nueva Inglaterra...			
	25	Balandra, de Providencia ... ..			Indirectamente de Norteamérica.
<p><i>Total 9 en el mes: 5 de Norteamérica; 0 Islas Británicas; 2 Madera; 2 Africa.</i></p>					
Julio	3	Navío, de Bristol ... ..	1		
	4	Balandra, de Nueva York ... ..	1		
	5	Navíos, de Guinea ... ..	2	Negros	
	7	Navío, de Bristol ... ..	1		
	8	Balandra, de Carolina ... ..	1	Arroz	
	9	Bergantín, de Pensilvania ... ..	1		
	10	Navío, de Guinea ... ..	1	Negros	
	11	Navíos, de Londres ... ..	2		
	13	Navío grande, de Londres ... ..	1	Mercancías	Armado de 40 cañones.
	29	Paquebot, de Pensilvania... ..	1	Harinas	
<p><i>Total 12 en el mes: 4 de Norteamérica; 5 Islas Británicas; 0 Madera; 3 Africa.</i></p>					
Agosto	1	Balandra, de Nueva York... ..	1	Harinas	
	4	Bergantín, de Nueva Inglaterra...	1	Harinas	
	5	Escuna, de Nueva Inglaterra ... ..	1	Harinas	
	6	Balandra, de Nueva Inglaterra...	1	Harinas	

	11	Navío, de Madera ... ..	1	Vinos	
	24	Bergantín, de Irlanda ... ..	1	Carne	
		Navío, de Guinea ... ..	1	Negros	
	29	Navíos, de Bristol ... ..	2		
<i>Total 9 en el mes: 4 de Norteamérica; 3 Islas Británicas; 1 Madera; 1 Africa.</i>					
Septiembre	8	Navío, de Madera ... ..	1	Vinos	
	10	Navío, de Guinea ... ..	1	Negros	
		Corsario, de Nueva Inglaterra...	1		
(Cese de notas, por lograr marchar Cotayre a Cuba.)					

*Total de la primera decena de septiembre, 3: 1 Norteamérica; 0 Islas Británicas; 1 Madera; 1 Africa.*

Total de la serie: 96 barcos.

34 de Norteamérica.

38 de Islas Británicas, incluidos barcos de guerra llegados a causa de las hostilidades iniciadas.

8 de Madera.

16 de Africa.



Como ha podido observarse, antes del comienzo de la guerra las embarcaciones procedentes de las colonias inglesas de Norteamérica dominaban de forma casi aplastante en el tráfico llegado a Jamaica, dominio que luego tiene un declive, para rehacerse a partir de julio —época de las cosechas—, al mismo tiempo que la llegada repentina de navíos de guerra ingleses en el mes de abril alteran la normalidad del ritmo. Esta penetración, como es lógico, se ligaba a un interés paralelamente intenso, lo que explica que trataran de asegurarse la ruta de relación con una base intermedia, que salvara la dificultad del estrecho de Florida y de las costas del Norte de Cuba. Esta fue la causa de la repoblación que acababa de hacerse en la isla de Nueva Providencia, en las Bahamas, pues dada su situación geográfica, permitía la escala y refugio, tanto a las naves que desde las colonias norteamericanas siguieran el canal del NO., como a las que, desde las islas británicas, después de reavituallarse en las Bermudas, trataran de penetrar en el mar de las Antillas por el canal del NE. para ganar el «Windward Passage». Desde primeros de 1718, los ingleses habían repoblado Providencia y si Cotayre, el 14 de marzo de 1719, al comentar la salida de una balandra de Jamaica con aquel destino, advierte la trascendencia que puede tener ese establecimiento, en cambio no comprende su verdadero objeto, pues se empeña en plantear únicamente su efecto frente al tráfico español de retorno a la Península: «esta ysla —dice— está a un lado de la canal de Bahama, en sus mismos plaseres, y de fortificarse y de mantenerse allí los enemigos bajeles, es evidente el daño que resivirán las flotas y navíos sueltos españoles [que] quedarán en manos de los enemigos, como paso forzoso para desembocar».

Mas la realidad, a la vista de lo que nos denuncia este cuadro de tráfico, es en cierto modo otra: más que un puesto de acecho sobre la salida del estrecho de Florida, era un punto de apoyo para el camino de entrada en el Caribe, una pieza de consolidación de esa línea que, desde Boston, Nueva York, Filadelfia y Charleston, llevaba a Jamaica. Por eso, al estallar la guerra de la Cuádruple Alianza, Francia e Inglaterra pudieron ser solidarias, pues si los establecimientos franceses de Nueva Orleans precisaban franquearse el paso

de Florida —de aquí las operaciones que abre Serigny sobre Pensacola—, los colonos norteamericanos sentían también la necesidad de asegurar su ruta. Y por lo mismo, el Capitán General de Cuba, de igual forma que apuntaba contra Nueva Orleans, dirigía también sus proyectos, al mismo tiempo que contra Charleston, contra Providencia, en las operaciones que abre en 1719, fracasadas por los temporales de la mar (33).

Pero no son estas actividades, a pesar de las apariencias, las que alteran tan repentinamente el tráfico de arribadas de los barcos de las colonias del Norte en los meses de febrero a julio. En su alza y descenso se nos marca un ritmo que viene a denunciarnos el factor fundamental que le promueve —el ritmo de las cosechas de cereales—, con lo cual tenemos a la vista una de las razones de esa penetración y, con ella, la huella que nos marcará hasta donde llega su extensión, del mismo modo que el tráfico sostenido del invierno denuncia que no eran sólo cereales lo que llevaban al Caribe.

No deja de ser curioso el hecho de que, mientras la estrategia británica persiste en considerar al istmo de Panamá como clave de la economía hispánica —cuando ya se había meridionalizado el comercio del Pacífico—, insistiendo en la dirección ya anacrónica del Western Design de Cromwell —como lo reiteraría en los días de Vernon, con el asalto a Portobelo—, la línea de penetración económica que parte de las colonias norteamericanas tenía ya un signo diferente —aunque se confunda en apariencia—: el de golpear en los aledaños de Cuba —lo que será bien efectivo en 1762—, hiriendo al mismo tiempo el dominio económico de Veracruz sobre el área, con la irrupción de las harinas del Norte, que llegarán a provocar en el futuro la ruptura de la conexión de la Gran Antilla con la Nueva España, que hasta entonces se mantuvo, más que inalterada, en creciente (34). Así pues,

---

(33) Antonio de Bethancourt: *Felipe V y la Florida*. «Anuario de Estudios Americanos», Sevilla, 1950, VII, pp. 95-123.

(34) Julio Le Riverend: *Relaciones entre Nueva España y Cuba, 1518-1820*. «Revista de Historia de América», México, 1954, núm. 37-38, pp.45-108.

el dibujo que nos ofrecen los detalles del tráfico de arribadas en Jamaica que Cotayre nos da, no puede ser más profético.

Un síntoma bien elocuente de esa pugna competitiva nos le registra el propio Cotayre al consignar en su *Diario* que el 25 de junio de 1729 «entró una Balandra de la Providensia con la notisia de haver apresado dos cosarios de aquella Ysla a dos balandras españolas cargadas de arina y otras provisiones, y que tenían ambas 70 hombres, los que están prisioneros, cargando piedra para haser una fortaleza».

