

Dos comerciantes británicos en Cartagena a principios del siglo XVIII

OK
A 1273903

LUIS EDUARDO FAJARDO¹

Investigador,

Universidad del Rosario

Trabajo fotográfico: Ián Flórez

La llegada a Cartagena de Indias en 1713 de los factores, o representantes comerciales de la Compañía Británica del Mar del Sur, con el fin de operar el llamado asiento de negros, constituye el primer acercamiento formal del naciente imperio mercantil británico a la Nueva Granada. Si bien a lo largo de los siglos XVI y XVII unos cuantos aventureros ingleses, empezando por Drake, habían arribado a estas costas en busca de riqueza personal, la instalación de la factoría de la South Sea Company en Cartagena representó un intento más elaborado de integrar el Nuevo Reino al sistema comercial global que en el siglo XVIII comenzaba a girar en torno a Londres. Fue también el comienzo de una rivalidad intensa entre las coronas británica y española por la supremacía comercial en el Caribe, que llevó en 1739 a una guerra entre los dos países, cuyo episodio más prominente fue el asalto del almirante Vernon a Cartagena en 1741.

Este ensayo presenta los relatos que dejaron sobre su experiencia en Cartagena dos de los factores de la Compañía del Mar del Sur (CMS). El primero de ellos, John Burnett, se convirtió en informante de las autoridades españolas, colaborando en el empeño de estas últimas por revelar los abusos de los británicos a las restricciones comerciales que España intentaba imponer en el Nuevo Mundo. Sus declaraciones a las autoridades españolas se encuentran en el Archivo Histórico de Simancas, en España. El segundo comerciante, James Houstoun, publicó a mediados del siglo XVIII en Londres un libro de memorias, en el que presenta un amplio testimonio de la vida mercantil y social de Cartagena de Indias, en ojos de quien fue uno de los primeros británicos residentes en la Nueva Granada.

ANTECEDENTES ACERCA DE LA INSTALACIÓN DE LA FACTORÍA DE CARTAGENA

La decisión española de firmar en 1713 el tratado del asiento con la Gran Bretaña rompió con una tradición de más de dos siglos, en la que los primeros se habían esforzado inútilmente en mantener a los comerciantes ingleses lejos de sus colonias. Mediante este acuerdo, el Rey Católico contrataba con la Compañía del Mar del Sur, poderosa corporación privada asentada en Londres, el suministro de 4.800 esclavos anuales a sus posesiones americanas. Además le otorgaba franquicia a la misma compañía para enviar anualmente dos navíos llamados “de permiso” con

Página anterior:

Mapa de principios del siglo XVII, resalta la costa de Guinea hasta el este de Benín. Se observan las principales locaciones esclavistas, muchas de ellas eran arrendadas por los europeos. Tomado de Peter Wood, *The Seafarers. The Spanish Main*, Ámsterdam, Time-Life Books, 1979, pág. 62.

1. El autor agradece los comentarios al texto de Malcolm Deas, y el apoyo financiero de la Universidad del Rosario y la Universidad de Oxford para la investigación que llevó a la publicación de este artículo.

Cuadro 1. Salarios de los factores de la Compañía del Mar del Sur en América, 1713
En moneda española ("piezas de ocho")

Oficiales	Cartagena	Veracruz	Panamá	Portobelo	Buenos Aires	La Habana	Caracas
1.º	4.000	4.000	5.000	2.000	4.000	2.500	2.500
2.º	2.000	2.000	2.500	1.000	2.000	1.250	1.250
3.º	1.333,33	1.333,33	1.666,33	666,66	1.333,33	833,33	833,33
4.º	1.000	1.000	1.250	500	1.000		
5.º	1.000	1.000	1.250	500	1.000		
6.º	800	800	1.000	400	800		
Total	10.133,33	10.133,33	12.666,33	5.066,66	10.133,33	4.583,33	4.583,33

Fuente: BL Add. 25.495, pág. 95.

mercancías varias a los puertos de Indias. En octubre de 1713, la corte de directores de la compañía ordenó el primero de estos viajes a Cartagena de Indias, enviando al navío Bedford, bajo el mando del capitán William Cock². Los directores de la compañía también estipularon la creación de una factoría, o representación comercial permanente, en Cartagena, compuesta por seis funcionarios: el presidente o jefe, un contador, un bodeguero, un secretario y dos asistentes o subfactores, “de los cuales uno debe ser un cirujano”³. Cartagena se convirtió así en una de las plazas principales para la expansión comercial británica en América a comienzos del siglo XVIII. Por los siguientes 26 años, hasta 1739, tuvo presencia casi continua de una delegación de agentes comerciales británicos. La importancia de la factoría de Cartagena puede confirmarse al comparar su tamaño y presupuesto inicial con los de otras delegaciones de la compañía, instaladas en Veracruz, Panamá, Buenos Aires y Portobelo. Éstas últimas eran manejadas con equipos similares de seis funcionarios, mientras que las de La Habana y Caracas tenían tres cada una. El cuadro 1 muestra los salarios de los funcionarios en cada una de las ciudades mencionadas.

La nómina anual de la CMS en América llegaba a los 57.300 pesos, de los cuales poco más de 10.000 pesos anuales eran destinados a los funcionarios de Cartagena. El puerto neogranadino igualaba a Veracruz o Buenos Aires, y superaba a La Habana o a Caracas como una plaza deseable en cuanto a los salarios pagados por la compañía.

**BURNETT Y LA PRIMERA FACTORÍA INGLESA
EN CARTAGENA**

El funcionamiento de la compañía en Cartagena durante sus primeros años, y los conflictos que su actividad suscitó en América y Europa, son ilustrados por el testimonio entregado a los españoles por uno de sus funcionarios, John Burnett. El 19 de marzo de 1731, José Patiño, ministro principal del rey Felipe V, recibía en Madrid una carta del marqués de la Paz, alto funcionario de su administración, en el que éste último recordaba la obligación adquirida por la corona española de pagar una pensión de quinientos doblones anuales al ciudadano británico John Burnett, quien además solicitaba ser nombrado médico de cámara del rey, y que se le otorgase un puesto en la academia naval de Cádiz a su sobrino. La carta en donde se pedía acelerar el trámite de estas dádivas también recordaba la significancia del solicitante⁴:

Burnett, escocés de nación, ha sido factor de la Compañía de Asiento de Negros en Cartagena de Indias, y hallándose en París a principios de 1729

2. British Library (de aquí en adelante citado como BL) Add. 25.495, pág. 181.
3. BL Add. 25.495, pág. 95.
4. Archivo General de Simancas (de aquí en adelante citado como AGS), estado 7017, 19 de marzo de 1731, carta de De la Paz a Patiño.



