

“LAS RELACIONES HISPANO – INGLESAS EN EL SIGLO XVIII:

LA LIQUIDACION DEL ASIEN TO DE NEGROS”

Guido Donoso N.*

El año 1713 en la paz de Utrech, España perdió sus posesiones europeas, y cedió además a Inglaterra, Gibraltar y Menorca, el Asiento de Negros y el “navío de permiso”.

Gibraltar y Menorca contribuyeron a consolidar la superioridad naval inglesa en el Mediterráneo, asestando de paso un duro golpe al honor y prestigio español, como asimismo a su ya menoscabada capacidad militar.

Penosa y lesiva, aunque en un sentido distinto, fue igualmente la concesión del Asiento y el “navío de permiso”.

El primero de estos privilegios puso en manos de Inglaterra el comercio negrero con las Indias españolas, durante un lapso de 30 años, período en el cual los ingleses quedaron autorizados para introducir anualmente 4.800 negros por determinados puertos atlánticos del Imperio hispánico.

La segunda de las franquicias enunciadas se tradujo para los británicos en el derecho a enviar a América, durante el tiempo de las flotas y galeones, un “navío anual” de 500 toneladas - alzadas en 1716 a 650 - cuyas mercaderías podían vender en las importantes plazas de Veracruz y Portobelo.

Así, el comercio inglés, a través de estas ventajas sin precedentes, se abrió paso hacia el codiciado usufructo del mercado hispanoamericano, socavando el cerrado sistema mercantil español en las Indias.

Si a ello agregamos los inusitados beneficios obtenidos del Portugal como consecuencia del tratado de Methuen¹ - 1703 - tendremos un cuadro

* Profesor de Historia Moderna y Contemporánea del Depto. de Ciencias Históricas y Sociales. Universidad de Concepción.

1 Por el tratado de Methuen Portugal se comprometía a adquirir los paños y manufacturas de lana inglesa en forma indefinida y, de la misma manera Gran Bretaña los vinos portugueses, con una tarifa impositiva rebajada en relación a los vinos franceses, los únicos que podían hacerle competencia.

El tratado, muy beneficioso para Inglaterra, permitió a este país alcanzar una balanza comercial favorable en el intercambio bilateral, y encauzar hacia su economía la importante producción de oro de Brasil, la cual logrará sus niveles más altos en las décadas centrales del siglo XVIII.

En estas condiciones, Portugal va a quedar vinculado a Gran Bretaña por estrechos y no equitativos lazos de dependencia económica.

Ilustrativo resulta al efecto el siguiente testimonio del oficial inglés Whiteford Dalrymple, expuesto en su “Viaje por España y Portugal en el año 1774”, publicado en París en 1783.

“Portugal -escribe- obligándose a no vender sus vinos más que a Gran Bretaña, sin que Inglaterra se obligue a no vender sus objetos de comercio más que a Portugal, de ello se sigue el que el mercado de Londres se lleve los mejores vinos, sin que Portugal esté mejor aprovisionado que antes de las mercancías inglesas.

(...) Ese monopolio del vino aflige singularmente a la nación :un hombre que posea una vara de tierra en un país de viñedos, está obligado, si es requerido, a entregar la cosecha entre las manos de la Compañía, que se lo paga a un precio fijado”.

“Viajes de Extranjeros por España y Portugal”, Recopilación, traducción ... por J. García Mercadal, Aguilar, Madrid, 1962, t. III, p. 698.

completo de los sorprendentes éxitos económicos conseguidos por Inglaterra en el Nuevo Mundo, en los inicios de un siglo que, salvo el revés sufrido frente a las 13 colonias, les sería particularmente venturoso para sus intereses y afanes expansionistas.

Londres - rival de Amsterdam - comienza a perfilarse ya con nitidez desde los inicios del siglo XVIII, como polo central de una "economía - mundo" en fase ascendente de desarrollo.

I

Obtenido el privilegio del Asiento, el gobierno inglés lo entregó a la Compañía del Mar del Sur, la cual procedió a montar la compleja empresa de adquirir, transportar y comercializar los esclavos en los puertos americanos, específicamente asignados para ello: Cartagena, Portobelo, Panamá, Veracruz, La Habana, Santiago de Cuba, Buenos Aires.

En cada uno de esos puertos los ingleses dispusieron de factorías y personal idóneo. Dichos establecimientos no podían ser allanados, excepto en caso de sospecha fundada de tráfico ilícito. Aún así, las correspondientes visitas de inspección, sólo debían efectuarlas oficiales reales especialmente encargados de esas funciones.

Las factorías, además, estaban autorizadas para recibir pequeños barcos procedentes de Inglaterra, con el fin de abastecerse de artículos e implementos necesarios a sus actividades.

Todas esas disposiciones, hábilmente aprovechadas por los comerciantes ingleses, contribuyeron a abrir vías expeditas para introducir en América mercaderías de contrabando, utilizando al efecto variadísimos recursos, la posesión de bases muy bien situadas - es el caso de Jamaica -, y el deseo de los criollos de recibir productos manufacturados europeos, artículos que España sólo podía proporcionarles en cantidades reducidas y a precios marcadamente superiores.

Testimonios sobre este comercio ilegal aparecen por doquier.

José de Carvajal y Lancaster, ministro de S.M. Católica Fernando VI, diestro conductor de la política exterior hispánica durante aquel reinado, escribía al respecto lo siguiente.

"El contrabando no tiene límites. En cada embarcación llevan siempre pocos negros, para tener motivo de repetir los viajes; jamás van derecho a nuestros puertos desde las factorías donde los han pescado; siempre los llevan a la Jamaica, y desde allí los van conduciendo a todas partes en pequeñas partidas; cada embarcación lleva una gruesa partida de mercaderías.

Si el Gobernador se deja corromper van y tan descubiertas; si es celoso y limpio van en toneles con una cubierta de dos o tres dedos de harina, que dicen es para alimento de los negros, las meten en su casa y las van ven-

d
c
tá
za
ta
ab
vi
G
ve
na
In
ah
int
pro
sien
en
gob
del
ca
imp
por
das
por
te
tro
béli
riva
gac
inct
nav
llan
2 Ca
Le

diendo en ocasión segura con obligación; es una lima sorda que arruina el comercio de España".²

En cuanto al navío de permiso, su participación en el tráfico ilícito británico fue significativa, pese al hecho de que sólo siete de esos buques realizaron su viaje a América, con destino final Portobelo o Veracruz.