Otro ejemplo de ese desalojamiento que se emprende contra las harinas de Nueva España —entre muchos que podrían removerse— le tenemos en uno de los dramáticos episodios de la vida de las gentes de San Agustín de la Florida, años más tarde. Los vecinos estaban hambrientos, víctimas de su estrechez, cuando llegó allí un navío de las colonias del Norte para entregar ocho prisioneros españoles, capturados durante la guerra (35), en cuyo barco llevaba nada menos que 477 barriles de harina. Ante ese cebo, los vecinos hicieron representación al gobernador Antonio Benavides para que se sirviera mandar convocar a junta a la mayor parte del vecindario» para decidir si convenía o no comprar «de cuenta de Su Magestad la harina y biscocho que consta traer dicha embarcación», fórmula evidentemente sugerida por el propio Benavides para eludir la responsabilidad, por lo que no tiene nada de extraño que accediera a convocar dicha junta por decreto del 4 de febrero de 1721. Resuelta la adquisición, acertó a llegar entonces un navío de Nueva España, que con el situado transportaba también harina. Pero cuando, en consecuencia, se decidió que el navío anglosajón no descargara, se interpone otra representación por los vecinos, alegando que a pesar del navío de Veracruz, la carestía se mantiene, pues los bastimentos —se decía— habían llegado podridos y, con el aumento de la guarnición, la necesidad había crecido, máxime cuando para el futuro no podía contarse con cosecha porque los indios de los alrededores no habían podido sembrar, en

---

(35) A. G. de Simancas, Estado, 7607, carta de Antonio Benavides a la Corona, del 20 de marzo de 1721, relatando lo sucedido.

virtud de todo lo cual, otro decreto del 28 de febrero decide la compra (36). Naturalmente, la razón de esa repentina previsión residía en la baratura de las harinas de las colonias anglosajonas —por lo que el capitán del navío sabía aprovechar el pretexto del viaje—, circunstancia en que se apoyará siempre la competencia norteamericana para desalojar las harinas de México.

A la iniciación de este despliegue sobre el área del Caribe podemos asistir a través de esas arribadas a Jamaica que nos anota Cotayre —tras los precedentes de la anterior etapa—, como también al despegue de ese centro —que ya no será el único— para la compra de melazas en los territorios españoles, donde las lograban a mejor precio que en las Antillas inglesas. Ello nos permitirá comprender una insospechada consecuencia, que puede parecer sorprendente para una época tan alejada ya de los hábitos medievales, pero que está en conexión con las formas de operar en las costas africanas.

*La captura de indios y gente de color en los territorios españoles.*

Si las harinas norteamericanas habían encontrado un nuevo acomodo —en perjuicio de las de Nueva España—, también intentarían paliar las colonias del Norte su necesidad de mano de obra esclava, buscándola en el Caribe. Si en aquellas circunstancias iniciales no les fue difícil comprar la que no tenía colocación en Tierra Firme, pronto se deslizó el sistema de las capturas, que venía a repetir sobre el litoral hispanoamericano hábitos ejercitados en las costas africanas o métodos —también— impuestos en la Florida, especialmente a partir del sitio de San Agustín en 1702 (37). Aquí,

---

(36) A. G. de Simancas, Estado, 7607, petición de los vecinos; copia del decreto de Benavides del 4 de febrero de 1721, notificación del escribano, testificación de la junta, nueva petición de los vecinos, otra petición paralela de fray José López, en nombre de todos los religiosos, decreto por el que accede Benavides, del 17 de febrero, y orden de compra del 28 del mismo mes. El asunto concluyó con la confiscación de los 477 barriles de harina y 4 de bizcocho, por haber aprovechado la ocasión el capitán del navío para desembarcar sombreros y otros géneros que no se le había autorizado vender.

(37) Alexander Hewatt: *Historical account of South Carolina*. Tomo

en efecto, se acostumbró hacer una guerra que, aparte los ataques formales y en toda regla, se basaba en una continua acción de desgaste, por el estrechamiento de los vecinos a la más áspera situación, imposibilitándoles el cultivo de la tierra y la crianza de ganados. Los asaltos a los «plantajes», el incendio de las cosechas y la captura de los esclavos eran lo habitual, sufriendo análogos perjuicios los indios que seguían fieles a los españoles. Por parte de los colonos de la Carolina, esa táctica les era muy cómoda, puesto que sólo necesitaban armar y azuzar contra los españoles a las tribus de su parcialidad. Ese continuo estrechamiento sería, como podían presumir, la forma de reducir a los españoles a la pasividad, quizá con la aspiración de que terminaran por desamparar la tierra.

El recuerdo de esta cadena de padecimientos se pone de manifiesto en una representación de los vecinos de San Agustín, que fechan el 2 de octubre de 1720, donde afirman prolongarse sus desgracias desde el 1702, justificando así la petición que formulan para que al menos se conceda licencia para que sus mujeres e hijos puedan trasladarse a otra tierra más segura, por «vernos arruinados y totalmente perdidos con las entradas que [desde dieciocho años atrás] an hecho los indios enemigos, llebádonos nuestros esclabos, distruiendo los sembrados, robando los aperos y herramientas de nuestras haciendas y matando los ganados, y si alguno an dejado a sido forsozo retirarlos a este Presidio y matarlo, como actualmente se está haziendo» (38).

Habla concretamente de este tipo de guerra el gobernador Antonio de Benavides en un informe dirigido al Rey, que firma en San Agustín el 28 de octubre de 1720, donde al referirse a las hostilidades que realizan los colonos de la Carolina, dice que emplean «asta un navio de fuersa de veinte y quatro cañones que tienen [y que] a salido a corso, nom-

---

II, pp. 180-247. Charles W. Arnade: *The siege of St. Augustine in 1702*. Gainesville, Flo., University of Florida Press, 1959.

(38) A. G. de Simancas, Estado, 7607, representación de los vecinos de San Agustín, de 2 de octubre de 1720 y copia de la misma de 2 de julio de 1721.

brado «el Manuel», y por tierra estoi cada dia experimentando estorciones de los indios de su devocion a quien fomentan al fin de que vengan a estos contornos [para llevar a cabo destrucciones y capturas] i a la fecha desta me hallo con el nuevo cuidado en que me tiene haverme havisado anoche el cavo de un puesto abansado en el paso del rio de Picalata en que me dice le falta uno de los soldados de la guarnicion i se presume aberlo hecho prisionero estos indios...» (39).

La situación creada a las colonias norteamericanas por la aplicación del tratado del Asiento —después de la guerra— y, sobre todo, cuando la posibilidad de obtener negros de los traficantes se hizo más difícil, debió provocar un deslizamiento de esos métodos que, por lo que vemos, también practicaron los de Jamaica.

Por otra parte, el método que va a generalizarse cuenta con precedentes que se encuentran también en otra etapa de escasez de mano de obra, en la que, igualmente, los colonos norteamericanos apelaron a procedimientos semejantes. En efecto, ya en 1645, los colonos de Massachusetts pensaron resolver sus dificultades apoderándose de gentes indígenas de su mismo territorio. Los de Salem, concretamente, en 1638, llevaron al Caribe un grupo de indios pequot, para su venta en las pequeñas Antillas británicas, testimonio de que entre ellos se practicaba ese método. Mucho más adelante, en 1675, un buen número de indios capturados con ocasión de la guerra del «rey Felipe» fueron llevados por los de Nueva Inglaterra a vender tanto a las plantaciones de las islas del Caribe como a la colonia de Virginia (40). Por consiguiente, existía ya una tradición que si no se había desarrollado sólo era a causa de las mejores condiciones que para el trabajo se reconocía en el negro, cuya importación había ido en crecimiento. La práctica de las capturas de barcos negreros ya hemos visto que también fue habitual, lo que explica la facilidad con que

---

(39) A. G. de Simancas, Estado, 7607, comunicación del gobernador Benavides al rey, fechada en San Agustín de la Florida a 28 de octubre de 1720.