Cartagena, ilustración de G. Ogilby, 1671.

lo atrajo a nuestro partido don Joachin de Barrenechea, plenipotenciario del Rey a la sazón en el Congreso de Soissons, con el importante fin de que declarase y comprobase con instrumentos como tal factor que había sido, cuánto comercio ilícito habían ejecutado los directores y dependientes ingleses del Asiento de Negros... (También es católico).

Así era presentado quien se había convertido en uno de los testigos estrella del gobierno español en su afán de demostrar ante las demás cortes europeas la manera como Inglaterra estaba violando las reglamentaciones comerciales del imperio español en América. El Congreso de Soissons, al que se hace referencia en la carta, había sido convenido en 1728 precisamente para intentar resolver estas diferencias antes que resultaran en una guerra total entre las dos coronas.

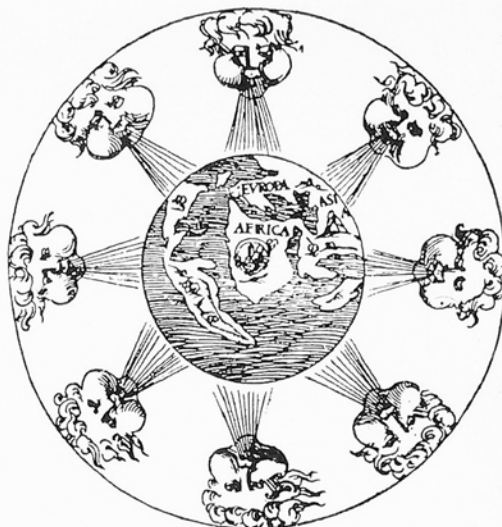
El testigo John Burnett era un médico escocés, graduado en la Universidad de Edimburgo, que se enroló en la Compañía del Mar del Sur buscando participar en la que se creía sería una muy lucrativa empresa comercial con América. Burnett viajó inicialmente como cirujano a Guinea en un navío fletado para conducir negros a Buenos Aires. En 1716 fue destinado a la factoría de la compañía en Portobelo (Panamá), y en 1721 fue asignado a Cartagena, permaneciendo en la Nueva Granada hasta 1728.

Burnett comienza su confesión con una visión general de los peligros estratégicos que, en su opinión, enfrentaba España en América por su creciente inferioridad comercial frente a las demás potencias europeas:

Los ingleses, holandeses y franceses son los más formidables competidores en el comercio de esta América [...] Es pues un asunto que merece la consideración y la atención de la nación española, siendo así que es notorio que las naciones comerciantes han privado a España de algunas posesiones de consecuencia en Indias, como la Jamaica, la Isla de Providencia, etc., [así como] establecimientos en la Bahía de



Con una triste despedida, los esclavos tenían que partir en canoas para después ser llevados a un barco que saldría de las costas africanas; algunos preferían morir en aguas peligrosas y saltaban de la embarcación. Tomado de Peter Wood, *The Seafarers. The Spanish Main*, Ámsterdam, Time-Life Books, 1979, pág. 63.



Rosa de los vientos africana en la época del tráfico. Tomado de Humberto Triana y Antorveza, *Léxico documentado para la historia del negro (siglos XV-XIX)*, t. III, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 2002, pág. 16A.

Honduras entre los indios que llaman de mosquetos cerca de Trujillo, lo cual debe mover la vigilancia de Su Majestad Católica y de sus ministros en América, teniendo vecinos tan aplicados y con tanta industria acercándose a sus dominios⁵.

La explicación que Burnett ofrece para el predominio comercial de los británicos es simple y contundente: “Los ingleses venden barato y al fiado”⁶.

Desde el comienzo de su participación en el comercio antillano, Burnett fue testigo de la corrupción que rodeó las actividades de la compañía. Relata cómo, a su llegada a Cartagena en 1721 en un barco repleto de contrabando, los factores ingleses sobornaron al funcionario español de aduanas con “una sortija de diamantes muy fina, espejos y relojes de oro de valor”. Reconoce también que los empleados ingleses de la compañía “no son mas que tantos espías en las Indias”⁷.

Burnett dejaba igualmente en claro que casi todos los elementos del tratado del asiento eran violados por sus compatriotas. Por ejemplo, se faltaba al artículo séptimo del mismo, que buscaba proteger la religión católica en las colonias, al introducir negros procedentes de Jamaica, donde muchos de ellos se habían convertido al protestantismo, en vez de importarlos directamente de África, como exigía el tratado. Mas aún, la compañía había incumplido la obligación principal establecida en el tratado del asiento, la de proveer un adecuado suministro de mano de obra esclava para las colonias españolas:

Ha faltado la misma Compañía en la introducción convenida de 4.800 piezas de Indias por año, por cuyo defecto las provincias que carecían de negros experimentan grandes miserias por la falta de cultivo de sus tierras y haciendas, de que resulta la necesidad de valerse por todos los medios imaginables para adquirirlos aunque sea con fraude⁸.

Por encima de todo, Burnett entregó a los españoles información detallada de cómo, a la par con el comercio legal de esclavos, la compañía llevaba a cabo un enorme contrabando de bienes manufacturados que estaba socavando la infraes-

5. AGS, estado 7017, Burnett, “Del comercio general en Indias”.

6. AGS, estado 7017, Burnett, “Sobre comercio ilícito”.

7. AGS, estado 7017, Burnett, “Confesión”, 3 de febrero de 1729.

8. AGS, estado 7017, Burnett, “De contravenciones”.

✠
ASSIENTO,
AJUSTADO
 ENTRE
 LAS DOS MAGESTADES
CATHOLICA,
 Y
BRETANICA,
 SOBRE

ENCARGARSE LA COMPANIA
 de Inglaterra de la Introducion de Eslavos Ne-
 gros en la America Española, por tiempo de trein-
 ta años, que empezarán à correr en primero de
 Mayo del presente de mil feteientos y treze, y
 cumpliran en el tal dia del de mil feteicien-
 to y quarenta y tres.



Asiento para el suministro de esclavos entre la Gran Bre-
 taña y España. Archivo General de la Nación, Buenos Ai-
 res. Tomado de Humberto Triana y Antorveza, *Léxico do-
 cumentado para la historia del negro (siglos XV-XIX)*, t. III,
 Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 2002, pág. 112A.

