

María Fernanda Valencia Suárez

“Disputas inglesas por el comercio en el Golfo-Caribe español, 1655-1750”

p. 261-294

*Cabotajes novohispanos*

*Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España*

Guadalupe Pinzón Ríos (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México  
Instituto de Investigaciones Históricas

2021

462 p.

Figuras

(Historia Novohispana 114)

ISBN 978-607-30-5011-1

Formato: PDF

Publicado en línea: 2 de diciembre de 2021

Disponible en:

[http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/758/cabotajes\\_novohispanos.html](http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/758/cabotajes_novohispanos.html)



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS

D. R. © 2021. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



## DISPUTAS INGLESA POR EL COMERCIO EN EL GOLFO-CARIBE ESPAÑOL, 1655-1750

MARÍA FERNANDA VALENCIA SUÁREZ

Universidad Nacional Autónoma de México

Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales

El estudio del comercio realizado en las costas del Caribe español, en los siglos XVI y XVII, exige situar la problemática en el escenario de rivalidad en el que los imperios no españoles trataban de combatir el monopolio de España en la región. Uno de estos imperios, acaso el más incisivo, era el inglés —desde 1707 imperio británico—,<sup>1</sup> que, como es sabido, ansiaba mermar el poderío español y tomar su lugar en la jerarquía imperial. La posesión y explotación de territorios y recursos, y la posibilidad de tránsito y comercio en las nuevas rutas y mercados, derivados del colonialismo español en América, representaban fuentes de deseo no sólo para los monarcas ingleses sino para los burgueses, particularmente los comerciantes, y también para los aventureros. Celosos de sus vecinos y buscando emularlos, los ingleses frecuentemente incursionaban en los litorales del golfo de México y las costas caribeñas: asaltaban embarcaciones, robaban cargamentos y saqueaban puertos y, con el paso del tiempo, lograron afincarse en reductos y establecer redes de contrabando en la zona.

Cuando, en la segunda mitad del siglo XVII, Inglaterra tomó el control de Jamaica el tráfico de mercancías en la región se dinamizó y la isla se convirtió en un centro de administración británica muy rentable. Sin embargo, el intercambio comercial en el Golfo-Caribe seguía sometido al esquema de control dictado por la Corona española que excluía a los extranjeros y que imponía excesivos

<sup>1</sup> En 1707 Escocia e Inglaterra se unieron políticamente y conformaron el reino de la Gran Bretaña, así el imperio inglés se transformó en el imperio británico.

gravámenes. Para los ingleses, debido a la rivalidad existente entre las monarquías española y británica, el comercio legal en esta zona caribeña se veía expuesto, además, a la confrontación política y religiosa y se tornaba imposible. En este contexto, en la región proliferaron los canales ilícitos que les permitían realizar la compra y venta de mercancías a través del contrabando,<sup>2</sup> aunque esta opción fuera riesgosa.

Investigaciones interesantes se han hecho en la historiografía anglosajona respecto al contrabando desde la isla de Jamaica con los territorios continentales de la América Española. Destacan las realizadas por Nuala Zahedieh, George H. Nelson, Nadine Hunt, por citar algunas.<sup>3</sup> Asimismo, autores de Iberoamérica como Adrian Pearce, Antonino Vidal, Rafal Reichert, Johanna von Graftenstein, Ruth Esther Gutiérrez Meza, Antonio García de León, Jorge Victoria y Carlos D. Malamud, entre otros, han discutido, descrito y desentrañado las formas en que se realizaba el contrabando en el Caribe.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Con contrabando me refiero aquí a las transacciones mercantiles “directas”, es decir, que no estaban autorizadas por la jurisprudencia española o que no pagaban los derechos establecidos para el comercio de importación y exportación. Antonino Vidal le llama comercio directo: “Contrabando se denominaba al comercio que no entraba dentro de los parámetros de monopolio comercial, es decir, lo que el rey consideraba que no era legal; una parte de actividad que no era gravada...” Véase A. Vidal Ortega, “Fuentes para el estudio del comercio directo en el puerto de Cartagena en los siglos XVI y XVII”, *América Latina en la Historia Económica*, n. 25, 2006, p. 158 (p. 155-166).

<sup>3</sup> Nuala Zahedieh, “The Merchants of Port Royal, Jamaica and the Spanish Contraband Trade, 1655-1692”, *The William and Mary Quarterly*, Omohundro Institute of Early American History and Culture, v. 43, n. 4, 1986, p. 570-593; George H. Nelson, “Contraband Trade Under the Asiento, 1730-1739”, *The American Historical Review*, v. 51, n. 1, 1945, p. 55-67; Nadine Hunt, “Contraband, Free Ports and British Merchants in the Caribbean World, 1739-1772”, *Diacronie, Studi di Storia Contemporanea*, n. 13, 2013, <https://journals.openedition.org/diacronie/672> (consulta: 25 de febrero de 2020).

<sup>4</sup> Adrian Pierce, *El comercio británico con Hispanoamérica, 1763-1808*, México, El Colegio de México, 2017; Antonino Vidal Ortega, “Fuentes para el estudio del comercio directo...”; Rafal Reichert, “El contrabando y sus redes en el golfo de Honduras y su persecución en la capitanía general de Guatemala, siglo XVIII”, *Historia Mexicana*, n. LXIII, v. 4, 2014, p. 1551-1581; Johanna Von Grafenstein (coord.), *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2018; Ruth Esther Gutiérrez Meza, “Orden, poder y contrabando en el Caribe durante el medio siglo antes de la independencia”, *Palabra: palabra que obra*, n. 12, 2010-2011, p. 184-202; Antonio García de León, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*, México, Fondo de Cultura Económica/Gobierno del Estado de Veracruz/Universidad

Sin embargo, hasta ahora, se ha puesto escasa atención en las que-  
rellas desatadas entre ingleses en torno a este tipo de comercio, tal  
vez porque las fuentes españolas no dan cuenta de ella. Pero, el  
escrutinio de fuentes inglesas muestra que había fracturas y diver-  
sidad de ambiciones, posturas y visiones. Por la naturaleza encu-  
bierta del contrabando, la información disponible en las fuentes  
primarias suele ser limitada; sin embargo, como en Inglaterra no  
estaba prohibido el comercio libre con el Gran Caribe español es  
posible encontrar en los archivos ingleses quejas, peticiones, infor-  
mes y reportes que arrojan luz sobre el tema que aquí interesa.<sup>5</sup>

El presente capítulo centra su atención en las disputas y conflictos  
que se dieron entre ingleses en torno al comercio con los territorios  
españoles de la región del Golfo-Caribe, en el periodo que va de 1655  
a 1750. La delimitación de la región es amplia e involucra al golfo de  
México, la zona antillana y la franja marítima centroamericana.<sup>6</sup> Por  
su parte, la alusión específica al “Golfo-Caribe español” refiere a los  
litorales y aguas atlánticas del virreinato de la Nueva España y del  
virreinato del Perú. En el primer caso comprende: la Capitanía Ge-  
neral de Yucatán, la Capitanía General de Guatemala, el reino de Mé-  
xico, la Capitanía General de Cuba y la Capitanía General de Santo  
Domingo. Por su parte, respecto al virreinato del Perú abarca los  
puertos de Portobelo y Cartagena, principalmente. Es importante  
señalar que frecuentemente los documentos ingleses no hacen refe-  
rencia a lugares específicos sino que utilizan expresiones tales como  
“Spanish Main”, “Spanish ports”, “Spanish lands” o “Spanish trade”.

En cuanto al imperio inglés en la región, el análisis se ciñe a la  
isla de Jamaica, pero sin soslayar los establecimientos de cortadores  
de palo de tinte en Honduras y en la costa mosquita, que se vincu-

Veracruzana, 2011, p. 678-679; Jorge Victoria, *Corrupción y contrabando en la península de Yucatán. De la colonia a la independencia*, Mérida, Secretaría de la Cultura y las Artes de Yucatán, 2015; Carlos D. Malamud, “El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII. Algunas consideraciones”, *Quinto Centenario*, n. 1, 1981, p. 25-52.

<sup>5</sup> En los archivos del Museo Naval Británico, en la colección de documentos sobre Jamaica y las Indias Occidentales de la Biblioteca Británica y en los Archivos Nacionales en Kew, Londres.

<sup>6</sup> Véase Johana von Grafenstein, *Nueva España y el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997, p. 29.

laban al circuito de contrabando a través de Jamaica como principal punto de compra-venta. Cabe resaltar que el recorte territorial del presente análisis no considera las islas de Barbados, Bahamas y Bermudas, que también eran posesiones inglesas. (Véase imagen 1).

El periodo relatado comprende casi un siglo: comienza en 1655 con la conquista de Jamaica por los ingleses en el marco del *Western Design* lanzado por el Lord Protector Oliver Cromwell,<sup>7</sup> y termina en 1750, con el fin de la concesión del *Asiento*<sup>8</sup> para Inglaterra. Este recorte temporal es conveniente para ubicar las alianzas y disputas que se dieron entre diversos actores en torno al comercio en la región del golfo Caribe español, más allá de que tuvieran como marco las rivalidades que existían entre el imperio inglés y el español. Al fin y al cabo, lo que se busca entrever es que, en ese entonces en la región, el entrelazamiento social que se tejía en torno al tráfico marítimo dedicado a comerciar en las costas de esa región del Caribe podía suceder fuera del control de los imperios y obedecer más que a los mandatos de una rivalidad imperial a las ambiciones personales de los actores involucrados. Esto es de trascendencia porque da cuenta de la presencia del espíritu de empresa que acompañó el tránsito del mercantilismo al sistema económico basado en el libre comercio.<sup>9</sup>

### *Contrabando inglés en el Gran Caribe*

Desde el primer cuarto del siglo XVII, los ingleses utilizaban determinadas islas del Caribe (las Bahamas, Trinidad-Tobago y Tortuga) como base para atacar a los navíos españoles que regresaban a Es-

<sup>7</sup> El objetivo del plan de Cromwell era instalarse en algunas islas en el Caribe y debilitar el dominio hispano en América. Falló en su intento de invadir La Española pero tomó Jamaica donde las defensas eran débiles pues la isla había sido relegada a un relativo abandono por las autoridades españolas. El imperio español intentó recuperar Jamaica sin éxito. Véase Rafal Reichert, “La pérdida de la isla de Jamaica por la Corona española y los intentos de recuperarla durante los años 1655-1660”, *Uliá. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, Universidad Veracruzana, año 7, n. 14, 2009, p. 15-16 (p. 9-33).

<sup>8</sup> Monopolio de introducción de esclavos negros a la América española. Los asientos eran figuras fiscales, contratos, para suministrar bienes y servicios de manera exclusiva.