(40) Mannix y Cowley [7], p. 68.

se trasladaron estos métodos a las costas del Caribe, tan pronto se vieron limitadas sus adquisiciones directas.

La primera captura realizada en el siglo XVIII en el mar de las Antillas de la que tenemos noticia, tuvo lugar en la costa meridional de la isla de Cuba, cerca de la villa de Trinidad, y debió producirse en el mes de abril de 1719. El capitán Cotayre habla de ello al consignar que el 9 de mayo entró en el puerto de Jamaica una balandra corsaria que llevaba prisionera otra pequeña embarcación española, con veinticinco hombres a bordo. Debió ser asaltada por sorpresa —muriendo entonces su capitán—, pues dice que estaban en tierra otros veinticinco hombres de su dotación. Seguramente se trataba de otra nave corsaria, dedicada a vigilar aquel litoral de la isla, tan frecuentado por las balandras anglosajonas que se dedicaban a practicar el trato ilícito (41).

La apariencia de una presa de guerra se nos dispó al comprobar, por otra anotación de Cotayre, que en Jamaica no quiso tenerse en cuenta la posesión de patente de corso, pues dice, refiriéndolo al día 11 de mayo que «echaron en tierra a los prisioneros de la balandra española, todos amarrados las manos atrás, habiendo muerto a sangre fría a el segundo capitán y Piloto, habiendose pasado 24 horas sin haverles dado de comer ni beber cosa alguna. Esta tarde los llevaron a *Espaniston* donde asiste el gobernador, habiendolos tratado en esta prision como si fueran facinerosos, *teniendo patente del Governador de la Havana*, la que les quitó el Corsario que los apreso y si no paresen [las patentes] los aorcaran luego. Llevaronlos por la Calle a la prisión maltratandolos mucho con palos. Y las mugeres del lugar, hasiendoles por los Cavellos, les daban de Bofetadas, cosa nunca practicada entre las naciones de la Europa».

Todo este trato nos hizo suponer un encono especial, pre-

---

(41) Recuérdesse la ruidosa contienda entre el gobernador de Cuba, Güemes y Horcasitas, con el auditor Antonio Mauricio Palacián, defensor de las prerrogativas municipales, en la que salió a relucir el problema del contrabando, tal como lo estudió Julio Le Riverend Brusone: *Historia política de una controversia sobre derecho procesal, 1719-1758*. En «Libro Jubilar de Emeterio S. Santovenia», La Habana, 1957, pp. 307-314.

sumiblemente derivado de la efectividad que pudo tener esta balandra en la persecución de los contrabandistas en tiempos anteriores. Mas la impresión de este relato se vio superada ante lo consignado tres días más tarde, al relatar Cotayre el desenlace de estas capturas, pues dice el 14 de mayo: «también supe este día haverse pregonado ocho o 10 entre *mulatos* e *yndios* libres que avia en la Balandra española de la Trinidad *para haserlos esclavos*», es decir, procediendo a su venta pública (42).

No cabía atribuir tan penoso desenlace al supuesto encono que presumíamos, al comprobar la extensión del procedimiento, sobre todo con lo que dice el mismo Cotayre en su *Diario*, referido al 8 de junio, al hablar de la entrada en ese día en Puerto Real de Jamaica de «un Bergantín corsario de Barvada, con una Balandra olandesa que apresó tratando en Coro», pues anota: «en ella trajeron 6 yndios de aquella costa [de Coro] para vender en esta ysla, *como hazen con todos los que pueden cojer*». Por consiguiente, esta otra captura —por nave distinta y en lugar diferente— de unos indios tomados por sorpresa, presumiblemente cuando llegaron a bordo para hacer sus trueques, prueba la puesta en práctica de un procedimiento que se había generalizado, motivo por el cual Cotayre podía escribir: «como hazen con todos los que pueden cojer».

¿Puede creerse que Cotayre dramatiza sus noticias, dada su situación de cautivo? Esta conjetura se nos disipa al encontrar otras fuentes que nos denuncian hechos semejantes, como lo vemos en una carta que fray Agustín de Caicedo y Velasco, residente en Curaçao, escribe el 7 de julio del mismo año de 1719 al gobernador de Cumaná, en la que, entre otras cosas, le dice que días antes había arribado a sotavento de la

---

(42) Desconocemos la verdadera naturaleza de estos desventurados, pues, si bien la balandra pertenecía al puerto de Trinidad, no creemos que todos fueran cubanos, especialmente los indios mencionados por Cotayre. Dado caso que hemos encontrado otras balandras que se dedicaban al tráfico de azúcar y tabaco entre Cuba y Cartagena, en las cuales también había tripulantes indios que procedían de la costa cartagenera, creemos que este sería el origen de los que menciona Cotayre como reducidos a esclavitud.



isla «un bergantín inglés cosario, con mas de 60 heridos de la refriega que tuvo con el Cosario de ese puerto [de Cumaná]..., los ingleses traian consigo *varios yndios* prisioneros de ese Gobierno [de Cumaná] que aunque a mi pedimiento los reclamé como libres, esto no se pudo lograr el que los largasen, y se llavaron a vender a la Nueva Ynglaterra y estan oy en Jamaica [de paso]» (43).

Si, por un lado, este documento —procedente de la isla holandesa— nos prueba la veracidad de las noticias de Cotayre, por otro nos confirma aquel aserto que hacía: «como hazen con todos los que pueden cojer». pues se trata de una captura casi contemporánea de la anterior, aunque realizada en el oriente del litoral venezolano. Consultadas las entradas en Jamaica, sólo encontramos por estas fechas una nave calificada como bergantín, que arriba el 9 de julio y que resulta pertenecer a Pensilvania. El hecho de que esos indios «se llvaron a vender a la Nueva Inglaterra», explica el silencio de Cotayre —que sólo habla de las ventas que se hacen en Jamaica—, y explica también que sin haber mencionado más casos de esclavización anteriormente, pudiera hablar de esos hechos como comunes. Por consiguiente, no sólo sus noticias se nos confirman, sino que además de las que nos proporciona, tenemos que suponer que muchos de los barcos que allí entran, camino de las colonias del Norte, llevan también indios capturados, pues al parecer sólo se venden en Jamaica los que transportan naves que no van a la Nueva Inglaterra. Con ello tenemos descubierto cuál es el mercado de colocación, todo lo cual encaja con la nueva situación determinada por las necesidades de los colonos del Norte.

De otra captura anterior a esta que denuncia el religioso de Curaçao nos da noticia Cotayre, como efectuada también sobre la costa del Oriente venezolano, pues dice que el 18 de junio «entró una Balandra Cosaria de la Antigua, y dio por noticia haver echado gente en tierra de Barselona, pueblo

---

(43) A. G. de Simancas, Estado, 7607, carta de fray Agustín de Caicedo y Velasco, fechada en Curaçao a 7 de julio de 1719, dirigida al gobernador de Cumaná y que este remite a la Corte con otra suya, de la que hablaremos.

de la costa de Cumaná, y apresó a unos mulatos libres y yndios, los que esta bendiendo en este Puerto». Ese ámbito, por consiguiente, resulta ser el más castigado por la caza, como viene a confirmarlo el gobernador de Cumaná, don José Carreño, por las noticias que da en una carta dirigida al Rey —con la que acompaña la del P. Caicedo— y en la que dice que los ingleses «llevaronse de ellas [aquellas costas] a todo género de gentes, pasando a tratar como esclavos y a vender a los que son yndios», mediante los asaltos hechos en la costa de Margarita y hasta en la de Caracas, por lo que pide instrucciones al respecto, ya que las que posee se refieren a que únicamente haga represalia sobre los efectos y caudales (44).