El primero zarpó en 1717, el último en 1732, es decir en una fecha bastante anterior a la conclusión del tratado que otorgaba la franquicia. Esta abrupta interrupción, al igual que la irregularidad y escasa frecuencia de los viajes, puede explicarse por la falta de concordancia entre los intereses de Gran Bretaña y de España, en lo que respecta a la aplicación del aludido convenio, como asimismo por los conflictos bélicos que enfrentaron a las dos naciones en el período 1713 - 1750.

En efecto, la concesión del navío anual, obviamente provechosa para Inglaterra, era manifiestamente perjudicial para los intereses de Madrid. De ahí la permanente desconfianza, los continuos roces, evasivas, disparidad de interpretaciones y problemas de todo orden. Mientras, por un lado, Londres procuraba aumentar los privilegios recibidos valiéndose de variados y no siempre justificados procedimientos, por otro, España, buscaba restringirlo en cuanta ocasión se le presentara.

He aquí algunos de los expedientes utilizados con este último fin.

El zarpe del navío en cuestión debía ser autorizado por una licencia del gobierno español, la cual sólo se entregaba a los directivos de la Compañía del Mar del Sur, una vez comprobadas por los representantes de S.M. Católica en Londres las dimensiones de la embarcación respectiva.

En estas condiciones, el gobierno de Madrid podía retardar o, incluso, impedir la salida del navío, postergando o negando la emisión de la correspondiente licencia, en base a reclamos específicos: exceso de tonelaje, dudas sobre la legalidad del cargamento, u otro motivo.

En 1735, para citar un caso, una discusión sobre las mercaderías transportadas - el representante español alegaba que debía componerse solamente de artículos ingleses - impidió su partida, pues cuando fue resuelta la controversia, el año ya había transcurrido y con él las ferias respectivas.

En otras ocasiones, la interrupción de los viajes se debió a conflictos bélicos - guerras de 1718 y 1727 - entre Gran Bretaña y España.

A partir de 1733, la tirantez de relaciones entre las dos potencias, derivada de sus antagónicas posiciones respecto a las modalidades de la navegación en el Caribe, y a exigencias muy concretas del gobierno de Madrid por incumplimiento británico de normas establecidas referentes a la gestión del navío anual, tornaron imposible su despacho a América.

En 1739 una nueva y más grave confrontación - la que los ingleses llaman la "guerra de la oreja de Jenkins" - concluyó, a su vez, definitiva-

² Carvajal a Wall, 19 mayo 1748. Archivo Histórico Nacional, Madrid (en adelante A.H.N.), Estado, Legajo 4277.

mente con el Asiento, situación que - como veremos más adelante - sería legalizada en el tratado de 1750.

En suma, durante el período de vigencia del convenio del Asiento y navío de permiso - treinta años - sólo siete de estos últimos navíos pudieron cumplir sus viajes al Nuevo Mundo. Sin embargo, esos escasos buques, en virtud de hábiles expedientes y argucias de todo tipo, fueron capaces de generar un tráfico - tanto lícito como ilícito - de proporciones altamente beneficiosas y estimulantes para el comercio británico.

Ello se debió a dos causas fundamentales.

Las mercaderías que transportaban - esto vale también para el contrabando de los navíos negreros - disfrutaban en las ferias americanas de una ventaja decisiva sobre las españolas: podían ser vendidas, por el hecho de estar exentas de cualquier impuesto, a precios considerablemente más bajos que las ofrecidas por las flotas y galeones.

Por otro lado, los ingleses no se limitaron sólo a colocar las 650 toneladas permitidas por las cláusulas respectivas. Siempre introdujeron mañosamente cantidades mucho mayores, con evidente perjuicio para los negociantes hispánicos.

El método más socorrido en este caso consistía en aumentar la carga abasteciendo el buque por medio de barcos suplementarios que lo acompañaban durante la navegación. En otras ocasiones, las embarcaciones anexas anclaban en algún punto deshabilitado del litoral próximo a Portobelo o Veracruz, transfiriendo luego sus mercaderías al navío de permiso en cualquier oportunidad propicia.

A veces algunos buques viajaban directamente desde Jamaica para llevar a cabo dicha operación.

Pruebas sobre el particular no escasean.

Tal vez las más contundentes sean las que, en esos años, proporcionaron a las autoridades españolas los agentes británicos John Burnet y Mathew Plowes, funcionarios que, hacia la segunda década del siglo XVIII desempeñaban importantes cargos relacionados con el comercio americano³.

He aquí algunos de los datos por ellos suministrados:

En 1724 el navío "Royal George", después de recibir en la isla de San Cristóbal un cargamento conducido por una barcaza de 180 toneladas, fue seguido por otra embarcación hasta Portobelo, a objeto de renovar su provisión de mercancías⁴.

3 Burnet, antiguo representante de la Compañía del Mar del Sur en Portobelo y Cartagena, y Plowes, secretario y contador de la misma, habían sido enviados por su gobierno al Congreso de Soissons, para asesorar a los representantes ingleses en las cuestiones referentes al comercio de la Compañía, tema que en esa ocasión debía debatirse. Pues bien, una vez allí no vacilaron en poner en manos del plenipotenciario español, Barrenechea, a cambio de promesas de protección y tentadoras pensiones, información pormenorizada sobre las actividades ilícitas de dicha empresa en la América española.

4 Brown, Vera Lee: "The South Sea Company and Contraband Trade", *American Historical Review*, Vol. XXXI, p. 668.

En 1725, el "Prince Frederick" fue acompañado hasta las Indias occidentales por el "Spotwood", cuyas 300 toneladas de carga le fueron transferidas y, luego, escoltado hasta Veracruz por el "Prince of Asturias", provisto de una importante cantidad de artículos adicionales. Aún más, mientras dicho navío permaneció en Veracruz, algunos barcos salidos de Jamaica, bajo el pretexto de proporcionarle víveres, lo mantuvieron constantemente abastecido de mercaderías⁵.

"Así - subraya documentalmente una investigadora española - el total vendido de la carga de un navío de permiso, podía darse el caso de ascender a 6 millones de pesos (...) cuando el producto de lo permitido no debía pasar de los 500 mil"⁶.

Era usual que los marineros - tanto los de los buques negreros como los del navío anual - llevaran mercaderías por cuenta propia, o por encargo de algún comerciante, de quien recibían una comisión por su trabajo.

Los pequeños barcos de hasta 150 toneladas - autorizados para avituallar las factorías de la Compañía Asentista - eran aprovechados en mayor medida para introducir contrabando que en sus funciones específicas de transportar provisiones.

Agravaba esta lamentable situación, la desconcertante facilidad con que las autoridades españolas se dejaban sobornar permitiendo de esta manera toda clase de irregularidades. En lo que dice relación a la Compañía del Mar del Sur, consta fehacientemente que gastó sumas considerables en obtener la complicidad de determinados funcionarios españoles - incluso de alto rango - a fin de consumir sus ilícitas actividades⁷.