<sup>9</sup> Alejandro Dabat, *Capitalismo mundial y capitalismo nacionales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Fondo de Cultura Económica, 1991, p. 164.

paña cargados de metales preciosos. La corona inglesa tenía el interés de debilitar a España y de tomar su lugar en la competencia imperial, y muchas veces suministró protección y patentes de corso a piratas y bucaneros que realizaban estos asaltos y que organizaron en la región mercados para la venta de los bienes robados. Con el pasar de los años, estos aventureros perturbaban el desarrollo del comercio entre Inglaterra y la Nueva España y por lo tanto perdieron los favores imperiales. Con todo, en 1650, cuando Jamaica pasó a ser parte de las posesiones inglesas en el Caribe, la isla se convirtió en su refugio y desde ahí continuaron realizando fechorías y, junto con otros actores, practicaban el comercio ilícito.

En efecto, la posesión inglesa de Jamaica no sólo trajo beneficios al imperio británico y a piratas y bucaneros sino a un buen número de comerciantes que empleaban ardidés para enviar a los virreinos americanos sus productos, vía Sevilla o Cádiz;<sup>10</sup> usaban prestanombres españoles y marcaban las mercancías con sellos falsos como parte del cargamento español.<sup>11</sup> Jamaica abrió un nuevo canal para el comercio inglés en las Indias Occidentales y, debido a su posición geográfica en el mar Caribe, entre Cuba y La Española, otorgó grandes ventajas porque desde sus puertos se alcanzaba casi cualquier punto en las costas del Caribe Occidental en menos de una semana. En estas condiciones tuvo lugar una transformación del contenido material del comercio que pasó a estar estructurado en torno a la demanda europea de productos procedentes de las

<sup>10</sup> Ita Rubio señala que existe evidencia del tráfico que realizaban comerciantes ingleses —vía España, a través de las redes de la Compañía Andaluza— hacia el Caribe y el golfo de México en los años 1509, 1513, 1516 e incluso en la década de 1520. Véase Lourdes de Ita Rubio, “La presencia británica en el Caribe durante en el siglo XVI y principios del XVII”, en Yolanda Juárez Hernández y Leticia Bobadilla González (eds.), *Comercio, piratería y vida cotidiana en el Caribe Colonial*, México, Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2009, p. 20 (p. 17-45); véase también José Ignacio Martínez Ruiz, “¿Cádiz, Jamaica o Londres? La colonia británica de Cádiz y las transformaciones del comercio inglés con la América Española (1655-1750)”, *Studia Historica: Historia Moderna*, Salamanca, Universidad de Salamanca, v. 33, 2011, p. 179 (p. 177-202).

<sup>11</sup> Adrian J. Pearce, *El comercio británico con Hispanoamérica...*; véase también Verónica Cordero González, *El movimiento mercantil del puerto de Campeche en la época del comercio libre y neutral, 1770-1814*, Campeche, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2004, p. 32-34.

colonias (azúcar, tabaco, té, cacao, café, etcétera), de la demanda colonial y europea de tejidos de algodón procedentes de la India y el Medio Oriente, y del tráfico de esclavos africanos.

Pasado un lustro de la toma inglesa de Jamaica, los intercambios entre jamaquinos y novohispanos eran frecuentes y, al respecto, Adrian Pearce señala que la primera transacción registrada con los españoles fue la venta de esclavos por parte del gobernador D'Oyley en 1661. En 1683, en su *Reporte sobre Jamaica*, Francis Hanson señalaba que “como la isla está situada cómodamente en medio de las colonias españolas, nosotros podemos obtener los beneficios de las minas de plata y oro sin el trabajo y los gastos que eso requiere”.<sup>12</sup>

Jamaica se convirtió en parada de navíos y bodega para mercancías con destino a las colonias de Norteamérica y otras posesiones inglesas en el Caribe. Su ubicación en tierras hispanas era propicia para el contrabando y la isla funcionó como base de este tipo de comercio con las posesiones españolas. El comercio trasatlántico legal (que incluía mercancías ilegales con sellos falsos) se destinaba a cubrir la demanda de los puertos y ciudades principales de la América Española, pero en las provincias alejadas de los puertos y capitales lo que prevalecía era la falta de provisiones. Los enseres llegaban a cuentagotas a causa de la mala distribución, la distancia geográfica y la dificultad de las comunicaciones y transportes. En lugares aislados, como lo eran muchos poblados sobre la costa y tierra adentro en la Capitanía General de Yucatán, la Capitanía General de Guatemala e incluso en el reino de México, a veces pasaban años antes de que los habitantes recibieran productos europeos por los canales oficiales; en cambio, el comercio ilegal ofrecía los bienes necesarios con regularidad. El contrabando proliferó también en sitios con acceso a las redes comerciales legales hispanas; en los puertos de Veracruz, Campeche, Cartagena, Portobelo, La Habana y Santo Domingo se llevaban a cabo transacciones ilegales que eran atractivas porque al no pagar impuestos ofrecían la mercancía a precios más bajos.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Francis Hanson, *A Short Account of the Island and Government Thereof, With an Exact Map of the Island*, Londres, H. Hills, 1683, p. 55-56.

<sup>13</sup> A. Vidal Ortega, “Fuentes para el estudio del comercio directo...”, p. 158.

A la Corona española el tráfico ilegal le representaba una reducción en la percepción de impuestos, lo toleraba como un mal inevitable e incluso necesario siempre y cuando fuera de pequeña escala.<sup>14</sup> El contrabando no se denunciaba al menos que algún actor se sintiera agraviado o excluido de los beneficios que se generaban o que se giraran órdenes imperiales u oficiales con consignas específicas al respecto. Por ejemplo, en 1676, las autoridades novohispanas recibieron acusaciones contra un tal Alonso Mateos y sus socios por comerciar con los ingleses en Campeche.<sup>15</sup> Dos años más tarde, se ordenó a los mandos en ese puerto averiguar las sospechas acerca de que “los vecinos de esta villa comerciaban con ingleses”.<sup>16</sup>

Para España no era fácil enfrentar el problema del contrabando. La posición hispana en el Atlántico y en particular en el Golfo-Caribe seguía siendo preponderante, pero España no contaba con la fuerza para expulsar definitivamente a los extranjeros apostados en las islas. El designio de la Corona española fue levantar una red de fortificaciones en los puertos estratégicos llamados “llaves del Caribe” (la Habana, Santo Domingo, San Juan, Veracruz, Laguna de Términos, Campeche, Bacalar, Petén Izá, Omoa y Río San Juan).<sup>17</sup> Su objetivo era fungir como bases desde donde los guardacostas podían emprender la persecución de las embarcaciones extranjeras e impedir el contrabando. Con ello se buscaba mantener el control español del comercio y del territorio. No obstante, con frecuencia

<sup>14</sup> Michel Bertrand, “Poder, corrupción y relaciones de poder en el Antiguo Régimen”, en Alexandre Coello de la Rosa y Martín Rodrigo y Alharilla (eds.), *La justicia robada. Corrupción, codicia y bien público en el mundo hispánico (siglos XVII-XX)*, Barcelona, Icaria, 2018, p. 40 (p. 21-52).

<sup>15</sup> Real cédula, comercio. De las causas contra Alonso Mateos y socios, por comerciar con ingleses, Campeche, 20 de mayo de 1676, Archivo General de la Nación, México (en adelante AGNM), *Reales cédulas originales*, v. 15, exp. 65, f. 1; véase también Real cédula, ingleses. Continuar las averiguaciones contra Alonso Mateos y socios, por estar en complicidad con los ingleses, Yucatán, 20 de mayo de 1676, AGNM, *Reales cédulas originales*, v. 15, exp. 66, f. 1.

<sup>16</sup> Real cédula, comercio. Averiguar las sospechas de que los vecinos de esta villa comerciaban con ingleses, Campeche, 6 de julio de 1678, AGNM, *Reales cédulas originales*, v. 16, exp. 65, f. 1.

<sup>17</sup> José Manuel Serrano Álvarez, *Fortificaciones y tropas: el gasto militar en tierra firme, 1700-1788*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2004, p. 34-36.

eran esos mismos guardacostas los que participaban y se beneficiaban del contrabando.<sup>18</sup>

Rafal Reichert observa que en el contrabando intervenía gente de todos los estratos sociales: “desde pardos, arrieros, pescadores, soldados, indios, mulatos, marineros, religiosos, pequeños mercaderes, hasta las élites del mundo administrativo y comercial”.<sup>19</sup> Esta amplia implicación social y las redes de relaciones personales que se forjaron, explican que los intercambios se llevaran a cabo con cierta regularidad a pesar de que las Leyes de Indias prohibieran el comercio fuera de los canales administrativos establecidos.<sup>20</sup> Con frecuencia, los barcos extranjeros —que no tenían permitido entrar a los puertos españoles en América— atracaban con el pretexto de que había mal clima y con la anuencia de las autoridades que se hacían “de la vista gorda”. Otros encuentros se llevaban a cabo en puntos despoblados en la costa, lejos de la supervisión de las autoridades. Los comerciantes extranjeros “colocaban las mercancías a bordo de balandras, paquebotes, bergantines, goletas, que se dirigían a las costas bajo la administración hispana [...] buscaban llegar a lugares con poca vigilancia, donde avisaban a los vecinos sobre su arribo con un disparo de cañón, señas de luz o simplemente mandaban lanchas a la costa”.<sup>21</sup> Lo frecuente era que los intercambios entre los comerciantes y la población requirieran de la complicidad de algún guardia u oficial de aduana.

En documentos británicos también hay evidencia sobre el contrabando entre Jamaica y la costa novohispana. Cuenta el capitán inglés Nathaniel Uring, en la narración sobre sus viajes, que en 1711 se estableció en Jamaica, donde él conocía a buena parte de los

<sup>18</sup> Para más detalles sobre los puestos de vigías, véase Jorge Victoria, “El vigía de la costa: funcionario olvidado de la historia de Yucatán, siglos XVI al XIX”, *Iberoamericana*, xv, 59, 2015, p. 7-15.

<sup>19</sup> Rafal Reichert, “El contrabando y sus redes...”.

<sup>20</sup> Zacarías Mountoukias ha trabajado la importancia de las “redes de relaciones personales” para la flexibilización de la estructura administrativa del imperio español, permitiendo asimilar los retos políticos y económicos a su cultura legal. Véase Z. Mountoukias, “Power, Corruption and Commerce: the Making of Local Administrative Structure in Seventeenth-century Buenos Aires”, *Hispanic American Historical Review* 68, n. 4, 1988, p. 776 (p. 771-799).