Pero no era sólo en las costas del Oriente venezolano donde se producían las capturas, pues en el *Diario* de Cotayre se nos refiere que el 27 de julio de 1719 «entro [en Jamaica] una Balandra, de [la costa de] Mosquitos, cargada de carey, tortuga salada y 5 yndios para vender», que debieron ser tomados al llevar a la embarcación los artículos que cargaron. También aparecen gentes capturadas en Cuba, como lo vemos en lo que se anota del día 21 de agosto: «entró una piragua de Corso de la costa de Puerto Príncipe, armada en esta ysla [de Jamaica] y trajo de presa dos Piraguas de aquella costa, 9 esclavos, 400 pesos en dinero y algún sebo». Como puede verse, en este caso no se dice que fueran indios, lo que obliga a admitir que se tratara de negros o mulatos.

Esa simultaneidad de indios y gentes de color la vemos repetida en otra captura, de la que nos habla Cotayre el 23 de agosto, al decir que «entró una balandra corsaria de aquesta ysla que a echo el corso 5 meses y es la misma que mandó la presa cargada de Açucar y Tabaco de Cuba. Aora

---

(44) A. G. de Simancas, Estado, 7607, carta de don José Carreño a la Corona, fechada en Cumaná a 7 de octubre de 1719. En ella se lamenta de que, después de estar tan castigada la costa de su gobernación, sus vecinos resultaran marginados de algunas presas, citando el caso de un queche cargado de harinas —y observemos como coincide la estela de las harinas con las capturas— que fue perseguido por un corsario de Cumaná y que, como resultó apresado sobre la costa de Caracas, fue este gobernador el que tomó la presa inglesa.

a traído 16 negros que saqueo en Barú, en la costa de Cartaxena», noticia que se nos completa con otra que anota el 5 de septiembre, donde refiere que «se bendieron 16 negros y 4 yndios en pregones, los negros solos 2 heran esclavos y los 14 libres, todos los mas casados en Cartaxena y Barú. Los Yndios son criollos de la misma ciudad. Todos fueron apresados en la Balandra que yba de Cuba a Cartaxena cargada de tabaco y en la misma ysla de Barú». Es decir, que perseguida la balandra hasta las proximidades de Cartagena, en ella fueron capturados los indios, completándose la presa con el asalto a Barú, donde tomaron los negros.

También hay capturas de indios mexicanos, pues el 6 de septiembre consigna Cotayre: «tube notisia haver apresado sobre la sierra de Sn Mrn —no acertamos a localizar esta sierra que sería de San Martín— un Pingue que salía de Tvasco cargado de cacao [por] una balandra de la Providencia y trajeron aqui 2 yndios que bendieron y la demás gente [del pingue] la echaron en las costas españolas». Por ello se ve bien claro que no se trataba de unas acciones de hostilidad, como podrían encajar en tiempo de guerra, sino de un decidido propósito esclavista, puesto que los españoles o criollos que había en la nave apresada fueron desembarcados para llevarse exclusivamente a los indios. Esta dicotomía evidencia que trataban de mantener tales operaciones de captura fuera de ineludibles devoluciones de prisioneros, una vez que concluyera la guerra. El blanco, criollo o español, no podrían venderle, pues nadie se aventuraría a una compra tan insegura; en cambio, por lo que se ve, presuponían que del indio o del negro nadie se acordaría al ajustar tratados de paz, con lo que resultaba fácil su colocación, sobre todo si se le transportaba muy lejos del lugar de procedencia, donde nadie pudiera localizarle.

Todavía, antes de ser remitido Cotayre a Cuba, como consecuencia de un canje de prisioneros, encontramos en su *Diario* una última anotación que se refiere a capturas. Se trata de la que figura en las observaciones del día 9 de septiembre de 1719 y que afecta, en esta ocasión, a una mujer. Dice así: «trujeron una mulata con una criatura de la ysla de la Havana, libre, y fue vendida sin que bastase el desir y declarar que

era libre y toda su familia libre. Era natural de Vaiamo». No había pues, diferencia de sexo en cuanto a la apetencia esclavista.

Con posterioridad a la liberación de Cotayre no tenemos más noticias sobre las ventas de capturados que pudieron hacerse en Jamaica, pero en cambio hemos podido encontrar referencias de actividades de caza de algunos gobernadores. Por ejemplo, José de Vertiz, gobernador de Yucatán, en carta de 15 de mayo de 1720, dice al virrey de la Nueva España que «en la [isla] de la Sal hecharon [los ingleses] sus piraguas y robaron los ranchos de los pescadores, llevándose algunos yndios...» (45). También el mismo goberandor, el 6 de agosto, según consta en consulta para el Rey, informa que los corsarios ingleses «se antiziparon este año a las ostilidades en estas costas, dando prinzipio en rovar los ranchos de los pescadores, llevándose a los Yndios de que se componían a captiverio perpetuo [lo] que han elegido por ynteres: rovarlos para venderlos en la Nueva Ynglaterra y otras partes como a esclavos» (46).

Por lo que se advierte, las autoridades españolas estaban ignorantes de la actividad esclavista que se estaba llevando a cabo y sólo a la llegada de Cotayre a Cuba pudo advertirse sobre el negocio que al amparo de la guerra se realizaba, al dar cuenta de lo que se hacía en Jamaica. Esto se comprueba por una minuta de la Secretaría de Estado donde se dice que «se a ordenado que el Gobernador de Cuba —que dio la noticia de este casso— los reclame... y el mismo encargo se a echo a los demas Governadores por si de sus jurisdicciones huviesen apressado yngleses algunos yndios» (47). Si sabemos que desde Cuba se trasladó Cotayre a Veracruz, fácilmente se comprenden los avisos de Vertiz, que sin duda ad-

---

(45) A. G. de Simancas, Estado, 7607, en «Testimonios de cartas escritas por el Governador de Yucathan al Excmo. Sr. Virey pidiendo providencia...».

(46) A. G. de Simancas, Estado, 7607, minuta de consulta para el monarca, donde se copia esta carta.

(47) A. G. de Simancas, Estado, 7607, minuta de los oficios que se mandan pasar.

vertido por el expriionario, cayó en la cuenta del significado de las desapariciones de indios tras las rápidas razias inglesas, que hasta entonces interpretarían como tomas de guías, fugas o muertes.

Otra de las vías de aviso fue la del gobernador de Cumaná, pues además de la carta a la Corona que tenemos citada, hemos visto otra que se fechó el 3 de octubre de 1719, que también se refleja en otra minuta donde se habla de los indios apresados en la costa cumanagota y en la isla Margarita.

Pero el caso es que, después de la guerra continuaron las capturas. Convertido Cotayre en gobernador de Yucatán, comunica desde Mérida, el 23 de octubre de 1721 a don Andrés del Pez, las actividades de los ingleses en la corta de palo y también sobre las capturas de indios entre Cabo Catoche y el golfo de Honduras, como lo manifiesta también a la Corona, temeroso de que extiendan sus capturas también al interior, donde «se introduscan a rrobar los pueblos, pues solamente distan quince leguas de los de Bolona y Cehak, y de estos pueden yr pasando a otros muchos zercanos» (48).