En suma - y para concluir este breve bosquejo preliminar - la Compañía, utilizando los barcos negreros, la franquicia del navío anual, y recurriendo al eficaz manejo del soborno, fue capaz de concretar con habilidad, descaro y pertinacia, un tráfico subrepticio amplio y singularmente lucrativo. Todo ello, obviamente, en desmedro de los intereses de la Corona española.

II

Pero es necesario, todavía, puntualizar algo más. El deterioro a que se ha hecho referencia no se extendía sólo al ámbito estrictamente económico, como se ha indicado.

Otra amenaza asomaba en el horizonte con caracteres inquietantes. Me refiero a las actividades de espionaje; en otras palabras, al despacho de informaciones de todo orden que los agentes ingleses de las factorías americanas, favorecidos por las inmejorables posiciones que ocupaban, podían en cual -

5 *Ibíd.* p. 674.

6 Gómez Molleda, María: "El Contrabando Inglés en América. Correspondencia inédita de la factoría de Buenos Aires", *Rev. Hispania*, Madrid, 1950, N° 39, p. 351.

7 Brown, Vera Lee: *ob. cit.* pp. 665 - 666.

quier momento, y sin mayores tropiezos, proporcionar al gobierno británico.

Dichos informes, ciertamente, podían constituirse en un peligro serio para la integridad del Imperio Indiano, en momentos en que el poder de la Monarquía Católica, ya visiblemente erosionado, carecía de la fuerza suficiente como para enfrentar con éxito una eventual arremetida de Gran Bretaña.

Que las autoridades de Madrid tuvieron plena conciencia de la gravedad de esta situación y de sus ominosas y perturbadoras consecuencias, lo demuestra el propio ministro de Fernando VI, José de Carvajal y Lancaster, a quien mencionábamos líneas atrás.

"Establécese un factor inglés - señalaba en un despacho diplomático fechado en 1748 - hábil y con dinero a la mano en cada uno de los puertos principales de las Indias. Trátanle allí como vecino, socorre necesidades, presta y hace gastos, y se llena de parciales, que no hay cosa que no consiga (...) sabe el Gobernador que se debe corromper, averigua los caminos escondidos (...) saben los puertos, las armas, las fuerzas y debilidades de cada paraje, y de todo avisan con plena seguridad, como que envían en sus embarcaciones las cartas y, en fin, es un enemigo hábil y poderoso dentro de casa"⁸.

Carvajal, por otro lado, ha sido cabalmente explícito a la hora de precisar y denunciar toda la frondosa gama de elementos negativos derivados de la forzada concesión a Inglaterra del Asiento y navío de permiso.

En efecto, en una instrucción redactada en 1747, aludiendo a dichos privilegios, se pronuncia por una política prioritaria y de rápida ejecución, destinada a "librarse de este penosísimo yugo - son sus palabras - que le impuso la necesidad, y la tiene disipados sus comercios de América; llenos sus dominios de parciales, y espías de los enemigos que le hacen la guerra; prácticos éstos de las entradas por mar y tierra; de sus fortificaciones, de sus almacenes (...) de víveres y municiones, o de la falta de todo donde la haya. De quien incita a rebeliones sus indios, y peor que todo de quien introduce errores y libertades en punto de religión, con discursos y libros de falsa doctrina"⁹.

Como puede inferirse de la lectura anterior - a juicio del ministro Carvajal - el abanico de factores potencialmente desestabilizadores del poder hispánico en América era amplio, variado y singularmente inquietante.

Sin embargo, pese a tan notorias, lesivas, e insoslayables realidades puede afirmarse que el problema del Imperio indiano, en toda su real magnitud - al menos en la primera mitad del siglo XVIII - no llegó a ser adecuadamente comprendido por los gobernantes peninsulares.

Hubo, evidentemente, preocupación por tales asuntos, y otros igualmente turbadores - como es el caso de la instalación de cortadores ingleses

8 Carvajal a Wall, 19 mayo 1748. A.H.N. Est. Leg. 4277.

9 Instrucción a Ricardo Wall, 9 noviembre 1747. A.H.N. Est. Leg. 4166.

de "te na los a beña

nada dos verd: Amé

tiño que berar

en U impo subst cos d

te a l ción India tre l de to al cab

los pu lizaci

tuaci mien de A tervir

hecho soluc del A

e imp ésta c

de "palo de campeche" en la costa de Honduras -, pero desafortunadamente nada se hizo por estructurar y aplicar una política eficaz apuntada a frenar los atropellos, abusos y excesos perpetrados por los ingleses en el área caribeña, y, en último término, salvaguardar las Indias.

Las primeras décadas del siglo XVIII nos muestran una España obsesionada en estériles empeños enfilados a recuperar parte de los territorios perdidos en Europa como consecuencia de la paz de Utrecht, mientras los intereses verdaderamente vitales de la Monarquía Católica - esto es, concretamente, América - eran relegados a posiciones secundarias de menguada relevancia.

Tan ánomala situación - descontada la obra precursora del ministro Patiño - comienza a ser rectificadada sólo a partir del reinado de Fernando VI.

Nada demuestra mejor este promisorio y necesario viraje diplomático, que las ideas y acciones materializadas por el ya citado ministro de aquel soberano, José de Carvajal.

En efecto, ante la nueva realidad del sistema internacional inaugurado en Utrecht, ordenamiento dominado por la preeminencia británica, Carvajal impone una orientación distinta a la política exterior del reino, enfilada substancialmente a superar, de una vez por todas, las desmesuras y equívocos del iluso "recuperacionismo" del pasado.

Reducido a lo medular, este nuevo encauzamiento apunta decididamente a lograr los siguientes objetivos básicos: aproximación a Inglaterra y solución de las diferencias pendientes con dicha potencia; defensa del Imperio Indiano como requerimiento prioritario; búsqueda de un sano equilibrio entre los "dos grandes" de la época, Gran Bretaña y Francia, y, como corolario de todo lo anterior, la anhelada paz que la nación necesitaba con urgencia, al cabo de tantos años de incesante e infructuosa beligerancia.

Conviene, nos detengamos, aunque sea brevemente, en cada uno de los puntos indicados.

Primer y fundamental problema de la diplomacia peninsular: la normalización de relaciones con Inglaterra, la potencia hegemónica.

El año 1739 - como lo señalabamos anteriormente - la conflictiva situación en las Antillas había llevado a ambas naciones a un nuevo enfrentamiento bélico. La lucha se prolongó luego en la llamada Guerra de Sucesión de Austria - 1740 - 1748 -, en la cual tanto Gran Bretaña como España intervinieron alineándose en antagónicas alianzas.