<sup>21</sup> Reichert, “El contrabando y sus redes...”, p. 1575.

comerciantes, y gracias a ellos obtuvo un empleo consistente en llevar mercancía a las costas de “la Nueva España”, como llamaba él a toda la América Española.<sup>22</sup> En su texto, Uring describe con detalle la forma en que se realizaba el comercio ilegal en las colonias españolas: “mandábamos a un representante que hablara español con cartas para los comerciantes, ellos designaban la hora y el lugar donde una de nuestras canoas los esperaría para llevarlos a bordo del barco y ahí realizar el intercambio de bienes”.<sup>23</sup> Señala el texto que algunos mercaderes, específicamente los de Panamá, al enterarse de la presencia de un barco inglés con mercancías llegaban disfrazados de campesinos acompañados por mulas. El dinero lo escondían en los jarrones que cargaban las mulas y los cubrían con granos y comida, para que si un agente del rey español los detenía ellos pudieran pretender ser gente pobre. Además, para prevenir esta situación caminaban por la selva y no por los caminos.<sup>24</sup> Uring menciona que visitó la Bahía de Campeche en 1712, en una embarcación inglesa, para cargarse con palo de tinte. Señala que cuando llegaron a la costa lanzaron una serie de disparos para alertar de su llegada a los cortadores de palo que estaban adentrados en las ciénagas. Describe que los siguientes días un buen número de “hombres blancos” subieron al barco y vendieron su madera a cambio de ron y licor. Esta madera la vendieron Uring y sus compañeros en Jamaica a precio de “cuarenta chelines por tonelada”.<sup>25</sup>

Otras fuentes británicas dan cuenta de lo reductible que resultaba este tipo de comercio. Por ejemplo, está consignado que, en 1695, el comerciante jamaicano John Cary dijo: “Las Indias Occidentales están bien surtidas de nuestras manufacturas y de muchas otras cosas de Jamaica [...] nuestras ganancias son de al menos cien por ciento, todo en plata”.<sup>26</sup> Hay además un conjunto de cartas y reportes, enviados a Londres entre 1705 y 1714 a la Junta de Comer-

<sup>22</sup> Nathaniel Uring, *A History of the Voyages and Travels of Capt. Nathaniel Uring*, Londres, W. Wilkins, 1726, p. 128, 164.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 164.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 165.

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 243-246.

<sup>26</sup> John Cary, *An Essay on the State of England in Relation to its Trade, its Poor and its Taxes*, Bristol, Printed by W. Bonny for the author, 1695, p. 115-116.

cio y Plantaciones (*Board of Trade and Plantations*) y a la corona inglesa, que están firmados por comerciantes jamaíquinos que argumentan reiteradamente que ellos se han encargado del próspero comercio con los españoles, consistente principalmente en la introducción a lo largo de toda la costa de textiles provenientes de Inglaterra.<sup>27</sup> Entre estas cartas se encuentra la que John Fengass envió a Londres, en 1705, emitiendo un reporte en el que detallaba los puntos en los que había estado comerciando entre Trujillo y Puerto Caballo (ambos situados en lo que hoy es Honduras) y los métodos que había usado en sus intercambios. Señalaba que cuando no le era posible acercarse al puerto, se detenía en algún punto en la costa accesible para los pequeños barcos de los comerciantes novohispanos y ahí cambiaban mercancías inglesas por índigo, zarzaparrilla y plata.<sup>28</sup>

En otra carta, los mercaderes Mr. Wood y Mr. Galdy indicaban que contaban con dos balandras que usaban continuamente para ir de Jamaica a la costa española y que en cuanto una regresaba, la otra se preparaba para zarpar, haciendo al menos cuatro viajes anuales.<sup>29</sup> El mismo Mr. Wood destacaba, en otro documento, la importancia del comercio de Jamaica con las costas de la América Española y argumentaba que dichos negocios eran vitales para la isla.<sup>30</sup> Ofrecía datos sobre el tamaño de las transacciones, señalando “modestamente” que, por ejemplo en el año de agosto de 1706 a agosto de 1707 se vendieron “1 400 negros [...], 8 000 pacas de lana, 1 000 de *twill* [llamada sarga o tela cruzada] además de encajes, medias, cera, sombre-

<sup>27</sup> “December 1707. Merchants about sir William Hodges’s petition for four passes for Spanish ships”, en K. H. Ledward (ed.), *Journals of the Board for Trade and Plantations*, v. 1, Londres, Originally published by His Majesty’s Stationery Office, 1930, p. 430-443.

<sup>28</sup> An account of the several sea ports belonging to the Spaniards in America, which John Fengass has been trading with a description of their fortifications to the best of his knowledge. Delivered to the Council of Trade. September, 1705. British Library C. O. 137.51.

<sup>29</sup> “Journal, December 1707: Journal Book L”, en Ledward, *Journals of the Board for Trade...*, v. 1, 1930, p. 430-443.

<sup>30</sup> “America and the West Indies. January 1708”, en Cecil Headlam (ed.), *Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies*, v. 23, Londres, Originally published by His Majesty’s Stationery Office, 1916, p. 633-652.

ros, linos de todo tipo y hasta flores [...] todo esto a cambio de plata”.<sup>31</sup> Añadía que este comercio podía aumentar, y hasta duplicarse, si Londres le otorgaba su protección.<sup>32</sup> El negocio del contrabando era próspero, pero los comerciantes jamaquinos esperaban que con el apoyo londinense pudieran obtener muchas más ganancias.

### *Disputas y alianzas entre grupos sociales*

En el comercio que llevaba a cabo Inglaterra en el Gran Caribe había varios actores ingleses involucrados que, si bien estaban encabezados por la monarquía, tenían intereses particulares. Alrededor del rey o reina estaban el Consejo Privado (*Privy Council*) y varios personajes que ocupaban cargos oficiales como el Ministro Lord del Tesoro, el Lord de Comercio y Plantaciones y el Secretario de Estado para los departamentos del sur, por mencionar a los más relevantes. También participaban el Parlamento, la Junta de Comercio y la Real Compañía Africana. El Parlamento estaba conformado por la Casa de los Comunes y la Casa de los Lores, y su encargo era el de discutir y dar el visto bueno a políticas comerciales, presupuestos, impuestos y tratados internacionales. Además, había grupos de comerciantes que hacían cabildeo para conseguir el apoyo de los miembros del Parlamento.

Asimismo, intervenía la Junta de Comercio, creada en 1696 por el rey William III para supervisar asuntos coloniales y hacer recomendaciones al Parlamento, al rey, a los ministros y a los gobernantes enviados a las colonias. Esta Junta se encargaba de nombrar oficiales coloniales, establecer reglamentos para los gobiernos coloniales, oír y reportar las quejas de los diferentes actores implicados, y analizar las políticas implementadas en las colonias con el fin de cerciorarse de que no se estorbara la política imperial. Su postura era mercantilista y su foco principal de interés era que las colonias resultaran lucrativas para el imperio. No tenía poderes legislativos

<sup>31</sup> *Idem.*

<sup>32</sup> *Idem.*

ni ejecutivos pero funcionaba como órgano de mediación entre diferentes grupos con distintos intereses.<sup>33</sup> Por lo que toca al comercio de esclavos, los cuales eran obtenidos de la costa oeste del continente africano, la Real Compañía Africana (*Royal African Company*), fundada en 1672, tuvo mucho poder. Tenía el monopolio del mercado británico pero en 1698 este comercio se abrió y, aunque la Compañía siguió siendo mayoritaria, —hasta 1752 cuando fue remplazada por la Compañía de Mercaderes Comerciantes en África (*Company of Merchants Trading to Africa*)—<sup>34</sup> continuamente rivalizó con los comerciantes independientes interponiendo quejas; que su principal argumento era que compartir el mercado le causaba contratiempos y cuantiosas pérdidas.

Jamaica era asiento de otros tantos actores involucrados en el comercio de Inglaterra en el Gran Caribe. El gobernador que era nombrado en Londres, los oficiales reales, la Casa de la Asamblea que era el poder legislativo local, el personal de la Marina Real, marineros, comerciantes y toda clase de aventureros que llegaban a pasar temporadas en la isla. Asimismo, había grupos de colonos establecidos permanentemente y entre ellos estaban los comerciantes y los dueños de grandes plantaciones.

Unos más que otros, pero todos estos actores compartían la identidad británica; sin embargo, sus posturas e intereses comerciales no eran necesariamente coincidentes. Entre ellos las querellas y disputas eran frecuentes pues sus opiniones diferían en cuestiones como la organización, administración y control de la actividad; particularmente había diversidad de opiniones acerca de la participación del Estado, de la Junta de Comercio (*Board of Trade*), de las compañías con patentes reales y de la marina. Tampoco había acuerdo sobre la cantidad y monto de los impuestos que deberían pagarse, ni respecto a quiénes deberían de pagarlos y quiénes recibirlos. En suma: las discrepancias giraban en torno a la prioridad

<sup>33</sup> Véase Alison G. Olson, “The Board of Trade and London-American Interest Groups in the Eighteenth-century”, en Peter Marshall y Glyn Williams (eds.), *The British Atlantic Empire before the American Revolution*, Londres, Frank Cass, 1980, p. 33 (p. 33-50).

<sup>34</sup> Abigail L. Swingen, *Competing Visions of Empire. Labor, Slavery and the Origins of the British Atlantic Empire*, New Haven, Yale University Press, 2015, p. 112-115.