Donde debió persistir más tiempo la captura, con efectos mucho más sensibles, es en la costa del Oriente venezolano, la que, por lo que se ve, constituyó desde el principio, el área preferida, pues todavía en 14 de noviembre de 1727, denunciaba el gobernador de Cumaná efectos bien perturbadores, pues «auxiliados de los yngleses, varias naciones de yndios le an movido guerra con el ánimo de quemar los pueblos de su devozión, matar los doctrineros de ellos y cautivar quantos pudiesen...» (49), especialmente en el ámbito de Piritu. Como bien se ve, parece en todo una repetición exacta de lo que tenemos expuesto sobre Florida.

El método, por lo menos, era el mismo: aprovechar las rivalidades de unas parcialidades indígenas con otras, para auxiliarse de unos pueblos con el fin de eliminar la acción

---

(48) A. G. de Simancas, Estado, 7607, comunicación del gobernador de Yucatán a don Andrés del Pez, para las providencias que pueda tomar, y escrito a la Corona también de 23 de octubre de 1721.

(49) A. G. de Simancas, Estado, 7607, exposición del gobernador de Cumaná, de 14 de noviembre de 1727.

misional —que entorpecía sus pretensiones— y así extraer más fácilmente la mayor cantidad de indios posible. Y lo peor del caso es que esta actividad llegó a ser endémica en el área de Guayana, donde la practicaron durante mucho tiempo los holandeses, que se sirvieron de los caribes para esclavizar a los indios de talante más pacífico, aspecto bien estudiado ya por el P. Carrocera y del que también nosotros tratamos hace tiempo (50).

*La puesta en marcha del sistema de capturas y su localización.*

El hecho de que las noticias de capturas se inicien gracias a las observaciones de Cotayre en Jamaica, hace suponer que sería mucha casualidad que el comienzo de tal práctica hubiera coincidido con su llegada a la isla. Por otra parte, el hecho de que advierta, al anotar uno de los casos que consigna, que se vendía a los apresados «como hazen con todos los que pueden cojer», indica que tal sistema estaba entonces, en 1719, muy generalizado. Por consiguiente, resulta verosímil creer que esa práctica de capturas en el Caribe debe remontarse a los años de la guerra de Sucesión española, pues tal parece deducirse, además, de una resolución de la asamblea de Massachusetts, que en 1712 prohibía la importación de esclavos indios, entre otras razones, por ser estos «de espíritu malicioso, rudo y vengativo, groseros e insolentes en su trato y difíciles de gobernar» (51), tal como solía describirse el carácter de los indios caribes de Guayana. Si esa suspensión se decretó en 1712, es evidente que había de responder a una práctica algo anterior, que pudo reiniciarse con el comienzo de la nueva guerra en mayor escala, al amparo de unas cir-

---

(50) Fray Buenaventura de Carrocera, Cap.: *Los Caribes, caníbales y traficantes de indios esclavos por instigación de los holandeses, y unos y otros enemigos de las misiones capuchinas de la Guayana*. «*Misionalia Hispánica*», Madrid, 1963, núm. 59, pp. 249-252. Demetrio Ramos: *El problema caribe en el siglo XVIII y la exploración de las tierras entre el Cuchivero y el Caura*. «*Revista de Indias*», Madrid, 1944, núm. 17, pp. 473-522.

(51) Mannix y Cowley [7], p. 68, donde se cita este texto.

cunstancias que encubrían su realización, aunque en el intermedio no hubiera cesado del todo.

La llamada guerra de la Cuádruple Alianza determinó, por otra parte, una mayor irregularidad en la llegada de negros a las Antillas, donde —a pesar de las hostilidades— eran introducidos fraudulentamente en los territorios españoles, como las mercancías de contrabando. Las anotaciones de Cotayre no dejan lugar a dudas: «bendieron todo muy bien», con el apoyo, claro es, de navíos armados. Esas expediciones desde Jamaica tienen siempre una provechosa conclusión: «con cargazón, según lo que pude comprender, de 80.000 pesos en ropa y 340 negros, los que vendieron en tiempo de 14 días en el puerto que llaman de Santa Cruz», y así sucesivamente. Se vendía todo y —como dice— «con buen ynteres», especialmente los negros.

La guerra determinó, como es lógico, una merma en la afluencia de negros. En el período examinado, de un total de 96 barcos entrados en Jamaica de larga procedencia, sólo 16 llevaban negros. Ello nos ofrece una causa determinante que viene a cooperar con la oportunidad, pues a la contracción de disponibilidad se suma una apetencia compradora y un alza de precios. Que la absorción por los territorios españoles era fulminante, es evidente. Cotayre nos proporciona, sobre el particular, reiteradas noticias. Según sus observaciones, el 24 de enero de 1719 regresaba a Jamaica una balandra procedente de Puerto Príncipe, donde en cuatro semanas vendió su cargazón de negros y ropa por un total de 40.000 pesos; el 19 de febrero anota la salida, con el mismo destino, de cuatro balandras cargadas de negros; el 12 de abril registra el regreso de esas cuatro balandras, con buen negocio y llevaban «lo más plata». El 31 de agosto reseña la salida de otras cuatro balandras, también para la costa de Puerto Príncipe, con muchos negros y ropa, a la que sigue el 11 de septiembre una flotilla de seis balandras, que lleva 340 negros para su venta. ¿Se conciben tantos negros y tan reiteradamente sobre un mismo lugar, de no ser por esa capacidad de absorción que tenemos indicada? Sobre ese área, las capturas serían menos visibles y, por consiguiente, de efectos dobles, pues al mismo tiempo que adquirirían brazos de

trabajo por nada, aumentaban la demanda y el negocio de venta. Por otra parte, se trataba de una zona turbada por las pugnas de los vegueros (52), lo que favorecía sus posibilidades.

Ahora bien, este campo de actividad parece muy limitado y apenas podemos reconocer aquí otra cosa que un reflejo de lo que comenzó a practicarse por los propios negreros con los barcos que entraban por Barbados. Como ya tenemos observado, donde se suceden las capturas es en el área oriental de Venezuela y Coro, para extenderse luego esporádicamente a Cartagena. Ello quiere decir que, a instigación de la demanda, los negreros procuran incrementar sus partidas acercándose a la costa para capturar indios o gentes de color. Estas gentes que por aquí desfilan eran además, de muy pocos escrúpulos (53), pues ellos mismos se robaban entre sí. Los ejemplos son abundantes y el mismo Cotayre refleja algunos casos de este tipo. Por ejemplo, si el 18 de febrero registra la llegada a Jamaica de un bergantín cargado de negros, dice también que estos venían de Africa en «un navío de Guinea que lo apresó un lebandado y le quitó unos pocos de negros y le dio este bergantín con la mayor parte de ellos», como también nos habla de un navío, de Madera, que estuvo apresado por los piratas y le tuvieron quince días.

Presumiblemente, el fácil negocio montado por los negreros animó a las naves de las colonias norteamericanas a buscar por su cuenta, directamente, los esclavos que estos trataban de venderles a precios normales. El bergantín de Pensilvania que hemos visto actuar en las proximidades de Curaçao, que retorna con indios y mulatos, no es un caso aislado;

---

(52) Emilio Roig de Leuchesenring: *Contra la explotación económica, la conspiración de los vegueros de 1717-1723*. «Inra», La Habana, 1960, núm. 1 pp. 58-61.