Pues bien - y esto es lo verdaderamente importante -, más allá de estos hechos, ciertamente lamentables, penaba otro mucho más apremiante, cuya solución no debía dilatarse por mayor tiempo: el ya mencionado problema del Asiento y navío de permiso.

"Con Inglaterra - escribía Carvajal en su correspondencia - el primero e importantísimo punto es librarse del Asiento de negros y navío anual (...) ésta es nuestra mayor importancia"¹⁰.

10 Carvajal a Huéscar, 23 junio 1747, A.H.N., Est. Leg. 4166.

Añadía que, de lograrse la paz sobre esa base, "ya llevamos asegurado el verdadero interés de la Corona"¹¹.

Sin embargo - advertía -, dicha avenencia con Gran Bretaña no debía implicar, de ninguna manera, desventaja, agravio o perjuicio para Francia, el único probable aliado con el cual España podía contar en caso de una contingencia internacional aflictiva.

"Si admitimos una paz que orgullosa no nos la darían muy buena - escribía - y con nuestra separación oprimían a la Francia hasta el punto que lo desea su encono, después de tenerla en miseria, ¿qué sería de nosotros? ¿Qué harían de nuestras Indias? ¿Dónde habríamos de buscar auxilio?"¹²

La preocupación por el futuro de los dominios americanos - como puede apreciarse - es notoria y acuciante. Expresa de manera inequívoca los nuevos rumbos de la política exterior de Madrid: renuncia a los territorios cedidos en Europa; pone énfasis vigoroso en la conservación de lo no perdido, esto es, las posesiones del otro lado del Atlántico, a las que Carvajal no vacila en calificar de "alma del poder de España", "nervio de nuestro poder y blanco de los opuestos"¹³.

Esos reinos de ultramar - de significación tan vital - había que preservarlos y protegerlos a cualquier costo, pues, desafortunadamente, la avidez, ambición y audacia sin escrúpulos de los enemigos de la Monarquía Católica acechaban en torno a ellos siempre presentes y amenazantes.

"Nosotros - insistía - tenemos que defender, poblar y cultivar millones de millares de leguas, y trabajar minas, y ellos (se refiere a Inglaterra y Holanda) disfrutan los frutos y especies por el ilícito comercio allá, y por los surti- mientos de manufacturas acá, con que enriquecen y pueblan sus Estados de Europa, mientras nosotros debilitamos los nuestros"¹⁴.

"Veo - añadía - que se va a unir el poder formidable de dos (Inglaterra y Holanda) que tienen sed insaciable de nuestras Indias, y que no se las han tragado entre ellos y nuestros aliados (Francia), porque unos tienen envidia de lo que adquieren los otros"¹⁵:

La nueva política internacional preconizada por el ministro Carvajal consultaba además otra idea interesante: la de un nuevo y, a su juicio, más efectivo equilibrio del poder en Europa.

Entre Francia e Inglaterra - argumentaba - una potencia debía interponerse para evitar cualquier desequilibrio susceptible de amenazar la paz continental. Esa potencia - y recurría al símil de la balanza para ilustrar su pensamiento - debía ser España.

11 Carvajal a Huéscar, 15 noviembre 1747. A.H.N., Est. Leg. 4166.

12 Carvajal a Huéscar, 30 octubre 1747. A.H.N., Est. Leg. 4166.

13 Carvajal, J.: "Mis Pensamientos". Apéndice documental a: Manuel Mozas Mesa. Dn. José de Carvajal y Lancaster, Jaén, 1924.

14 Ibíd.

15 Carvajal a Wall, 30 octubre 1747. A.H.N., Est. Leg. 4166.

pet
que
ésta

teri
este
aspi
enu
da
de g

conc
prev
nistr
sobre
defin

Utrea
razón

timis
fería

puer
las fa
el go
y bu
1739
dos p

sión

senda
va de
en di
las co
creta

16 Carv
17 Carv
18 Wall
agost
posit
C
to de

“Este - declara - pienso que es el perfecto equilibrio, una potencia respetable, imparcial y equitativa, que ponga la mano en la lancilla del medio, que impida los movimientos o los pare, si impensadamente empezaron. Que ésta puede ser España lo verán después cuando diga mis pensamientos”¹⁶.

Finalmente, coronando toda esta nueva estructura de las relaciones exteriores hispánicas, un objetivo supremo e impostergable: la paz. “Yo veo a este reino necesitadísimo de paz”¹⁷ - asevera -; justificando con esa loable aspiración todos los reflexivos propósitos y concienzudos proyectos antes enunciados. La Corona, obviamente, promovía incansablemente esa búsqueda de la paz, atendiendo el clamor del pueblo agobiado por el peso abrumador de guerras interminables.

III

Consecuente con los objetivos fijados a su política exterior, una vez concluida la guerra de sucesión de Austria - e incluso antes, cuando era ya previsible su finalización por agotamiento general de los beligerantes - el ministro Carvajal buscó afanosamente normalizar las relaciones con Inglaterra sobre la base de su propósito esencial, enunciado líneas atrás: liquidación definitiva del Asiento y navío de permiso.

En estricto sentido, y de acuerdo con las disposiciones de la paz de Utrecht, ambas franquicias habían caducado en 1743, por la simple y nítida razón de que su otorgamiento se había concedido sólo por 30 años.

Tal era el criterio sustentado - en verdad con excesivo y apresurado optimismo - por el gobierno de Madrid. La óptica de Londres, sin embargo, difería substancialmente de esa postura.

Recordemos, al efecto que la guerra hispano-británica de 1739 había puesto abrupto final al envío de los barcos negreros y del navío anual hacia las factorías americanas. Pues bien, esta circunstancia fue aprovechada por el gobierno inglés para alegar su derecho a cuatro años adicionales de Asiento y buque anexo, especificando que dichos años eran los comprendidos entre 1739 y 1743, en los cuales, efectivamente, no habían hecho uso de los citados privilegios.

Quedaba así planteado un serio problema y un nuevo motivo de tensión entre ambos Estados.

El asunto fue discutido por los representantes ingleses y españoles en sendas conferencias efectuadas en Breda y Lisboa - previas a la paz definitiva de 1748, que pondría término a la Guerra de Sucesión austríaca - sin que en dichas ocasiones le llegara a acuerdo alguno. Igualmente fue debatido en las conversaciones sostenidas en Londres 1747 - en el curso de la misión secreta cumplida allí por el enviado español Ricardo Wall¹⁸, el cual luego -como

16 Carvajal J.: “Mis Pensamientos”, ob. cit.

17 Carvajal a Wall, 30 octubre 1747. A.H.N., Est. Leg. 4166.

18 Wall y Devreux, de origen irlandés, había servido con brillo en la marina y el ejército español. En agosto de 1747 - como se ha indicado - fue enviado en misión secreta a Londres para sondear la posibilidad de una paz anglo - española. El 49 fue designado Ministro Plenipotenciario.