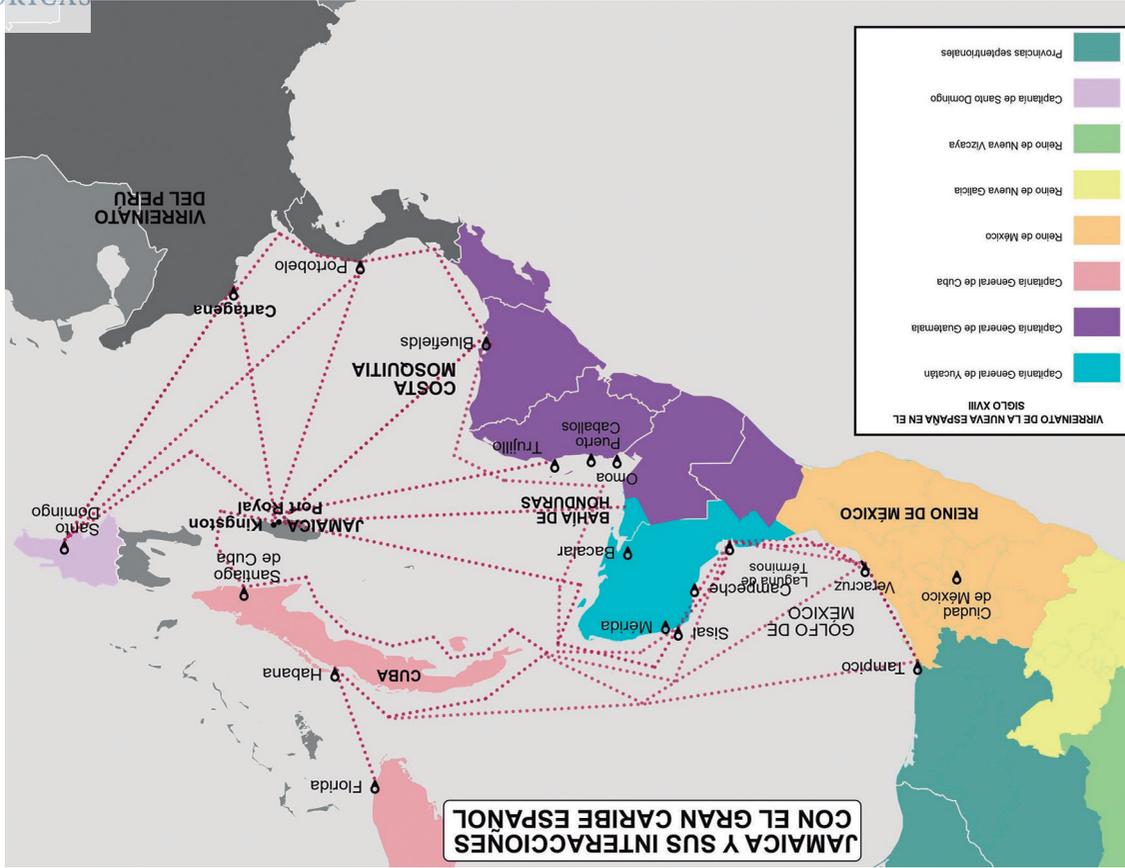


Imagen 1  
REGIÓN GRAN CARIBE



Imagen 2  
LOS PUERTOS DE PORT ROYAL Y KINGSTON

que se otorgaba a los intereses metropolitanos respecto a los de los comerciantes en las colonias. Consecuentemente, la agudización de tensiones se daba entre ingleses asentados en Jamaica y los comerciantes o agentes que actuaban e invertían desde Londres.

Los primeros colonos ingleses en Jamaica fueron enviados por Cromwell con el objetivo de poblar la isla y así consolidar la posición de Inglaterra en la región. El Lord Protector ofreció tierras e incentivos comerciales a quienes se mudaran a la colonia y los emigrantes emprendieron una eficaz explotación de las posibilidades económicas que ofrecía la isla. En estas condiciones, Jamaica desarrolló una vocación comerciante antes que la del cultivo agrícola, porque el comercio era una actividad que necesitaba poca inversión, en comparación con el establecimiento de plantaciones. Debido a la rivalidad anglo-española y las políticas restrictivas implantadas por España en la región, el comercio inglés en la zona era ilícito y riesgoso; no obstante valía la pena exponerse porque los rendimientos eran substanciosos.

Los comerciantes jamaíquinos que contrabandeaban en las costas novohispanas del Gran Caribe se concentraban en la Bahía de Kingston. A finales del siglo XVII, Port Royal era el puerto que contaba con el mayor tráfico comercial entre todas las colonias británicas —incluso más grande que Boston— y una de las ciudades donde circulaba más dinero. En 1692, un terremoto y una serie de tsunamis destruyeron Port Royal y como consecuencia más de la mitad de la población pereció y se acabaron muchas fortunas.<sup>35</sup> Tras este desastre se habilitó, en la misma bahía, el puerto de Kingston para el comercio y el tráfico marítimo. (Véase imagen 2.)

Desde las últimas décadas del siglo XVII Inglaterra había entrado al negocio de la trata de negros y Jamaica se convirtió en un territorio conveniente para este tipo de comercio. La Real Compañía Africana llevaba a los esclavos a la isla y, ahí, comerciantes lusos e hispanos los compraban.<sup>36</sup> Las Actas de Navegación de Inglaterra

<sup>35</sup> Nuala Zahedieh, “The Merchants of Port Royal...”, p. 570-593.

<sup>36</sup> Véase Norma Angélica Castillo Palma, “Las estrategias del contrabando de esclavos en Nueva España: arribadas maliciosas y demasía con bambos y muleques; el

restringían el uso de barcos extranjeros en el comercio inglés, pero en el caso del mercado de esclavos se hacía caso omiso de la norma y se permitía que las embarcaciones de esos comerciantes entraran a la isla.<sup>37</sup> Los jamaquinos participaban en este comercio ilegal llevando esclavos y bienes a las costas y litorales de la Nueva España. De esta manera, evitaban a los compradores el pago de impuestos, ofrecían mejores precios que la competencia y el negocio resultaba beneficioso. Todo ello conduciría a un mercado muy competitivo y riesgoso, en el que la posibilidad de obtener altos beneficios coexistía con la de operaciones desastrosas.<sup>38</sup>

La comunidad de comerciantes en Jamaica era diversa, tanto en Port Royal como en Kingston. Entre los jamaquinos involucrados en el comercio había políticos, terratenientes, inversionistas, ricos mayoristas que financiaban el comercio internacional, pequeños comerciantes minoristas y marineros que transportaban la mercancía. El poderoso comerciante Mr. Wood señalaba que el comercio de Jamaica con las costas de la América española daba trabajo a muchos “pobres”.<sup>39</sup> En efecto, mayoristas, como él, contrataban pequeños comerciantes y marineros, muchos de ellos de origen humilde,<sup>40</sup> que hacían las veces de intermediarios o mensajeros y que vivían de arriesgarse, no sólo a perder su pago y recompensa sino a ser apresados por los guardacostas españoles.

La diversidad y heterogeneidad cultural y racial y la desigualdad socioeconómica fueron características de la sociedad jamaquina que marcaron profundamente la vida de sus pobladores y de la actividad mercantil. La convivencia entre los dueños de plantaciones y los grandes comerciantes, que eran ricos, con sus socios,

caso del navío *Monserrat* y *San Antonio*, 1636”, *Relaciones Estudios de Historia y Sociedad*, Colegio de Michoacán, v. 145, 2016, p. 154-156 (p. 153-217).

<sup>37</sup> Stanley J. Stein y Barbara H. Stein, *Silver, Trade and War. Spain and America in the Making of Early Modern Europe*, Baltimore y Londres, John Hopkins University Press, 2000, p. 36.

<sup>38</sup> Dabat, *Capitalismo mundial...*, p. 170.

<sup>39</sup> “America and the West Indies. January 1708”, en Headlam, *Calendar of State Papers...*, v. 23 (1916), p. 633-652.

<sup>40</sup> Jesse Cromwell, *The Smugglers' World. Illicit Trade and Atlantic Communities in Eighteenth-century Venezuela*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2018, p. 293.

trabajadores libres y esclavos se ceñía a hacer redituables sus posesiones y emprendimientos. En el ámbito comercial había dos grupos culturales predominantes: los cristianos ingleses y los judíos sefardíes. Entre los miembros de estos dos grupos a veces se daban alianzas pero con mayor frecuencia rivalizaban. Los cristianos dominaban demográfica y políticamente, tenían mayoría en la Casa de la Asamblea y representaban a la totalidad de los dueños de plantaciones. Por su parte, los judíos eran relativamente pocos y se dedicaban sobre todo al comercio; muchos de ellos no eran ingleses.<sup>41</sup> Allan D. Meyers señala que un número pequeño de judíos portugueses ya residían en Jamaica antes de que fuera conquistada por Inglaterra, pero que la mayoría llegó posteriormente en la década de 1660 desde Brasil, Cayenne, Surinam y Barbados, huyendo de la persecución religiosa y buscando oportunidades económicas. Las autoridades inglesas reconocieron su poder adquisitivo y les permitieron establecerse y construir una sinagoga en Port Royal.<sup>42</sup>

Los judíos establecidos en Jamaica participaban en los negocios más riesgosos —contrabando, préstamos, renta de esclavos, compra-venta de esclavos rechazados, seguros para barcos y mercancías—, y por esa razón amasaban fortunas más grandes que las de otros comerciantes jamaíquinos.<sup>43</sup> No todos los judíos eran ricos, al igual que en los otros grupos asentados en la isla, entre ellos había una gran desigualdad socioeconómica,<sup>44</sup> pero los comerciantes de esta comunidad tenían en sus manos una proporción significativa del contrabando de mercancías con las costas de las colonias españolas.<sup>45</sup>

<sup>41</sup> Allan D. Meyers, “Ethnic Distinctions and Wealth Among Colonial Jamaican Merchants, 1685-1716”, *Social Science History*, University of Cambridge, v. 22, n. 1, 1998, p. 48 (p. 47-81).

<sup>42</sup> El gobernador de Jamaica, Thomas Lynch, declaró la libertad religiosa para judíos y protestantes disidentes, permitiendo que ambos grupos se integraran mejor a la sociedad jamaíquina. Stanley Mirvis, “The Gabay Dynasty: Plantation Jews of the Colonial Atlantic World”, en Yosef Kaplan (ed.), *Religious Changes and Cultural Transformations in the Early Modern Western Sephardic Communities*, Leiden y Boston, Brill, 2019, p. 571 (p. 581-609).

<sup>43</sup> Meyers, “Ethnic distinctions and wealth...”, p. 49, 55-57.

<sup>44</sup> Thomas August, “An Historical Profile of the Jewish Community of Jamaica”, *Jewish Social Studies*, Indiana University Press, v. 49, n. 3/4, 1987, p. 305 (p. 303-316).

<sup>45</sup> “The Jews of Jamaica: a historical view”, *Caribbean Quarterly*, Taylor & Francis, v. 13, n. 1, 1967, p. 47 (p. 46-53).