(53) Un ejemplo le tenemos en el propio salvamento de Cotayre, cuando estaba encallado con su nave, pues el capitán de la balandra que se acercó dijo «que si le pagaba iría a dar aviso a Jamaica y llevaría alguna gente». Así tuvo que entrar el náufrago en tratos con él: «nos ajustamos en 20 fanegas de cacao, las 12 de presente y las 8 a la vuelta», lo que quiere decir que ni aun pagándole podía fiarse de que diera el aviso prometido, sin dejar pendiente parte del cobro.



en septiembre, el día 10, anota Cotayre la entrada de otro corsario de Nueva Inglaterra, que llevaba como presa una balandra holandesa «por estar tratando en la costa de Caracas», es decir, revendiendo las harinas que ellos llevaban a Curaçao. Se trata de una doble convergencia: la harina la vendían a los holandeses, que luego la revendían con gran ventaja, como los negreros les vendían a ellos los indios y gente de color que por aquel litoral adquirían. La eliminación de los intermediarios era pues inevitable. Los dos artículos fundamentales del comercio de las colonias del Norte vienen así a situarnos justamente sobre los dos campos de captura: las harinas que venden, en torno a Curaçao; el azúcar que compran, en el ámbito de Cuba.

La consolidación del sistema y su afincamiento en Jamaica es, por otra parte, muy explicable sobre todo si tenemos en cuenta la tradición de la servidumbre en las colonias anglosajonas, donde muchos de los pobladores pasaron como siervos de las compañías que tenían la concesión real. Es más, en esta misma época todavía siguen llegando campesinos británicos como siervos vendibles, como lo vemos consignado en el *Diario* de Cotayre, cuando habla de la arribada a Jamaica, el 26 de febrero de 1719, de un navío de Escocia cargado de «siervos y sierbas a vender por 3 años». Y dice —sin duda por la extrañeza que ello le produce—: «estos sierbos y sierbas son gente blanca y la benden por 3 ó 4 años».

Si ese fue un sistema de poblamiento muy habitual en las colonias inglesas de norteamérica, nada puede extrañarnos que quienes procedían de ese tipo de sociedad se vieran tan fácilmente inclinados a las prácticas esclavistas y que se dejaran tentar por un método de adquisición de brazos tan sencillo, que quizá comenzaron a practicar los capitanes de barcos negreros para compensar las muertes de esclavos durante el viaje y que, después, se generalizó en el Caribe ante lo menguado de las cargazones que podían llegarles y el valor que alcanzaban los negros.

Cualquier intento de fijar cuantitativamente el volumen de estas capturas de indios y gentes de color resulta inútil, pues los datos proporcionados por Cotayre son inservibles a este respecto, ya que apenas hace otra cosa que consignar

las ventas realizadas en Jamaica; y ya sabemos que estas se efectuaban allí sólo cuando los barcos aprensos no eran de la Nueva Inglaterra —como forma de transferir su lote a las colonias—, mientras que los corsarios de los colonos o las balandras procedentes de sus puertos, regresaban a ellos con sus capturados, sin necesidad de hacer ninguna venta en Jamaica ni de desembarcarles en la isla, por lo que todo esto, que hubo de ser la partida más gruesa, nos resulta invisible, tanto que únicamente la carta del religioso de Curaçao es la que nos denuncia la existencia de esta vía directa.

Por consiguiente, en la práctica del sistema de capturas parece que se superponen varios participantes. Unos son los dedicados a la trata, que apelan a tal procedimiento precisamente sobre la costa de Cumaná y Caracas —donde sus ventas fueron mínimas en los años de paz precedentes (54)—, para incrementar sus partidas, como tiempo atrás recurrían a la compra. Otros eran los contrabandistas de Jamaica, que actuaban contra el tráfico español —como corsarios— o tomaban represalias donde encontraban oposición, como los dedicados a la corta del palo campeche aplicaban el método de capturas para incrementar sus beneficios, especialmente en el área de Mosquitos. Y por último, el sistema se practicó por las balandras de las colonias norteamericanas, como recurso al que apelaban para proporcionarse brazos de trabajo, en una circunstancia en que coincidía su creciente necesidad con el erarecimiento de la posibilidad de adquisición, al mismo tiempo que el consiguiente alza de precios. Y su apetencia debió ser de tal naturaleza que el mercado de Jamaica —donde iban a parar todos los capturados por contrabandistas y corsarios— estaba absorbido, como hemos visto, por su demanda. Ello es lógico, pues los capturados —como es natural— no podían ser vendidos de nuevo en los territorios españoles, sino que necesitaban alejarles para mantener la

---

(54) Es de advertir que también en Africa se apelaba a las capturas en aquellas costas donde el comercio con los nativos era prácticamente nulo o donde no temían que se paralizara, por su falta de interés. Tal método era llamado por los negreros «buckra panyaring». Vid. Mannix y Cowley [7], pp. 97-98.

impunidad con vistas al futuro, y quizá para prolongar lo más posible tan barato negocio.

Aunque la documentación alude con más frecuencia a las capturas de indios, las referencias de casos en que se habla de negros o mulatos también se repiten. Posiblemente, en la realidad quizá fue mayor el número de capturados de color de lo que puede suponerse. Al menos, parece lógico que prefirieran a estos, pues contaban con la facilidad de que las desapariciones de negros se atribuyeran a fugas —tan frecuentes siempre—, motivo al que cabe achacar las faltas de constancia, que serían prácticamente inexistentes de no ser por las observaciones de Cotayre.

*La gestión diplomática del gobierno español.*

En relación con el tema que Morales Padrón trató en su libro sobre Jamaica, citó un documento en el que se planteaba la visión que en la Corte de Madrid se tenía de las consecuencias de la cesión de la isla, «que pareció entonces —cuando se hizo— poco sustancial, y la experiencia ha demostrado cuántos males ha traído» (55). Uno de ellos, todavía imprevisible cuando esto decían, en 1713, los miembros de la junta reunida al efecto, era el que tanta preocupación y alarma suscitó: la captura de indios para su venta como esclavos. Muchos años después, ante el apresamiento por los ingleses en época de paz, de un buque del resguardo en las costas de Puerto Rico, escribía al Rey el célebre Miguel Enríquez algo bien elocuente: «si a los [territorios] franceses, olandeses e yngleses fuera un armamento español a apresarles y quemarles algún guardacosta que guardase las órdenes de sus soberanos, matándoles y robándoles sus vasallos en sus mismas posesiones, qué fulminación no ynculcarían en los superiores tribunales [de los monarcas] Catholicos?» (56).

---

(55) Francisco Morales Padrón: *Jamaica española*. Sevilla, 1952, p. 377, citando el documento donde se recoge la consulta de la junta de 30 de marzo de 1713.

(56) A. G. de Simancas, Estado, 7607. Denuncia de Miguel Enríquez por las extorsiones sufridas, fechada en Puerto Rico a 10 de agosto de 1731.

Si la apropiación, intuita por la junta de 1713, revelaba el dolor por la pérdida de aquella isla, esta otra reflexión de Enríquez expresaba la perplejidad por las dolorosas acciones seguidas, que estimaba fuera de toda regla. Dolor y perplejidad, en suma, fueron los primeros efectos provocados por la clandestina continuidad de las capturas humanas —en pleno siglo XVIII—, cuando estas fueron conocidas por la Corona.

Mas, como es lógico, no todo se limitó a una reacción de sentimiento. La guerra había concluido y los hechos consumados se vieron como motivo de una obligada gestión diplomática para ponerles el remedio que exigían. Según una minuta de despacho, tres fueron las medidas inmediatas que se acordaron: primero, pasar oficio de protesta al embajador británico en Madrid; segundo, cursar instrucciones a don Jacinto de Pozobueno, embajador español en Londres, para que llevara a cabo las correspondientes gestiones sobre el «justo reparo y estrañeza de que los yngleses vendan los yndios que han apresado, a fin de que la Corte de Yglaterra dé sus órdenes para que se restituyan, en cualquier parte que estén»; y tercero, pasar orden al gobernador de Cuba para que también por su lado, reclame los indios capturados y avise si los restituyen, encargo que se hacía extensivo a los demás gobernadores «por si de sus jurisdicciones huvieren apresado yngleses algunos yndios» (57). Por consiguiente, no se relegaron los daños humanos sufridos a la categoría de hechos menudos, que a la hora del restablecimiento de la paz pierden importancia; al contrario, desde este mismo momento se desarrollará por parte de España una tenaz gestión diplomática para exigir la liberación de los cautivados y su restitución, a pesar de las incomodidades que su mantenimiento suscitará en las relaciones con la Corona inglesa.

