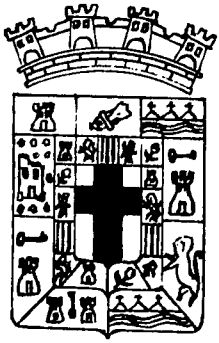


---

**EL CONSULADO DE SEVILLA, ASENTISTA DE  
ESCLAVOS: UNA NUEVA TENTATIVA PARA  
EL MANTENIMIENTO DEL MONOPOLIO COMERCIAL**

**Enriqueta Vila Vilar**



ALMERIA



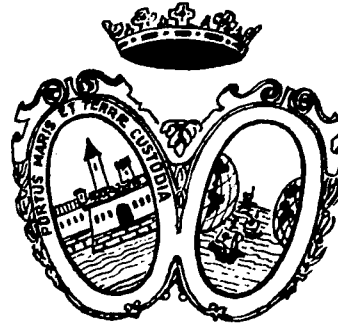
CADIZ



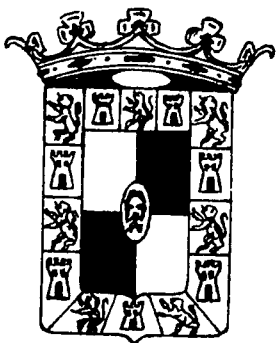
CORDOBA



GRANADA



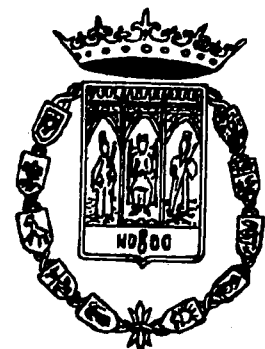
HUELVA



JAEN



MALAGA



SEVILLA

En sugerente título de un artículo del profesor Moreyra y Paz-Soldán, «El ilusorio monopolio comercial de flotas y galeones y la decadencia de España», aparecido hace ya bastante tiempo <sup>1</sup>, me han inspirado una serie de consideraciones que creo necesarias, siquiera esbozar, para poder enmarcar, en su justo contexto, un hecho que puede parecer anecdótico o esporádico pero que, a mi juicio, tiene implicaciones profundas y trascendentes: me refiero a que el Consulado de Sevilla se hiciera cargo del asiento de exportación de esclavos a Indias —negocio difícil y desprestigiado— en un momento que no se puede calificar como uno de los más brillantes de su historia.

El rígido monopolio comercial impuesto al comercio colonial contó desde el principio no sólo con algunas escapatorias legales que hicieron más flexible el régimen prohibitivo —las naturalizaciones y las licencias <sup>2</sup>—, sino también con unas necesidades impuestas por el mismo régimen de navegación que propició la permisión de que un cierto número de navíos viajaran fuera de flotas <sup>3</sup>. De ambas excepciones participa plenamente el régimen comercial mantenido por la trata de esclavos.

Desde los primeros años del siglo xvi las licencias de excepción más frecuentes concedidas por la corona fueron las de introducción de negros a América que en su mayoría estuvieron siempre controladas por extranjeros, monopolizadores a su vez de las fuentes de suministro. Sin detenerme en mencionar siquiera las más llamativas, ya que son sobradamente conocidas gracias a una bibliografía general abundante <sup>4</sup>, sí quiero insistir en el hecho de que, desde los primeros años del siglo xvi, la trata, con su régimen de navegación triangular y fuera de flotas, es una especie de lanza que está penetrando lenta pero abiertamente, en el rígido monopolio español. Todo ello se agrava a finales de la centuria cuando la corona española firma el primer asiento para la introducción de esclavos a Indias con un portugués que sería el principio de una serie que sólo terminaría en 1640 con la revolución portuguesa. A pesar del control que la corona se reservó a través de la directa intervención de la Casa de la Contratación y de los oficiales reales americanos, es indudable que los portugueses gozaron esos años de un régimen de excepción que les permitió enviar oficialmente un número de 991 navíos fuera de flotas desde 1595 a 1640 que rompió uno de los pilares restrictivos que más había cuidado el régimen de monopolio: la introducción de extranjeros portugueses en sus posesiones americanas y, como consecuencia, el paso de una auténtica oleada de judíos que van a dar al traste con uno de los principios básicos —el control religioso— que intentaba proteger el monopolio y que a decir de Chaunu, se bastaba por sí mismo para justificarlo <sup>5</sup>. La etapa de asientos portugueses presenta, por tanto, la primera grande y dura batalla a que los comerciantes andaluces tienen que hacer frente para proteger sus privilegios <sup>6</sup>. Pero esto no era más que el comienzo. Mientras los portugueses fueron los que manejaron este comercio, se mantuvo un tráfico triangular, Sevilla-Africa-Indias, que como ya se ha indicado estuvo más o menos controlado por los funcionarios gubernamentales. Es a partir de la revolución de Portugal en 1640 y de la ruptura del sistema establecido para la trata, cuando el control sobre el tráfico de esclavos se pierde por completo.

A partir de este momento van a ocurrir dos importantes cambios en la estructura del comercio de negros que terminarán con el orden establecido. En primer lugar la ingerencia directa en él de holandeses e ingleses; en segundo la sustancial modificación de la forma del tráfico a las colonias hispanas que ya no va a ser sustentado por un sistema de importación directa de las colonias africanas, sino que se va a nutrir principalmente de los depósitos que tanto unos como otros mantenían en el Caribe.

En efecto, desde la creación de la compañía de las Indias Occidentales en 1621, Holanda había entrado de lleno en el comercio americano, se había posesionado de Curacao que tomó como base de sus operaciones de contrabando y había atacado sistemáticamente las posiciones luso hispanas, logrando apoderarse momentáneamente de algunos puntos del Brasil y

definitivamente de varias factorías africanas. Durante los diez años que siguen a la revolución portuguesa intentan obtener el monopolio de la trata sin conseguirlo oficialmente, pero siendo de hecho los principales abastecedores de esclavos que transportaban desde el gran depósito establecido en Curaçao. Fuertes competidores de los holandeses fueron los ingleses, que con base primero en Barbados y luego en Jamaica, inician la introducción clandestina de negros a las provincias españolas<sup>6</sup>. España se encuentra ante un gran dilema: los monopolizadores de la trata de esclavos, Portugal, Holanda e Inglaterra, son en esos momentos sus principales enemigos. No podía poner, por tanto, el negocio en sus manos pero tampoco se encontraba en condiciones de ejercerlo por sí misma. Cuantas veces había intentado administrarlo a través de la Casa, había sido un rotundo fracaso. Le faltaba experiencia y, sobre todo, las bases de suministro. Para salir de esta situación ambigua se acude a una fórmula intermedia: se les concede un nuevo asiento monopolista a dos genoveses —Grillo y Lomelin— que podrían hacer contratos con ingleses y holandeses para abastecerse de negros. Es la aceptación tácita de la ruptura del monopolio comercial: se está permitiendo a potencias extranjeras manejar cierta faceta comercial americana que ciertamente no era de las menos importantes<sup>7</sup>.

El asiento supuso para el comercio americano un auténtico caos. Por primera vez se va a permitir un tráfico interprovincial en el Caribe sin ningún tipo de control por parte de la Casa de la Contratación a navíos extranjeros y, lo que es peor, con tripulación extranjera. Los navíos negreros cargados de un número mínimo de esclavos y una cantidad considerable de mercancías, llegan a Cartagena y Portobelo directamente desde Barbados y sobre todo de Curaçao. El contrabando se generaliza en los puertos americanos con la connivencia de los más altos funcionarios estatales estableciéndose un precedente difícil de erradicar y que será uno de los graves inconvenientes con que se va a tropezar el Consulado sevillano a la hora de intentar un control efectivo.

Son numerosas las noticias que llegan a los comerciantes sevillanos sobre la situación creada, dando cuenta de los fraudes cometidos y los tremendos inconvenientes que todo ello comportaba para el comercio: saturación del mercado, abaratamiento de los productos, fuga de plata, etc.<sup>8</sup> Cuando en 1671 llega la flota de don Diego de Ibarra a Tierra Firme encontró la tierra abastecida y la gente sin dinero<sup>9</sup>. La protesta del Consulado no se hizo esperar. En 1673 se expresaba en estos términos: «Pareció al principio no ser de perjuicio y ha enseñado la experiencia ser la universal destrucción de aquellos reinos y del comercio de los de España, en lo público y en lo particular porque los fraudes que se han cometido con el pretexto de este asiento en la introducción de géneros y mercaderías y extracciones de plata han sido de calidad que no sólo han empobrecido aquellos reinos, sino que ha sido causa de padecer continuas invasiones de los enemigos de esta corona que ocupan algunas islas adyacentes»<sup>10</sup>. Es decir, que no sólo imputaban al asiento todo tipo de reveses comerciales, sino que sus acusaciones se convertían en algo mucho más grave: se le señalaba abiertamente de ser el causante de los continuos saqueos y robos que estaban sufriendo las costas del Caribe —Santa Marta, Maracaibo, Portobelo y Panamá— por la presencia en los navíos de personas extranjeras que pudieron reconocer las defensas y la situación geográfica de las costas.

Como es natural, las demandas e informaciones al Consejo y a las mismas autoridades indianas se multiplicaban sin cesar<sup>11</sup>, y esto explica la actitud cautelosa de la corona que comprendía que la trata no podía volver a manos extranjeras pero que temía que la incapacidad de sus súbditos, tanto españoles como americanos, para desarrollar este negocio le privara de una segura fuente de ingresos a la que no estaba dispuesta a renunciar. De ahí que

desde 1672, se multipliquen las tentativas de interesar a las instituciones y funcionarios para estimular a los súbditos de la corona a hacerse cargo de un nuevo asiento <sup>12</sup>.

A todas luces se dejaba entrever el interés porque fuera el Consulado el que se hiciera responsable del tráfico pero éste no deseaba comprometerse. El comercio de España y Lima —decían en un memorial— para «poner remedio a daño tan universal se ofrecen en ayudar en lo posible a S. M. para la resolución de este asiento...» y aconsejaban que el mejor remedio podría ser que el Consejo o la Casa dieran licencias a personas particulares para que fueran a Guinea, Cabo Verde y otras partes de Africa dándose a cada navío licencia para unas 500 piezas. Como al principio no serían muchos los navíos que acudieran, el Consulado se obligaba a satisfacer a S. M. con una cantidad que «pareciera razonable» para resarcir la pérdida de los 300.000 pesos que proporcionaba el asiento de los Grillos. En definitiva, sin comprometerse a nada, respondían con el lenguaje a que estaban acostumbrados a emplear con la corona: ofrecer un donativo a cambio de algún beneficio <sup>14</sup>. Pero en este caso sus planes fallaron. El sistema de asientos mantenido desde fines del siglo xvi había proporcionado al erario una renta fija anual que no se estaba en condiciones de perder. De ahí la insistencia de concertar un nuevo asiento de la forma que fuera.

De las varias propuestas que llegan al Consejo <sup>15</sup> fue aceptada, por ser la más sustanciosa, la de un comerciante madrileño, Antonio García, quien junto con Sebastián Siliceo, funcionario de la Contaduría Mayor de Cuentas, ofrecieron una renta anual de 450.000 pesos por la introducción de 4.000 piezas para un período de cinco años. El acuerdo se firma el 25 de diciembre de 1674 <sup>16</sup>. Una vez más, la consecución de un dinero inmediato que sacara de apuros a la corona se antepone a la solvencia de los asentistas. Quizá una de las razones que más pesaron en la firma del asiento de García fue el ofrecimiento de que 125.000 pesos de los que éste debería pagar serían abonados en Flandes, con la garantía de don Durte de la Vega y don Duarte Coronel. Pero la quiebra del primero deja a los nuevos asentistas al descubierto y en sendas consultas del 13 y el 21 de agosto de 1675, donde se examinaron los informes del presidente de la Casa y del regente de la Audiencia de Grados de Sevilla, se ordenó que procuraran que el comercio se quedara con el asiento <sup>17</sup>.

Era el momento oportuno. Desde hacía varios meses se notaba una fuerte preocupación en el Consulado por el asunto del asiento de negros, preocupación que se refleja en las continuas juntas celebradas con el fin exclusivo de tratar de esta materia <sup>18</sup>.

Nunca les convenció el acuerdo firmado con Antonio García. Les preocupaba, sobre todo, dos cuestiones: la concesión hecha a García en el artículo 8.º de su asiento por la que se le permitía enviar dos navíos de 500 toneladas cargados de frutas y ropas para vender en todos los puertos de Indias excepto Cartagena, Portobelo y Veracruz, con lo cual se quebraba seriamente el monopolio sevillano <sup>19</sup> y el temor, cada vez más extendido y fundado, de que si el asiento no estaba directamente controlado por ellos, caería inmediatamente en manos de holandeses. Por tanto, se deciden a entrar de lleno en el asunto <sup>20</sup>.

Efectivamente, al Consulado no le quedaba opción posible. La evidencia de un incontrolado contrabando en el Caribe como consecuencia de un asiento de esclavos en manos extranjeras que estaba destruyendo su propio comercio <sup>21</sup>; la insistencia de personas solventes dispuestas a hacerse cargo del mismo y las presiones recibidas de los órganos rectores indios, y aún de la propia corona, le decidieron a aceptar la dirección del asiento.

Ellos mismos explicarían su postura años más tarde en un memorial que dirigieron al rey el 26 de enero de 1680. «Los motivos, señor, que este Consulado tuvo para encargarse de un asiento tan gravoso fueron para evitar los fraudes que se ejecutaban en los puertos de las In-

días de ropa, frutos, negros y mercaderías en grave perjuicio de vuestra real Hacienda y daños crecidos que resultaba a este comercio...»<sup>22</sup> De modo parecido se expresaban en una carta dirigida al factor de Veracruz el 1 de abril de 1677 en la que se le manifestaba su esperanza de acabar con los fraudes... «que se han experimentado en tantos años, llenando ese reino de todas la mercaderías que se gastan en él, destruyendo los comercios de las Indias y de España...» Y seguían diciéndole que habían tomado el asiento... «a fin de remediar de una vez semejantes excesos y desórdenes por reconocer la total ruina y perdición de los cargadores y fraudes contra la hacienda...»<sup>23</sup>

A mi juicio esta fue la situación con la que se encontraron y que se vieron obligados a aceptar, pero, desde luego, enseguida se dispusieron a conseguir las máximas ventajas porque creyeron haber recuperado la fórmula con la que afianzar su deteriorado monopolio y de paso acrecentar el comercio. Estudiando el asunto en 1674 consideraban los beneficios que supondría un comercio que movía 4.000 toneladas — juzgaban necesarios la introducción de 4.000 negros anuales y contaban a esclavos por tonelada<sup>24</sup>— los productos que habían de sacar de España y los frutos de retorno. Con todo ello esperaban obtener un fuerte movimiento de mercancías sin tener que aguardar a las flotas<sup>25</sup>.

Tres momentos pueden distinguirse en la actitud del Consulado ante el asiento: en un principio de arrogancia, hasta fines de 1678 cuando comienzan a darse cuenta que no pueden dominar el tráfico. Más adelante de realismo que se manifiesta en el hecho de aceptar el ofrecimiento que reciben del comerciante gaditano Juan Barroso del Pozo de navegar 6.000 toneladas de las 10.000 que se habían comprometido a introducir; y finalmente de entreguismo al darse cuenta de su propio fracaso y de que la intervención extranjera en el negocio de la trata era un hecho irreversible.

Bajo este prisma pasaremos a examinar con más detenimiento lo que fue el asiento en sí mismo y las ventajas y los inconvenientes que representó tanto para la institución consular como para el propio comercio indiano.

El 25 de enero de 1676 se reunió una junta general del Consulado y comercio por la que se aceptó el asiento que S. M. le había otorgado para conducción de esclavos a Indias. En términos generales el contrato contenía los siguientes supuestos: se navegarían 10.000 tn. que corresponderían a otras tantas licencias en cinco años y se pagaría 112 pesos y medio por cada tonelada suponiendo un total de 1.128.000 pesos pagados en las Indias en tres viajes de galeones cada uno, la tercia parte en los puertos de Cartagena y Portobelo. Se darían 100.000 pesos de donativo gracioso, de contado, y se pagarían en el plazo de dos meses, 50.000 p. además de otros 100.000 que don Andrés de Madariaga había ofrecido en nombre del comercio del Perú<sup>26</sup>. Se nombran seis diputados para que ayuden al prior y cónsules en este asunto, cargos que recaen en los siguientes señores: don José de Morales, cap. don Sebastián de Arria; Domingo Alonso de Septiem, don Miguel de Vergara, Lorenzo de Ibarburu y Antonio de Legorburu<sup>27</sup>. En febrero de 1676 fue pregonado en Sevilla (en la Casa Lonja, plaza de San Francisco y Alcaidería) y en los puertos de Cádiz, Sanlúcar y Pto. de Santamaría<sup>28</sup>.

Para poder adelantar a su Majestad el dinero ofrecido el Consulado tuvo que tomar dinero a préstamo de particulares a un plazo de dos años, y obligándose a un interés de un 30 por 100 que iría aumentando en un 1 por 100 mensual de todo el tiempo que se dilatara el pago<sup>29</sup>.

Las felicitaciones y satisfacción de los órganos indianos no se hacen esperar. De todas ellas, la más expresiva es la del presidente de la Casa, don Gonzalo Fernández de Córdoba, quien se expresa en estos términos: «Harán un gran beneficio público de los reinos de España

y de las Indias; un negocio de mucha utilidad para ampliar y engrandecer el cuerpo de los comercios y dar lugar para que aquellos que no caben o embaracen en las flotas tengan salidas por esta otra vereda; darán consumo a los frutos de esa ciudad y de toda esta provincia, empleo a los navíos que no tienen cabimiento en las flotas y, en fin, ceñirán el comercio para que ni a las Indias se lleve nada, ni se saquen frutos por otra mano que la de V. Mds...» Y termina... «de que yo me doy muchas noraguenas como negocio tan desado de mí y de todos los que tienen afecto a la utilidad común de los comercios destos reinos...»<sup>30</sup>. Es decir, que creían haber encontrado la panacea que acabaría con todos los males que afectaban al comercio. ¿Qué punto de distorsión había causado el asiento de esclavos anterior si se piensa que controlándolo acabarían los problemas mercantiles? ¿Es esto una forma exagerada de expresarse o plasma una realidad? Yo más me inclino por lo segundo, porque lo que sí resulta indudable es que el único hilo que quedaba abiertamente fuera del control sevillano era el comercio de esclavos. Y pensaron que con unos cuantos barcos que estaban disponibles en el río de Sevilla y en Cádiz<sup>31</sup> y la colaboración de los comerciantes, podrían dominar un negocio cuya maquinaria estaba en el exterior y se escapaba totalmente de su competencia.

Como ya he dicho anteriormente, el Consulado actuó en un primer momento con absoluta arrogancia. Sus primeros pasos estuvieron encaminados a dos acciones de control interno y externo. Por una parte a anular la jurisdicción de los oficiales reales por medio de las prerrogativas concedidas a sus propios factores, y controlar todo comercio que no pasara por su manos; por otra a impedir que los negros se adquiriesen en los depósitos del Caribe autorizando exclusivamente las compras en las factorías africanas.

Desde siempre el consulado tuvo facultades para poner en los puertos de Indias personas que se hicieran cargo del cumplimiento de sus ordenanzas<sup>32</sup>, pero en este asiento aprovecharon la coyuntura para que sus diputados pudieran intervenir en la visita de los navíos, aun en los que no fueran de esclavos, y abrir los fardos si pensaban que iban mercaderías de contrabando. Según el capítulo 8.º del asiento el Consulado llevaría la mitad de todo lo que entrare decomisado ya fuere en navíos de esclavos o en otros cualesquiera. Con ello se facultaba a los factores a intervenir en todas las visitas<sup>33</sup> con la consiguiente protesta de los oficiales reales que veían en este hecho una intromisión en sus facultades<sup>34</sup>. Pero en este punto el Consulado demostró su más arrogante actitud. En una carta dirigida a su factor en Veracruz el consulado decía «Vemos el sentimiento que les ha causado a los oficiales reales la jurisdicción que tienen nuestros factores y cuando llegue a su noticia de ellos las nuevas cédulas adjuntas que remitimos al Consulado y sus diputados que les ha de causar muchas mortificaciones como lo experimentaron durante el asiento sin que con ningún pretexto puedan embarazar el curso de la continuación de el por qué para impedimento que pusieren, *aunque sea legítimo* tendremos y sacaremos todas las cédulas convenientes...»<sup>35</sup>. Pero su fuerza no llega a tanto. Pronto reciben una carta de su agente en Madrid, don José Antonio Martínez, quien le mostraba su parecer sobre la dificultad de conseguir algunas de las pretensiones del Consulado tal como la de dejar guarda en los navíos y que éstos, en ausencia del factor, pudieran abrir los registros<sup>36</sup>.

Otra de las grandes ventajas perseguidas y conseguidas en este asiento queda expresada en el capítulo 21 del mismo, en el cual se ordena despachar cédulas al presidente, Audiencia y gobernador de las Islas Canarias y de La Habana imponiéndoles graves penas si cometían irregularidades en los navíos que le estaban concedidos. Y se expresa enérgicamente al gobernador de La Habana que no permita salir ninguna fragata con frutos ni mercaderías para Honduras ni Veracruz. Este artículo se refuerza con una Real Cédula del 9 de agosto de 1676<sup>37</sup>. Es decir, que pretenden claramente un control efectivo sobre cualquier

tráfico que pudiera perjudicar su régimen de monopolio: el de Canarias o el de cualquier brote que pudiera surgir en el Caribe.

En cuanto a la cuestión de la adquisición de los negros dan por sentada su negativa de abastecerse de los depósitos caribeños y en una carta a don Manuel Belmonte, embajador de España en Holanda y en todo momento negociador en el asunto de los esclavos le decían: «El Consulado está con firme resolución de no tomarlos en Curaçao ni en otra ninguna de las islas de Barlovento aunque pierda todo lo que importa el asiento como se lo escribió a V. S. el señor prior don Francisco de Contreras. Y aunque ahora nos introduzcan algunos, será muy posible no lo hagan en lo adelante porque nuestros factores saldrán dentro de ocho días para Puertobelo, Cartagena, Veracruz, La Habana y Caracas y en dichos navíos van órdenes de S. M. para los gobernadores y los oficiales reales que puede ser que no se atrevan a admitir ningún navío de negros (de contrabando)». En el mismo documento iba expresa una abierta amenaza contra el gobernador de Cartagena por haber permitido la entrada de negros de Curaçao y otras factorías extranjeras <sup>38</sup>.

Pocos meses más tarde se llega a un acuerdo con la compañía de Holanda por la que el Consulado se compromete a tomar 1.600 piezas que habían quedado en Curaçao, pendientes del asiento anterior, con la condición de que no se habían de introducir más negros de dicha isla en los cinco años que durara el asiento y de que las factorías holandesas africanas quedarán abiertas a los navíos que quisieran hacer allí sus cargazones <sup>39</sup>. Enseguida se veía la imposibilidad de mantener esta actitud por las dificultades de los navíos en el viaje a Africa.

Uno de los puntos que más llama la atención en el desarrollo de este asiento es la postura que el Consulado toma con respecto a las funciones de la Casa de la Contratación. Desde el primer momento decide recortarlas insertándose en los cap. 9 y 19 del contrato disposiciones para que el despacho de navíos esté a cargo del Consulado así como la posibilidad de nombrar sus propios arqueadores <sup>40</sup>.

Pero además se establece una dura y continuada pugna por motivos de jurisdicción judicial. La Casa mantenía que debía conocer los litigios referentes al asiento, debido a que el cargo de juez conservador recaía en la persona de su presidente. Pero el Consulado no se mostraba dispuesto a delegar estas funciones que estimaban privativas de su propio tribunal. Los jueces conservadores con jurisdicción para intervenir en los pleitos derivados del asiento sólo serían los de Indias, mientras que el papel de los de España quedaría limitado a velar por que la jurisdicción consular se pudiese ejercer, así como para cautelar cualquier favor que se pudiera obtener fuera y dentro del Consejo <sup>41</sup>. Es una dura batalla que presenta el Consulado a la autoridad de la Casa y que puede quedar encuadrada dentro del marco de las relaciones del momento entre las dos instituciones, en las que la fuerza del más alto tribunal mercantil puede quedar subordinada a la del Consulado que, con su alta capacidad de presión, ejerció en el tráfico en esos momentos un auténtico poder dirigente <sup>42</sup>.

Varias dificultades se presentan inmediatamente para el normal desenvolvimiento del tráfico de esclavos pero sólo voy a referirme a la que a mi juicio fue más importante, causante de todo el fracaso del asiento y consecuencia directa de toda una tradición heredada a través de los años: la falta de práctica de los españoles en la trata y la dificultad de penetrar en las costas africanas, fuentes de suministro. Varias son las razones por las que los navíos españoles no podían navegar a Africa. En primer lugar el mal recibimiento que se les dispensaba en las costas portuguesas y holandesas, donde eran considerados potenciales enemigos. Se les hacía esperar más tiempo que a los navíos de otras potencias y se les proporcionaban las peores cargazones <sup>43</sup>. Además los productos que llevaban de España para el trueque, a excepción de los vinos, no podían competir con los de otras naciones <sup>44</sup>, y por último, los mari-



nos españoles no eran prácticos en las intrincadas entradas en los ríos africanos <sup>45</sup>. Es decir, que su primitivo proyecto de mantener la navegación trasatlántica para el suministro de esclavos fracasó totalmente. En 1679, cuando hacía más de dos años que se había iniciado el asiento, el consulado confesaba que sólo había logrado navegar 2.000 toneladas de las 10.000 que se había comprometido <sup>46</sup> y que ello había sido por las dificultades que las potencias extranjeras le habían puesto para el suministro en Africa.

No tienen otro remedio que considerar la posibilidad de adquirir los negros en el depósito de Curaçao <sup>47</sup>. Es decir, que poco después de comenzado el asiento el Consulado se había visto obligado a bajar sus humos y a consentir con uno de los inconvenientes que más fuertemente habían querido evitar: el tráfico directo en el Caribe que suponía una vía expédita para un contrabando imposible de controlar desde Sevilla.

La ausencia de navíos que quisieran acudir libremente a solicitar licencias por todos los inconvenientes ya expuestos y el fuerte comercio ilícito mantenido en Cartagena <sup>48</sup> llevó al asiento a un punto muerto y puso de manifiesto la incapacidad del Consulado para mejorarlo. Ante tal situación se adopta una actitud realista y se decide llegar a un acuerdo con un comerciante gaditano, Juan Barroso del Pozo, que se había ofrecido a introducir 6.000 toneladas de las 10.000 del asiento. La escritura se firma el 12 de enero de 1679. Cuando sólo faltaban dos años para la terminación del periodo del asiento <sup>49</sup>.

El Consejo dio vía libre a este acuerdo por el que se permitía sacar 1.800 negros que había en Curaçao y poder contratar con las demás islas de Barlovento <sup>50</sup>. De todas formas se da por supuesto que lo refrendado con Barroso no es un *asiento* sino un tratado para tomar licencias tal como hasta entonces se había hecho con los restantes navíos <sup>51</sup>. Sin embargo los recelos son inevitables y el duque de Medinaceli, presidente de la Casa, hace constar al Consulado que teme que tanto Barroso como sus fiadores, el capitán Antonio Márquez de Castro, Juan Francisco Petite y don Juan de Orta, regidor y alguacil mayor de Cádiz, podrían ser «testas de holandeses» que querían entrar en este Comercio para introducir telas <sup>52</sup>. La contestación del Consulado no se hace esperar y resulta verdaderamente revelador su radical cambio de actitud ante el asiento. Según sus propias palabras aceptaron la propuesta de Barroso por varios motivos:

1.º) Por la cantidad tan importante de toneladas que se comprometieron a introducir sin perder las cláusulas del asiento principal y siendo manejado el tráfico por los mismos diputados del comercio; 2.º) Porque no les pareció obstáculo el que no tuvieran mucho capital, ya que los navíos de Barroso deberían pagar la cantidad por las toneladas en los puertos de Indias y que si no cumplían con las 6.000 toneladas deberían pagar al Consulado 100.000 pesos, y 3.º) porque carecía de importancia el hecho de que fueran hombres de paja de holandeses ya que estarían imposibilitados a cometer fraudes por ser los capitanes y gente de mar españoles y por contarse con los diputados en los puertos de Indias que se cuidarían de no permitir contrabando <sup>53</sup>. De todas formas, y a pesar del control que siguiera ejerciendo el Consulado, el contrato con Barroso fue una renuncia expresa a mantener el rígido control de monopolio que en un primer momento les había animado a su aceptación. Renuncia que no se oculta cuando se le concede a Barroso un permiso especial para que sus navíos pudieran realizar dos viajes a las factorías del Caribe sin necesidad de volver a España o recibir la licencia de la Casa. Estos navíos podían llevar 300 pesos por tonelada en reales, plata labrada o joyas, aunque no en frutos de la tierra <sup>54</sup>. ¿No es esto ya, en cierta manera, un primer paso para un comercio más abierto? ¿No supone, de alguna forma, la aceptación de su fracaso monopolista? ¿No se refleja, hasta cierto punto, la actitud de entreguismo a la que nos habíamos referido en un principio?

Desde luego, sí que admiten abiertamente su fracaso, porque cuando el Consejo se dispone a firmar un nuevo asiento con Nicolás Porcio, accidentalmente naturalizado y con indu-

Desde luego, sí que admiten abiertamente su fracaso, porque cuando el Consejo se dispone a firmar un nuevo asiento con Nicolás Porcio, accidentalmente naturalizado y con indudables conexiones con holandeses<sup>55</sup>, se limitan a hacer objeciones al articulado del contrato ya que se sentían incapaces de ofrecer otras soluciones a pesar de que el nuevo contrato tenía todas las características para llevar el tráfico a una situación semejante a la que había tenido durante el asiento de los grillos<sup>56</sup>. Pero la situación no permitía otra cosa. A fines del siglo XVII el comercio de Indias estaba prácticamente en manos de extranjeros y el monopolio comercial con América podía considerarse prácticamente roto<sup>57</sup>. Los extranjeros dominaban el tráfico mercantil y el cargamento de las flotas aquí en la península<sup>58</sup> y el contrabando, magníficamente programado, prosperaba en el Caribe<sup>59</sup>. El profesor Céspedes hace una dura crítica al Consulado al acusarlo de mantener el estatus creado por los piratas para de esta forma mantener el fantasma del peligro en los mares y seguir ostentando el monopolio<sup>60</sup>. Pues bien, es indudable que ese fantasma, quisieran ellos o no mantenerlo, subsistió en unas circunstancias que se escapaban totalmente de su control y por supuesto del de la propia Corona. Es una situación creada por la trata y que no tiene paragón con ninguna otra modalidad del tráfico.

## NOTAS

1. En «Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial», págs. 43-49. Lima 1944.
2. GARCIA BAQUERO, Antonio: «Cádiz y el Atlántico (1717-1778)». Sevilla, 1976, pág. 102.
3. Me refiero, además de los navíos de negros, a los de registros, avisos y azogues. Con respecto a los primeros recoge algunas noticias Veitia y Linaje en su obra «Norte de la Contratación de las Indias Occidentales». Sevilla 1672 (Libro II, Cap. VII, pág. 35); Chaunu en «Seville et l'Atlantique» (1504-1650), París 1956-1960, en el tomo 61, pág. 412, ofrece unas cifras por las que se puede deducir fácilmente que el número de navíos nuestros que cruzó el Atlántico desde 1601 a 1650 supuso un 25 por 100 del total. Sobre ello véase también García Baquero, Antonio, op. cit. págs. 166 y sigs. Para los navíos de aviso y de azogues además de las referencias que ofrece Veitia lo más completo que he podido ver, en García Baquero, Antonio, op. cit. págs. 174-180.
4. Por citar las más conocidas y clásicas véase Saco, José Antonio: «Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo», 4 vols. La Habana 1938. Scelle, George: La traite négrière aux Indes de Castille. 2 tomos. París 1906. Studer, Elena: La trata de negros en el río de la Plata durante el siglo XVIII. Buenos Aires 1958. Aguirre y Beltrán, Gonzalo: La población negra de México. México 1972; Mellafe, Rolando: Breve Historia de la esclavitud en América Latina. México 1973; Rout, Leslie B. Jr.: The African experience in Spanish America, 1502 to present day. Cambridge University Press, 1976.
5. Seville et l'Atlantique, T. VIII, pág. 189.
6. Para el tema de los asientos portugueses véase mi obra «Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses». Sevilla 1977.  
Sobre este comercio clandestino, todavía sin estudiar, hay bastantes datos en los documentos de la Sesión de Escribanía de Cámara del A.G.I., donde a través de las comisiones y visitas pueden ser detectados muchos casos de contrabando. Indudable-

mente el más asiduo y llamativo se dio en Cartagena, donde se efectuaron visitas para averiguar estos abusos en los años que nos ocupan.

En el año 1676 se dio comisión al galo don Juan de Mier y Salinas, oidor de la Audiencia de Sta. Fe, y en 1677 a don Felipe de la Cueva y Castillo, alcalde de Casa y Corte, para proceder contra don José Daza, gobernador de la provincia de Cartagena, y contra sus ministros y oficiales por las entradas fraudulentas de esclavos y ropa extranjera en los puertos de su gobernación (Escribanía de Cámara, legajos 594 A, B, C y 595 A, B, C). También en Caracas y Cumaná hay Comisiones en este sentido en los legajos Escribanía de Cámara 676 A, B, C y D, 677 B entre otros.

7. Este asiento ha sido objeto de un reciente estudio presentado como Tesis de Licenciatura en la Universidad de Sevilla y que actualmente se encuentra en vías de publicación. Su autora es la Lcda. Marisa Vega Franco.
8. En los años 1644, 1665, 1666 y 1669 se visitaron navíos que habían embarcado negros de Curaçao y Barbados y en todos se encontró contrabando de mercancías, telas, vino, etc. En setiembre de 1669, Juan de Aguilar, comisario del reino de Perú en Portobelo, visitó el navío San Nicolás, de Fco. Galesio — que continuará practicando contrabando durante toda la década siguiente cuando ya el asiento había concluido — que navegaba con permiso de los asentistas y en él se hallaron: un cajón de pimienta, diferentes arrobas de canela, lienzo, cruces, medallas, granates, azabaches, barajas de naipes y otras cosas, todo lo cual pretendía don Francisco Lomelín que le pertenecía por decir que lo llevaban para el consumo de los negros. El mismo navío, en 1670, fue sorprendido por el gobernador de Cartagena desembarcando, de noche, 47 frasqueras y 11 barricas de aguardiente y un baúl con piezas de puntas de Flandes, paños de Holanda y «otras mercaderías» y en 1672 encontramos al mismo personaje siendo visitado en Cartagena por el general de galeones, su auditor y los diputados del comercio por habersele aprehendido en el navío La Concordia una caja con piezas de raso, de Holanda y de se-

- da, diferentes piezas de Bretaña, sombreros, medias de lana de Inglaterra, etc. Basten los ejemplos de este personaje para dar una idea de la situación. Tomado de un memorial del Consulado contra el asiento de los Grillos, 1673. A.G.I. Consulados 1599.
9. La bajada de los precios fue tal en 1671, que en Sta. Fe la vara de Bretaña bajó de 10 a 6 reales; la de azúcar de 10 y 12 a 7/2; la libra de pimienta de 10 a 4 o 5 y la libra de seda de 15 y 16 pesos a 8. Consecuencia de ello fue la saturación del mercado con la consecuente carencia de dinero a la llegada de las flotas. A.G.I. Ibidem.
  10. A.G.I. Ibidem.
  11. Por citar algunas de ellas: Demanda puesta en el Consejo contra Domingo Grillo por el fiscal don Antonio Sevilla de Sanfelices en querrela de 15 de enero de 1671; información de la ciudad de Cartagena hecha en octubre de 1669; memorias y querellas del comercio del Perú ante el virrey C. de Lemus por marzo de 1672, etc. Noticias tomadas de un memorial presentado por el diputado del comercio de Lima, don Andrés de Madariaga en abril de 1673. A.G.I. Consulados 1605, 1. II.
  12. Real Cédula al presidente de la Casa de la Casa de la Contratación sobre que el comercio de aquella ciudad y otros particulares se encarguen del asiento de esclavos negros para las Indias. idem al general de la armada sobre que procure fomentar con las personas que tuviere «por a propósito» que se encarguen del asiento de esclavos negros para las Indias. Idem al virrey del Perú para que disponga con el consulado y comercio se encarguen del asiento. Idem al presidente de Panamá. Madrid, 27 enero 1672. A.G.I. Indiferente 2767.
  13. Conferencia de don Andrés de Madariaga con el comercio de Sevilla. Abril 1673. A.G.I. Consulados 1605, 1. II.
  14. La política de donativos puede verse reflejada en cualquier bibliografía que toque el tema del comercio. Como clásico citemos a Veitía y Linaje, op. cit. libro I, Cap. XVII, n.º 53. En él se especifican los donativos que hizo el consulado de Sevilla de 1621 a 1662. Para la segunda mitad del siglo XVII véase García Fuentes, Lutgardo. El comercio español con América 1650-1700. Sevilla 1980, págs. 109-123.
  15. Presentaron pliegos para el asiento de negros don Juan Ignacio Bravo de Acuña (hijo de don Manuel Bravo de Acuña), don Diego Ladrón de Guevara y don Antonio García. Carta de don Gabriel Bernaldo de Quirós a don Gonzalo Fdez. de Córdoba. Madrid, 30 mayo 1673. A.G.I. Indiferente 2767.
  16. Real Cédula al presidente de la Casa. Madrid, 12 diciembre 1674. A.G.I. Indiferente 2767, libro II. El asiento de Antonio García está ampliamente estudiado en Scella, George op. cit. t. I., págs. 551-584.
  17. R. C. a don Gonzalo Fernández de Córdoba. Madrid, 5 julio 1675. A.G.I. Indiferente 2767.
  18. Las actas de todas estas Juntas se encuentran en A.G.I. Consulados, libro 9.
  19. Junta sobre el asiento de negros de Antonio García. Sevilla, 21 enero 1675. A.G.I. Ibidem.
  20. Junta sobre el asiento. Sevilla, 26 septiembre 1675. A.G.I. Ibidem. En esta junta se nombran diputados para estudiar las condiciones a los siguientes señores: don José de Morales, don Sebastián de Arrió, Cap. Miguel de Vergara, don Francisco de Pineda, don Juan de Melo y don Domingo Alonso de Septiem. Este último, que estaría en todas las comisiones, iba luego a actuar personalmente en el tráfico enviando un navío de su propiedad, el Santa Ana, de 239 ton. (A.G.I. Navíos del Tráfico de negros. Consulados libro 881 y 884) y se vería envuelto en ciertos fraudes a ser acusado de hacer su cargazón en Barbados, hecho que el consulado pretendía evitar a toda costa, como más adelante veremos. Carta del Consulado a S. M. Sevilla, 27 setiembre 1678. A.G.I. Consulados libro 803.
  21. Son numerosos los datos que poseemos sobre ese contrabando, no sólo a través de las noticias de los propios factores, sino sobre todo a través de las visitas realizadas a los propios puertos, ante las renunciadas recibidas en el Consejo, visitas que se encuentran en la sección de Escribanía de Cámara del Archivo General de Indias. (Ver nota 6) No entreo de lleno en este asunto por parecerme que se escapa del planteamiento, que en esta comunicación pretendo hacer del tema, pero tendrá ocasión de desarrollarlo en un estudio más amplio que estoy elaborando sobre este asiento con el fin

- de aportar nuevos datos sobre la trata de esclavos en el complejo período que fue la segunda mitad del siglo XVII.
22. «Exposición que dirige al rey el Consulado... 26 enero 1680». A.G.I. Consulados 1600.
  23. A.G.I. Consulados libro 803.
  24. La proporción que calculaban era la siguiente: 1500 esclavos a Portobelo para que pasaran a Perú; 1000 a Cartagena y Nuevo Reino; 400 a toda la costa de Caracas; 500 a Sto. Domingo, Cuba y Puerto Rico y 600 a Nueva España. Creían conveniente rebajar un tercio por los que morían en el viaje. Proposición del Consulado del modo como se ha de hacer la introducción de negros. Febrero 1674. A.G.I. Consulados 1599.
  25. *Ibidem*.
  26. Real Cédula de concesión del asiento. 10 febrero de 1676. A.G.I. Consulados 1596. Real Cédula de aprobación del Consejo de Hacienda y la Sala de Millones. A.G.I. Consulados 1596. Contrato sobre la conducción de esclavos. 1676. A.G.I. Consulados 1603. Acta de la Junta del Consulado. 25 enero 1676. A.G.I. Consulados libro 9. En esta junta se acuerda que para la paga de los 100.000 pesos que había ofrecido don Andrés de Madariaga, se haría un anticipo por parte del Consulado y se descontaría en la primera paga de los derechos de esclavos.
  27. Acta de Junta del Consulado. 31 enero 1676. Consulados libro 9.
  28. Autos sobre el pregón del asiento. Febrero 1676. A.G.I. Consulados 1601.
  29. Las contribuciones fueron de cantidades muy diferentes. Desde un tal don Iñigo de Acuña y Castro que por tres escrituras prestó una cantidad global de 58.690 pesos o don Antonio Campuzano Riba Herrera, Caballero de Santiago y vecino de Cádiz que prestó 20.000 p. hasta pequeños prestamistas que contribuían con 1.000 pesos. La mayoría eran vecinos de Sevilla y abundaban las mujeres. Todas estas escrituras están recogidas en A.G.I. Consulados, libro 884.
  30. Carta del presidente de la Casa D. Gonzalo Fernández de Córdoba. Madrid, 8 diciembre 1695. A.G.I. Consulados 1600.
  31. *Ibidem*.
  32. Veitia y Linaje, op. cit. Libro I, cap. XVII, n.º 42.
  33. Real Cédula a las autoridades de Indias facultando a los diputados del comercio a que visitaran tanto los navíos de negros como cualquier otro que pudiera llevar mercaderías decomisadas. Madrid, 8 enero 1677. A.G.I. Consulados 1603. En de febrero de 1677 el conde de Medellín escribe al Consulado que en dicha Cédula va incluida que la facultad de examinar los navíos de Campeche y abrir los fardos de ropa, pero que se hiciera falta conseguiría otra Real Cédula con este fin. Madrid, 5 enero 1676. A.G.I. Consulados 1600.
  34. El 5 abril 1677 el conde de Medellín avisa que queda enterado de la oposición que se presentó a los diputados del Consulado en Cartagena, Caracas y Veracruz cuando quisieron intervenir en la visita de ciertos navíos que estaban cargados de ropa y que procuraría poner remedio. Madrid, 5 enero 1600. A.G.I. Consulados 1600.
  35. 1 abril 1677. A.G.I. Consulados, libro 803.
  36. Madrid, 16 noviembre 1677. A.G.I. Consulados 1600.
  37. A.G.I. Consulados 1.596.
  38. Carta del Consulado a don Manuel Belmonte. Sevilla, 30 marzo 1677. A.G.I. Consulados 56.
  39. El Consulado a don Manuel Belmonte. Sevilla, 14 setiembre 1677. A.G.I. Consulados libro 803.
  40. Estos capítulos se refuerzan con una Real Cédula dada en Madrid el 9 de agosto de 1676 en la que se advierte que en el despacho de navíos no intervenga la Casa (A.G.I. Consulados 1596) y con el nombramiento de arqueada en la persona del Cap. Antonio Martínez de Castro (Cuaderno de autos tocante al asiento. A.G.I. Consulados 1601).
  41. Varias cartas del Consulado a S. M., al Conde de Medellín a don Antonio Ronquillo y a don José Antonio Martínez. Noviembre de 1678. A.G.I. Consulados libro 803.  
En una de las contestaciones que dan al Consejo el Consulado aduce que en cuanto a lo que dice S. M. de que en caso que juzgaran ellos serían a la vez jueces y partes, no había tal caso porque el juez será el Consula-

do —prior y cónsules— y las partes los mercaderes. Por fin el Consejo decide dar la razón al Consulado.

La polémica establecida entre el Consulado y sus representantes y los más altos cargos de la administración indiana con respecto a este asunto jurisdiccional y que se prolonga hasta mayo de 1679 se encuentra en diversos documentos de A.G.I. Consulados 803. La polémica se refleja también en una junta del Consulado de 14 noviembre 1678 (A.G.I. Consulados, libro 10).

42. Véase respecto a ese punto la discusión que plantea García Fuentes, Lutgardo. Op. cit. págs. 28-29.
43. El dueño de un navío negrero, Diego Felipe de Casaverde, escribe una carta desde San Pablo de Loanda a un pariente suyo, miembro del Consulado, dándole cuenta de la mala acogida de los portugueses y refiriéndole el deseo que tenía de salir «de entre esta canalla porque te aseguro que es infame gente que le están dando cada día al capitán muchos disgustos porque no pueden encubrir la mala voluntad que siempre han tenido a los castellanos». Los tuvieron allí detenidos 18 meses. 30 julio 1677. A.G.I. Consulados 1600. También otro marino, Pedro de Castro, en carta al Consulado desde Cabo Verde, advierte que los portugueses tratan muy mal a los españoles y que cobran de noventa a cien pesos por un negro. 9 marzo 1679. A.G.I. Ibidem.
44. El 21 octubre de 1680 Juan Barroso del Pozo avisaba que lo primero que se necesitaba para el trueque en Africa eran los recates que no los había en España. A.G.I. Ibidem.
45. Juan de Pineda y Ponce de León avisaba desde Santo Tomás el 20 noviembre 1677 de las peripecias de su viaje por la impericia del piloto, y cómo tardó 165 días en llegar a Santo Tomé. Otro marino, Luis de la Fuente, explicaba al Consulado los peligros que suponía salir de los ríos de Cacheo y que su barco tuvo que tomar un práctico portugués a pesar de lo cual encalló y estuvo a punto de naufragar. A.G.I. Ibidem.
46. El Consulado al duque de Medinaceli. Sevilla, 14 febrero 1679. A.G.I. Consulados libro 803.
47. En una junta del Consulado en 14 noviembre 1678, se considera ya la posibilidad de entrar en negociaciones con la Compañía holandesa para adquirir los negros en Curaçao. Sólo les faltaba ponerse de acuerdo en el precio. Los holandeses pedían 107 ps. por cada uno y el Consulado ofrecía 90. A.G.I. Consulados libro 10. En 1680 suplicaban al presidente de la Casa que les dejaran comprar libremente los negros en Curaçao. A.G.I. Consulados 1600.
48. En 1677 se habían introducido en Cartagena más de 5.000 negros de contrabando. Los holandeses los vendían a un precio de 110 a 150 pesos, y como sólo de derechos se debía pagar 112 ½ p. era imposible competir. Carta del secretario del Consejo, Fco. Fernández de Madrigal, 1677. A.G.I. Consulados 1599.
49. Se firmó ante Pedro de Gálvez, escribano de Sevilla. A.G.I. Consulados 1599.
50. El Consulado al rey. 28 febrero 1679. A.G.I. Consulados 803.
51. Carta del Consulado a Belmonte. 25 abril 1679. A.G.I. Ibidem.
52. El duque de Medinaceli al Consulado. Madrid, 21 marzo 1679. A.G.I. Consulados 1600.
53. El Consulado al duque de Medinaceli. 28 marzo 1679. A.G.I. Consulados, libro 803.
54. Introducción remitida por el Consulado. Sevilla, 13 abril 1680. A.G.I. Consulados 1603.
55. Nicolás Porcio estaba casado con una hija de Barroso, con la que tenía cuatro hijos, y en 1672 la Casa rechaza una petición presentada para obtener carta de naturaleza. Era natural de Crema (ciudad cercana a Venecia) y hacía años que residía en Cádiz donde tenía algunos bienes raíces, sobre todo unas casas que aportó de dote su mujer. Se rechazó su petición porque según el fiscal sólo residía en Cádiz desde hacía trece o catorce años. (La Casa al Consejo, Sevilla, 14 julio 1676. A.G.I. Contratación 5.182.) El 25 de setiembre de 1680 conseguía por fin la Carta de naturaleza, por la que paga 600 pesos. En esa época declara tener 20.000 ducados de bienes raíces y sólo le faltaban algunos meses para cumplir los dos años de residencia. (A.G.I. Contaduría 238. García Fuentes, Lutgardo, op. cit. pág. 39, lo cita con grafía algo distinta.) Había ayudado a su suegro en el negocio de esclavos y estuvo algunos años en América. Su conexión con holandeses es indudable. Los factores que envió a Cartagena eran de esta nacionalidad.

En el año 1684 se dio comisión a don Francisco Balera, inquisidor de la ciudad de Cartagena, para averiguar por qué el gobernador don Juan Pando de Estrada había admitido a don Baltasar Babel, don Baltasar Begue y don Alejandro Escoto, holandeses de la isla de Curazao por factores del asiento de negros que se hallaba en manos de don Nicolás Porcio (A.G.I. Escribanía de Cámara 597 A, B, C).

56. El Consulado da su parecer contrario al asiento de Porcio pero sobre todo se oponen a que pueda llevar administradores, pilotos y factores extranjeros. Junta del Consulado. Sevilla, 15 diciembre 1681. A.G.I. Consulado libro 10.
57. MUÑOZ PEREZ, José: El comercio de Indias bajo los Austrias y los tratadistas españoles del s. XVII. Revista de Indias, n.º 68, año XVII, págs. 209-223, p. 214.
58. Según Everaert, John, en su trabajo «Le commerce Colonial de la "Nation flamande" a Cadix sous Charles II» (Ca. 1670-1700) publicado en Anuario de Estudios Americanos, vol. XXVIII, págs. 139-151. Sevilla 1971. Los Países Bajos se encontraban en cuarta posición de las importaciones europeas, y según ha demostrado Pedro Collado en su trabajo «En torno a los orígenes del monopolio comercial gaditano: mercaderes extranjeros y cambio económico del área sevillana a la Bahía de Cádiz en la 2.ª mitad del s. XVII», presentado al I Coloquio de Historia Moderna de Andalucía. (En prensa) la presencia extranjera en esos años en Cádiz era numerosa y su control sobre el tráfico casi absoluto.
59. Véase nota 6. Los últimos veinte años del s. XVII el comercio estuvo prácticamente en manos de holandeses con la convivencia de los funcionarios. En 1686 se dio comisión a don Francisco Carcelén de Guevara para proceder a la averiguación de los excesos cometidos por el gobernador don Juan Pando de Estrada en el ajuste que hizo con don Baltasar Coyman, holandés asentista de negros, y don Baltasar Begue, gobernador de Curaçao, para que enviasen embarcaciones a Cumaná, La Guaira y Maracaibo y conducir bastimentos de estas provincias pagando los fletes a holandeses. Resultaron culpados don Gregorio Laso de la Vega, teniente general; don Antonio Farján de los Godos, don Felipe Núñez de Rioja y don Juan Francisco Balcárcel, oficiales reales; el sargento mayor don Alonso Cortés y el escribano público José Blanco. (A.G.I. Escribanía de Cámara 599 A, B, C y 600 A y B).
60. CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: La avería en el Comercio de Indias. Sevilla 1944, págs. 138-140.