Grupo de africanos importados para ser vendidos como esclavos. Pu-
 blicado en Londres en 1793 por J. Johnson. Tomado de John Gabriel
 Stedman, *Narrative of a Five Years Expedition against the Revolted
 Negroes of Surinam* (transcripción del manuscrito original de 1790).
 Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1988, pág. 167.

estructura económica de su imperio. Uno de los métodos claves de este comercio
 soterrado era el abuso del navío anual de permiso, que, según el tratado, sólo
 podía cargar cierto volumen establecido de mercancías. El sobrepeso de los bu-
 ques, causado por la abundancia de bienes clandestinos introducidos en los puer-
 tos americanos, era la norma en Cartagena:

*[...] Aun dado el caso, que no puede darse, de que estos navíos de
 permiso no excedan del peso [...] acordado, con la industria y modo que
 tienen de transportar la ropa entre puentes y el fraude de los navíos que
 les siguen con pretexto de bastimentos, logran siempre las utilidades de
 duplicado permiso, perjudicando lastimosamente el general comercio y
 defraudando al Rey Católico sumas inmensas como se deja bien
 comprehender⁹.*

Y no duda en advertir que: “Mientras haya factorías este fraude va a permanecer,
 [pues] son los mismos españoles los que buscan a los ingleses para esto”¹⁰.

El trato de esclavos directa o indirectamente por la compañía servía igualmente
 para extender el contrabando de otros bienes a plazas distintas de Cartagena:

*La misma Compañía indirectamente abre un camino admirable para el
 comercio ilícito concediendo licencia o arrendando la costa donde no*

9. AGS, estado 7017, Burnett,
 “Sobre navíos de permiso”.

10. AGS, estado 7017, Burnett,
 “Sobre extracciones”.



Acuarela del siglo xvi de Jesús de Lubeck. El barco pertenecía a la reina Isabel I de Inglaterra y servía para el comercio de esclavos. Tomado de Peter Wood, *The Seafarers. The Spanish Main*, Ámsterdam, Time-Life Books, 1979, pág. 54.

*tiene factorías a particulares, a razón de ochenta pesos el indulto por cada Pieza de Indias que introducen en la Costa de Barlovento, Santa Marta, Cumaná, Maracaibo, etc. [...] No llevan arriba de cincuenta negros en un viaje y muchas veces menos, todo lo demás son mercaderías, como consta de dos ejemplares descubiertos, el uno en Santa Marta y el otro en Guatemala*¹¹.

Llegaba a tal punto la desfachatez del tráfico ilícito, que Burnett relata cómo los comerciantes británicos solían enviar a las costas neogranadinas dos balandras al mismo tiempo, la una con patente de corso, la otra llena de contrabando. Una vez que los comerciantes españoles compraban su ropa a la balandra de los comerciantes, la corsaria, que estaba a dos o tres leguas de distancia, interceptaba a los compradores, exigiéndoles rescate o simplemente retomando las mercancías para venderlas a otros españoles¹².

Burnett también deja en evidencia la frecuencia con que los empleados de la compañía se involucraban personalmente en el comercio ilícito:

El motivo de los empeños que todos los días tiene la Compañía de Asiento de Negros [...] así del navío anual como por los paquebotes que tratan a las Indias, es por el grande beneficio y lucro que logran en sus viajes, no habiendo marinero que no lleve de comisión [...] hasta dos o tres mil pesos en cada viaje y hacen los paquebotes 4 o 5 al año.

La situación había llegado a tal punto que “si los capitanes prohíben [el contrabando] a los marineros, [éstos] no harán el viaje y si lo hacen denunciarían contra el capitán porque cada uno discurre haber adquirido un derecho a tal privilegio”¹³.

Más grave aún, el escocés atestiguó acerca de la complicidad de la marina de guerra británica en el contrabando: “Los navíos holandeses siempre siguieron a la escua-

11. AGS, estado 7017, Burnett, “Sobre comercio ilícito”.

12. Ibíd.

13. Ibíd.



Escudo de armas, decorado en la parte superior con un esclavo encadenado. Fue un regalo de la reina Isabel I de Inglaterra a John Hawkins en agradecimiento por las ganancias obtenidas después del segundo viaje de esclavos. Tomado de Peter Wood, *The Seafarers. The Spanish Main*, Ámsterdam, Time-Life Books, 1979, pág. 55.



Jean-Baptiste Debret, *Escena callejera (patrón y esclavo)*, sin fecha, acuarela sobre papel, 13 x 10 cm. Tomado del catálogo de la exposición *Un viaje al Brasil imperial, Jean-Baptiste Debret: acuarelas y dibujos*, Bogotá, Banco de la República, Biblioteca Luis Ángel Arango, septiembre-octubre, 1995.

dra del almirante Hosier así a la costa de La Habana que a la de Cartagena y las islas de Barú porque la presencia de bajeles de guerra siempre sirve de protección al comercio clandestino. La referida escuadra protegía al comercio clandestino”¹⁴.

La declaración de Burnett fue presentada en 1729 por los diplomáticos españoles en el Congreso de Soissons, junto con otra obtenida paralelamente del contador de la Compañía del Mar del Sur en Londres, como las pruebas más contundentes de la mala voluntad británica en la conducción del asiento en las Indias. La historiadora norteamericana Vera Lee Brown resume bien el impacto que las declaraciones del escocés acerca de su estancia en Cartagena tuvieron en la política europea del momento, al afirmar que éstas “habían suministrado a los españoles un conocimiento tan íntimo de las actividades de la Compañía del Mar del Sur que la consecuencia lógica de la siguiente década fue la guerra con la que efectivamente se cerró”¹⁵.