En Londres, como es lógico, el planteamiento de estas humanitarias exigencias hubo de producir sorpresa, pues sin duda alguna los hechos les serían totalmente desconocidos y,

---

(57) A. G. de Simancas, Estado, 7607, minuta de acuerdos adoptados el 12 de febrero de 1721.

lo que es peor, de dificultoso remedio, pues ni la localización de los cautivos sería gestión grata para sus mandatarios en América, ni tampoco tan viable como la Corte de Madrid entendía, máxime cuando muchos de aquellos desventurados habrían muerto víctimas de la adaptación, cosa que sería muy delicado confesar, pues ello podría ser interpretado por una velada resistencia a la devolución. Así pues, la Corte británica hubo de encontrarse ante una incómoda situación, de muy difícil salida, por lo que tuvo que apelar a la dilación resolutive, que es el normal asidero ante casos de justa reivindicación de derechos conculcados que no puedan ser contradecidos.

De acuerdo con lo previsto, el 12 de febrero de 1721 se cursaba un despacho al embajador Pozobueno, en el que se le decía que el gobernador de Cuba había dado noticia, por lo que pudo saber por un capitán de fragata que había estado prisionero en Jamaica —clara alusión a Cotayre—, que los ingleses vendían allí los indios que apresaban, por lo que se le ordenaba presentar reclamación, además de por el maltrato dado a todos los prisioneros, sobre todo por las ventas de indios, que eran vasallos suyos (58). Así iba a comenzar una batalla diplomática —en la que nunca pensaron los capturadores— que duraría años a pesar de contar con datos positivos de un testigo presencial.

El embajador Pozobueno, después de acusar recibo el 6 de marzo, del despacho citado, el día 13 informaba ya que había presentado la reclamación solicitada —de la que enviaba copia—, sin poder decir nada sobre sus efectos, considerando que se tarda en darle respuesta (59). Ambas comunicaciones del embajador aún no habían llegado a Madrid el 19 de marzo, como es natural, fecha en la que —ante lo que se consideraba excesiva espera— se resolvió repetirle los encargos, en lo que debemos ver un síntoma bien evidente del interés que se ponía en la gestión y de la impaciencia que

---

(58) A. G. de Simancas, Estado, 6849. Instrucciones al embajador en Londres.

(59) A. G. de Simancas, Estado, 6849. Despachos de Londres del 6 y 13 de marzo.

se sentía (60). Muy poco después llegaron los comunicados de Pozobueno, pues el 31 de marzo se le daba el acuse de recibo al mismo tiempo que se le ordenaba insistir en la reclamación, para forzar el silencio de que hablaba (61).

Pero antes de que este escrito llegara a manos del embajador, remitía un despacho, fechado a 3 de abril, en el que informaba a Madrid que el Secretario de Estado inglés le había respondido que la resolución de Su Majestad Británica era conforme con los deseos del monarca español y que, sobre el particular, se habían expedido ya las correspondientes órdenes para Jamaica (62). El efecto que este informe produjo fue de feliz satisfacción, de forma tal que, inmediatamente de su recepción, se envió a Pozobueno, con el correspondiente acuse de recibo, la felicitación más expresiva por el éxito que había obtenido (63).

Sin embargo, pronto se comprendió que aquel optimismo era prematuro, pues días después se volvía a escribir al embajador en Londres para ordenarle que solicitara que las disposiciones reales enviadas a Jamaica se mandaran también a la Nueva Inglaterra, pues se había comprendido, como puede verse, el verdadero significado confusionario de la respuesta inglesa, ya que ningún efecto podían tener las resoluciones de la Corona británica en Jamaica, donde no se encontraban los indios esclavizados. Por eso, se le indicaba también, que debía recoger hasta ocho duplicados de la orden expedida, para que desde Madrid pudieran ser remitidos a «nuestros gobernadores de la América, para que soliciten su ejecución, porque en otra forma no se conseguirá» (64). Ello nos demuestra no sólo el empeño que se ponía en la devolución de los

---

(60) A. G. de Simancas, Estado, 7607. Minuta para Pozobueno del 19 de marzo de 1721.

(61) A. G. de Simancas, Estado, 6849. Respuesta a Pozobueno, fechada en Madrid a 31 de marzo.

(62) A. G. de Simancas, Estado, 6849. Despacho de Pozobueno, Londres, 3 de abril de 1721.

(63) A. G. de Simancas, Estado, 6849. Respuesta a Pozobueno, fechada en Aranjuez a 21 de abril de 1721.

(64) A. G. de Simancas, Estado, 6849, órdenes cursadas a Pozobueno. Aranjuez, 28 de abril.

indios esclavizados, sino también las precauciones que querían tomarse, advertido el extraño destino de la orden que se decía había cursado el ministro inglés.

Casi un mes tardó Pozobueno en contestar este despacho, síntoma de la lentitud que imponía la corte de Londres a la gestión. En su respuesta, apenas podía decir otra cosa que el ministro inglés le había manifestado que estaba de acuerdo, sin que, no obstante, le hubiera entregado los duplicados que se solicitaban (65).

Días más tarde, el 22 de mayo, volvía de nuevo a escribir el embajador a Madrid, para informar que otra vez había insistido a lord Carteret sobre el envío de las órdenes a Nueva Inglaterra, del mismo modo que le había hablado de los ocho duplicados que le tenía pedidos, sin que hubiera logrado más que la aceptación de palabra de todo ello, explicando que no se extrañaba de tal tardanza, que debía juzgarse como una costumbre política inglesa (66). A pesar de esta oficiosa advertencia, no creemos que Pozobueno fuera tan ingenuo, sino que pretendía cubrir de algún modo el bache, para no desvalorizar el mínimo resultado de su gestión que, en realidad, apenas había pasado de conseguir que la Corte inglesa no se negara a reconocer los hechos.

Pasó el tiempo y como el asunto seguía sin resolverse, el embajador Pozobueno comenzó a dejar traslucir su desesperación, aunque continuó cubriéndola púdicamente ante la Corte española, para no contribuir al desmerecimiento de su eficiencia, como podemos verlo en su escrito del 19 de junio, en el que explica la pasividad británica de la siguiente forma: «He continuado frecuentes recuerdos [sobre la devolución de los indios vendidos], pero siempre con sospecha de que todo se detendría hasta el caso de ajuste en las importancias principales, y assi parece lo va confirmando la experiencia, pues en estos últimos días me ha dicho Milord Carteret que todas las de-

---

(65) A. G. de Simancas, Estado, 6849, contestación de Pozobueno. Londres, 15 de mayo.

(66) A. G. de Simancas, Estado, 6849, despacho de Pozobueno. Londres, 22 de mayo. Recibida en Madrid el 13 de junio.

pendenzias contenidas en las memorias mías, con que se halla, se irían evacuando brevemente, y le respondí que más estimable hubiera sido esta brevedad [en lo ya acordado], si no viniere tan pospuesta a las vísperas de la fiesta, que tanto ha deseado él, sus colegas y su Amo» (67).