Jesse Cromwell explica esta situación como resultado de las condiciones de competitividad que tenían los judíos gracias al multilingüismo y a los contactos y vínculos con otras comunidades judías en la América española.<sup>46</sup>

La población cristiana asentada en Jamaica toleraba a la comunidad judía, pero las hostilidades y rivalidades económicas eran frecuentes. En 1671, los comerciantes cristianos de Port Royal pidieron al Consejo de Comercio en Londres que se expulsara a los judíos de la isla. Como no obtuvieron respuesta favorable, el siguiente año protestaron ante la Asamblea de Jamaica por el influjo judío en el comercio jamaicano: “nos sacan del negocio a nosotros y a nuestros hijos”.<sup>47</sup> Estas quejas no cambiaron la política londinense pero causaron que la Asamblea local impusiera un impuesto anual a los judíos. A pesar del gravamen, los comerciantes judíos siguieron fortaleciéndose debido a sus conexiones fuera de la isla y a su capacidad de adaptación y disposición para hacer alianzas convenientes.<sup>48</sup> Por ejemplo, para evitar pagar impuestos contrataban o se asociaban con intermediarios no judíos a fin de que llevaran a cabo las transacciones por ellos.<sup>49</sup>

Frecuentemente las relaciones comerciales entre judíos y cristianos eran tensas. Los judíos se asociaban con grupos a quienes los cristianos veían como amenaza. Sin embargo, cuando era necesario, con el objetivo de incrementar su capacidad competitiva, judíos y cristianos jamaicanos hicieron pactos para enfrentar peligros. Sin duda pesaban más el pragmatismo y los posibles beneficios derivados de la alianza que la rivalidad impuesta por las diferencias religiosas y los ideales nacionalistas.

<sup>46</sup> Cromwell señala que en el siglo XVIII muchos comerciantes judíos en el Caribe descendían de las grandes casas de comercio trasatlántico establecidas en Portugal en los siglos XVI y XVII, y que mantenían vínculos importantes. Jesse Cromwell, *The smugglers' world...*, p. 289.

<sup>47</sup> Brooke N. Newman, *A Dark Inheritance: Blood, Race and Sex in Colonial Jamaica*, New Haven y Londres, Yale University Press, 2018, p. 60.

<sup>48</sup> Mirvis, “The Gabay dynasty...”, p. 572

<sup>49</sup> Cromwell, *The smugglers' world...*, p. 291.

*Trueque consensuado vs. piratería*

Una de las estrategias que utilizó Inglaterra para poblar Jamaica y evitar que España recuperara la isla fue el fomento de la piratería.<sup>50</sup> Otorgó patentes de corso y permitió a sus súbditos que cometieran “saqueos”, “trueques forzados” y “comercio de rescate” en contra de barcos y puertos españoles. De hecho, los marinos ingleses estacionados en Jamaica tenían órdenes de “infestar y molestar” al enemigo.<sup>51</sup> Port Royal se convirtió en el centro de los marineros y piratas en Jamaica.<sup>52</sup> Pero, con la muerte de Cromwell y la Restauración de la monarquía en Inglaterra, estos marineros tuvieron menos apoyo de Londres.

En los Tratados de Madrid de 1667 y 1670, entre España e Inglaterra, que lograron el reconocimiento español de la posesión inglesa de Jamaica, se acordó prohibir la piratería. En 1671, el rey inglés Carlos II firmó la paz con España y removió al gobernador de Jamaica, Sir Thomas Modyford, conocido por promover el pillaje y por apoyar a Henry Morgan, el capitán que saqueó Panamá en 1670. Su sucesor, Sir Thomas Lynch, proclamó que el comercio pacífico sería infinitamente más beneficioso, seguro y honorable.<sup>53</sup> Lynch adoptó

<sup>50</sup> Piratería se refiere a la práctica de saqueo marítimo. Aquí no se distingue entre corsarios, piratas y filibusteros, sino que se considera pirata todo aquel que se dedica a asaltar y saquear. Mientras que un contrabandista lleva a cabo intercambios ilegales pero con una contraparte que participa voluntariamente. Es importante tener en cuenta que un pirata puede convertirse en contrabandista, y viceversa. También un pirata o contrabandista puede llevar a cabo actividades comerciales legales simultáneamente. Para una buena explicación de las diferencias entre corsarios, piratas y filibusteros, véase Rodrigo de la O, “Acuerdos comerciales entre corsarios y españoles en el Golfo-Caribe”, *Revista Mexicana del Caribe*, n. 21, 2016, p. 48-49 (p. 42-89).

<sup>51</sup> Carla Gardina Pestana, *The English Conquest of Jamaica. Oliver Cromwell's Bid for Empire*, Cambridge y Londres, Harvard University Press, 2017, p. 184-185. Gardina Pestana critica las narrativas que no toman en cuenta el papel de la marina inglesa, del gobierno en Londres y de las contraofensivas españolas, y que pintan a los piratas como asaltantes oportunistas que inicialmente ayudaron a defender Jamaica pero que no podían ser controlados por las autoridades inglesas.

<sup>52</sup> Mark G. Hanna, *Pirate Nests and the Rise of the British Empire, 1570-1740*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2015, p. 104-106. El gobierno y la administración inglesa se establecieron en la vieja capital española, Spanish Town, situada al interior de la isla.

<sup>53</sup> Zahedieh, “The merchants of Port Royal...”, p. 575.

medidas contra la piratería pero no obtuvo el éxito que esperaba pues muchos siguieron realizando fechorías y sólo algunos se incorporaron al ámbito mercantil jamaicano. Además, buscó impulsar el comercio de Jamaica enviando cartas a los puertos principales de España en el Gran Caribe en las que solicitaba que se estableciera un comercio abierto, pero las autoridades portuarias españolas no tenían prerrogativas para responder favorablemente al gobernador jamaicano.

Los gobernadores de la isla tenían el mandato de establecer comercios rentables y menos individualistas que la piratería porque el objetivo era alimentar las arcas del Estado.<sup>54</sup> Henry Morgan cuando volvió de su “castigo” en 1675 y se convirtió en gobernador encabezó una facción “pro-corsarios”,<sup>55</sup> pero unos meses más tarde se transformó en un enérgico promotor de la causa contra la piratería.<sup>56</sup> Los comerciantes jamaicanos, independientemente de su credo, veían a la piratería como un fastidioso obstáculo para el desarrollo de sus empresas y, por ello, en varias ocasiones solicitaron a Londres que los apoyara persiguiendo y castigando a quienes practicaban saqueos y ataques a barcos y puertos hispanos. Se quejaban de que esta actividad diezmaba la confianza de los posibles compradores de mercancía británica y amplificaba la reticencia de los habitantes del Caribe continental novohispano a participar de forma estable en intercambios con los ingleses. Los jamaicanos lamentaban que debido a la piratería algunos españoles “pretendían no tener dinero para comprar manufacturas británicas”.<sup>57</sup> En 1708, el gobernador de Jamaica Thomas Handasyde, se quejó de esos “rufianes” que estorbaban el comercio entre Jamaica y la costa novohispana: “interceptan las barcasas españolas cuando regresan de intercambiar

<sup>54</sup> Kristen Block, *Ordinary Lives in the Early Caribbean. Religion, Colonial Competition and the Politics of Profit*, Athens y Londres, The University of Georgia Press, 2012, p. 145.

<sup>55</sup> Pearce, *El comercio británico...*

<sup>56</sup> Block, *Ordinary lives...*, p. 217.

<sup>57</sup> “America and the West Indies. December 1708”, en Headlam, *Calendar of State Papers...*, v. 24, 1922, p. 164-182. Véase también “Preface. Trade With the Spaniards. Complaint Against Commodore Kerr”, en Headlam, *Calendar of State Papers...*, v. 23, 1916, p. VII-LVIII.

productos con los barcos ingleses”.<sup>58</sup> Advertía que, de seguir así las cosas, el comercio de la isla se vería arruinado.

Otra preocupación de los jamaquinos era que la piratería daba a los guardacostas españoles el pretexto de cazar marineros, botes y mercancía destinada al trueque consensuado entre ambas partes, es decir, al contrabando. Cabe destacar que para los guardacostas españoles no había distinción entre piratas y traficantes, pero para los jamaquinos la distinción sí era clara y necesaria, no sólo en cuestión de las prácticas sino en materia moral. La piratería era vista como “poco honorable” y, en cambio, el contrabando era considerado una forma legítima de ganarse la vida y de contribuir al crecimiento del imperio de Inglaterra y, particularmente de su colonia en Jamaica.

### *Presencias comerciales y militares intrusivas*

La trata de esclavos tenía una enorme importancia para los jamaquinos, tanto en su carácter de intermediarios como de proveedores directos. Muchos esclavos eran llevados, por la Real Compañía Africana, a Jamaica donde los comerciantes portugueses y españoles los compraban. Pero, los comerciantes jamaquinos también participaban directamente en este comercio comprando esclavos a la Compañía que anclaba en la isla. Solían adquirirlos en remates en donde se vendían esclavos enfermos para “mejorarlos” y revenderlos en las costas españolas. Los jamaquinos tomaban este riesgo con el propósito de obtener mayores ganancias y, con ese mismo fin, la Asamblea de Jamaica buscó convencer a la Corona inglesa y al Parlamento de la necesidad de eliminar el monopolio de la Compañía para permitir la competencia y así poder adquirir y vender en Jamaica los esclavos a precios bajos.<sup>59</sup>

<sup>58</sup> “Journal. August 1708”, en Ledward, *Journals of the Board for Trade...*, v. 1, 1920, p. 531-540.

<sup>59</sup> Véase por ejemplo el panfleto que resguarda la British Library “An Address to Her Majesty from the Governor, Council and Assembly of Jamaica Against an Exclusive Trade to Africa” publicado en Londres en 1711.

En 1698 se canceló el monopolio de la Real Compañía Africana y varios comerciantes independientes pudieron vender en Jamaica esclavos y otras mercancías a precios más accesibles. Por varios años, continuó la disputa entre la Compañía y los propietarios y comerciantes jamaíquinos; la primera buscaba restablecer la exclusividad y los comerciantes defendían su derecho al comercio libre. Un documento anónimo de 1714 aseguraba que aunque la existencia de muchos vendedores resultaba en una venta del producto a precios más bajos, la exclusividad causaba carestía, señalaba que “en los tiempos de exclusividad hubieron años en los que la Compañía no había llevado a Jamaica ni un esclavo, mientras que en los años de comercio abierto no había habido ninguna queja”.<sup>60</sup> El argumento era que el monopolio de la Compañía ponía en riesgo a todo el imperio cuya prosperidad dependía del comercio directo con la América Española y, particularmente del comercio de esclavos y de su trabajo en las plantaciones en las colonias británicas.

En 1701, cuando el duque de Anjou, nieto de Luis XIV, heredó la Corona española y se le otorgó el Asiento a la Real Compañía Francesa de Guinea, los temores anticipados de los comerciantes de Jamaica se volvieron realidad. El comercio de esclavos era una parte esencial de la economía del imperio y, consecuentemente, la acción tomada por el duque causó revuelo en Londres. La Guerra de Sucesión se desató<sup>61</sup> e Inglaterra y Holanda se aliaron para realizar operaciones navales y militares contra Francia con el fin de evitar que los imperios francés y español se unieran y que los franceses se adueñaran del comercio en América.