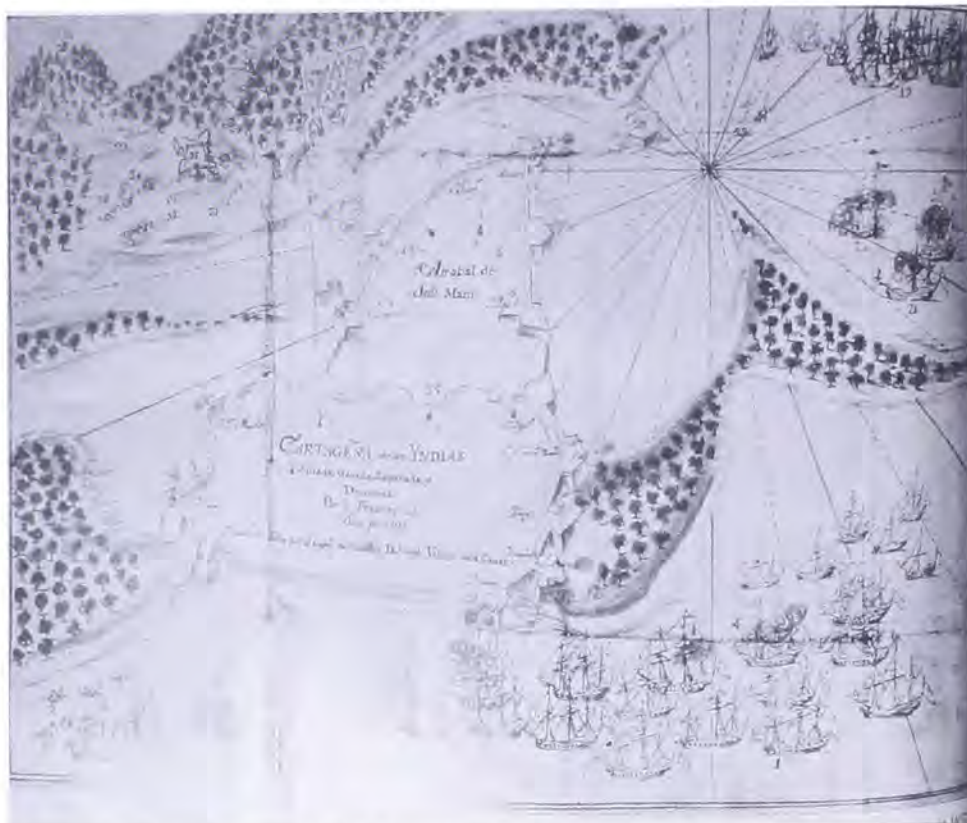
LAS MEMORIAS DE JAMES HOUSTOUN

La confesión de Burnett antes presentada nos entrega un esbozo de los primeros quince años de operaciones de la compañía en Cartagena, terminando a finales de 1728. Un segundo relato británico originado en la Nueva Granada nos proporciona información más detallada sobre el siguiente decenio, en el cual los conflictos entre España y la Gran Bretaña por el comercio americano llegaron a su punto más álgido y finalmente devinieron en guerra a partir de 1739. Este nuevo testigo de la temprana presencia británica corresponde al nombre de James Houstoun¹⁶.

14. *Ibíd.*

15. V. L. Brown, “The South Sea Company and Contraband Trade” en *American Historical Review*, vol. 31 (4), julio de 1926, págs. 662-668.

16. J. Houstoun, *The Works of James Houstoun containing Memoirs of his Life and Travels in Asia, Africa, America and most Parts of Europe, from the Year 1690 to the Present Time, giving a Particular Account of the Scottish Expedition to Darien in America*. Londres, 1753.



Mapa del sitio de Cartagena de 1697, trazado por el capitán Joseph Vallejo de la Canal (detalle) (AGI, Planos, Panamá, 117). Tomado de Enrique de la Matta Rodríguez, *El asalto de Pointis a Cartagena de Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1979, pág. 94.

Nació en 1690 en Escocia. Al igual que su colega Burnett, estudio en la Universidad de Glasgow, y posteriormente hizo cursos de cirugía y farmacia en las de Edimburgo (Escocia) y Leiden (Países bajos). Luego de trabajar con la Real Compañía Africana en varias localidades del África occidental, fue enviado por la Compañía del Mar del Sur a Cartagena en 1724. Con algunas interrupciones, estuvo en Cartagena hasta 1734, y volvió a la región como contrabandista independiente durante la guerra anglo-española iniciada en 1739. Luego de su partida definitiva a mediados de la década de 1740, publicó en Londres un libro en el que recoge sus memorias como emisario de la Compañía del Mar del Sur en la Nueva Granada.

Para quienes están acostumbrados a la imagen tradicional del imperio colonial español como una estructura decadente en comparación con el impetuoso poderío británico, la obra de Houstoun presenta un panorama distinto, en el cual es visible el sentimiento de inferioridad que muchas veces invade al escocés al comparar la naciente empresa imperial británica con su homóloga española. Esta inferioridad la ve reflejada en campos que van desde la etiqueta social a la sagacidad política y la destreza militar.

Houstoun cuenta como, a su llegada a Cartagena, “no encontré a ninguno de nuestros factores con el menor tinte de caballero en el...”. A renglón seguido, afirma que no había escuchado, ni siquiera en África, conversaciones tan vulgares como las de sus connacionales en Cartagena. En contraste, sentía enorme placer en conversar con los españoles, especialmente con las damas, de quienes dice, “tienen el mejor y más fuerte genio de todas las naciones para las intrigas...”¹⁷.

Se queja de que las comunidades británicas en el extranjero replicaban las divisiones que aquejaban a sus compatriotas en su tierra natal. “En donde encuentre

17. *Ibíd.*, pág. 156.

cinco o seis británicos en una factoría, con seguridad los verá empujando en tantas direcciones distintas, mientras que si empujaran todos en una misma dirección, infaliblemente empujarían mucho más dinero hacia cada uno de ellos individualmente y hacia sus jefes”¹⁸.

Houstoun comenta constantemente acerca de la poca calidad y habilidad profesional que encuentra entre quienes representan comercialmente a la Gran Bretaña en América. Al servicio de la compañía “se encuentra, desde el mercader de bacalao nombrado como factor principal, sólo porque puede hablar algo de español, hasta simples marineros rasos, criados al pie del mástil, contratados porque tienen amigos en la Junta de Directores de la Compañía”, así como “comerciantes quebrados a quienes se les hace una obra de caridad, y señoritos que han estado en la Academia y saben de bailes y montar a caballo, empleados por la Compañía porque vienen recomendados de la Corte”¹⁹.

Al describir la frecuente incompetencia y falta de mundo de sus compatriotas, advertía que “esta composición representa al estamento comercial de la nación británica ante un pueblo perspicaz, sutil y sagaz como son los españoles. Aunque hay también basura entre ellos, sus gobernadores son generalmente hombres de buen sentido y penetración”.

Houstoun opinaba que esta diferencia se hacía aún más aguda al comparar a los jefes militares de ambas naciones y, por la misma razón, observaba con sorna las crecientes aspiraciones imperiales de la marina de su país. Refiriéndose a las refriegas de 1728, en las cuales el almirante británico Hosier se presentó con su escuadra en aguas de Portobelo y Cartagena, afirma: “No puedo llamarlo una guerra, pues parecía más una farsa que cualquier otra cosa”²⁰. Houstoun fue llamado a ejercer como traductor de las cartas que Hosier le mandaba a don Francisco Cornejo, general y comandante en jefe de los galeones españoles. Houstoun afirma que las cartas del almirante británico estaban tan mal escritas, que si él fuera el maestro de un escolar que escribiera cartas semejantes, lo castigaría a fuetazos²¹. Don Francisco era descrito como “un caballero cortés, con fuerte entendimiento natural, un hombre de honor y dignidad”, mientras que el almirante británico era un *rogue vulgar tar*, apenas un marinero vulgar.