Con posterioridad ejercería el cargo de embajador en Londres, y luego en 1754 - por fallecimiento del ministro Carvajal - ocuparía el alto cargo desempeñado por aquel secretario de Estado.

veremos - desempeñaría un papel protagónico en las negociaciones finales del problema asentista.

El fracaso de Wall en esa oportunidad fue apabullante desmoralizador. Tal es así, que no logró siquiera obtener alguna muestra conciliadora o signo alentador de parte de sus interlocutores ingleses, en relación a los puntos básicos que, de acuerdo a las instrucciones de Carvajal, debía plantear y defender: la devolución de Gibraltar, la determinación de un establecimiento en territorio italiano para el Infante Felipe y la no prolongación del Asiento.

A todo esto, y para hacer más preocupante la situación, la guerra inopinadamente llegaba a su fin.

Los éxitos militares franceses en las Provincias Unidas, en los años 47 y 48, llevaron a Inglaterra a ofrecer la paz a Francia, proposición que este país aceptó, pues, pese a los referidos triunfos, comenzaba ya a experimentar los negativos efectos de un esfuerzo bélico demasiado costoso, dilatado y agotador.

Concretando la iniciativa, a fines de abril de 1748 celebraban una primera conferencia en Aquisgrán los representantes de Francia, Inglaterra y Austria.

Las dificultades de armonizar las divergentes opiniones que allí se expusieron impulsaron a los ministros Saint-Severin de Francia y Lord Sandwich de Gran Bretaña a entenderse directamente, sin preocuparse de sus respectivos aliados. Así, el 30 de ese mes suscribieron unos Preliminares de Paz, a los que inmediatamente adhirió el gobierno holandés.

Estupefacción, consternación y cólera provocó dicho acuerdo en los gobiernos de Viena y Madrid, tanto por lo inesperado del mismo, como por las censurables modalidades de su gestación, y sus disposiciones claramente adversas a los intereses de sus respectivos Estados.

No cabe en este ensayo referirse en detalle a dicho documento. Únicamente nos interesan los artículos atinentes a España. Y esos artículos constituían, sin más, una gran frustración, un trago amargo para los plenipotenciarios españoles.

El ansiado establecimiento del Infante se reducía a los modestos ducados de Parma, Plasencia y Guastalla. Nada sobre restitución de Gibraltar. Y en cuanto al Asiento y navío de permiso, los Preliminares reconocían la validez de las pretensiones inglesas, en el sentido de reclamar de la Corona española la continuación de dicho privilegio, a título de indemnización por los años en que no los había disfrutado.

Se explica, entonces, a la luz de estos sorpresivos convenios, el desaliento e irritación del gobierno de Madrid. No podía ser de otra manera, pues se había concluido, sin mediar consulta alguna, y con el agravante del asentimiento de la potencia aliada, Francia, un tratado nítidamente lesivo para España y sus dominios.

En las semanas siguientes, buscando aminorar los efectos negativos del articulado relativo al Asiento - que es lo que nos interesa en este estudio - los delegados hispanos lograron se incluyera en los citados Preliminares una

aclaración, puntualizando que la renovación de dicha franquicia no podría extenderse más allá de cuatro años.

Más aún, acordaron con los ministros ingleses que el gobierno de Londres aceptara un equivalente en dinero - cuyo monto sería establecido más adelante por las partes interesadas - como compensación por el no aprovechamiento de los años en referencia.

Estas importantes definiciones pudieron concretarlas, en gran medida, gracias al firme apoyo brindado a su posición por los delegados franceses. Los ingleses disputaron tercamente las mencionadas especificaciones - naturalmente les parecía mucho más atractivo el usufructo del Asiento - pero, en verdad, no estaban en condiciones de oponerse a una firme y decidida impugnación francoespañola, y, en consecuencia, terminaron por aceptarla.

El tratado definitivo - englobando este problema y todos aquellos que habían provocado el conflicto europeo - se firmó en Aquisgrán en noviembre de 1748. Así llegaba a su desenlace - al cabo de ocho años de porfiada beligerancia - la Guerra de Sucesión de Austria.

No obstante, esa paz tan esperada, resultó sólo una simple tregua, pues no resolvió satisfactoriamente ninguno de los antagonismos básicos existentes entonces en el continente: ni la pugna colonial franco-británica, ni la tenaz disputa austro-prusiana relativa a Silesia. La misma controversia anglo-hispánica sólo había sido postergada: Gibraltar seguía en manos inglesas, la cuestión de la libre navegación caribeña permanecía tan indecisa como antes y el Asiento prometía convertirse en una severa confrontación diplomática.

En suma: una paz incierta, inestable, precaria.

En estas condiciones, no es de extrañar que el conflicto volviera a encenderse - y ésta vez proporciones muchísimos más vastas - en la contienda conocida con el nombre de Guerra de los Siete Años (1756-1763).

Pero dejemos de lado estas consideraciones, y volvamos a centrarnos en el inquietante debate hispano-británico.

La paz de Aquisgrán - como señalábamos recién - había dejado pendiente el espinudo tema del Asiento, lo que en el fondo significaba aplazar a un futuro indeterminado, y al precio de serias dificultades, la normalización de relaciones entre los dos países.

El ministro Carvajal deseaba sincera y honestamente una efectiva y duradera aproximación a Gran Bretaña¹⁹, acercamiento que estimaba posible y provechoso para las dos naciones, particularmente para los intereses del gobierno de Madrid.

Sin embargo - corresponde la observación -, los argumentos con los cuales pretendía justificar dicha política no constituyen precisamente un modelo de sagacidad y, en ocasiones, sorprenden por su desmedido optimis-

¹⁹ El marqués de la Ensenada, ministro a cargo de las funciones relativas a hacienda, economía, guerra y marina, y, junto a Carvajal, hombre clave del gobierno español durante el reinado de Fernando VI, se inclinaba, en cambio, hacia una alianza con Francia, sobre la base de los auspiciosos vínculos de parentesco existentes entre las dos Casas reinantes.

mo o, lo que es peor, por su ingenua confianza y entusiasmo.

Así, en sus "Pensamientos", llega a declarar que una alianza entre ambos reinos era perfectamente viable, en razón de que "Gran Bretaña no pretende precedencia sobre España, no la hay de poder (...) no quiere poblar desiertos, sólo sí disfrutar del comercio". "Su gran poder marítimo - agrega - nos asegura lo que tenemos arriesgado, que es las Indias"²⁰.

¡Curiosa y desconcertante manera de razonar! La realidad inobjetable de un expansionismo tan impetuoso y arrollador como el inglés de aquel siglo XVIII, al parecer, no calaba muy hondo en la conciencia del ministro.

El hecho es que Carvajal se sobrepuso a consideraciones de este u otro carácter y buscó con decisión anudar una sólida amistad con Inglaterra, convencido de que tal política, si se cautelaban debidamente los intereses de la Corona, resultaría a la postre altamente ventajosa para España y sus posesiones de ultramar.

En ese marco conceptual, la paz de 1748 le proporcionaba una excelente oportunidad de alcanzar sus objetivos, pues le daba la posibilidad de remover los obstáculos que aún entorpecían - y de forma harto contundente - la consecución de sus firmes propósitos.

A ello dedicaría, a partir de ese momento, todo sus esfuerzos.

La tarea no era fácil, pues había que partir de un hecho negativo, ya consumado, e imposible de revertir: la confirmación del Asiento negrero y el navío anual por los cuatro años no usufructuado por los ingleses a raíz del conflicto bélico recién finalizado.

Pues bien, con el fin de acordar los detalles de la prolongación de dicho privilegio, llegó a Madrid, en calidad de embajador de Gran Bretaña, Sir Benjamín Keene, hábil diplomático, quien, por haber residido anteriormente en España, conocía la lengua y las costumbres del país.

Por su parte, el gobierno de S.M. Católica acreditó como Ministro Plenipotenciario en Londres, a Ricardo Wall y Devreux, militar de origen irlandés que había cumplido una destacadísima carrera en el ejército español, y al cual nos hemos referido en páginas anteriores.

Quedaba planteada, así, una ardua y riesgosa negociación, la que enfrentaba a la potencia hegemónica de Europa con una nación debilitada, empobrecida y agotada, modesta expresión de un imperio otrora fuerte y temido, transformado en el "esqueleto de un gigante"²¹, según la dolida conclusión de Cadalso manifestada algunos años después.

El contraste no podía ser más notorio, y sólo ofrecía como eventuales perspectivas escollos de todo tipo no exentos de amargas contrariedades.

La pugna diplomática giró en torno a dos problemas fundamentales, problemas que los ingleses, desde el primer momento, vincularon estrecha-

20 Carvajal, J.: "Mis Pensamientos", ob. cit.

21 Cadalso, José: "Cartas Marruecas", Carta III.

mente: el Asiento y navío anexo, y un tratado comercial firmado entre ambas naciones en 1715, corolario de la paz de Utrecht, cuya renovación los delegados ingleses habían, inexplicablemente, omitido pedir en los recientes acuerdos suscritos en Aquisgrán.

Dicho tratado fijaba las tarifas aduaneras para los productos ingleses al nivel vigente en el año 1667 - reinado del inepto y desventurado Carlos II de España -, fecha en que habían sido establecidas por un convenio singularmente lesivo para los intereses hispánicos.

Obviamente, tal franquicia representaba una ventaja considerable para los comerciantes británicos. Valía la pena, por lo tanto, insistir en ella y obtener por todos los medios posibles su ratificación, reparando de esta forma el imperdonable descuido y negligencia cometidos en Aquisgrán.

A esta tarea se abocó diligentemente el embajador Keene, apenas llegado a Madrid, cumpliendo con ello precisas instrucciones de su gobierno. Sus demandas, no obstante, fracasaron a causa de la obstinada negativa del ministro Carvajal, quien comprendía perfectamente bien, que un tratamiento tan excepcional como el que pretendía Gran Bretaña sentaría un precedente muy negativo, pues serviría para justificar en el futuro peticiones similares de otros países.

En consecuencia, no cabía otra posición que rechazar de plano tal solicitud. Pero había, además, otra razón que convertía el aludido tratado de 1715 en un documento inadmisibile, al menos en su contexto global.

En efecto, dicho convenio incluía un acuerdo firmado el año 1700 entre los magistrados de la ciudad de Santander y un grupo de comerciantes ingleses, a través del cual se concedía a éstos una serie de ventajas económicas. Felipe V, desgraciadamente y por razones difíciles de explicar, había aprobado dichas concesiones, las que de esa manera fueron incluidas en el tratado de comercio suscrito en Madrid en 1715. Carvajal consideraba esas franquicias absolutamente inaceptables.

A mediados del año 49, el embajador Keene, antes las reiteradas y tajantes negativas a sus gestiones, se vió obligado a reconocer que su misión no tenía perspectiva alguna de éxito, por lo cual aconsejó a su gobierno concluir con España un tratado de comercio completamente nuevo.

En Londres, el plenipotenciario Ricardo Wall, por su parte, tropezaba con evasivas y serias dificultades para obtener la extinción del Asiento, sobre la base de la fórmula, ya acordada, de entregar al gobierno británico un equivalente en dinero.

Esta actitud muy poco conciliadora, se explica por la posición intransigente del ministerio presidido por el duque de Newcastle, quien, en momento alguno y en todo el transcurso de esta negociación, demostró valorar adecuadamente las sinceras disposiciones de amistad manifestadas por el ministro Carvajal.

Todas estas adversas y desalentadoras contingencias llevaron al delegado Wall - agosto del 49 - al convencimiento de que, sin la concesión de un nuevo tratado comercial o, en su defecto, la reducción de los derechos españoles, el ministerio de Newcastle jamás consentiría en la liquidación total del Asiento y navío anexo.

Los intereses económicos, ostensiblemente, por encima de cualquier tipo de consideraciones, seguían imperando omnipotentes en la conducción de la política exterior del gobierno de Londres.

"Ellos no tratarán - escribía Wall a Carvajal - sin la renovación del tratado de 1715 o, al menos, la rebaja de los derechos. Si dejamos algo en el aire, los viejos problemas en América comenzarán de nuevo (...) Si concedemos el tratado comercial, pueden cesar sus reclamaciones por el Asiento."²²

Una sugerencia del ministro inglés duque de Bedford - que contó con el beneplácito del de Newcastle - abrió camino a una solución del problema. En efecto, propuso aquel alto dignatario - conductor de la política exterior británica - al enviado español Wall, que si el nombre del tratado de 1715 era odioso "se podía como refundir, acordándole las mismas ventajas por una convención particular; y que para prevenir el inconveniente de que el ejemplo excitase a las demás naciones a solicitar lo mismo, se podría decir en ella que lo que se acordaba a la Inglaterra, era en consideración a los derechos que nos cedía de las cuentas a favor de la Compañía, y del goce de los cuatro años del Asiento de negros y navío de permiso que renunciarían por el común bien de la Nación"²³.

Como puede inferirse, la propuesta representaba una significativa y alentadora concesión. Así lo entendió el ministro Carvajal, el cual, pese a su declarada aversión a la idea de otorgar beneficios o franquicias comerciales discriminatorias, la aceptó sin más trámite, convencido de que involucraba una correcta y satisfactoria superación de los obstáculos surgidos en la negociación.

La controversia, en estas condiciones, parecía encaminarse hacia un desenlace positivo y tranquilizador.

Sin embargo, al poco tiempo, los ministros ingleses sorpresivamente invalidaban su propuesta, aduciendo el carácter privado del planteamiento del duque de Bedford, las serias dificultades que se presentaría en la ejecución del acuerdo y otros motivos carentes de fundamentos medianamente sólidos.

La explicación de tan desconcertante pirueta diplomática no resulta difícil precisarla. El gobierno de Londres pretendía, en realidad, obtener los mayores beneficios posibles de una situación que juzgaba incuestionablemente favorable a sus intereses, dado el visible declive del poder hispánico, la notoria vulnerabilidad de sus posesiones americanas, y su manifiesta inferioridad na-

22 Wall a Carvajal, agosto 1749. A.H.N., Est. Leg. 4267

23 Wall a Carvajal, 11 septiembre 1749. A.H.N., Est. Leg. 4267

val y de recursos económicos.

En estas condiciones, la negociación regresaba abruptamente a su punto de partida. Un nuevo y afanoso tira y afloje se inició entonces, prolongando las discusiones casi por un año más.

El tema en el cual se van a centrar ahora las maniobras y presiones inglesas va a ser el crédito de la Compañía, esto es la deuda de la Corona española a favor de la Compañía del Mar del Sur.

Carvajal, sin embargo, rechazó todas las instancias en ese sentido, reiterando que S.M. Católica disponía también de un crédito contra la aludida empresa asentista. Resumía su posición puntualizando: "Quedemos en términos de que el tratado se reduzca a cuánto hayamos de dar por equivalente de los cuatro años de asiento y navío, y que los créditos del Rey contra la Compañía del Asiento, y de ésta contra el Rey, sigan el curso regular de un ajuste y liquidación de cuentas"²⁴.

Durante meses el debate se mantuvo estancado en este asunto; problema harto difícil de esclarecer, pues la Compañía en ningún momento había dado cuenta de los resultados de su comercio negrero.

Finalmente, los ministros ingleses, compelidos por la firmeza de la posición española y por la necesidad de presentar conclusiones positivas ante el Parlamento próximo a reunirse, plantearon algunas fórmulas de solución.

Propuso, en efecto, el duque de Bedford al delegado Wall tres opciones destinadas a superar el escollo de las reclamaciones de la Compañía: pasarlas en silencio; conceder a ésta el monopolio de la importación de negros a las colonias españolas por veinte años; o pagar 200 mil libras por la liquidación total de dicho crédito.

Las proposiciones en cuestión - en el fondo burdos y desorbitados sondeos - fueron de inmediato desechadas por el ministro Carvajal.

No obstante, en el gobierno de Madrid se insinuaba cada vez con mayor nitidez una corriente propicia al arreglo definitivo de esta preocupante y ya demasiado prolongada controversia.

El Rey Fernando VI, fiel a su línea pacifista y neutralista y, a la vez, bastante inquieto respecto al futuro de las posesiones americanas, se manifestaba claramente en ese sentido.

Similar actitud descubrimos en el marqués de la Ensenada, empeñado en concretar, a través de los departamentos de Marina e Indias bajo su dirección, ambiciosos proyectos relativos al fortalecimiento del poder naval de España, tan necesario entonces para enfrentar la temible agresividad británi-

24 Carvajal a Wall, 25 enero 1749 A.H.N., Est. Leg. 4263.

ca, y poder así conservar incólumes los vastos dominios de ultramar²⁵.

El mismo Carvajal deseaba sinceramente llegar a una pronta avenencia con la Gran Bretaña, consciente de la apremiante necesidad de paz del pueblo español, y de la imperiosa obligación de disipar, o al menos alejar, eventuales amenazas británicas a los desprotegidos territorios del otro lado del Atlántico.

Considerando todos estos aspectos, el ministro flexibilizó su posición, ofreciendo al gobierno de Londres pagar 100 mil libras, más los beneficios comerciales del tratado de 1715, limitado a seis años²⁶.

Se proponía de esta forma, satisfacer adecuadamente aquello que, a su juicio, constituía la substancia de la política exterior inglesa - coincidente con las aspiraciones de su ascendente y pujante burguesía mercantil -: el lucro comercial y los beneficios monetarios concretos y tangibles.

Cien mil libras, unidas a las 70 mil, poco más o menos, que la Compañía debía a la Corona española, sumaba una cantidad aproximada a las 200 mil pedidas por el gobierno inglés.

Los plenipotenciarios británicos, sin embargo, estimaron inaceptable la limitación de tiempo fijada por el ministro español para el acuerdo comercial y en consecuencia, desecharon la propuesta.

El esfuerzo de Carvajal por acercar las posiciones en pugna parecía desvanecerse sin mayores perspectivas. Todo daba la impresión, ahora, de que no tenía otro camino ante sí, que el de acceder a las exigencias de Londres, sacrificando aspectos relevantes de sus planteamientos.

Siguieron algunas semanas de incertidumbre, insistiendo ambas partes en sus respectivos puntos de vista.

Finalmente, buscando una salida al estancamiento de las conversaciones, el duque de Bedford propuso que el gobierno español pagara las 100 mil libras ofrecidas, para expresar con ello la abolición del crédito de la Compañía y los beneficios no percibidos por los cuatro años de Asiento y navío anexo, otorgando S.M. Católica, además, el equivalente del tratado de 1715, sin mencionar la exclusión de otras potencias.

El ministro Carvajal, estimando agotada la negociación, y que los ingleses, por otro lado, no daban ningún indicio de querer modificar la oferta aludida, aceptó la proposición. Ello significaba que España cancelaría 100 mil

25 "No hay potencia en el mundo - escribía - que necesite más las fuerzas marítimas que la de España, pues es península, y tiene que guardar los vastísimos dominios de América que le pertenecen; y ni en-
tras la España no tenga una marina competente, no será considerada, de Francia e Inglaterra, sus
émulas más inmediatas".

"Representación de Ensenada al Rey", reprod. en: Antonio Rodríguez Villa. Dr. Cenón de So-
modevilla Marqués de la Ensenada, Madrid, 1878, pp. 43 - 66.

26 Carvajal a Wall, 14 agosto 1750. A.H.N., Est. Leg. 4263.

libras y concedería las franquicias comerciales acordadas en 1715 sin limitación de ninguna especie.

Se había llegado al fin a un acuerdo, después de casi dos años de arduo forcejeo diplomático.

El tratado respectivo se firmó el 8 de octubre de 1750.

Manifestando su complacencia ante tan significativo acontecimiento, escribió el ministro Carvajal: "Confío que sea principio (el nuevo tratado) de otra semejante prueba de amistad y confianza, y de que aquí no se toma licencia de nadie ya para los negocios"²⁷.

La última frase alude a la independencia diplomática de España, a su no subordinación a Francia, y a la estricta política de paz y neutralidad instaurada con mucha decisión por el Rey Fernando VI.

El Tratado de Indemnización y Comercio entre las Coronas de España y Gran Bretaña de 1750 refundía, sin nombrarlo, el anterior acuerdo de 1715, excepto las disposiciones relativas al convenio de la ciudad de Santander, que se omitían.

Básicamente, daba por concluido definitivamente el Asiento de negros y navío de permiso a beneficio británico, monopolio que tantas inquietudes, tensiones y daño económico había significado para el gobierno de Madrid en las décadas precedentes.

En ese sentido, y considerando los intereses españoles, el tratado podía estimarse satisfactorio. Había otra sección, sin embargo, que no era posible valorar de una manera tan positiva. Me refiero al articulado concerniente a los vínculos comerciales anglo-hispánicos.

La Corona española, en efecto - según el texto del tratado -, permitía que los súbditos ingleses "no sean obligados a pagar mayores u otros derechos, ni sobre otras valuaciones de las mercaderías que hacen entrar o salir de diferentes puertos de S.M. Católica, de los que ellos han pagado por las mismas mercaderías en el tiempo del Rey de España Carlos II"²⁸.

Era esta la franquicia por la cual los plenipotenciarios británicos habían batallado con tanto empeño e insistencia durante la difícil negociación que hemos reseñado. En el fondo, y expresada en otros términos, significaba que los productos ingleses, cuyo precio se había duplicado en el tiempo transcurrido, pagarían los mismos derechos que en el año 1667, fecha de un tratado singularmente desventajoso para España suscrito por el aludido Carlos II.

En conceptos más precisos, lo expuesto implicaba que Inglaterra cancelaría de ahora en adelante aproximadamente un tercio de los derechos de aduana que efectivamente le correspondía desembolsar.

La franquicia, en consecuencia, representaba una ostensible y onerosa

²⁷ Carvajal a Wall, 8 diciembre 1750. A.H.N., Est. Leg. 4263.

²⁸ Del Castillo, Alejandro: "Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón", Madrid, 1843.

merma de ingresos para el Estado español. Si agregamos a ello el hecho de que Gran Bretaña mantenía desde el siglo anterior una política restrictiva hacia el comercio español, prohibiendo que los buques de esa nacionalidad transportaran productos de su país a puertos ingleses, la falta de reciprocidad resultaba evidente, lo mismo que el perjuicio a los intereses económicos de Madrid.

Sin embargo, no cabe duda que, dadas las circunstancias en que el convenio se había ajustado - una España en notorio declive confrontada a una Inglaterra ascendente y hegemónica en el continente - era el acuerdo más aceptable y más inocuo que la Corona española podía haber obtenido.

Más aún, considerando el hecho macizo de la supresión del Asiento con todo lo que había significado en cuanto a perturbación de las relaciones bilaterales y menoscabo del comercio - no resultaba desmedido, incluso, calificarlo de alentador y promisorio.

Así lo comprendía el gobierno de S.M. Católica y, desde luego, el perseverante y laborioso gestor del acuerdo, el ministro Dn. José de Carvajal y Lancaster.

El tratado de 1750 forjó los cimientos de una relación amistosa entre España y Gran Bretaña, relación que se va a prolongar casi una década, y cuya solidez quedó demostrada al manifestarse capaz de superar una serie de situaciones conflictivas y potencialmente explosivas, susceptibles de quebrar aquella pacífica vinculación. Es el caso de los incidentes protagonizados por guardacostas españoles y contrabandistas ingleses en el Caribe; la controversia de límites entre la Florida hispánica y la colonia británica de Georgia, la instalación de cortadores de madera de esa nacionalidad en territorio de Honduras y el inquietante problema de la ocupación inglesa de Menorca y Gibraltar²⁹.

La normalización de relaciones con Inglaterra tenía en el pensamiento del ministro Carvajal un objetivo muy nítido y apremiante: la defensa y salvaguardia de la integridad del Imperio indiano, amenazada - a su juicio - por el formidable poder naval de esa nación y su agresivo y pertinaz expansionismo³⁰.

29 En su escrito "Mis Pensamientos", el ministro Carvajal, refiriéndose al problema de Gibraltar, afirma que es "una colonia ajena dentro de nuestra Casa (...) que obscurece la reputación y el poder de España, y aunque le hace poco mal, es gran desaire; respecto de Inglaterra es lucimiento tener una colonia en España; pero no le es útil, y así lo enseña la experiencia en muchos años." "Mis Pensamientos", ob. cit.

30 Esta firme y patriótica gestión del ministro Carvajal, contrasta con la posición que adoptó coetáneamente frente al grave problema de la colonia portuguesa de Sacramento en el Río de la Plata, tomada y devuelta por los españoles en cuatro oportunidades.

Deseando Carvajal concluir de una vez por todas y de forma pacífica aquel pleito interminable, negoció un trueque de posesiones, ofreciendo a los portugueses, a cambio de Sacramento, un amplio territorio en la zona de los indios guaraníes y las misiones jesuitas.

Así se llegó al tratado de 1750. La permuta era claramente desfavorable a los intereses españoles, pues abría a los lusitanos una peligrosa vía de acceso al Alto Perú. Esto determinó en último término su cancelación; pero de todas maneras queda en evidencia la realidad de una negociación diplomática torpe y desafortunada, sorprendente en un hombre de la habilidad y talento del ministro Carvajal.

Esa aproximación auspiciosa y necesaria, expresada en la firma del tratado de 1750, se mantuvo hasta el momento en que los éxitos ingleses en el Canadá francés - Guerra de los Siete Años - al plantear una seria dislocación del equilibrio americano; añadido esto a las dificultades pendientes - ya señaladas - y la conclusión del Tercer Pacto de Familia - 1761 - entre las Coronas de España y Francia, empujaron a Madrid a unir sus intereses a los de Versalles en contra del enemigo común: Gran Bretaña (1762).