En los primeros años de guerra las condiciones favorecieron a los comerciantes jamaíquinos. La flota de Indias Española se vio forzada a permanecer en tierra, en la Nueva España, por tres años.<sup>62</sup> Esta interrupción al comercio indiano causó la escasez de muchos

<sup>60</sup> Anon, “An Abstract of Several Cases Relating to the Trade to Africa”, Londres, 1714, p. 1 (p. 1-4).

<sup>61</sup> Stein y Stein, *Silver, trade and war...*, p. 36, 39.

<sup>62</sup> En 1702 zarpó de Veracruz, ricamente cargada y cruzó el Atlántico sin sobresaltos —iba protegida por embarcaciones francesas—. Ya anclada en el puerto de Vigo fue atacada y saqueada por una armada anglo-holandesa. María del Carmen Saavedra Vázquez, “La guerra de sucesión y sus efectos sobre la organización militar peninsular”, en

productos y mercancías en la Nueva España, lo que resultó en un aumento de la demanda de productos de contrabando provenientes de Jamaica y en un periodo de bonanza para los jamaquinos. Abundaron entonces en la isla “más que nunca el oro y la plata españolas”<sup>63</sup> y la prosperidad atrajo las miradas de individuos o grupos que no pertenecían a la red comercial jamaquina. En Jamaica cundió el temor de que comerciantes extranjeros estorbaran su comercio y que sacaran provecho de los nichos que ellos habían logrado abrir en el mercado hispanoamericano; los jamaquinos temían sobre todo quedar excluidos. Particularmente se temía que los franceses —aliados de España— o los suecos —neutrales— acapararan el mercado “llenándolo de mercancías francesas”, causando “la ruina de Jamaica”.<sup>64</sup>

En 1706, el representante de Jamaica en el Consejo de Comercio informó a los comerciantes jamaquinos que la reina Ana enviaría algunos pases para que se distribuyeran entre mercaderes de las costas españolas “de buen crédito” y pudieran trasladarse con sus barcos y mercancías a los puertos jamaquinos para ahí llevar a cabo los intercambios.<sup>65</sup> Este tipo de disposiciones de la monarquía no satisfacían a los comerciantes jamaquinos, puesto que aunque alguno que otro se beneficiaba, no se resolvía el problema de la competencia con otros comerciantes extranjeros. Lo que ellos querían era que se enviaran convoyes para protegerlos en sus viajes hacia la costa española pues ahí las ganancias eran mayores.

Los comerciantes se quejaban de que el comercio en la región “estaba muerto”<sup>66</sup> y lamentaban tener que enfrentar la presencia de los oficiales de la marina británica, debido a la guerra. En 1708,

Marina Torres Arce y Susana Truchuelo García (eds.), *Europa en torno a Utrecht*, Santander, Editorial Universidad Cantabria, 2014, p. 183 (p. 175-204).

<sup>63</sup> Manuscrito. “An Essay on the Nature and Method of Carrying on a Trade to the South Seas”, British Library, BL, MS. 28140, f. 26.

<sup>64</sup> “November, 1707. Merchants’ opinion about passes. Desired by Stehn and Dorrrien”, en Ledward, *Journals of the Board for Trade...*, v. 1, 1930, p. 420-430.

<sup>65</sup> “SP 44/105, 35. Of the reign of Anne. 1704-1705”, en A. Rumble y C. Dinner (comp.), *Calendar of State Papers. Domestic Series*, v. IV, Londres, National Archives, 2006.

<sup>66</sup> “America and the West Indies. December 1708”, en Headlam, *Calendar of State Papers...*, v. 24, 1922, p. 164-182. Véase también “Preface. Trade with the Spaniards. Complaint against commodore Kerr”, en Headlam, *Calendar of State Papers...*, v. 23, 1916, p. VII-LVIII.

el señor Wood, comerciante poderoso de la isla, escribió a Londres para denunciar las arbitrariedades de algunos que detenían a los jamaíquinos bajo la acusación de estar comerciando ilegalmente y les robaban sus barcas y su mercancía.<sup>67</sup> Se refería en particular al comodoro Kerr a quien el año anterior habían acusado de lucrar con su posición; “en lugar de protegerlos [a los comerciantes jamaíquinos] les cobraba sumas exorbitantes de dinero, si no pagaban perdían sus barcos [...] y si pagaban las ganancias disminuían tanto que el comercio ya no era negocio”.<sup>68</sup> Era frecuente el abuso de los enviados de Londres para poner orden. Wood apuntaba con amargura que estas irregularidades dejaban el campo abierto para que los holandeses reemplazaran a Gran Bretaña en el comercio con la América Española “puesto que Holanda sí protege a sus marineros para que vendan sus manufacturas de forma más segura y provechosa”.<sup>69</sup>

Los reclamos de los mercaderes jamaíquinos siguieron llegando a Londres. En enero de 1713 el Consejo de Comercio recibió una petición firmada por más de cuarenta mercaderes jamaíquinos para que se castigara a los “comandantes de los barcos de Su Majestad” por llevar a cabo “comercio privado” en lugar de resguardar la costa y “proteger nuestro comercio”.<sup>70</sup> Imputaban específicamente al capitán Sir H. Walker por estacionar su escuadrón en Bluefields (en la costa caribeña de lo que hoy es Nicaragua) con el objetivo de aprovechar las ventajas del comercio pero dejando en cambio desprotegido a Port Royal y a los comerciantes.<sup>71</sup> En apoyo a esta solicitud el gobernador de Jamaica, Lord Archival Hamilton, escribió al Secretario de Estado, el conde de Dartmouth, justificando y apoyando estas quejas, señalando que había en Jamaica una insatisfacción

<sup>67</sup> “America and the West Indies. January 1708”, en Headlam, *Calendar of State Papers ...*, v. 23, 1916, p. 633-652.

<sup>68</sup> “Preface. Trade with the Spaniards. Complaint against commodore Kerr”, en Headlam, *Calendar of State Papers ...*, v. 23, 1916, p. VII-LVIII.

<sup>69</sup> “America and the West Indies. January 1708”, en Headlam, *Calendar of State Papers...*, v. 23, 1916, p. 633-652.

<sup>70</sup> “America and the West Indies. January 1713”, en Headlam, *Calendar of State Papers...*, v. 27, 1926, p. 123-130.

<sup>71</sup> *Ibidem*.

generalizada, “especialmente entre los involucrados en el comercio con las costas españolas en América” a tal grado que “era posible que tomaran sus cosas y se fueran de Jamaica para establecerse en algún otro lugar”.<sup>72</sup>

Londres hizo recomendaciones, pero no retiró a la marina de la isla pues su presencia era indispensable para la seguridad de Jamaica ante un embate de Francia o España. De hecho, en el reinado de Ana (1702-1714) se instituyó el escuadrón de Jamaica como permanente.<sup>73</sup> Así pues, el problema entre la marina y jamaíquinos continuó. En 1718, el gobernador de Jamaica, Nicholas Lawes escribió a Londres para quejarse de la “mala conducta de los comandantes de los barcos de Su Majestad” pues se encontró con que los barcos de la Marina Real asignados en Londres para la seguridad de la isla habían zarpado hacia territorios españoles en el Caribe cargados de mercancía para contrabando.<sup>74</sup> Lawes acusaba a la marina de poner en riesgo el comercio que los jamaíquinos llevaban a cabo cotidianamente. En 1720, Lawes y los comerciantes de la isla escribieron nuevamente a Londres para denunciar que el escuadrón no estaba haciendo su trabajo, que los oficiales “estaban más preocupados por obtener ganancias comerciando ellos mismos con los establecimientos españoles que por cuidar el comercio de la isla”.<sup>75</sup> Como respuesta, en 1722 el duque de Portland amonestó al escuadrón naval por descuidar sus obligaciones y usar como pretexto su trabajo para comerciar en las costas españolas, “causando gran perjuicio a los comerciantes jamaíquinos”.<sup>76</sup>

Esta disputa no se solucionó en las décadas siguientes. Frecuentemente se exacerbó debido a que los barcos ingleses que navegaban en aguas del Caribe para vigilar y cuidar Jamaica incrementaron las tensiones entre España y Gran Bretaña en la región y resultaron en

<sup>72</sup> *Ibidem.*

<sup>73</sup> Peter T. Bradley, *British Maritime Enterprise in the New World: From the Late Fifteenth to the Mid-eighteenth Century*, Queenston, The Edwin Mellen Press, 1999, p. 202.

<sup>74</sup> Nicholas Law, “Carta al Consejo de Comercio, 21 de junio de 171”, en *Journal of the Board of Trade and Plantations*, v. 3, March 1715-October 1718. Londres, His Majesty’s Stationary, 1924, p. 429 (p. 429-431).

<sup>75</sup> “Preface”, en Headlam y Newton, *Calendar of State Papers...*, v. 31, 1933, p. I-XL.

<sup>76</sup> “Preface”, en Headlam, *Calendar of State Papers...*, v. 33, 1934, p. V-LIX.

mayor vigilancia y persecución por parte de los guardacostas españoles, lo que dificultaba los intercambios comerciales habituales de los jamaquinos.

### *Altercados derivados del Asiento de negros*

Con el Tratado de Utrecht, firmado el 13 de julio de 1713, Gran Bretaña logró que España otorgara a la Real Compañía de Inglaterra —también conocida como la Compañía del Mar del Sur (*South Sea Company*)— la exclusividad por varios años del llamado *Asiento de negros*. Esta concesión abrió las puertas de los territorios americanos para los ingleses, otorgando importantes privilegios que se mantuvieron por treinta años, interrumpidos solamente por dos breves guerras entre Inglaterra y España —1718-1719 y 1726-1727— y por la Guerra del Asiento de 1739.<sup>77</sup> Jamaica, junto con Barbados, fue una de las bases de operación más importantes de la Compañía del Mar del Sur. Para mediados de la década de 1720, el comercio ya se encontraba concentrado en Jamaica debido a que esta isla surtía mejores recursos a las factorías o almacenes en las que se “recuperaban” y “ponían en cuarentena” los esclavos que habían sobrevivido el viaje antes de ser llevados a su destino final.<sup>78</sup> Los esclavos “descartados” o enfermos que ya no podía vender la Compañía de los Mares del Sur legalmente eran adquiridos por comerciantes jamaquinos, que casi siempre eran judíos. Los compraban muy baratos, y aunque la mayoría murieran, los que sobrevivían se vendían con jugosas ganancias.<sup>79</sup> Con todo, esto no era del agrado de estos comerciantes porque ellos solían comprar directamente a la Real Compañía Africana a mejores precios y ahora la transacción estaba mediada a través de la Compañía de los Mares del Sur.