Pero la realidad es que, transcurridos ya seis meses desde el comienzo de la gestión, apenas se había obtenido otra cosa que buenas palabras, sin que la Corte de Londres hubiera dado un solo paso para la devolución de los indios sumidos en esclavitud. Y no cabe achacar esta pasividad a la forma de reclamación planteada por España, puesto que la exigencia de la Corte de Madrid no podía ser más modesta, contraída a la simple liberación y devolución de todos los cautivados, sin reclamar daños y perjuicios ni compensaciones de ninguna especie por los perjuicios sufridos. En esta dejación de tal derecho es fácil adivinar un criterio muy realista, conscientes de que cualquier demanda de este carácter contribuiría a entorpecer la devolución de los esclavizados, que era lo fundamental y de mayor urgencia, por lo que trataba de facilitarse al máximo. Pero ello chocaba —a pesar de todo— con la incapacidad del ministro británico para atender la demanda, consciente de la imposibilidad de localizar a los reclamados, máxime cuando significaría plantear un serio problema en las colonias, que a toda costa trataría de evitar.

Así pues, era inevitable que Pozobueno nada consiguiera, a pesar de sus reiteradas instancias y de que hubiera creído poder alcanzar el mayor éxito en su gestión cuando la inició, eludiendo después el deterioro de su merecimiento con aquellas explicaciones a la irresolución de Carteret, con la esperanza de que, al fin, lograría superar su renuencia en un problema que tan poco podía costar al ministerio de Londres, con la ventaja —se le antojaba— de ofrecer un gesto fácil de buena voluntad al de Madrid, siempre cotizable.

Por eso, la desesperación del embajador español llegó al máximo a mediados de agosto, cuando pudo comprobar —ante

---

(67) A. G. de Simancas, Estado, 6849, despacho del embajador Pozobueno en Londres, 19 de junio de 1721.



el continuo estrechamiento de sus solicitudes— que el ministro inglés no había hecho otra cosa, con sus buenas palabras, que entretenerle, a la espera de que el planteamiento de otros problemas pendientes dejara en olvido aquella penosa cuestión. Esto se comprende por el contenido de su despacho del 14 de agosto, mucho más explícito que todos los anteriores y donde se transparenta la indignación que le consumía. Considera Pozobueno que han hecho efecto sus reiteraciones, pues al menos ha logrado arrancar al ministro inglés de sus vaguedades, al conseguir de él una declaración concreta que, fechada el 31 de julio, trasladaba a Madrid.

En esta declaración se decía que el monarca británico daría las órdenes necesarias que se habían pedido respecto a las presas navales y efectos, que serían devueltos a sus dueños. Respecto al problema de los capturados y vendidos como esclavos, se decía también que serían hechos los duplicados solicitados, pero se agregaba que el Rey español había de proporcionar al embajador inglés en Madrid duplicados de órdenes semejantes en favor de los individuos de Su Majestad británica en las Indias. Y en cuanto a los prisioneros españoles en Jamaica y a los indios que pudieran haber sido apresados por súbditos ingleses, se despacharían entonces las órdenes para su devolución «si no lo son ya» (68).

Como puede advertirse, el ministerio inglés apelaba a una solución que, en los hábitos diplomáticos, parecía justa y honorable, pero que en la realidad constituía el establecimiento de la cuestión sobre un supuesto totalmente falso, pues para relegar la entrega de las órdenes de devolución de los indios y demás gente esclavizada basta que el gobierno de Madrid hiciera otro tanto respecto a los que, siendo súbditos británicos, estuvieran en igual situación, había antes que encontrarse ante estos hechos análogos, que en cambio no existían. ¡Como si los españoles hubieran apresado indios de las colonias británicas para venderles por esclavos! Acogerse, al cabo de medio año de estériles conversaciones, a una ineludible reci-

---

(68) A. G. de Simancas, Estado, 6849, traslado de la respuesta británica, fechada en Whitehall, 31 de julio de 1721.

prociudad era, justamente, eludir la solución, inventando por parte inglesa la realidad de unos hechos inexistentes y que comenzaba por desconocer, puesto que ni citaba un solo caso. Consecuentemente, todo ello constituía un recurso para dilatar el tratamiento franco del problema, embrollándole en la entelequia de una reciprocidad que no podía darse, puesto que eran inexistentes los casos análogos que habían de servir de contrapartida.

Pozobueno velaba su amargura en el despacho con que remitía a Madrid la respuesta inglesa, diciendo que acompañaba copia de la contestación que se había servido dar a la nota del ministro británico, pero eludiendo ya cualquier explicación a su conducta, del estilo de las que había ofrecido anteriormente respecto a su pasividad. Por lo que se ve (69), renunciaba ya al deseo de defender el prestigio de su gestión cubriendo los silencios ingleses con la seguridad de su esperanza. La alegación hecha por Pozobueno a Carteret no podía ser más cruda, pues en sustancia le decía que siempre había creído que las órdenes referidas a los indios apresados y vendidos como esclavos ya habían sido expedidas meses atrás, pero que ahora veía que nada de ello se había hecho aún, por lo que pedía su rápida ejecución (70), sin entrar en más discusiones, que siempre serían dilatorias.

Inútil continuar el detalle de la correspondencia diplomática, que no permitiría obtener nuevas luces sobre el tema que tratamos. Al choque con la imposibilidad de la Corte de Londres de ofrecer la única honorable solución que cabía desear, correspondía la tenacidad española en persistir en la reclamación, quizá con la esperanza de que, al menos, conseguiría que se tuviera en cuenta la defensa a ultranza que Madrid hacía de los indios de sus provincias americanas, para que se evitara por parte inglesa la repetición de aquellos tristes actos que contribuirían a provocar mayores complicaciones.

---

(69) A. G. de Simancas, Estado, 6849, despacho de Pozobueno. Londres, 14 de agosto de 1721, acompañando los escritos indicados.

(70) A. G. de Simancas, Estado, 6849, respuesta de Pozobueno al ministro británico, fechada en Londres a 13 de agosto.

Estuvimos tentados de examinar la documentación relativa a las conversaciones de arreglo de cuestiones pendientes en los tratos de Soissons, pero renunciamos a ello, ante la seguridad de que no se alcanzó allí ningún resultado práctico, como lo evidencia el hecho de que la reclamación volvió a plantearse en toda la línea en las conversaciones de Sevilla de 1727 (71).

\* \* \*

Un triste episodio pues, si es que pudiéramos difuminarle bajo ese término, pero que puede servir para intentar nuevos estudios de muy diverso alcance, incluso sobre mestizajes insospechados. Hasta es posible presumir que el matiz que se califica como mongoloide, que se advierte en la población negra de Virginia no proceda, como ha venido repitiéndose, de la afluencia que allí se dio de negros de las costas del estrecho de Madagascar, relacionando tales rasgos con los malgaches, sino más bien de la importación de indios capturados en los territorios españoles, tanto del Caribe como de Florida, con los que pudieron mestizarse los negros. Mannix ya dice sobre el particular, que en efecto, «hubo cargamentos de esclavos de Madagascar [llevados] a las colonias americanas, pero no los suficientes, aparentemente, como para dejar algo más que una ligera huella mongoloide en la población negra» (72). Si nos atrevemos a ofrecer el indicio que aportamos, para explicar este problema, es por la esperanza de que al menos puede ser un nuevo elemento de juicio para futuras indagaciones.

---

(71) A. G. de Simancas, Estado, 7607, carpeta de papeles sobre hostilidades llevadas a cabo por los británicos rotulada «Junta de Comissarios españoles e ingleses formada en Sevilla. Hostilidades».

(72) Mannix y Cowley [7], p. 21.