Las comparaciones desfavorables seguían en el campo de la administración civil española, frente a la cual los ingleses son retratados como verdaderos ingenuos. De don Luis Aponte, gobernador de Cartagena, Houstoun decía que tenía más entendimiento en su dedo meñique que toda la factoría británica²². Los oficiales españoles parecían en ocasiones divertirse en la facilidad con que burlaban a los ingleses. Houstoun relata una anécdota ocurrida en 1728, a raíz de un pleito entre unos y otros. En uno de los tantos amagos de hostilidades entre las dos naciones, los factores británicos habían sido lo suficientemente ingenuos como para encomendar 100.000 pesos de su propiedad al cuidado del gobernador español, quien al poco tiempo se negaba a devolverlos. Meses después los factores obtuvieron una cédula real ordenando la restitución de los 100.000 pesos que les había tomado el gobernador Luis Aponte. Poco tiempo después, conversando con un oficial real de nombre Sebastián Iglesias, éste le dijo a Houstoun: “Ahí está Eduardito”, señalando al factor inglés que exigía a los españoles el cumplimiento de la cédula real, “haciendo escándalo por unos papeles con los que se puede limpiar sus calzones”. El español le mostró entonces a Houstoun una carta del ministro en jefe José Patiño, dándoles gracias al gobernador y a los oficiales reales de Cartagena por haber remitido a Madrid los mismos 100.000 pesos que el rey había prometido

18. *Ibíd.*, pág. 159.

19. *Ibíd.*, pág. 173.

20. *Ibíd.*, pág. 164.

21. *Ibíd.*, pág. 167.

22. *Ibíd.*, pág. 169.



Mercado de esclavos. Calle de Valongo (Rio de Janeiro). Tomado de Jean Baptiste Debret, *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*, t. II, Belo Horizonte, Editora Itatiaia Limitada, Universidad de São Paulo, 1989.



“Mapa general de la costa que intermedia entre las plazas de Cartagena y Portobelo, y la de Panamá y golfo de San Miguel...”, por D. Antonio de Arévalo, 1761, publicado en *Cartografía y relaciones históricas de ultramar, Colombia, Panamá, Venezuela*, t. V, Madrid, Servicio Histórico Militar, Servicio Geográfico del Ejército, 1980.

restituir a la compañía. La carta tenía la misma fecha que la cédula real que ordenaba la devolución del dinero a los ingleses²³.

No obstante estas críticas a sus connacionales, el cronista británico no era ciego a las ventajas que en otros frentes sacaban a los españoles. Pese a considerar muchas veces a sus compatriotas como verdaderos inocentes frente a la habilidosa administración colonial peninsular, Houstoun, al igual que Burnett, era bien consciente de lo atractivo que era el comercio de Indias para su nación y se daba cuenta para quién eran las ganancias principales. El comercio a América era, para Houstoun, “la más ventajosa rama del Comercio que la Gran Bretaña alguna vez ha poseído, si es correctamente manejada, de acuerdo al plan original, de abrir todos los puertos de las Indias Occidentales españolas al comercio británico...”²⁴.

23. *Ibíd.*, pág. 184.

24. *Ibíd.*, pág. 113.



Almirante sir Edward Vernon. En tres ocasiones atacó a Cartagena de Indias entre 1740-1741. Tomado de Juan Manuel Zapatero, *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación y Dirección General de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, 1979, pág. 113.

Houstoun les daba razón a los españoles en muchos de sus reclamos contra la compañía. “Es muy natural y razonable para un español en el comercio de España, quejarse de la actividad del navío anual, ya que afecta y genera perjuicios a su comercio. Pues nunca se compra nada de los españoles hasta que haya sido completamente vendida la carga del navío anual”²⁵.

Varios estudiosos del periodo han argumentado que la venta de esclavos a los españoles por parte de la compañía era muy poco rentable y que lo único que podría justificar su presencia en estas colonias era, por lo tanto, el contrabando de otros bienes²⁶. Sin embargo, Houstoun describe el comercio esclavista como al menos potencialmente rentable:

*Este es un comercio bastante benéfico para la nación en general, si es correctamente manejado al exportar el producto y las manufacturas de nuestra madre patria y proveer a nuestras colonias americanas con negros más baratos que los disponibles a nuestros vecinos y vendiéndolos a un precio más bajo en los mercados extranjeros*²⁷.

Houstoun afirmaba que un negro comprado en Guinea por diez libras esterlinas podría ser vendido por 380 pesos (equivalente a unas 80 libras esterlinas) en un puerto español en América. Para el escocés, la esclavitud era “la bisagra por la cual se mueve todo el comercio del mundo [...] Poned límite al comercio de esclavos y todos los demás comercios cesarán por supuesto. ¿Pues quién excavará las ricas minas de Perú, Brasil, etc.? [...] ¿Quién endulzará el té de las damas...? ¿Y quién recoge los réditos de todo esto?”.

25. *Ibíd.*, pág. 189.

26. Por ejemplo, véase G. Nelson, “Contraband Trade under the Asiento, 1730-1739”, en *American Historical Review*, vol. 51 (1), octubre de 1945, pág. 57.

27. Houstoun, *op. cit.*, pág. 147.

Más aún, Houstoun señalaba que era mayor la rentabilidad de vender esclavos en tierras españolas que en los mercados de las Antillas inglesas. La Real Compañía Africana podía vender esclavos en las plantaciones británicas a 30 ó 40 libras esterlinas por cabeza, mientras que si las llevaba a las colonias españolas, obtendría 300 pesos por cabeza una vez se descontaran los impuestos del rey y otras tasas, lo que los hacía rentar 60 libras por cabeza²⁸.

Houstoun también subraya las diferencias de productividad que ya empezaban a notarse entre las nuevas colonias inglesas en el Caribe frente a los dominios españoles en Tierra Firme.

*La isla de Jamaica, junto con el resto de las colonias de Su Majestad Británica en las Antillas, traen más dinero a la corona de Gran Bretaña que las Antillas españolas enteras traen a la corona de España [...] Soy realmente de la opinión, que Jamaica por sí sola, trae más ventaja a la corona y sujetos de Gran Bretaña, que el Reino entero de Nueva Granada trae a la corona y sujetos de España*²⁹.

Houstoun también siente necesidad de opinar sobre la corrupción española. La misma habilidad que Houstoun percibía en los funcionarios neogranadinos para defraudar a la compañía inglesa era utilizada para esquilmar localmente los recursos supuestamente destinados a la península. Ante todo era notorio el contraste entre la riqueza del país y la pobreza de las arcas reales:

Cuando viví en Cartagena, tuve la oportunidad de conocer estos asuntos correctamente. Es verdad que el Rey de España tiene, o debe tener, su Quinto de todo el oro y la plata excavados de las minas en el Nuevo Reino de Granada, y de todos sus otros reinos ricos, México, Perú, etc., y en sus dominios en las Antillas. Y hay algunas minas muy ricas en Popayán y Chocó en este Nuevo Reino de Granada; por lo que Su Majestad Católica tiene una casa de la moneda, con [...] oficiales apropiados para recibir todo el oro, la plata, etc., excavados de las minas, [...] para dar certificado apropiado de su valor, y retener el quinto de Su Majestad.

No obstante, según sus cálculos, ni la mitad de lo que se excavaba en las minas pagaba el quinto real, con consecuencias calamitosas para el fisco colonial:

*De lo que Su Majestad obtiene, todo se gasta en ese país, en la conservación y el apoyo de sus oficiales reales y otros oficiales, de los guardias, y de las guarniciones, etc. Durante todo el tiempo que yo viví entre ellos en Cartagena, cerca de diez años, nunca hubo una Pieza de Ocho en los cofres reales de las rentas de Rey, del Nuevo Reino de Granada, en mi cierto conocimiento; no sólo todo se gasta de antemano, sino que además queda mucho adeudado*³⁰.

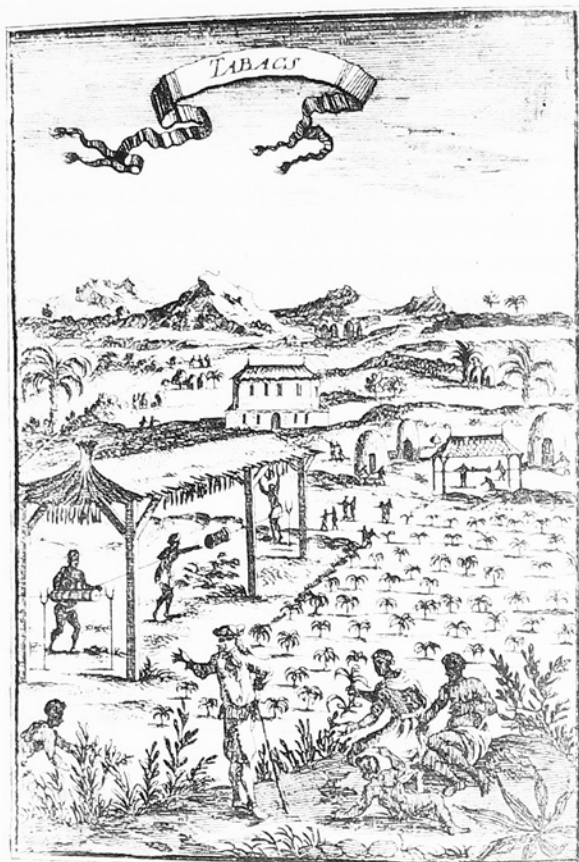
Las memorias del escocés también presentan descripciones de lo que eran sus ocupaciones personales en Cartagena. Pese a que Houstoun había llegado formalmente a la Nueva Granada como cirujano, es diciente que en sus memorias a duras penas menciona esa actividad. Casi la única referencia se encuentra en los anexos de la obra, en una carta que envía a los jefes de la compañía en Londres, y en la que menciona que de los 4.000 negros a los que atendió en un espacio de tres años de estancia en Cartagena, sólo perdió 36 víctimas de la viruela y otras epidemias³¹.

28. *Ibíd.*, pág. 150.

29. *Ibíd.*, pág. 273.

30. *Ibíd.*, pág. 273.

31. *Ibíd.*, Annex. "Letter to the Honourable Court of Directors of the South Sea Company".



Dibujo del siglo XVII en el que se observa una plantación caribeña de tabaco en la cual los esclavos preparan el tabaco para exportación. Tomado de Peter Wood, *The Seafarers. The Spanish Main*, Ámsterdam, Time-Life Books, 1979, pág. 104.



Mujer esclava con un peso anclado a su tobillo. Publicado en Londres en 1785 por J. Johnson. Tomado de John Gabriel Stedman, *Narrative of a Five Years Expedition against the Revolted Negroes of Surinam*. Transcripción del manuscrito original de 1790. Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1988, pág. 40.

Por el contrario, si se mide por el espacio que ocupa en sus memorias, el grueso de sus esfuerzos estaba dedicado claramente a la actividad comercial, y en especial a la conducción de sus propios negocios, pese a que esta actividad privada estaría en teoría vedada a los empleados de la compañía. Su testimonio ratifica lo dicho por Burnett en el sentido que la compañía era incapaz de evitar que sus empleados se dedicaran por su cuenta y riesgo a explotar los mercados locales.

Cuenta, por ejemplo, que en 1734 “había concertado comercio con el interior del país, en Popayán y Chocó, por lo que resueltamente decidí continuar con él, esperando recoger los frutos en uno o dos años”³². Houstoun afirma haber tenido la nada despreciable suma de 16.000 pesos empleados en tal comercio con el interior de la Nueva Granada, cifra que él mismo confesaba superior a todos los salarios que había recibido de la compañía durante su estancia en Cartagena. Vale la pena recordar que su asignación oficial como factor en Cartagena era de 800 pesos anuales, lo que refuerza una vez más el argumento de que la práctica privada del comercio debería ser una tentación casi irresistible para los empleados de la compañía en América, hasta el punto de que Houstoun, siendo uno de los factores menores, había conseguido acumular un capital independiente como mercader equivalente a su sueldo por veinte años en la CMS³³.

Los británicos de la compañía interactuaron con variados segmentos de la sociedad colonial. Un grupo que guardaba especial importancia para Houstoun y sus negocios era el de los jesuitas, a quienes define como “un conjunto de la gente más

32. *Ibíd.*, pág. 194.

33. *Ibíd.*, pág. 194.

política, y los mejores comerciantes de todas las Indias Occidentales españolas: tienen la reputación de ser negociantes honestos, en la medida en que esto es consistente con sus propias políticas, y el interés de su comunidad, tal como lo experimenté suficientemente en el transcurso de mis negocios con ellos”³⁴.

Houstoun utilizaba el colegio de los jesuitas en Cartagena para guardar el contrabando que introducía en el Nuevo Reino, esperando que hasta allí no llegaran los oficiales reales. Sus tratos con ellos tuvieron buen curso, “hasta que me jugaron un truco sagaz justo cuando me iba de Cartagena, al ordenarnos la Honorable Junta de Directores, nuestros jefes, que regresáramos a casa”.

Houstoun había comprado al reverendo padre Jaime López, rector de los jesuitas en Cartagena, cincuenta y cuatro cargas de cacao, dejándolas en depósito en el colegio mientras se completaba su exportación a Inglaterra. Durante la espera de dos meses a que arribara el navío de la compañía, el precio del cacao se duplicó, ante lo cual el padre vendió el cacao sin pedir el permiso de Houstoun, quien reaccionó de esta manera:

No puedo expresar la pasión en que esto me sumió, y en esta pasión violenta fui donde el Padre Rector y le pregunté: “Padre, ¿ha vendido usted mi cacao?”. Me contestó fresco como una lechuga: “He vendido todo el cacao”. “¿Qué?”, dije yo, “¿Mi cacao?”. Él contestó: “Todo el cacao”. “Bien”, dije de nuevo, “Reverendo Padre, si yo lo tuviera a usted en mi país y aunque usted fuera el principal clérigo de la Gran Bretaña, aun el mismo arzobispo de Canterbury, y me hubiera jugado un truco tan villano, lo habría hecho golpear y cortar las orejas”. Él contestó con la misma gravedad y frescura: “Pero yo no estoy allá”.

Houstoun continuó recriminando al jesuita, ante lo cual este le increpó: “¿Vuestra merced quiere levantar la mano contra la Iglesia?”. Al solicitar Houstoun la intervención del gobernador, éste último sólo atino a decir al británico que los jesuitas “no están sujetos a ninguna ley distinta a la propia, y no reconocen poder o autoridad distinta al Papa, por lo que no puedo ayudarlo en este caso ya que están por fuera de la jurisdicción civil”. Al final y después de larga controversia, los jesuitas sólo aceptaron devolver a Houstoun el precio que había pagado originalmente por el cacao, quedándose así con todas las utilidades del alza del precio, una cantidad que Houstoun estimaba en 5.000 pesos³⁵.

Pese a incidentes como éste, Houstoun hizo suficientes amigos entre la gente poderosa de Cartagena para que el gobernador local le ofreciera cambiar de bando al empeorar las relaciones anglo-españolas en 1734, prometiéndole un sueldo igual al que la compañía le ofrecía hasta entonces, si se quedaba en Cartagena al servicio del rey católico. Al final, y pese a las dudas y fobias que le generaban sus compatriotas, Houstoun reflexionó que quedarse implicaría tener que renunciar “a la protección de mi país y ponerme bajo el yugo español”, lo que lo convenció de rechazar la oferta y regresar a Londres³⁶. Houstoun podría despreciar los malos modales y la falta de refinamiento de los ingleses, pero confiaba más en la protección y justicia de su Estado que en la de los españoles.

No obstante, al estallar la guerra en 1739, Houstoun retornó a las Antillas y se dedicó a organizar flotillas de contrabandistas ingleses desde Jamaica para comerciar con Portobelo y otras plazas españolas en América³⁷. Este comercio clandestino involucraba el fletamento de cinco naves pequeñas de veinte tripulantes

34. *Ibíd.*, pág. 198.

35. *Ibíd.*, pág. 202.

36. *Ibíd.*, pág. 194.

37. *Ibíd.*, pág. 222.

antecedidas por un navío armado. En esta actividad se queja de que la competencia encarnizada entre los distintos contrabandistas rentaba mucho menos que el antiguo monopolio de la compañía, y el precio que finalmente pagaban por sus bienes los españoles era ahora apenas un tercio de lo que había sido cuando él trabajaba para la CMS. Por ejemplo, menciona que la compañía vendía los esclavos negros a un precio que oscilaba entre 280 ó 300 pesos, pero en el comercio privado sólo obtenían de 120 a 130, y “los demás bienes en proporción”. Ahora no era tan fácil para los españoles provenientes del Perú ir a las costas caribeñas de Panamá a comprar el contrabando, pues entre Portobelo y Panamá debían pasar por doce diferentes puestos de guardia. Los gastos del comercio privado eran también muy altos. Había que pagarles a los convoyes el 5% de la mercancía vendida. La tripulación de un barco de cincuenta marineros podía costar 250 libras mensuales mientras que el fletamento del navío costaba otras 80 libras mensuales. Se atreve a aventurar que la misma cantidad y calidad de bienes, empleada en el asiento, rendía el triple de utilidades en efectivo que lo que producirían en el comercio privado³⁸.

Según Houstoun, el rompimiento de las relaciones amistosas entre Inglaterra y España no sólo provocó la caída del muy lucrativo monopolio comercial para los ingleses, sino que produjo gran insatisfacción entre los mercaderes peninsulares en América, que vieron el advenimiento de la guerra como una amenaza a sus intereses económicos.

En sus palabras:

Ningún español de cualquier importancia será visto en este comercio de contrabando él mismo, pero él manda su dinero a través de algún corredor para ser empleado en el comercio; y estos pequeños hombres revelan los sentimientos de sus patrones, entremezclados muy libremente con los suyos propios. Había un descontento general en esta guerra larga, aun en las Antillas, que no sintió el peso de la misma; lamentando la destrucción del comercio, que ellos sensatamente temían debería terminar en la ruina entera de su país³⁹.

Los últimos años de Houstoun en América española coinciden con la llegada de la guerra abierta entre la península y Gran Bretaña, que en la Nueva Granada tiene su punto más dramático en el ataque de Vernon a Cartagena. Como podría esperarse, dadas sus displicentes opiniones anteriores sobre el profesionalismo de los militares británicos, el médico escocés se mostró decepcionado y ambivalente frente a las intenciones bélicas de su país al lanzarse al desafío armado más serio hasta entonces enfrentado por el imperio español en América.

Para comenzar, Houstoun recoge elementos que formaban parte de una acalorada discusión en Inglaterra, sobre la conveniencia o inconveniencia de invadir y, sobre todo, de ocupar permanentemente los territorios españoles en América. Esta discusión, que se mantuvo a lo largo de los siglos XVIII y XIX, enfrentaba a quienes sostenían la conveniencia para Inglaterra de limitarse a disfrutar de las ventajas económicas de su floreciente imperio comercial, frente a los que reclamaban la constitución de un imperio formal apuntalado en conquistas territoriales⁴⁰. Houstoun, reflejando el parecer de parte importante de la comunidad comercial inglesa de ese momento, prefería la primera opción. El pragmatismo económico debía tener prioridad sobre los nacientes deseos de gloria imperial británica.

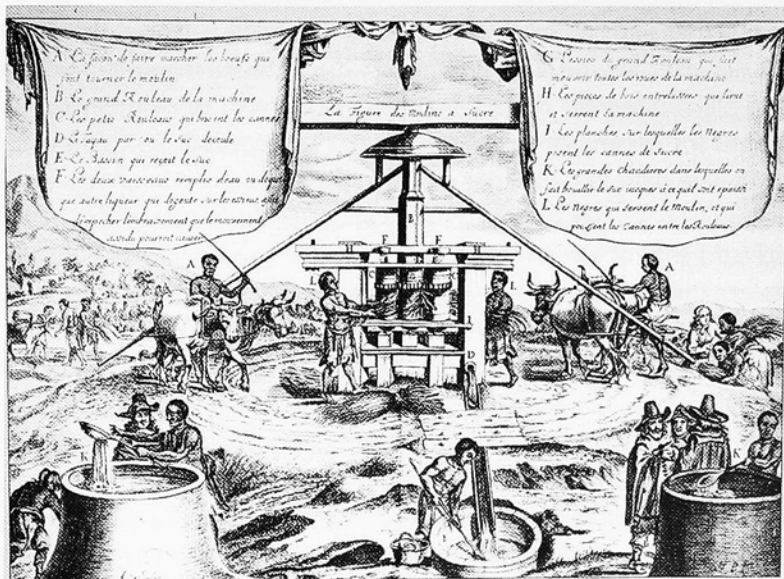
38. *Ibid.*, pág. 225.

39. *Ibid.*, pág. 249.

40. Para mayor información sobre el tema, véase R. Harding, “Amphibious Warfare in the Eighteenth Century: The British Expedition to the West Indies, 1740-1742”, Suffolk, Royal Historical Society Studies in History, núm. 62, Boydell Press, 1991.



Símbolo de la Sociedad Antiesclavista. Tomado de Larissa V. Brown, *Africans in the New World 1493-1834*, Providence (Rhode Island), The John Carter Brown Library, 1988, pág. 48.



Esclavos trabajando en un trapiche en el siglo XVII. Tomado de Peter Wood, *The Seafarers. The Spanish Main*, Amsterdam, Time-Life Books, 1979, pág. 133.

Recuerdo que el Gran Conde de Halifax dice, en la Cámara de los Lores, que en su opinión, sería una gran desventaja para la Gran Bretaña estar en posesión de las Antillas españolas; pues mientras los fabricantes ingleses permanecían en casa para mejorar sus fábricas, tenían a muchos esclavos trabajando en ultramar para ellos en las minas. Y cuando este comercio es apropiadamente encauzado y mejorado, sé por mi larga experiencia, que es la rama más beneficiosa del comercio de la que jamás se ha oído en el mundo entero, con todas sus utilidades en especie⁴¹.

El asalto de Vernon a Cartagena en 1741 era la mayor invasión anfibia emprendida hasta ese momento por Inglaterra. El estruendoso fracaso de la invasión llevó a Houstoun a criticar nuevamente a la marina y al ejército. Describe al mayor general Wentworth, comandante de las fuerzas terrestres en el asalto a Cartagena “con sus artimañas y astucia de baja estofa”, como un hombre más apropiado para desempeñarse como leguleyo en la barriada londinense de Wapping, que para ejercer el mando de general. Por otro lado, el almirante Vernon, entonces objeto de enorme culto de popularidad en Inglaterra⁴², es descrito como “un hombre categóricamente honesto; él tuvo un entusiasmo de corazón y una fijación sincera por el servicio a su rey y a su país”, además de ser buen oficial naval y muy estricto en la disciplina⁴³. Sin embargo, vuelve a insistir sobre la incompetencia de los conquistadores británicos, aun poco acostumbrados a un papel imperial. En su trato con el general Wentworth, Vernon era “prodigiosamente apasionado”, y además “descortés, grosero y abusivo en su pasión”. Concluye que “Wentworth y Vernon tuvieron la contrariedad más grande de temperamentos y un aborrecimiento total del uno al otro; siendo esta la fuente original de todos los fracasos de esa expedición!”⁴⁴.

Houstoun describe un ataque casi suicida de centenares de soldados ingleses contra el fuerte de San Lázaro, en Cartagena, a lo que el virrey Sebastián de Eslava habría reaccionado diciendo: “Si mi amo tuviera hombres como éstos, ¿qué es lo que no podría hacer?”.

Eslava, en contraste con los oficiales británicos, es presentado por Houstoun como “un viejo y experimentado oficial; por su disciplina militar y conducto regular, él salvó

41. Houstoun, *op. cit.*, pág. 275.

42. Véase K. Wilson, “Empire, Trade and Popular Politics in Mid-Hanoverian Britain: the Case of Admiral Vernon”, en *Past and Present* (121), 1988, págs. 74-109.

43. Houstoun, *op. cit.*, pág. 241.

44. *Ibid.*, pág. 241.

a la ciudad de Cartagena". Cuenta cómo el oficial español evacuó antes del sitio de la ciudad a todas las mujeres, niños y clero supernumerario, y mantuvo a todos los soldados dentro del pueblo con todos sus efectos personales, razonando que si éstos no luchaban para defender sus propiedades, menos lo harían en defensa del rey⁴⁵.

CONCLUSIONES

Los testimonios de Burnett y Houstoun aquí tratados son interesantes desde varios puntos de vista. Son uno de los primeros ejemplos de lo que llegaría a constituirse en el género de crónicas de visitantes extranjeros sobre la vida en nuestro país. En un contexto más amplio, sus memorias son también ilustrativas acerca del papel vacilante y a veces ingenuo del imperialismo británico en sus primeros años. Especialmente en el caso de Houstoun, presentan a la administración colonial española bajo una luz no del todo desfavorable, por la defensa sagaz que muchas veces hacen de sus intereses nacionales frente a un competidor comercial británico que intentaba sacar provecho económico indebido y amenazaba constantemente convertirse en rival militar. Igualmente proporcionan nuevas evidencias para la creciente documentación acerca del desarrollo de la vida comercial formal e informal en la Nueva Granada del siglo XVIII.

Los dos relatos, como es de esperarse, presentan diferencias de interpretación acerca de los hechos que presencian en Cartagena. Burnett, obviamente esperando congraciarse con los españoles, enfatiza bastante en lo que sus nuevos amos quieren oír; es decir, en los abusos ingleses. Houstoun presenta una visión más amplia y posiblemente más objetiva. Su texto sugiere que el enfrentamiento anglo-español en el Caribe a comienzos del siglo XVIII enfrentaba a una naciente potencia comercial contra una administración colonial española que todavía distaba bastante de estar agotada, y que en muchos casos era observada con admiración por los británicos en lo social, en lo político y aun en lo militar. Aun así, la cada vez más evidente superioridad económica de éstos últimos dejaba en claro las dificultades que España tendría a lo largo del siglo para mantener intacto su sistema colonial.

BIBLIOGRAFÍA

BROWN, V. L., "The South Sea Company and Contraband Trade", en *American Historical Review*, vol. 31 (4), julio de 1926, págs. 662-668.

HARDING, R., "Amphibious Warfare in the Eighteenth Century: The British Expedition to the West Indies, 1740-1742", Suffolk, Royal Historical Society Studies in History, núm. 62, Boydell Press, 1991.

HOUSTOUN, J., *The Works of James Houstoun containing Memoirs of his Life and Travels in Asia, Africa, America and most Parts of Europe, from the Year 1690 to the Present Time, giving a Particular Account of the Scottish Expedition to Darien in America*, Londres, 1753.

NELSON, G., "Contraband Trade under the Asiento, 1730-1739", en *American Historical Review*, vol. 51 (1), octubre de 1945, pág. 57.

WILSON, K., "Empire, Trade and Popular Politics in Mid-Hanoverian Britain: the Case of Admiral Vernon", en *Past and Present* (121), 1988, págs. 74-109.

45. *Ibíd.*, pág. 266.