La Compañía de los Mares del Sur que estaba respaldada por los bonos del tesoro británico y era poderosa en Londres, pidió a la

<sup>77</sup> Brian Lavery, *Empire of the Seas. The Remarkable Story of How the Navy Forged the Modern World*, Londres y Nueva York, Conway, 2009, p. 121.

<sup>78</sup> C. S. Schmitt, “Virtue in Corruption...”, p. 88.

<sup>79</sup> Allan D. Meyers, “Ethnic Distinctions and Wealth...”, p. 58.

Junta de Comercio que obligara al gobierno de Jamaica a eliminar el impuesto que cobraba por cada esclavo que llegaba a la isla.<sup>80</sup> Aseguraba que la suma retenida era muy alta y que el cobro de tarifas por parte de las autoridades jamaicanas era indebido e injustificado, ya que los esclavos sólo hacían parada en Jamaica y, por lo tanto, este territorio funcionaba solamente a manera de bodega y no como destino final. Se señalaba que los representantes de la Compañía se veían en aprietos para pagar los gravámenes, ya que debían cargar con grandes sumas en efectivo y con frecuencia tenían que malbaratar las manufacturas que llevaban con tal de conseguir ese dinero.<sup>81</sup> Frente a estas quejas, los jamaicanos respondían a las indagaciones de Londres arguyendo que los impuestos se habían cobrado sin ninguna queja desde 1693. Por su parte, ellos denunciaban que el establecimiento de la Compañía del Mar del Sur en Jamaica estaba afectando el “considerable comercio con los establecimientos españoles” y la producción azucarera porque causaba un aumento de precios para los plantadores jamaicanos que querían comprar esclavos. A esto último, la Compañía de Mares del Sur rebatía que los precios de los esclavos habían bajado y que, al contrario de lo que los jamaicanos decían, los comerciantes de la isla se estaban beneficiando, puesto que podían comprar más para sus plantaciones o revenderlos a asentamientos cercanos españoles o franceses.

En el marco del Tratado, además de esclavos, Gran Bretaña tenía el derecho de enviar a Veracruz un barco anual con mercancía, y se toleraba la entrada de factores, es decir agentes con privilegios diplomáticos, con la condición de que fueran católicos y permanecieran en el puerto.<sup>82</sup> Se admitía que dos o tres ingleses se internaran “a vender negros” y algunas otras mercancías a la feria de Jalapa. Mercedes García señala que lo que realmente interesaba a los inversores de la Compañía de los Mares del Sur era el tráfico ilegal: “La trata no parece haber sido el plato fuerte de los negocios de la

<sup>80</sup> “Introduction”, en Cecil Headlam y Arthur Percival Newton (eds.), *Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies*, v. 39, Londres, Originally published by His Majesty's Stationery Office, 1937, p. V-XLIX.

<sup>81</sup> *Ibidem*.

<sup>82</sup> Antonio García de León, *Tierra adentro, mar en fuera...*, p. 678-679.

Compañía de los Mares del Sur [...] los datos ingleses de la época no reportan sustanciosas ganancias en ese término. Parece que no era la venta de negros, sino el contrabando de mercadería inglesa, facilitado por el Asiento, lo que en esencia les dejaba mayores dividendos. De ahí el interés de la Compañía y de la corona inglesa en seguir disfrutando del privilegio”.<sup>83</sup>

La Compañía de los Mares del Sur contrató a la Real Compañía Africana para satisfacer la demanda de esclavos y sus agentes —provenientes de Bristol, Nueva Inglaterra, Londres y las Antillas— se ocupaban de recibir y entregar en su destino final los cargamentos, mientras realizaban operaciones de contrabando de forma paralela a sus actividades legales, logrando comerciar en casi toda la Nueva España y buena parte del virreinato del Perú.<sup>84</sup> Estos agentes eran nombrados en Londres y asumían cargos temporales que estaban dispuestos a aprovechar al máximo, la mayoría de las veces sin tomar en consideración ni involucrar a la élite comercial jamaquina<sup>85</sup> cuyos miembros se resistían a perder el control de los espacios y las transacciones comerciales que antes dominaban y que les habían resultado muy redituables.

En 1731, la Asamblea de Jamaica, conformada por protestantes blancos, escribió al rey Jorge II quejándose que desde que la Compañía se había establecido en la isla, “los comerciantes jamaquinos se han visto desprovistos de su comercio con los establecimientos españoles y de sus marineros tan necesarios para ese comercio”.<sup>86</sup> Señalaba que al menos mil doscientos hombres se empleaban para

<sup>83</sup> Mercedes García Rodríguez, “El monto de la trata hacia Cuba en el siglo XVIII”, en Consuelo Naranjo y Tomás Mallo (eds.), *Cuba la perla de las Antillas*, Madrid, Doce Calles, 1994, p. 307 (p. 297-312).

<sup>84</sup> García de León, *Tierra adentro, mar en fuera...*, p. 683; Nadine Hunt, “Contraband, free Ports and British Merchants in the Caribbean World, 1739-1772”, *Diacronie, Studi di Storia Contemporanea*, n. 13, 2013, <https://journals.openedition.org/diacronie/672> (consulta: 25 de febrero de 2020).

<sup>85</sup> El gobernador era el rey de Inglaterra. Todos los demás —sub-gobernador, secretario, contador, los miembros del departamento de acciones y otros muchos directores— eran ingleses, la mayoría miembros activos del Parlamento. Véase Arthur. S. Aiton, “The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne”, *The Hispanic American Historical Review*, Duke University Press, v. 8, n. 2, 1928, p. 170 (p. 167-177).

<sup>86</sup> “America and West Indies: May 1732”, en Headlam y Newton, *Calendar of State Papers...*, v. 39, 1939, p. 114-131.

ese comercio antes del *Asiento* “y ahora sólo doscientos”.<sup>87</sup> En otras cartas con contenido parecido, la Asamblea culpaba a la Compañía por suministrar ilegalmente esclavos a los españoles y vender “muy considerables” cantidades de manufacturas británicas.<sup>88</sup> Los jamaíquinos suplicaban al Consejo de Comercio en Londres que se tomaran medidas por el bien de la Gran Bretaña y señalaban el agravante de que los franceses en el Caribe parecían estar tomando control del mercado del azúcar, “llevándola directamente a los mercados extranjeros y bajando los costos del ron”.<sup>89</sup>

### *Desacuerdos con Londres*

Varios debates se dieron en el seno del Parlamento y de la Junta de Comercio en Londres a raíz de la querrela entre la Compañía de los Mares del Sur y los comerciantes jamaíquinos.<sup>90</sup> Los miembros del Parlamento estaban de acuerdo en aprovechar la oportunidad de “avanzar el comercio en las costas españolas”, tanto el auspiciado por acuerdos internacionales como el “supuesto comercio clandestino”.<sup>91</sup> Todos coincidían en que los guardacostas españoles dificultaban el comercio.<sup>92</sup>

Por su parte, el gobierno de Jamaica expresaba la preocupación de que muchos de los pobladores que se dedicaban al comercio de palo de tinte, de esclavos o de otras mercancías con los establecimientos ingleses o españoles en la costa americana quedaran desempleados si había contratiempos para el comercio directo.<sup>93</sup> Los comerciantes, tanto jamaíquinos como británicos, acusaban a España de contravenir

<sup>87</sup> *Ibidem.*

<sup>88</sup> “America and West Indies: May 1735”, en Headlam y Newton (eds.), *Calendar of State Papers...*, v. 41, 1953, p. 412-428.

<sup>89</sup> *Ibidem.*

<sup>90</sup> “Introduction”, en Headlam y Newton, *Calendar of State Papers...*, v. 39, 1937, p. V-XLIX.

<sup>91</sup> “Preface”, en Headlam, *Calendar of State Papers...*, v. 28, 1928, p. V-XLVI.

<sup>92</sup> “America and West Indies: October 1726”, en Headlam y Newton, *Calendar of State Papers...*, v. 35, 1936, p. 145-151.

<sup>93</sup> “America and West Indies: February 1732”, en Headlam y Newton, *Calendar of State Papers...*, v. 39, 1939, p. 47-63.

los acuerdos internacionales, persiguiendo navíos ingleses, maltratando a la tripulación y confiscando la carga. El temor a ser pillados por los españoles persistía: “podían quedarse con los barcos y mandar a la tripulación a las minas”.<sup>94</sup> En las décadas siguientes la paz pendió de un hilo; los diplomáticos británicos y españoles intercambiaron pliegos llenos de reclamos.<sup>95</sup> Pero ni ante la amenaza de tantos riesgos cesó el contrabando.

Una queja recurrente era la relativa a la injusticia de los ataques españoles y la expulsión de los ingleses de las bahías de Campeche y Honduras, puesto que ellos proveían a los traficantes con palo de tinte y compraban algunas mercaderías. En octubre de 1726, la Junta de Comercio en Londres recibió un informe desde Jamaica en el que se mencionaba que una parte considerable de las importaciones que llegaban de Gran Bretaña se llevaban a la bahía de Honduras para intercambiarlas por palo de tinte con los ingleses asentados ahí y a la costa de la Nueva España para venderlas a cambio de “tabaco en polvo, cacao, algo de añil, cochinilla, plata y oro”. El mismo documento señalaba que este intercambio se realizaba a través de la Compañía de los Mares del Sur pero también a manos de pequeños comerciantes privados, dos grupos que rivalizaban entre sí.<sup>96</sup>

Aunque invirtieron en propaganda y en cabildeo en Londres, los jamaquinos encontraron poco apoyo en Londres para resolver sus problemas. Entonces, para recuperar su presencia en el comercio regional, algunos buscaron establecer redes con los ingleses asentados en la bahía de Honduras, en Cabo Gracias a Dios (hoy límite entre Honduras y Nicaragua) y en la Costa Misquita, así como con los indios misquitos. En particular, estos indios resultaban buenos intermediarios pues, como señala Markéta Krisova, “aprendían la lengua española y se familiarizaban con la cultura de sus socios

<sup>94</sup> “America and the West Indies. July 1724”, en Headlam y Newton, *Calendar of State Papers...*, v. 34, 1936, p. 143-157.

<sup>95</sup> Frank Moya Pons, *History of the Caribbean, Plantations, Trade, and War in the Atlantic World*, Princeton, Markus Wiener Publishers, 2007, p. 116. También Juan Bosch, *De Cristóbal Colón a Fidel Castro. El Caribe frontera imperial*, México, Miguel Ángel Porrúa, 2009, p. 374.

<sup>96</sup> “America and West Indies: October 1726”, en Headlam y Newton, *Calendar of State Papers...*, v. 35, 1936, p. 145-151.

comerciales”.<sup>97</sup> En una carta enviada a Londres, en 1743, el gobernador de Jamaica Edward Trelawney, señalaba con optimismo las ventajas de establecer un gobierno civil en la región misquita dada su estratégica posición geográfica para comerciar con la isla de Roatán, la Bahía de Honduras y para vender manufacturas británicas a los españoles.<sup>98</sup>

Las divisiones y disputas de los grupos que comerciaban en las costas del Golfo Caribe se reflejaban también en el Parlamento, cuyos miembros estaban fragmentados en torno a cómo aprovechar mejor el comercio con la América Española. La Compañía Real Africana había sido creación de los Estuardo y había contado con importante apoyo de los conservadores. Estos últimos también habían estado involucrados en la creación de la Compañía de los Mares del Sur y apoyaban la monopolización del comercio legal e ilegal. A los parlamentarios liberales (Whigs) y a sus simpatizantes les parecía que cualquier monopolio era contradictorio con los principios del comercio libre, así que apoyaban a los pequeños comerciantes jamaíquinos tanto como a cualquier comerciante inglés que quisiera participar en dichos intercambios. No obstante pensaban que la participación de la marina era fundamental para lograr defender e imponer el *Mare Librum* y el libre mercado para las manufacturas británicas.<sup>99</sup> En este sentido, —a pesar de las quejas de los jamaíquinos— para los liberales londinenses la participación de la Marina Real era indiscutible pues favorecía tanto a Londres como a Kingston, al beneficiar al imperio en su totalidad.

Los actores privilegiados que gozaban del apoyo del gobierno metropolitano sentían molestia por los intercambios que hacían los jamaíquinos en las costas del Gran Caribe español. En documentos

<sup>97</sup> Markéta Krizova, *Reyes, emprendedores y misioneros: rivalidad imperial y sincretismo colonial en la costa de Mosquitia, siglo XIX*, Praga, Universidad Carolina de Praga, 2015, p. 54.

<sup>98</sup> “Treasury Books and Papers: July 1744”, en William A. Shaw (ed.), *Calendar of Treasury Books and Papers*, Londres, Preserved in her Majesty’s Public Record Office, 1903, v. 5, p. 494-504.

<sup>99</sup> Véase Steve Pincus, “Rethinking Mercantilism: Political Economy, the British Empire and the Atlantic World in the Seventeenth and Eighteenth Centuries”, *William and Mary Quarterly*, v. 69, n. 1, 2012, p. 3-34.

de la Junta de Comercio así como en los registros de la correspondencia oficial aparecen constantes quejas de las disputas en torno al comercio que ocurría desde Jamaica en el Golfo-Caribe español. Comerciantes que invertían desde Londres y comerciaban con la América española vía Sevilla; marineros, directores e inversionistas de la Compañía de los Mares del Sur; enviados de la marina británica, así como grupos de jamaíquinos enfrentados con otros jamaíquinos; todos levantaban quejas señalando los intercambios que hacían —sin el auspicio de Londres— algunos jamaíquinos.

Mientras tanto la tensión ocasionada por el contrabando entre Gran Bretaña y España se fue haciendo cada vez más aguda. Los ministros españoles amenazaban con cancelar las prerrogativas inglesas y los británicos amenazaban con desabasto y en ocasiones con guerra. Esto ocasionó que se tomaran algunas medidas en Londres. Por ejemplo, en agosto en 1735, la Compañía de los Mares del Sur canceló —“a causa de las disputas del rey español por las licencias”— los derechos que había otorgado a algunos “caballeros privados” para que se encargasen de suplir la demanda de negros en Campeche.<sup>100</sup> Estas “rebajas a los privilegios” aumentaron el descontento entre los “caballeros” que se beneficiaban anteriormente. Muchos comerciantes británicos, de la Compañía y también independientes, estaban exasperados a causa de los esfuerzos españoles por frenar el contrabando.

En 1739, un guardacostas español detuvo en las costas de Florida una embarcación británica. Su capitán, Robert Jenkins, declaró ante la Cámara de los Comunes que los españoles lo habían atado al mástil del barco y de un espadazo le había cortado la oreja.<sup>101</sup> Gran Bretaña, con una mayoría de liberales en el Parlamento, decidió sacrificar el *Asiento* y la Compañía de los Mares del Sur, y le declaró la guerra a España. La Corona española ordenó que de inmediato se embargaran en sus territorios todos los bienes pertenecientes a

<sup>100</sup> “Journal. August 1735”, en Ledward, *Journals of the Board for Trade...*, v. 7, 1930, p. 51-61.

<sup>101</sup> George H. Nelson, “Contraband Trade Under the *Asiento*, 1730-1739”, *The American Historical Review*, v. 51, n. 1, 1945, p. 55 (p. 55-67).

Inglaterra.<sup>102</sup> Los buques españoles hicieron daños cuantiosos a los ingleses.<sup>103</sup> Por su parte, los británicos buscaron desarticular el monopolio español; aunque fracasaron en su intento de tomar Santiago de Cuba y Cartagena de Indias,<sup>104</sup> en 1739 atacaron con éxito Portobelo en el istmo de Panamá. El almirante Edward Vernon, comandante de las fuerzas británicas, escribió a Londres celebrando ese éxito asegurando que había tomado “uno de los principales mercados para nuestros comerciantes [...] desde antes del establecimiento de la Compañía de los Mares del Sur”.<sup>105</sup>

Terminada la guerra de la oreja de Jenkins, España y Gran Bretaña se vieron involucradas en la Guerra de la Sucesión Austriaca y no firmaron la paz hasta 1748, con el Tratado de Aquisgrán. El *Asiento* se había interrumpido en 1739 y en 1742 expiró. En las negociaciones de paz se acordó prolongar los privilegios para los ingleses por cuatro años, los diplomáticos londinenses alegaban que les habían hecho falta esos años y que les correspondían por derecho. Pero España no aguantó hasta 1752 sino que en 1750 puso fin unilateralmente al acuerdo. Felipe V prefirió indemnizar a la Compañía del Mar del Sur con tal de recuperar la autoridad naval y comercial de España en sus posesiones americanas.<sup>106</sup> La Compañía del Mar del Sur estaba debilitada, endeudada —había sido la culpable de una fuerte burbuja especulativa—<sup>107</sup> y había dejado de ser productiva.

<sup>102</sup> “Bando de Juan Antonio Vizarrón, virrey de la Nueva España, notificando el rompimiento de paz entre Inglaterra y España”, 21 de noviembre de 1739, AGNM, *Impresos oficiales*, v. 3, exp. 5, f. 133-134.

<sup>103</sup> Bosch, *De Cristóbal Colón...*, p. 81.

<sup>104</sup> Troy S. Floyd, *The Anglo-Spanish Struggle for Mosquitia*, Alburquerque, University of New Mexico Press, 1967, p. 77-81.

<sup>105</sup> “Vernon to Sir Charles Wager, 5 de abril, 1740”, en Bryan Ranft (ed.), *The Vernon Papers*, Londres, Navy Records Society, 1858, p. 86.

<sup>106</sup> Jean Olivia McLachlan, *Trade and Peace With Old Spain, 1667-1750: A Study of the Influence of Commerce on Anglo-Spanish Diplomacy in the First Half of the Eighteenth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1940, p. 134-140.

<sup>107</sup> Cuando se constituyó, la Compañía del Mar del Sur absorbió una porción importante de la deuda masiva que tenía Inglaterra después de la Guerra de Sucesión. El gobierno emitió acciones y éstas se vendieron rápidamente y tuvieron mucha demanda, aumentando su precio astronómicamente hasta que la burbuja explotó, dejando en bancarrota a muchos inversionistas. Adrian Finucane, *The Temptations of Trade: Britain, Spain and the Struggle for Empire*, Filadelfia, University of Pennsylvania Press, 2016, p. 31.

Aunque algunos factores y agentes británicos beneficiados por *Asiento* pugnaron por su continuación, la Corona y los parlamentaristas liberales, que eran mayoría, no mostraron interés al respecto y prefirieron aceptar la compensación. Con todo, a lo largo del siglo XVIII Jamaica siguió siendo el principal enclave británico para realizar contrabando en la región del Golfo Caribe.

### *Reflexiones finales*

Durante los siglos XVII y XVIII, la región del Golfo Caribe tuvo una destacada importancia geográfica para el comercio inglés entre Europa y América. Su ubicación estratégica la convirtió en marco de disputas y acuerdos entre distintos actores, tanto de Londres como de las colonias caribeñas. Todos deseaban obtener beneficios de esta redituable actividad económica, unos bajo la representación mercantilista del Estado absolutista y otros desde la propuesta de libre comercio; la diferencia de ideas y, sobre todo, la competencia por la obtención de las ganancias eran el origen de las querellas.

La isla de Jamaica, y sus habitantes, tuvieron una destacada participación en estas disputas, particularmente en las que sucedieron en torno al comercio clandestino, o contrabando, que los ingleses realizaban en las costas caribeñas de la América española. En Jamaica y entre los jamaíquinos fueron frecuentes las transgresiones a las normativas de prohibición del comercio entre España e Inglaterra, impuestas por una, por otra o por ambas naciones enemigas. La práctica del contrabando que tomaba base en esta isla se alimentaba del freno que infligían los españoles al comercio inglés en sus posesiones en América. Además, los contrabandistas y piratas ingleses encontraron en las riberas caribeñas de Jamaica lugares apropiados para practicar el fructífero comercio ilícito con la población hispana del Caribe, que experimentaba escasez por vía del comercio que suministraba el imperio español y buscaba otras vías para suministrarse los géneros europeos.

Las mercancías, incluso los esclavos, que llegaban a Jamaica, desde diferentes destinos no hispanos, eran legales. Se volvían



ilegales en el momento en el que entraban a los mares y costas controlados por España. Pero, en realidad, el carácter clandestino del comercio comenzaba en el momento de colocar la carga en balandras, bergantines, goletas u otro tipo de embarcaciones que, por lo general se dedicaban al cabotaje local y a navegar las aguas del Caribe. Por esta razón, entre otras, esta actividad jugó un papel dinamizador del comercio ilegal que realizó Inglaterra en los entornos marítimos situados en el Gran Caribe español. Por su parte, tratando de efectuar una síntesis, podría decirse que en el contrabando jamaiquino que se llevó a cabo en la región se observa, con claridad, la tensión que había en esa época entre las posturas mercantilista y la librecambista; y también la existente entre ingleses jamaiquinos y metropolitanos. Estas tensiones son anuncio de las profundas transformaciones que se avecinaban en el mundo, y particularmente en el imperio británico.



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS