

La colonia escocesa en el Darién (1698-1700) y su importancia en los anales británicos

Escribe: EDGAR VAUGHAN

INTRODUCCION

La fracasada tentativa de los escoceses de establecer una colonia en la costa atlántica del Darién, durante los años 1698 hasta 1700, parece, a primera vista, no tener otra significación que la de haber sido uno más de la larga serie de esfuerzos por parte de los poderes europeos de penetrar en el imperio español en el Nuevo Mundo y de acaparar su comercio. El hecho es, sin embargo, que tuvo mucha más importancia en la historia de la Gran Bretaña que en la historia del Nuevo Mundo, por la hostilidad que creó en la época entre Inglaterra y Escocia y por el cambio fundamental en las relaciones constitucionales entre los dos países, resultante de ella.

LAS RELACIONES ENTRE INGLATERRA Y ESCOCIA AL FIN DEL SIGLO XVII

Escocia, en el siglo XVII, continuaba siendo un Estado separado y distinto de Inglaterra, como lo había sido durante toda su existencia si se exceptúa el período de su breve incorporación durante los años 1652-1660 en la República Británica, la llamada unión cromweliana. Escocia había resistido con éxito todas las tentativas de Inglaterra en la edad media de conquistarla y absorberla como esta había conquistado y parcialmente absorbido el País de Gales.

En el año 1603 murió la gran reina de Inglaterra, Isabel I, y subió al antiguo trono inglés su heredero desde años reconocido como tal, el rey Jacobo VI de Escocia, con el título de Jacobo I de Inglaterra. Los dos estados tuvieron así una monarquía en común, y desde entonces fueron conocidos como el Reino de la Gran Bretaña, aunque jurídicamente cada país era entidad distinta con "su propio consejo privado, sus propios ministros, secretarios de Estado y comisionados del rey, su propio parla-

mento, sus propias leyes y cortes de justicia, su iglesia nacional, sus propios métodos de recaudar impuestos y reglamentar el comercio, y en la medida que era libre del control real, con su propia política internacional" (1).

Sin embargo la unión de las coronas hizo algo ficticia la independencia de Escocia especialmente en el aspecto internacional porque, de 1603 en adelante, no tuvo representación diplomática en las cortes extranjeras y su flota de guerra y su ejército casi que había dejado de existir. El monarca residía permanentemente en Londres, y en su mente siempre preponderaban los intereses del reino más grande y más rico.

Con el derrocamiento del rey Jacobo II de Inglaterra (rey Jacobo VII de Escocia), en la "(Revolución gloriosa" de 1688 en favor del príncipe holandés, Guillermo de Orange, y de su esposa, María Stuart, hija de Jacobo, las contradicciones en la situación de Escocia se hicieron evidentes y una crisis en las relaciones anglo-escocesas era inevitable. En Inglaterra, el parlamento había triunfado definitivamente sobre la corona. Jamás podría el monarca actuar absolutamente; nunca en adelante podría desafiar o hacer caso omiso de los deseos del parlamento. La monarquía constitucional había llegado.

Pero también, había llegado a Escocia, que si no había jugado un gran papel en la caída de Jacobo había consentido en ella. "Los Estados Escoceses", como el parlamento se llamaba, pudieron por primera vez ejercer una autoridad y una influencia comparable a las del parlamento inglés. En adelante, en Escocia como en Inglaterra, el rey podría gobernar con el parlamento, pero nunca contra él. Esta evolución era admirable, pero creó un problema: ¿Qué pasaría si el parlamento del reino más pequeño deseaba que el rey actuara en un asunto que afectaba ambos países en una manera que perjudicaría los intereses del país más grande y fuese contraria a los deseos de su parlamento? En la historia de la colonia escocesa en el Darién se encuentra la contestación a esta pregunta porque la colonia era un desafío a los intereses políticos y comerciales ingleses.

ASPIRACIONES COMERCIALES ESCOCESAS

Es necesario recalcar nuevamente que a fines del siglo XVII, Escocia era un país pequeño en comparación con Inglaterra. Su población difícilmente excedía de un millón, mientras Inglaterra tenía unos seis millones. Sus rentas y capitales eran muy pequeños; su atrasada agricultura y sus pocas industrias bastaban apenas para su propia subsistencia y para proveer un magro excedente en la forma de pescados, cueros y pieles, guantes, tela áspera de lino, hilo de lino, lana, tela gruesa de lana, sal, carbón, ganado y granos para pagar por la importación de algunas materias primas y artículos de lujo de Francia, los Países Bajos, Inglaterra, Irlanda y los países del Mar Báltico (2).

Podría haber existido una ventaja para Escocia en la Unión de las Coronas de haber podido participar en el comercio doméstico de Inglaterra y en el de ultramar, pero desde la época de la restauración de la monarquía en 1660, Escocia no solamente no gozaba de ningún privilegio sino

que había sido perjudicada porque las guerras de Inglaterra, primero con Holanda y después con Francia, obstaculizaban su comercio tradicional con Europa. Además, la legislación inglesa en 1660 y en los años siguientes (las llamadas leyes de navegación) restringieron a propósito el uso de los barcos de naciones extranjeras (los escoceses incluidos) en el comercio de Inglaterra con los países de ultramar, en especial con las colonias o plantaciones inglesas en las Antillas y en América del Norte. Por otra parte, el parlamento inglés limitó las importaciones, protegiendo los productos domésticos como también los productos de las colonias con tarifas arancelarias elevadas sobre productos extranjeros. Es verdad que los escoceses introdujeron legislación similar como represalia para proteger su propia producción y barcos mercantes, pero tuvieron gran dificultad en encontrar un uso para sus barcos y un mercado para sus flamantes industrias como los de géneros de lana y lino, jabón y papel, por ejemplo. Es verdad que se desarrolló un comercio considerable con las colonias, al cual se dedicaban muchos de los escoceses allí establecidos, recibiendo géneros de lana de Escocia y enviando en cambio tabaco para Escocia y Holanda. Pero todo este comercio era clandestino o de contrabando, una situación que no podría considerarse satisfactoria.

La obstinación de los ingleses en negar el libre comercio a los escoceses (y de vez en cuando hubo negociaciones sobre el particular), y el crecimiento de la industria en Escocia en virtud de la protección dada a ella y a la lenta acumulación de capital escocés, reforzado por inversiones de capital excedente inglés, hizo imperativo que los escoceses tuviesen sus propias posesiones en ultramar para poder colocar sus manufacturas (3).

ASPIRACIONES COLONIALES ESCÓCESAS

Los escoceses habían aspirado a fundar colonias en América del Norte durante todo el siglo XVII, pero hasta entonces los motivos habían sido más bien religiosos. Así, hubo colonias escocesas de corta duración durante el período 1620-1630 en el territorio que aún recuerda aquella época por su nombre de Nueva Escocia, y en la isla del Cabo Bretón, donde como consecuencia de inmigraciones posteriores existen hasta hoy poblaciones de habla gaélica. Más tarde, muchos escoceses llegaron al Nuevo Mundo como prisioneros de guerra capturados en la Guerra Civil, como indigentes, vagabundos o delincuentes transportados por orden judicial o administrativa y entregados a trabajar durante algunos años en las plantaciones de los grandes terratenientes o en los negocios de los comerciantes. Hubo otros individuos aventureros que también se entregaban a un patrón en el Nuevo Mundo como criados. Durante los años 1680-1690 hubo una corriente mejor organizada de colonos a East New Jersey, cuando algunos escoceses con otras personas adquirieron tierras allí, y persuadieron a centenares de sus compatriotas a buscar fortuna con ellos en sus propiedades. Finalmente, un grupo de presbiterianos perseguidos por su rebelión contra la iglesia escocesa, los llamados "Covenanters", fundaron un puesto avanzado en Stuart's Town en la Carolina del Sur en 1684. Pero fuerzas españolas de San Agustín, en la Florida, recelosas de esa penetración, lo destrozaron en 1686.

Ya los comerciantes escoceses se habían convencido de la necesidad de establecer colonias escocesas para que la industria y el comercio escoceses floreciesen. El tradicional comercio con Europa era insuficiente. En Edimburgo y en Glasgow, pregonaban el establecimiento de plantaciones escocesas en algún lugar de América como mercado para sus manufacturas, especialmente de tela de lana, y como un centro distribuidor (entrepôt) para las colonias inglesas en América del Norte y en las Antillas con los cuales, como ya se ha dicho, no podían comerciar directamente de los puertos escoceses debido a las prohibiciones inglesas.

CREACION DE LA COMPAÑIA DE ESCOCIA PARA COMERCIAR CON AFRICA Y LAS INDIAS

Los mercaderes buscaban oportunidades en otras direcciones. ¿Por qué?, se preguntaban, no podrían comerciar en Oriente y en Africa Occidental, este último especialmente como mercado para sus géneros. Otros países habían otorgado monopolios a grandes corporaciones comerciales, como por ejemplo la pujante Compañía de las Indias Orientales, y la no menos próspera Real Compañía Africana de Inglaterra, la floreciente Compañía de las Indias y la Compañía Antillana de Holanda. Comerciantes en Londres que no eran accionistas de los monopolios, los llamados independientes o intrusos, como lo supieron los escoceses, atacaban constantemente el monopolio de la Compañía de las Indias Orientales y se preocupaban para que se abriese el comercio con el Oriente a todos; pero contra la influencia de la compañía en el parlamento inglés no pudieron conseguir ninguna concesión. Los "intrusos" en Londres tenían capital para invertir, y coincidían en sus deseos de burlarse de los grandes monopolios con los de los comerciantes escoceses. Estos últimos, pues, alentados por los primeros, consiguieron en el año 1693 que los Estados Escoceses aprobasen una ley declarando que los mercaderes escoceses tenían plena libertad para formar compañías para traficar en toda clase de productos en todo el mundo. En el año 1695, otra ley creó "La Compañía de Escocia para comerciar con Africa y las Indias", con un monopolio en Escocia de treinta y un años en el comercio con Asia, Africa y América. Fue autorizada "para tomar posesión de territorios despoblados en cualquier parte de Asia, Africa o América o en cualquier otro lugar con el consentimiento de sus habitantes, con la condición de que no perteneciese a ningún soberano europeo y para plantar colonias allí, construir ciudades y fortalezas; para establecer impuestos y proveer los lugares con arsenales, armas etc. y para hacer guerra y tomar represalias, y para concluir tratados de paz y de comercio".

Un artículo importante de la ley eximió el comercio de la compañía durante veintiún años de toda clase de impuestos y otro suspendió durante diez años en favor de la compañía la ley de navegación, facultando a la compañía para equipar y navegar sus propios barcos o los que alquilaran, armándolos o no como lo estimaran conveniente. Así quedó claramente establecido el propósito de hacer de Escocia un centro más barato para la distribución de los productos del Oriente usurpando los lugares de Londres y Amsterdam. Otro artículo obligaba al Rey a pedir indemnización por perjuicios sufridos por la compañía a manos de otro Estado.

Era verdad que el rey Guillermo había indicado su deseo en un principio de fomentar el comercio escocés, pero de ninguna manera quería que privilegios de compañías inglesas y escocesas estuviesen en conflicto y había insistido en que cualquier proyecto en Escocia debería recibir su aprobación personal. Desgraciadamente, no se hizo así en el caso de la Compañía de Escocia. El rey se encontraba en las guerras en los Países Bajos durante ese período, y la aprobación real fue acordada por su alto comisionado en Escocia sin que su majestad supiera nada del acuerdo. El seguramente habría tratado de resolver el inevitable conflicto entre la nueva compañía y su gran rival inglesa la Compañía de las Indias Orientales.

RETIRO DE APOYO INGLÉS A LA COMPAÑÍA DE ESCOCIA

Se fijó el capital de la compañía en £ 600.000, una mitad del cual se reuniría en Londres y la otra entre escoceses residentes en Escocia. El Directorio se dividía en dos partes —un grupo de escoceses en Edimburgo, y un grupo de negociantes en Londres que consistía de varios ingleses, cuatro escoceses y un judío. Los libros de la compañía se abrieron en Londres en noviembre de 1695, y los comerciantes londinenses inscribieron las £ 300.000, en nueve días, de manera que ya pudieron los directores pensar en su primera expedición al Oriente. No habían tomado en cuenta sin embargo las reacciones de la Compañía de las Indias Orientales y de la Compañía de Africa. Viendo en la nueva compañía un rival que amenazaba desviar su comercio a Escocia, dieron la alerta a la Cámara de los Lores y a la Cámara de los Comunes, quienes en diciembre sometieron juntamente al rey un memorial, declarando que los privilegios de la Compañía de Escocia perjudicarían el comercio inglés. Recordó el rey el hecho de que la ley escocesa no había recibido su aprobación personal, y despidió a los ministros escoceses responsables por tal descuido, admitiendo haber sido “mal servido” en Escocia, aunque esperaba que algún remedio podría encontrarse para subsanar las dificultades suscitadas por la ley. La Cámara de los Comunes decidió secuestrar los documentos de los accionistas en Inglaterra y hasta hablaba de acusar judicialmente a sus directores (decisiones que no se cumplieron). En vista del ataque por parte de las dos cámaras, los accionistas londinenses retiraron sus depósitos y los directores ingleses renunciaron. Así se derrumbó el proyecto de reunir fondos y dirigir la compañía de Londres. Fue un golpe muy serio porque Escocia no tenía suficiente capital líquido para una empresa de esa envergadura. Todo el capital invertido en la industria de Escocia en los años 1661-1695 no excedía de £ 200.000 (4).

No hay que sorprenderse que en un momento los directores hablaran de abandonar el proyecto por completo, pero la suerte de la compañía no dependía ya de ellos; había llegado a ser un asunto de inquietud y prestigio nacional. Que el parlamento inglés pudiese, en efecto, anular una ley del parlamento escocés indignó a toda Escocia. El honor y el orgullo nacional requirieron que se reuniera el capital. El directorio, en consecuencia, fijó el monto que se debía tener de Escocia en £ 400.000 (y no £ 300.000 como antes), y acudió al público para obtener dicha suma. Se abrieron los libros en Edimburgo a fines de febrero, y en Glasgow a prin-

cipios de marzo de 1696. Las inscripciones se hicieron muy rápidamente en los primeros días, pero gradualmente disminuyeron, y tuvieron que esperar hasta agosto antes de que llenasen las listas. Cuán diferente había sido la situación en la opulenta Inglaterra en donde se inscribieron £ 300.000 en nueve días.

Todas las clases, menos las más pobres, y menos los montañeses, se inscribieron con sumas de £ 100 hasta £ 3.000. Entre los nombres se encuentran municipalidades como Glasgow, Edimburgo, Perth y Dumfries, la nobleza, de los duques hasta simples pequeños terratenientes, médicos, negociantes, abogados, pastores presbiterianos, profesores de universidad, vidrieros, sastres, cerveceros y otros artesanos y artífices. No fue esto la alta finanza de los grandes centros como Londres, Amsterdam y Hamburgo, pero sí un gran movimiento nacional que sometió la economía del país a un esfuerzo insoportable. Pocos accionistas estaban en condición de pagar sus depósitos y menos aun de cancelar las cuotas a su debido tiempo. Sin embargo respondieron, y en junio de 1696 se recaudó la primera llamada por 25%, o £ 100.000, suma indicativa de su ardor patriótico.

Aunque la empresa se había hecho exclusivamente escocesa, el Directorio siguió contemplando al Oriente como su principal campo de actividades. También pensaba en Rusia (Arcángel), Groenlandia, la Guinea y la Costa de Oro, pero los barcos que mandó a construir en los astilleros de Amsterdam y Hamburgo se destinaban al comercio en el Oriente.

GUILLERMO PATERSON Y EL PROYECTO DEL DARIEN

A esta altura los pensamientos de los directores se viraron del Oriente en una dirección completamente distinta, bajo la influencia de uno de ellos, el célebre Guillermo Paterson. Tal fue en efecto su influencia en los futuros acontecimientos que ha sido con frecuencia considerado como el principal organizador de la expedición al Darién. El hecho es que solamente por un corto período tuvo una responsabilidad mayor por los asuntos de la compañía.

Era un promotor de sociedades comerciales, lo que en aquel entonces se llamaba un *projector*. En efecto, nunca le faltaban ideas y proyectos, y en sus pregones en favor del libre comercio, de la educación universal y libre, del establecimiento de bibliotecas públicas y de la abolición de la pena de encarcelamiento por deuda, se adelantó mucho a su época. Nació en Trailfat, Dumfrieshire, Escocia, probablemente en el año 1658; durante algunos años residió en las colonias inglesas en América del Norte (se casó en primeras nupcias con la viuda de un pastor presbiteriano en Boston), y después en Jamaica (5) a la sazón de las incursiones de los bucaneros ingleses y franceses por el Istmo de Panamá. Aunque él nunca había estado en la tierra firme, excepto en América del Norte, no hay duda que aprendió mucho sobre ella de boca de los bucaneros y entonces y más tarde recopiló sus mapas y manuscritos (porque hubo gente erudita entre ellos que recordaban minuciosamente los acontecimientos y describieron los lugares por donde pasaron) como también otras publicaciones

y memorias sobre el istmo. Conoció bien de oídas, por lo menos, el istmo, sus indios y sus cimarrones, sus radas, y las rutas que lo cruzaban, como también la posición de los establecimientos españoles, como por ejemplo las minas de oro de Santa Cruz de Cana y la ciudad cercana del Real de Santa María, en el Río Tuira, en el lado sur del Darién. Como meditaba sobre las hazañas de los bucaneros leyendo los documentos y conversando con los marineros que habían atravesado el istmo por el Darién hasta el Mar del Sur se convenció de las inmensas posibilidades del istmo. Comprendió que el destino lo había marcado como la ruta natural para servir al comercio de todas las naciones y especialmente entre el Oriente y el Occidente; esto en lugar de restringir su uso al intercambio de los metales preciosos del imperio español y de las mercaderías llevadas de España en barcos españoles. El no dudaba que el monopolio español y la manera poco eficiente con que conducía su comercio en efecto limitaban las ganancias que al istmo le debía haber correspondido.

Entonces elaboró un plan de comercio según el cual una potencia europea se establecería en un lugar del istmo, donde no mandaban los españoles y, con el consentimiento de los indígenas, construyera un puerto en cada lado y una buena carretera comunicándolos y allí creara un emporio, donde las naciones del mundo trocarían la mercancía del Oriente y del Occidente no cobrando más por sus servicios que un impuesto de 3% sobre el valor de las mercancías. Fue ese el plan que ofreció en vano al Gran Elector de Brandenburgo durante una gira en Europa en 1686, y en el cual trató también de interesar a los mercaderes en las ciudades del norte de Alemania, y en Amsterdam, donde fue bien conocido en los cafés antes del año 1688 (6). Se dice que también sometió su plan al rey Jacobo II de Inglaterra recalcando tanto las ventajas militares como comerciales de la empresa que proveería una fuerte base contra el imperio español (7).

Catorce años más tarde dio expresión a sus ideas por escrito en un memorial presentado al rey Guillermo (8) y emitió las célebres y frecuentemente citadas palabras sobre el futuro comercio del istmo que bien conducido engendraría una riqueza fabulosa y permitiría a sus propietarios legislar en los dos Océanos y dominar el mundo comercial. Para él el istmo era "la puerta de los mares y la llave del universo", y aunque no creía en aquel entonces en la necesidad de un canal estimaba, sin embargo, que en el Chagres era perfectamente factible construir uno y que algún día se haría. Profetizó que si otra nación obtuviese posesión del paso del Chagres "Las grandes posibilidades de comercio la conmoverían y obligarían a desviar los ríos, desaguar lagos y pantanos, excavar o hacer volar las mismas rocas y montañas o a inventar otro método o métodos de derretir estas últimas".

En todo esto hubo por parte de Paterson mucho error de cálculo... Imaginaba, como Colón, que las Indias estaban más cerca que lo que en realidad están y no tenía idea de la naturaleza mortal del clima. Además influido, sin duda, por los éxitos de Morgan y de otros bucaneros, no dio suficiente importancia al poder de España, contando también con el apoyo de los indios como dueños absolutos de una parte del istmo y amigos tradicionales de los enemigos de España. Finalmente sus admirables ideas

sobre el libre comercio fueron prematuras e inaceptables para los ingleses, franceses y holandeses, que a pesar de que trataban de penetrar con su comercio y sus filibusteros en el imperio español, eran no menos monopolistas en sus conceptos que los españoles.

Paterson después de la revolución de 1688 se estableció en Londres con una modesta fortuna, abandonando temporalmente su plan y jugó un papel prominente en varias aventuras londinenses. Así, reunió el capital para la compañía de aguas de Hampstead y fue uno de los instigadores del plan para un Banco de Inglaterra y uno de sus principales fundadores en 1694, formando parte por un corto período de su directorio. Como negociante escocés de influencia fue invitado, por los promotores del proyecto de ley para formar la Compañía de Escocia, para asesorarles en la redacción de un plan para el comercio con el Oriente, y cuando la ley había sido aprobada renunció sus otros intereses para dedicarse exclusivamente a los asuntos de la nueva compañía, a base de una participación bastante remunerativa en las futuras ganancias. Fue nombrado como uno de los directores londinenses. Contribuyó a vender las acciones en el mercado de Londres, inscribiéndose también como accionista, y fue un promotor entusiasta de esa empresa anglo-escocesa como instrumento para romper los monopolios de las grandes compañías inglesas y holandesas y para llevar a los dos países a una unión de sus intereses comerciales "en un comercio libre y abierto", tal vez a una unión política (9).

Naturalmente, el derrumbe del apoyo londinense le decepcionó mucho, pero no perdió su fe y trasladó su residencia a Edimburgo, donde por su renombre y experiencia ejercía una gran influencia en los consejos del directorio. A sus colegas prestó su colección de documentos y libros entre la cual se encontraba el diario de Lionel Wafer, la autoridad principal sobre el Darién por aquel entonces.

Wafer había cruzado el istmo en el año 1680 como cirujano ayudante en la expedición de los bucaneros Sharp, Hawkins y Harris, quienes saquearon el Real de Santa María y después en varios grupos arrasaron las costas del Pacífico. En el año siguiente, sin embargo, uno de estos grupos se separó de sus compañeros para volver al Atlántico pasando por el Darién, entre ellos Wafer y otro hombre que se hizo célebre por sus viajes y escritos, William Dampier (10). Wafer tuvo que pasar cuatro meses entre los indios del Darién, habiéndose herido una pierna en una explosión, antes de poder reunirse con sus compañeros en el Atlántico. Años más tarde al regresar él a Inglaterra circulaba su diario en forma de manuscrito entre los sabios de Londres, describiendo el país y sus indios en interesantes detalles, resucitando el interés que en el Darién habían evocado manuscritos y libros anteriores que circulaban en Londres en los años 1682, 1683 y 1684 (11) sobre las hazañas de los bucaneros. Más tarde, en el año 1699, el diario de Wafer se publicó bajo el título *Nuevo viaje y descripción del istmo de América*, en las páginas del cual hoy mismo es fácil reconocer los indios cuna y sus costumbres, que no han sufrido gran cambio. Las descripciones de Wafer, y la facilidad con que él y sus compañeros habían desembarcado en el Darién y cruzado el istmo en ambas direcciones impresionaron mucho a Paterson y sus codirectores; y es evidente que ya en julio de 1696 él les había persuadido de aceptar su pro-

yecto y hasta había escogido el lugar donde establecer su colonia, nada menos que en la costa frente a la Isla de Oro donde los bucaneros habían desembarcado en 1680. Por ahora, decidieron guardar en secreto su determinación. Pero algunas semanas más tarde un médico de Edimburgo y cuatro ayudantes preparaban los medicamentos para una expedición de 1.500 hombres, por dos años, y un antiguo bucanero aconsejaba a la compañía sobre los artículos aptos para la costa (12).

Así, con la seguridad de poder ejecutar su proyecto, Paterson volvió su atención otra vez al continente, con razón convencido, de que se necesitaba más capital del que Escocia podría proveer, y que la compañía precisaba el apoyo de las mejores "Cabezas y bolsas" de Europa. Con otros directores fue primero a Amsterdam y después a Hamburgo plenamente confiado en poder reunir en aquellas ciudades el capital que le faltaba. En Amsterdam, donde llegó a fines del otoño de 1696, explicaba que los mercaderes de otras naciones podrían comerciar bajo la bandera escocesa, con la sola condición que pagaran a la compañía como comisión un 3% sobre el valor de las mercancías manejadas e hiciesen una entrada ficticia en Escocia. Sin embargo y como era de esperar, a pesar de su optimismo, suscitó la hostilidad de la Compañía de las Indias y de la Compañía Antillana cuyas influencias bastaron para cortar todo respaldo de parte de Amsterdam, aunque era el mercado de capital más grande en Europa; con las manos vacías llegaron en la primavera siguiente a Hamburgo donde les esperaba otra decepción, aunque los primeros contactos fueron alentadores. El Residente Inglés en la libre ciudad hanseática de Hamburgo, el anciano sir Paul Rycaut, socio de la Sociedad Real de Londres, y conocido por sus descripciones de Turquía, los miró con recelo y se prestó a frustrar sus designios.

Presentó el día 7 de abril de 1697 al ilustre Senado de Hamburgo una memoria siguiendo las instrucciones del rey su señor, diciendo que los agentes de la compañía no tenían ninguna autoridad de él y que si el senado aceptaba cualquier acuerdo con él, su majestad lo consideraría como una ofensa. Los burgomaestres se sintieron afrentados por esta comunicación y protestaron contra los términos de ella, pero había cumplido su objetivo. Los cautelosos comerciantes hamburgueses, en los primeros momentos tentados por las palabras persuasivas de Paterson, con sus promesas "de riqueza y una edad de oro", como Rycaut las llamaba (13), ahora desistieron de interesarse en las propuestas escocesas. También pudieron haber disminuído su entusiasmo fuertes rumores que corrían y sobre los cuales el secretario de Rycaut informó al gobierno inglés, de que los escoceses habían abandonado la idea de una empresa comercial en el Oriente en favor de una expedición colonizadora en una parte del continente americano ocupado por enemigos de España.

Puede imaginarse cuánto enojó a los escoceses la intervención del Residente Inglés en Hamburgo y duplicó su resentimiento contra Inglaterra. Amargas representaciones de la compañía ante el rey consiguieron, en verdad, un repudio de su acción, pero ya se había hecho el daño.

En este momento crítico, cuando los escoceses habían perdido toda esperanza de ayuda fuera de su propio país, y cuando los preparativos para la expedición estaban en plena marcha y se necesitaba de su expe-

riencia, la influencia de Paterson fue descartada. La compañía le confió en la segunda mitad del año 1696, £ 25.000 para comprar bastimento en el extranjero. El por su parte remitió el dinero a un asociado en Londres que había sido uno de los directores ingleses, un Walloon, naturalizado en Inglaterra bajo el nombre de James Smith, quien lo desfalcó.

Paterson recuperó una parte del dinero, reemplazó otra parte de sus propios recursos, incluyendo las acciones en la compañía, pero aún faltaban £ 9.260. Fue obligado a renunciar su directorio y separarse de la compañía, cuyos directores desistieron de solicitar sus consejos. Sin embargo ellos lo exoneraron de culpabilidad personal y le permitieron embarcarse en la expedición como voluntario un año más tarde.

PREPARATIVOS PARA COLONIZAR EL DARIEN

Los directores persistían en sus planes. Se informaron sobre la naturaleza del país que iban a colonizar. Compraron a Paterson su colección de cartas geográficas y manuscritos, consultaron y hasta trataron de enlistar a Lionel Wafer, porque en enero de 1698 lo hicieron venir clandestinamente a Edimburgo para conversar con él en secreto. Está claro que habían decidido establecer en primer lugar una colonia tropical o subtropical del tipo plantación, tal como habían predicado desde mucho tiempo los comerciantes de Glasgow y Edimburgo, que explotaría los recursos naturales, como las minas de oro y los árboles de palo de campeche, se dedicaría al cultivo de productos tropicales y además, formaría un mercado para las manufacturas de Escocia y un centro para su venta a las colonias inglesas en el Caribe y en América del Norte; todo esto, sin perder de vista el último objetivo que fue el de establecerse firmemente en las dos costas para atraer un intercambio mundial con el Oriente. Basándose en las experiencias de los bucaneros, contaban con la amistad de los indios, sobre los cuales no se extendía —alegaban— la soberanía española; pero se preparaban para defenderse en caso de ser disputadas sus pretensiones, teniendo la plena intención de armarse fuertemente y de contratar soldados entre sus expedicionarios.

Mientras se construían los barcos en Amsterdam y Hamburgo, se acumuló el equipo y provisiones necesarias, municiones y armamento, comestibles y licores, herramientas para trabajo de colonizadores, artículos para regalos y tráficos con los indígenas, y manufacturas para comerciar con las colonias inglesas. Más tarde, mofáronse de los escoceses por haber embarcado tantas biblias, paño grueso, zapatillas y una cantidad de pelucas en su cargamento, pero para el comercio que esperaban tales artículos no estaban fuera de lugar; y hubo muchas otras cosas, como gran cantidad de zapatos y de géneros de lino, batistas y muselinas, especialmente de Escocia. Y finalmente, se reclutaron voluntarios por medio de avisos públicos, prometiendo a cada uno cincuenta acres de tierra laborable y un lote con su casa. El día 17 de julio del año 1698, tres meses más tarde de lo planeado y con sus provisiones reducidas en proporción “entre las lágrimas y oraciones de toda la ciudad de Edimburgo”, la expedición levó anclas de este puerto, llamado Leith, con las órdenes bajo sello y el destino aún sin revelar, aunque muchos lo habían correctamente adivinado.

La flota consistió en tres barcos armados, el "Caledonia" y el "Saint Andrew", construídos en Hamburgo, y "El Unicorn" construído en Amsterdam, con un total de 182 cañones y cada uno con un peso de unas 550 toneladas, y dos barcos tenderos, el "Dolphin" y el "Endeavour". A bordo un consejo de siete personas gobernaba la expedición y la futura colonia, y mil doscientos expedicionarios entre marineros, oficiales militares, soldados y voluntarios de buena familia, artesanos y otros peritos, como por ejemplo dos judíos de Londres contratados como intérpretes (14). Hubo más candidatos que puestos, tal fue el entusiasmo público, pero se dio preferencia a muchos soldados que habían retornado de la guerra en Flandes, que cesó el año anterior con el Tratado de Ryswick. Se enlistaron sesenta exoficiales como superintendentes y subintendentes, y soldados como colonos. Hubo algunas mujeres, entre ellas la segunda señora de Paterson y su criada.

LAS COMPLICACIONES DE LA SUCESION AL TRONO ESPAÑOL

Aunque no se había revelado el destino de la expedición (ni al rey había la compañía confiado su secreto), el gobierno inglés, entre otros, tuvo desde la visita abortiva de Paterson a Hamburgo una buena idea del sitio a donde iban y no perdió tiempo en investigar las implicaciones de los designios de los escoceses, y la validez de los títulos españoles sobre el Darién. En julio del año 1697, el Consejo de Comercio y de las Plantaciones en Londres, hizo venir a Dampier y a Wafer a sus deliberaciones, y ellos recalcaron que en la costa atlántica del Darién no había ninguna población o puerto español, que los indios eran hostiles a España, y que la Isla de Oro y la tierra firme adyacente eran lugares que merecían ser ocupados. Impresionaron tanto al consejo, que este recomendó al gobierno que debería anticiparse a los escoceses y mandar hombres para tomar posesión de la isla. Pero el rey de Inglaterra no podía permitirse tal indiscreción, y la expedición de los escoceses metió al rey Guillermo en grandes apuros. Inglaterra era desde 1680 un aliado de España, y el rey Guillermo en aquel entonces se empeñaba en resistir diplomáticamente, como lo había hecho por las armas durante gran parte de su reinado, las pretensiones de Luis XIV de Francia a la hegemonía de Europa. Para Inglaterra y para Holanda (y Guillermo era un holandés) importaba mucho que España no pasara al campo Borbón, y cualquier provocación en la tierra firme de América podría bien tener ese resultado. Carlos II de España era un enfermo sin hijos, y el problema de la sucesión al trono español espantaba a Europa. ¿Legaría sus dominios enteros a un príncipe de la Casa de los Borbones, y perturbaría el equilibrio del poder, o aceptaría un acuerdo de partición, en el cual Luis XIV pareció haber consentido y por el cual un príncipe de la casa Habsburgo subiría al trono de España y regiría sobre la mayor parte del imperio? Guillermo tenía que actuar muy cautelosamente y con recelo y hasta con consternación veía cómo los escoceses persistían en sus planes. No los apoyaría de ninguna manera. Amenazaban en efecto la paz europea. Aquí también existían motivos para un conflicto entre los dos reinados y tanto más violento cuanto que el pueblo escocés, como se ha visto, había puesto todos sus recursos, su prestigio y reputación en el "Darién Scheme".

PRIMERA EXPEDICION AL DARIEN

La expedición, motivo de ansiedad en la Corte de Saint James, siguió su viaje. Tocó en la isla de Madera donde hasta cierto punto aumentaron sus provisiones y Paterson fue elegido consejero para llenar un lugar dejado vacante por un consejero que perdió el barco en Leith. Se mandaron cartas a los directores de Escocia, llamando su atención sobre las deficiencias en los víveres. De Madera, donde se abrieron las primeras órdenes, se hicieron a la vela rumbo a la Isla de Cangrejos, cerca de Puerto Rico, donde se abrieron las segundas órdenes. Parte del escuadrón tocó en la isla danesa de Santo Tomás, donde se contrataron los servicios de un bucanero veterano, capitán Allison, para guiarlos como piloto a la Isla de Oro. Allí había viajado con Sharp y compañía en 1680 y cuando estos cruzaron el istmo, él se quedó en la bahía para cuidar las naves. Había estado con las expediciones de Morgan en las capturas de Portobelo (1668) y de Chagres y Panamá (1670-1671) y con los franceses en la captura de Cartagena en 1697 (15). Posiblemente fue el piloto que guió la "fragata" Guernsey de la marina de guerra inglesa en su viaje por la costa del Darién en 1683, y cuyo primer teniente Jennifer, hizo un mapa de la bahía donde se encontraron la Isla de Oro e islas adyacentes y de sus brazajes (16). Aquí, si se pudiera obtener la amistosa conformidad de los indios, y si no hubiera indicios de ocupación por parte de cualquier otra potencia, los directores habían fijado la sede de su colonia aunque habían dado a los consejeros discreción para colonizar otro lugar en las Antillas, según las circunstancias que encontraran y, en efecto, estos habrían tomado posesión de la Isla de Cangrejo si los daneses no hubieran alegado una posesión anterior.

Anclando cerca de la Isla de Oro, el 1º de noviembre de 1698, los escoceses comenzaron a explorar la costa y llegaron al este a una península montañosa y cubierta de bosques. Evitando un lugar pantanoso decidieron construir una fortaleza en una punta desnuda y arenosa en la extremidad del lado del mar. La ensenada formada por la península y la costa no fue mal escogida, estando situada a suficiente distancia de Cartagena y de Portobelo, dando acceso a una ruta aparentemente corta y fácil al Océano Pacífico y suministrando una rada elongada y protegida por una cadena de islas y rocas, aunque la entrada era algo difícil por las mismas rocas, y la salida más difícil aún por los fuertes vientos que soplaban durante muchos meses del año (17).

Este lugar lo llamaban los españoles "Rancho Viejo", pero los escoceses le pusieron otro nombre, el de su santo patrono, San Andrés. Allí en los meses siguientes erigieron murallas de tierra y separaron la punta de la tierra firme cortando en la roca blanda un foso. Con 16 cañones montados, tomados de las naves, y con cabañas y almacenes construídos, la fortificación fue impresionante. Planeaban construir su ciudad de Nueva Edimburgo en la península, al lado de la tierra firme, y a toda la colonia dieron el nombre de Caledonia, llamándose a sí mismos "caledonios", pero nunca se comenzó la construcción del nuevo Edimburgo, y hoy no hay rastro del fuerte San Andrés, con excepción del foso que aún

existe. Las cartas geográficas recuerdan sin embargo la malograda tentativa llamando la punta "escocesa", el puerto "escocés" y la bahía "Caledonia".

Los escoceses, desde su primer encuentro con los indios en la costa, al este de la Isla de Oro, antes de haber llegado a esta última los encontraron amistosos. Los caciques vecinos les visitaron, entre ellos el muy viejo capitán Andrés, el mismo que había guiado a los bucaneros a través del istmo en 1680, y con él, como con otros, se establecieron buenas relaciones, y se firmaron tratados de amistad, acordando a los escoceses el derecho de colonizar y garantizando la paz con ellos. Estos pactos permitieron a los consejeros, en los meses siguientes, declarar sus títulos, emitir ordenanzas y reglamentos para el buen gobierno de la colonia y proclamar libertad para todos en esta, incluyendo libertad de conciencia y libertad a negociantes de todas las naciones para comerciar en sus puertos.

Pero aunque las primeras impresiones de los colonos fueron favorables en cuanto a la ventaja del lugar, a las posibilidades del país, a la benignidad del clima (era a comienzos de la época seca, y los vientos soplaban del mar) y a la amistad de los indígenas, y aunque sus primeras actividades fueron todas correctas, pronto comenzaron las malas costumbres, las diferencias de opinión y las enfermedades a afligirlos. Los consejeros formaron un cuerpo dividido: militares, marineros y comerciantes, nunca poniéndose de acuerdo. Además, no había un verdadero jefe porque cada semana se cambiaba la presidencia del consejo, a pesar de las objeciones de Paterson. Se disputaba con frecuencia durante toda la ocupación. Los militares se conducían mal, emborrachándose con el mucho vino y coñac que había a bordo. Los víveres insuficientes estaban dañados y el agua local era mala, motivo por el cual se desató una epidemia de disentería. Cuarenta y cuatro personas murieron en el viaje (una proporción normal para aquellos días) —algunas de estas muertes fueron causadas por el agua que habían tomado en la Isla de Cangrejos— veintiocho murieron pocos días después de su llegada, entre ellos la esposa de Paterson y un dependiente inglés de él. Por algún tiempo mejoraron todos de salud, pero súbitamente comenzaron los fallecimientos, hasta 16 por día. Poco se hizo para limpiar la tierra y sembrar, y comenzaron las deserciones, que aumentaron cuando llegó la época de las lluvias.

En realidad, la colonia no estaba aislada. Una corbeta ("sloop") de guerra inglesa, el "Rupert Prize", bajo el comando del capitán Richard Long, había llegado a la costa unas semanas antes que los escoceses, y su comandante los visitó en su lancha. No sin razón los escoceses lo consideraron como un espía inglés. A él le impresionaron tanto el poderío de los escoceses y la aparente invulnerabilidad del lugar, que puso velas al Golfo de Urabá para llegar a un acuerdo con el cacique cuna, Diego, para admitir colonos ingleses y para prevenir la caída en manos de los escoceses de toda la costa. Sus informes que se enviaron desde Jamaica a fines de diciembre de 1698 aumentaron la alarma en la corte de Guillermo en cuanto a los escoceses, pero no encontraron apoyo en cuanto a sus propios propósitos de extender el dominio inglés al Golfo del Darién.

Naves francesas, holandesas, y balandras comerciales de Jamaica también los visitaron, y así no tuvieron dificultad para enviar informes a

sus directores en Edimburgo, y algunos de los colonos también escribieron a sus amigos, no solo en Escocia, sino también en Londres, Nueva York y Boston, de manera que hay todo un archivo de descripciones de la colonia en su primer período, todas llenas de esperanzas. Desgraciadamente de Escocia no llegaron ni cartas ni refuerzos, y como los meses iban pasando, se deprimieron los corazones como consecuencia de ello.

Como ya se ha dicho, no cultivaron la tierra y se hizo evidente que en otros sentidos no sabían adaptarse rápidamente ni improvisar. Es verdad que hicieron algunas exploraciones en la costa, especialmente en los primeros días, cuando fueron en busca de palo de campeche que no encontraron, pero no penetraron en el interior ni buscaron el Mar del Sur. Posiblemente, esto se debió a su preocupación de no provocar a los españoles a quienes habían enviado amistosos y pacíficos, pero mal recibidos, mensajes. También podría haber influido el aumento en el número de los enfermos, y sus privaciones. Los indios ayudaban al trocar comestibles, pero no eran numerosos, y no había suficiente caza, pesca o productos para dar de comer a un contingente tan grande. No tenían redes suficientes para pescar y se oxidaban los anzuelos que habían traído (18) y no había embarcaciones adecuadas para pescar la tortuga. También les faltaba dinero efectivo y crédito. Como particulares no se habían provisto de mucho dinero y la compañía no había surtido a los consejeros ni con dinero ni con créditos establecidos en puertos como Kingston o Nueva York, sobre los cuales habrían podido girar para pagar a los comandantes de las balandras que les invitaban a comerciar con ellos. En cuanto a las mercancías que habían traído, consideraron los precios ofrecidos por los mismos comandantes demasiado bajos, con gran enojo de Paterson. Las balandras se fueron sin hacer negocio.

Los escoceses enviaron sus dos barcos tenderos, uno para Nueva York y el otro para Jamaica y otras islas, para vender sus cargamentos y comprar provisiones, pero el primero tuvo que volver impedido por el mal tiempo, y el otro el "Dolphin" se estrelló en febrero en las rocas de Cartagena, cayendo todos los que iban a bordo prisioneros de los españoles, quienes mandaron al comandante, dos oficiales y un grumete a España por vía de La Habana, y pusieron a los tripulantes a trabajar en las fortificaciones de Cartagena.

El golpe final vino sin embargo de Inglaterra. Noticias de Jamaica y Santo Tomás llegadas a Londres antes del fin del año 1698, no dejaron la menor duda sobre las intenciones de los escoceses, y como la ley escocesa obligaba al rey a pedir indemnización en el caso de haber sido ellos perjudicados por otra potencia, este podría muy bien encontrarse en una situación embarazosa con respecto al rey de España. Guillermo se decidió a demostrar al Escorial que los escoceses actuaban en contra de sus deseos. El 2 de enero de 1699, siguiendo sus instrucciones, se mandó una carta circular a los gobernadores de todas las colonias norteamericanas y de las islas inglesas en las Antillas, desautorizando a los escoceses, e instruyendo a los gobernadores para que no tuviesen correspondencia con ellos, y que no se les suministraran víveres, municiones ni otra clase de ayuda. Estas instrucciones se publicaron en las colonias en abril en forma de proclamas, en momentos en que noticias de los éxitos iniciales de los

escoceses habían suscitado mucho interés entre los negociantes en América del Norte y también en Jamaica, que se inclinaron a abrir contactos con ellos, y cuando los escoceses se habían puesto por fin en condiciones de comerciar con Jamaica, usando unas embarcaciones capturadas a los españoles como represalias por la encarcelación de la tripulación del "Dolphin" y dos balandras contratadas a capitanes jamaicanos. Además, los escoceses comenzaban a demostrar una mejor organización, habiendo celebrado en abril su primer parlamento para aprobar las ordenanzas y reglamentos de la colonia. En mayo llegaron noticias, por un barco jamaicano encontrado por una canoa escocesa en alta mar, de que el gobernador de Jamaica había prohibido todo tráfico con los escoceses. Se extendió el pánico entre los colonos. Sin comunicación ni refuerzo de Escocia, hambrientos y enfermos, y ahora considerados como piratas por su propio rey, abandonados en fin por el mundo, decidieron desistir de sus propósitos y embarcarse para New England por vía de Jamaica.

En esta decisión probablemente influyeron algo las noticias de los indios acerca de grandes preparativos de ofensiva de parte de los españoles. En los primeros días habían resistido a las insinuaciones de los jefes indígenas de que emulasen a los bucaneros, no queriendo provocar a los españoles con quienes imaginaban ingenuamente, que podrían vivir y comerciar en paz. Después no tuvieron más dudas sobre la hostilidad de los españoles, con quienes tuvieron una pequeña escaramuza en el mes de febrero, como más tarde se relatará. La verdad era, sin embargo, que temían menos a los españoles que a los franceses, a algunos de los cuales habían encontrado establecidos y ejerciendo gran influencia entre los indígenas más al oeste y quienes estaban en constante contacto con *gouverneur du Casse* en Petit Guave, en la colonia francesa en la parte occidental de Hispaniola. Hubo gran movimiento de barcos franceses en la costa; uno de ellos quedó encallado en las rocas en la entrada de Puerto Escocés, contra las cuales había sido llevado al tratar de salir a un mar violento después de una visita a dicho puerto. Creyeron, como en efecto había creído el capitán Long del "Rupert Prize", que la intención de los franceses era ocupar la costa. Se sabe ahora que se equivocaron los escoceses; los franceses tenían los ojos puestos en la Florida y el Mississippi, a donde fue una expedición francesa bajo el mando del famoso Iberville en 1699, y no en el Darién. Sin embargo los escoceses tuvieron cierta justificación en cuanto a los españoles que tardaron en reaccionar aunque a la larga se equivocaron allí también en ello.

ACTIVIDADES DE LOS ESPAÑOLES

El gobierno español recibió de la Isla de Madera noticias acerca de la expedición, pero no tomó ninguna decisión hasta que informes de confianza habían llegado de las Américas, y entonces los hizo más bien por presión de los franceses (19) que recelaban de la presencia de los escoceses en dominios españoles donde querían ellos, con la muerte del rey Carlos II, tener derechos de comercio exclusivos. El secretario de Estado en Londres, James Vernon, comentó que Guillermo había hecho más que Carlos II para poner obstáculos en el camino de los escoceses (20). Pero en febrero y marzo de 1699 comenzaban a circular las instrucciones al

virrey en México, a los distintos presidentes de las audiencias y gobernadores, y a los comandantes de los escuadrones navales de Veracruz y Cartagena para mandar tropas y unir las flotas para extirpar a los herejes. Tropas y barcos se preparaban en España, se consiguieron recursos financieros, incluyendo una fuerte subvención del papa derivada de las rentas de la Iglesia en América, y con lentitud pero con determinación se puso en marcha el poderío del imperio español. Empero, las autoridades en América no esperaron las instrucciones de España. Aunque exageraban algo el tamaño de la expedición escocesa, ya habían comprendido la gravedad de la amenaza de los escoceses para su religión y para su comercio, recordando las hazañas de los bucaneros años atrás. El virrey ordenó a la flota en Veracruz, que estaba destinada a ir a la Florida para proteger la costa contra los franceses, que zarpara para el Darién. La escuadra de Cartagena anclada en Portobelo y en malas condiciones desembarcó quinientos marineros que cruzaron el istmo hasta Panamá, y pasaron después con tropas de Panamá al Golfo de San Miguel. Reforzados por indios del Pacífico, negros y mulatos, bajo el comando del maestro de Campo Luis Carrizoli, posiblemente descendiente de Julián Carrizolio de Alcaraz, que había pacificado a los indios en 1637 (21), hicieron una marcha penosa por los ríos y montañas hasta llegar cerca de Fuerte San Andrés. A la cabeza iba el presidente de la Audiencia de Panamá y el comandante de la escuadra. Los escoceses mandaron un pequeño grupo de sus soldados y algunos indios para examinar y reconocer el terreno y sus efectivos, y en la oscuridad de una noche de febrero hubo un cambio de tiros con una partida avanzada de españoles. Murieron algunos escoceses. Los españoles no perdieron a nadie y casi no hicieron caso del incidente, pero debilitados por los rigores de la marcha, las lluvias que habían comenzado prematuramente y la falta de comestibles, tuvieron que retroceder al Real de Santa María sin haber podido hacer sentir su presencia en el campo escocés. No hubo ninguna baja entre ellos. Posiblemente influyó en su tímida actitud la noticia de la llegada de una escuadra inglesa frente a Portobelo. Pero no sabían que el almirante inglés Benbow tenía instrucciones de no ayudar a los escoceses y solamente se había presentado para pedir la restitución de algunos barcos mercantes ingleses que habían sido tomados por los españoles como represalia contra los escoceses; ya había Benbow pedido con éxito la restitución de barcos ingleses llevados a Cartagena en circunstancias similares.

Al mismo tiempo, el gobierno de España usó de la diplomacia. El ministro inglés en Madrid había recibido instrucciones de informar al gobierno español que los escoceses habían sido privados de su apoyo, presentando como prueba los términos de las proclamas en las colonias; pero el Consejo de las Indias, en una opinión sometida a la corona, expuso sin equivocación el lado débil del argumento del enviado inglés. El había explicado la situación de Guillermo con respecto a Escocia, llamando su atención a la analogía entre los reinos de Castilla y de Aragón, bajo Carlos II, el rey español, y los reinos de Inglaterra y de Escocia, bajo Guillermo. Un rey, dijo el consejo, tenía que estar en paz con otros países con respecto a todos sus reinados, y su juicio fue que no se podía exonerar al rey de Inglaterra de su responsabilidad. Era su deber controlar a los escoceses.

A principios de marzo el embajador de España en Londres hizo vigorosa protesta ante el gobierno inglés, recalcando la soberanía de España sobre el Darién; y para apurar más a Guillermo y a España los franceses comenzaron a sugerir en Madrid que se debería mandar una flota para desalojar a los escoceses.

FIN DE LA PRIMERA EXPEDICION

Mas tal paso no fue necesario. Completamente desesperados, en los días 18 y 19 de junio, apenas transcurridos once meses después de su triunfante salida de Edimburgo, abandonaron la maldita costa. A Paterson, postrado con una fiebre, fue necesario llevarlo a bordo. El protestó contra el abandono de la gloriosa empresa. Un barco de Cartagena entró a Puerto Escocés poco tiempo después y encontró cuatrocientas tumbas allí (22). El general Zavalo con la flota de Veracruz, cuando por fin trató de cumplir con las instrucciones del virrey de viajar al Darién, recibió en La Habana la noticia de la fuga de los escoceses y zarpó para España.

Pero los escoceses no habían aún conocido lo peor. El barco "Endeavour" hizo tanta agua que tuvieron que abandonarlo, trasladándose todos los de a bordo a otra de las naves. El "St. Andrew" perseguido por la flota española tuvo que refugiarse en Jamaica, donde fue mal acogido por los ingleses, debido a las instrucciones reales, y casi todos sus oficiales y 130 de los tripulantes y pasajeros murieron de pestilencia o de hambre mientras viajaban de Bluefields a Kingston. El "Caledonia" y el "Unicorn" llegaron a Nueva York con todos los de a bordo en un estado lamentable; demasiado débiles en el "Unicorn" para manejar el ancla (23), 250 personas de las 600 a bordo habían muerto durante los dos meses que había durado el oneroso viaje. El "Unicorn" no pudo viajar más; y la mayor parte de los sobrevivientes se quedaron en Nueva York. Algunos continuaron el viaje de regreso a Escocia en el "Caledonia", que llegó allí el 20 de noviembre de 1699; entre ellos Guillermo Paterson, que en Nueva York estuvo mentalmente trastornado y todavía quedó enfermo, debilitado y empobrecido. Su informe a los directores del 19 de diciembre, contiene valiosos datos sobre la historia de la malograda colonia.

Rumores de que la colonia había sido abandonada llegaron a Edimburgo a fines de septiembre, y se confirmaron en octubre. El directorio, cuyas esperanzas habían sido alentadas por las primeras noticias llegadas en marzo, ahora tildó a los colonos como desertores y cobardes, y echó toda la culpa al gobierno inglés por sus crueles proclamas; el pueblo que había recibido las primeras noticias con alegría, tocando las campanas, dando gracias a Dios, y con hogueras, naturalmente consideraba ahora que los ingleses habían hecho fracasar la expedición. Ya la compañía había tratado de refutar ante el rey la protesta del embajador de España. Ahora se intensificó la agitación contra Inglaterra que duró por años. Hubo entre los países una guerra de folletos insultantes (24) sobre quienes eran responsables por el desastre del Darién. La Cámara de los Lores en Inglaterra dio razón a la actitud de España, como había hecho también el Consejo de Comercio y de las Plantaciones, contrariando

su opinión de 1697, mientras los escoceses trataron en vano, con peticiones, de convencer al rey de la necesidad de una reunión inmediata del parlamento escocés para considerar el asunto del Darién.

Sin embargo, no toda la culpa fue de los ingleses. El directorio también fue culpable. Las deficiencias en las provisiones y en la conducta de la expedición no eran decisivas. Ya había indicios al fin de una mejor organización (como ya se ha visto, hubo en Caledonia un esfuerzo serio para comerciar y en abril se reunió un parlamento para aprobar los reglamentos y ordenanzas). Además, los comerciantes norteamericanos, dispuestos a desafiar a sus gobernadores ingleses se preparaban para traficar con los escoceses. Lo fatal había sido la gran demora por parte del directorio en dotar la expedición con provisiones y refuerzos y especialmente con créditos en Nueva York y las Antillas, a pesar del informe sobre las deficiencias recibido de Madera. Es verdad que hubo mala suerte en el hecho de que cartas enviadas por varias rutas se extraviasen, y un bergantín con provisiones que zarpó el 24 de febrero de 1699 naufragara en las Islas Hébridas. Pero habrían podido contar con la posibilidad de desastres tan comunes en aquel entonces. El hecho fue que a la compañía siempre le había faltado efectivo a pesar de varios llamados a los accionistas que por fin llegaron a contribuir con el 50% de su obligación, y a pesar de préstamos hechos por los miembros más adinerados de su directorio. En los primeros tiempos actuaba como un banco otorgando créditos a sus accionistas contra sus acciones, pero esta práctica competía con el Banco de Escocia y era una locura dados sus pocos recursos. Asimismo, antes de partir la expedición, se había tratado de vender el gran barco "Rising Sun" en construcción en Amsterdam, para procurarse fondos adicionales. Una vez partida la expedición tuvo una pausa por falta de recursos. En Escocia, durante muchos años hubo gran escasez de víveres. Además, el directorio perdió tiempo tratando en vano de conseguir el uso de dos pequeñas fragatas de guerra de la diminuta flota de guerra escocesa (25). En todo eso había cierta excusa. Pero, no en el hecho de no haber pensado en arreglar créditos. El primer crédito en Nueva York no se arregló sino hasta abril del año 1699.

SEGUNDA EXPEDICION AL DARIEN

Con mucha demora, pues se preparó la segunda expedición y se hizo en dos partes. Dos naves, el "Olive Branch" y el "Hopeful Binning", con trescientos colonos a bordo y cargados de provisiones, zarparon de Leith el 12 de marzo de 1699, pero no fue sino en septiembre cuando zarpó la flota principal del puerto de Rothsay en el río Clyde, cerca de Glasgow, la que consistía del "Rising Sun", con sus 69 cañones; el "Hope", el "Duke of Hamilton" y el "Hope of Bo'ness", con 1.300 hombres y algunas mujeres a bordo y abundantes provisiones y municiones. Zarpó en el momento en que llegaron a Escocia los primeros rumores del abandono de la colonia.

Mientras tanto, el "Olive Branch" y el "Hopeful Binning" habían hecho un viaje tranquilo, sin pérdida de vidas, y llegaron a las costas del Darién a mediados de agosto. Pero encontraron el lugar abandonado y las casas quemadas. Resolvieron esperar al resto de la expedición, pero

el desastre los golpeó también. Se incendió el "Olive Branch" que estalló cuando un tripulante entró en la bodega con una vela encendida para obtener coñac (el coñac fue la maldición de toda la empresa) y se perdieron todas las provisiones. El "Hoperful Binning" entonces puso velas para Jamaica, donde la mayoría de las personas a bordo murieron de fiebre. Algunas doce personas prefirieron, sin embargo, quedarse en el Darién y fueron a vivir con los indígenas. Incluían tres tenientes militares, un carpintero y su esposa, probablemente todos montañeses de habla gaélica, porque en ambas expediciones hubo muchos montañeses y el apellido del carpintero fue Macdonald. Se puede imaginar entonces que el gaélico se oía en el pueblo cuna.

La parte principal de la segunda expedición tocó en la isla inglesa de Montserrat, donde el gobernador, siguiendo las instrucciones reales, se negó a surtirlas con provisiones; llegó al Puerto Escocés el día 30 de noviembre, habiendo perdido 160 hombres por enfermedades que les atacaban casi en el momento de salir de Escocia. En Montserrat habían sabido que la colonia ya no existía, y ahora se confirmó el hecho. Pero el abandono no fue completo. En tierra se encontraban las doce personas y en el puerto dos pequeños barcos, uno bajo el mando del capitán Thomas Drummond, quien había sido uno de los consejeros en la primera expedición y un hombre fuerte que nunca había perdido su salud y su ánimo; el otro bajo el comando de un señor Fulton, comerciante de la Nueva Inglaterra; los dos habían salido de Nueva York, desafiando las proclamas, con provisiones, herramientas y equipo, para ocupar de nuevo el lugar, sabiendo que ya estaban en ruta refuerzos y alentados por los créditos finalmente abiertos en Nueva York.

Pero, tampoco sirvieron la fe y voluntad del capitán Dummond y de los montañeses. La segunda expedición iba a pasar por las mismas experiencias de la primera. Los consejeros de la segunda expedición disputaban aún más que los de la primera y uno de ellos, James Byres, se destacó por su falta de confianza y su disposición argumentativa. Disputaron sobre si tenían poderes o no para sustituir al primer consejo, si debían o no colonizar de nuevo el lugar (no habían venido para empezar una colonia, dijo Byres, sino para reforzar una colonia) se negaron a aceptar las credenciales de Drummond; no querían creer en su buena fe cuando ofreció créditos en Nueva York; despidieron al piloto español que él había traído de Nueva York y trataron tan mal a la tripulación de Drummond que ellos también fueron a vivir con los indios. No sabían exactamente cuántas provisiones tenían a bordo, y en un momento pensaban seriamente en mandar quinientos soldados y cien marineros a Jamaica para reducir el número de personas a quienes dar de comer. Algunos, incluyendo Byres, confiaban poco en los indios y hablaban mal de ellos, cuando en efecto, fueron sus mejores amigos.

No fue sorprendente que entre los hombres hubiera mucho descontento (en un momento temían verse llevados a Jamaica para ser vendidos o afianzados). Nueve de ellos se fugaron a Portobelo en un bote de remos del "Rising Sun", otros, con la ayuda de los indios, buscaban a los españoles en tierra, y un complot para apoderarse de los consejeros y dos de las naves llegó a su fin con el ahorcamiento de uno de los conspirado-

res. Sabiendo por los indios que los españoles estaban montando expediciones por mar y tierra contra ellos, Drummond propuso un ataque contra Portobelo. El consejo se burló de la idea e instigado por Byres, detuvo a Drummond por rebeldía contra su autoridad. En febrero, Byres fue a Jamaica en busca de provisiones, y a Drummond también le permitieron marcharse. (En una fecha posterior y en Escocia, una investigación del directorio dio razón en todo a la conducta de Drummond, y Byres fue censurado).

Mientras pasaba todo esto, los pastores presbiterianos que la iglesia de Escocia había enviado en la segunda expedición para organizar una iglesia en la colonia y para evangelizar los indígenas, perdieron toda esperanza de adelantar el Reino de Cristo en aquellas regiones, no pudiendo evangelizar ni a sus compatriotas ni a los indios. Con los indios no podían comunicarse por no saber su idioma; con la tercera parte de los escoceses tampoco podían comunicarse por ser ellos montañeses gaélicos, sin conocimiento del inglés, mientras los demás hicieron poco caso de ellos (26). Por último, aunque se hizo mucho restaurando la fortaleza, montando de nuevo los cañones y construyendo cabañas y almacenes, las enfermedades les diezmaron, pudriéndose las provisiones y el agua era im potable.

Sin embargo había llegado un refuerzo en la persona de Alexander Campbell de Fonab, soldado valiente y experimentado, quien debía haber acompañado la expedición en la cual había embarcado 300 montañeses de sus tierras, pero llegó tarde, y tuvo que embarcarse en Inglaterra para Barbados, de donde llegó a Puerto Escocés el 11 de febrero de 1700 con un barco cargado de provisiones. Con credenciales de consejero animó a los colonos y puso en libertad a Drummond, con quien había hecho la guerra en los Países Bajos, el cual partió para Jamaica en seguida. Su llegada fue oportuna. El 13 de febrero los indios trajeron noticias de que fuerzas españolas habían cruzado el istmo y habían establecido su campamento a una distancia de tres días de marcha. En efecto eran tropas de Real de Santa María y de Panamá, con sus mulatos y sus indios que habían sido reorganizados cuando se supo lo de la segunda expedición, para cumplir con las reales instrucciones de eliminar a los escoceses. Al mismo tiempo la flota española se estaba preparando en Cartagena y en Portobelo para asediar a los escoceses en conjunto con el ejército en tierra.

Se resolvió anticipar el ataque de las fuerzas terrestres, y Campbell se puso a la cabeza de 200 hombres y unos 40 indios, quienes marcharon por el paso en la montaña hacia el Suroeste de Puerto Escocés, y encontraron a unos 400 españoles fuertemente atrincherados en un lugar llamado Tubacantí. El 15 de febrero los escoceses atacaron, rompieron las estacas y pusieron en fuga a los españoles, matando 10 de ellos y tomando algunos prisioneros. Las pérdidas de escoceses e indios no excedió de 9 muertos y 14 heridos. Fue el único incidente con éxito en toda la melancólica historia de la colonia, mas fue en vano.

El 23 de febrero barcos de guerra de Cartagena se presentaron frente a la entrada del puerto y reuniéronse con otros de Portobelo, en un total de tres naves grandes y ocho menores (toda la escuadra, bajo el mando de don Juan Pimienta, quien había llegado hacía algunos meses de España como gobernador de Cartagena) y allí se quedaron. Desembarcaron tropas

en la boca del río Carreto, al este de la colonia, y más tarde llegaron las tropas que habían cruzado el istmo. Hubo algunas pequeñas escaramuzas y gradualmente los españoles avanzaron hasta la península misma y al fin de marzo se encontraban muy cerca del Fuerte de San Andrés. La situación de los escoceses era desesperada. Escaseaban víveres y municiones; habían perdido acceso al manantial donde conseguían su agua, y en la fortaleza no había más que agua salada y barrosa. Morían los hombres a razón de 16 por día y apenas 300 estaban en condición para el combate. Para colmo, estalló un incendio que quemó muchas casitas. El 18 de marzo los españoles, quienes por los desertores y los indios tenían informes exactos sobre la situación desesperada de los escoceses, ofrecieron condiciones, pero estas eran duras ya que exigían la entrega de la colonia con todas las armas y pertrechos y tildaban a los escoceses de no ser una fuerza regular, sino más bien una empresa comercial sin estado legal de beligerante; los colonos se vieron obligados a rechazarlas. Los españoles también sufrían de enfermedades y se acercaba la estación lluviosa. Además sospecharon que iban a llegar de Escocia grandes refuerzos, por haber interceptado a un indio con un mensaje en tal sentido, proveniente del mismo Byres que se encontraba en la costa con un barco de provisiones, pero que no se atrevía a romper el bloqueo (27). El 30 de marzo don Juan Pimienta ofreció condiciones menos pesadas. Los colonos podrían irse en sus propios barcos, con las banderas izadas, tocando sus tambores, con todas sus armas y cargamentos, y efectuar cambio de prisioneros. Campbell se opuso a la capitulación, pero los demás aceptaron con avidez. Es interesante notar que por no conocer los escoceses el castellano, las negociaciones se hicieron en francés y latín.

El 11 de abril la flota escocesa dejó el puerto para seguir a la Isla de Oro y el día siguiente con los españoles remolcando el "Rising Sun" llegó a alta mar; la flota escocesa abandonó la costa funesta, siguiendo cada nave su propio rumbo. Pero peores desastres los esperaban aún. A bordo del "Rising Sun", donde los hombres fueron apretados como cerdos en una pocilga, murieron 260 personas solamente en el viaje a Jamaica, y 100 más mientras estuvo anclado en la isla. De allí hizo rumbo a la costa de Florida y Carolina, bien conocida por su comandante James Gibson, quien mandaba la nave "Carolina Merchant", de propiedad de su hermano y que llevó a los colonos escoceses en el año de 1684 a Stuart's Town en la Carolina. Pero no pudo cruzar la barra a la entrada de Charleston y de buena gana habría seguido su viaje a Virginia si su tripulación no hubiera insistido en parar allí. Cuatro días más tarde se destruyó el "Rising Sun" en un huracán, pereciendo 112 personas a bordo, entre ellos el comandante mismo. Gibson había vigilado en Amsterdam la construcción de la gran nave, la cual había sido visitada allí por el zar de Rusia, Pedro el Grande. Gibson había vivido a bordo de ella durante todo el bloqueo del Fuerte de San Andrés, fumando pipa y tomando tragos; 12 personas que estaban en tierra se salvaron, entre ellos Mr. Byres, quien había desembarcado para hacer una visita de cortesía al gobernador, y uno de los pastores que iba a predicar en un templo protestante; este reverendo Alexander Stobo se quedó en Carolina con su esposa. Su hija Joan fue la madre de la tatarabuela de Teodoro Roosevelt (28).

En el mismo huracán se perdió otra nave, la "Duke of Hamilton", pero como ya había pasado la barra no hubo víctimas. El barco "Hope" naufragó en la costa de Cuba, aunque todos se salvaron. Finalmente el "Hope of Boness", haciendo agua tuvo que entrar en Cartagena donde lo vendieron a los españoles. El único barco que volvió a Escocia fue el "Speedy Return", que había llegado frente a Puerto Escocés en los últimos días de la colonia y burlándose del bloqueo entró en el puerto para encontrar que se había firmado la capitulación dos días antes. Dos meses más tarde llegó al Darién otra nave de Escocia, la "Margaret", pero no pudo obtener contacto con los indios y descubrieron que los españoles aún se hallaban en la fortaleza. Cuando este barco tocó en Kingston, en su viaje de regreso, se conoció la historia de los últimos días de la colonia, de los sobrevivientes allí, quienes todavía seguían siendo diezmados por las pestes que se presentaban en la isla de Jamaica.

Así terminó el gran proyecto del Darién. Costó a Escocia casi 2.000 hombres y todo su capital líquido de £ 200.000. Muy pocos de los sobrevivientes regresaron a su país natal. Algunos hicieron nueva vida y fortuna en las islas del Caribe; otros en las colonias de América del Norte. Es posible que algunos de los que habían desertado permanecieran en el istmo. La tripulación del barco del comandante Drummond no fue evacuada, prefiriendo ellos quedarse con sus amigos, los indios, para que los buscara por fin un barco inglés, después de algún tiempo. Los prisioneros del "Dolphin", en Cartagena consiguieron también su libertad; pero parece que uno de ellos convertido a la fe católica, prefirió quedarse (29). También liberaron a los oficiales del "Dolphin", en Sevilla, quienes habían sido condenados a ser ahorcados por piratería, como que habían actuado sin la autoridad de su rey. En esto influyeron representaciones del mismo Guillermo.

CONSECUENCIAS ECONOMICAS Y POLITICAS DEL DESASTRE

Escocia tuvo que sufrir las consecuencias económicas y políticas del desastre. Se había desprendido de metales preciosos para pagar los buques y provisiones adquiridos en el continente y privado por completo de todo su capital líquido. Hubo endeudados en todas partes; las manufacturas recién establecidas sucumbieron una vez desaparecida toda esperanza de nuevos mercados; y años de escasez y malas cosechas habían deprimido toda actividad comercial. Igualmente grave fue la hostilidad engendrada contra Inglaterra. Ya se ha anotado la agitación escocesa provocada por el fracaso de la primera expedición.

Esta agitación aumentó con las noticias del segundo fracaso, tanto más amargas, porque pocos días antes el populacho de Edimburgo había celebrado espontáneamente el triunfo de Tubucantí con iluminaciones y hasta con turbulencia, soltando los prisioneros de la cárcel, el famoso Tolbooth, y quebrando las ventanas de quienes no querían iluminarlas, poniendo especial atención a las de los funcionarios gubernamentales. Por fin tocaron las campanas música de una canción muy denigrante para el rey.

La compañía continuaba sometiendo sus quejas en una sucesión de memorias a la corona, afirmando sus derechos sobre el Darién, e invocó la intercesión de los ministros y comisionados escoceses del rey. También se organizaron peticiones públicas apoyando a la compañía y respaldando los títulos escoceses. Guillermo había rehusado adelantar la reunión del parlamento, pero cuando por fin reunióse en mayo de 1700, resolvió considerar primero el caso de Caledonia por ser causa de profunda inquietud en el país, Guillermo manifestó gran simpatía para con las angustias del pueblo escocés. Cuando los Estados se reunieron de nuevo en octubre, el pueblo escocés estaba enfurecido por el segundo desastre y Guillermo se disculpó de la mejor manera posible. Únicamente “por razones invencibles” se había negado reconocer el derecho de la compañía a colonizar al Darién, señalando que al ceder “había infaliblemente perturbado la paz de la cristiandad y traído inevitablemente sobre nuestro antiguo reino una pesada guerra”. Resolvió aprobar toda ley que fomentara el comercio de Escocia, y “especialmente para subsanar las pérdidas y promover la empresa de la compañía del Africa y de las Indias”. Además, prometió interceder, lo que en efecto hizo con éxito, como ya se mencionó, en favor de los prisioneros escoceses en Sevilla.

Sin embargo, los escoceses insistieron en que les dieran la razón, y los ministros y el comisionado del rey en Escocia tuvieron mucha dificultad en evitar un violento conflicto entre ellos y la corona. El pueblo y el parlamento escoceses deseaban justificar la conducta de la compañía en una ley, declarando que los derechos de Escocia sobre el Darién habían sido buenos y válidos. Guillermo no podía firmar tal ley sin repudiar su propia política. Felizmente en el asunto del Darién otras voces se hicieron oír —Paterson y el capitán Campbell, el vencedor de Tubacantí— manifestando que el desastre del Darién se debió más a la mala administración de la compañía que a la oposición inglesa. Manejando hábilmente el parlamento el alto comisionado del rey logró que el proyecto de ley se cambiara en una simple resolución platónica que no necesitaba la firma del rey. Se satisfacía así el orgullo escocés sin chocar directamente con la corona.

FRACASO DE LA POLITICA DE GUILLERMO EN EL ASUNTO DE LA SUCESION ESPAÑOLA

Irónicamente, y para mayor irritación de Escocia, las “invencibles razones” en las cuales se había basado la política de Guillermo perdieron su validez en aquel momento. Cuando murió Carlos II, a fines de 1700, había legado su trono con todos sus dominios al príncipe Borbón el nieto de Luis XIV, el duque de Anjou. El gran monarca de Francia no solamente aceptó la herencia para su nieto, sino que anuló de un golpe muchos de los esfuerzos de Guillermo en la guerra que había terminado en 1697. Tropas francesas entraron en las fortalezas fronterizas de los Países Bajos, custodiados hasta entonces por holandeses por acuerdos especiales. Los holandeses e ingleses hubieran aceptado la situación si Luis XIV no hubiese cometido un gran error declarando, en contradicción a todas sus promesas, que el exilado príncipe católico Jacobo Stuart, llamado en In-

glaterra el Viejo Pretendiente, era el legítimo rey de Inglaterra y de Escocia. Esta amenaza a la sucesión protestante y al establecimiento constitucional de 1688 fue inaceptable. La guerra con Francia se hizo inevitable y comenzó el 15 de mayo de 1702. La política de Guillermo en el asunto de la sucesión española había fracasado. Habría hecho mejor en respaldar a los escoceses en el Darién, y ¿quién dudaría que así respaldado, y con Jamaica como base, los escoceses habían tenido muchas más posibilidades de mantenerse? Pero ya era demasiado tarde. Se habían agotado los escoceses y los ingleses prefirieron concentrar sus ejércitos en el continente.

Es verdad que Guillermo Paterson en una audiencia con el rey Guillermo y en una memoria, ya mencionada, dirigida a su majestad en el año 1701, le instó a que tomara en sus manos el gran proyecto, capturando primero las fortalezas españolas en el Caribe, conquistando y colonizando el istmo después. Otros apoyaron sus argumentos, entre ellos Wafer, en la dedicatoria al duque de Malborough, en la segunda edición de su obra de 1704, donde habló del istmo como "una de las tierras más valiosas del mundo". Pero faltaban los medios y la convicción. Una expedición de filibusteros comisionados por el gobernador de Jamaica, que constaba de 500 ingleses y unos 100 indios del Golfo del Darién, cruzó el istmo en 1702 y ocupó por corto período las minas de Santa Cruz de Cana. Mas no hubo otras; toda esperanza de nuevos ataques se desvaneció cuando la escuadra naval bajo el comando del almirante Benbow fracasó en su tentativa de destruir la flota francesa en el Caribe, en el año 1703.

El mal humor de Escocia fue peligroso para Inglaterra ahora que esta se encontraba en guerra con Francia. Ya en Escocia comenzaban a entrenar la milicia y hubo muchas indicaciones de deslealtad. Guillermo y los ingleses, por motivos egoístas, tenían que adoptar una mejor disposición para con los escoceses, especialmente cuando la conmiseración también los llevó a modificar su actitud. No les convenía que los escoceses permanecieran rebeldes, dando la bienvenida, con apoyo francés y católico, al retorno de los Stuarts al trono, del cual un acta del parlamento inglés les había excluido para siempre, el llamado *Act of Settlement* de 1701. Los escoceses habían rehusado aceptar esta acta, repudiando la sucesión protestante en su propia *Ley de seguridad* de 1703, a menos que se remediasen sus propias quejas, especialmente aquella que se refería a su exclusión del comercio inglés y colonial. Como represalia, los ingleses amenazaron tratar a todo escocés de extranjero si no aceptaban el *Acta de Settlement* y excluir su carbón, su lino y su ganado del mercado inglés, pero afortunadamente comenzaron a prevalecer en ambos campos consejos más prudentes. Ya, como se ha anotado, figuras eminentes escocesas habían expuesto las deficiencias de la compañía, y ellos y muchos otros predicaban la necesidad de una unión parlamentaria entre las dos naciones.

Se hizo gradualmente evidente que se podría negociar, Inglaterra concediendo a los escoceses todas sus demandas con respecto al comercio y Escocia aceptando una unión política con Inglaterra. Ya antes de morir Guillermo, en 1703, se propuso esta solución en el parlamento inglés, y en su lecho de muerte el rey expresó el vehemente deseo de que para el interés de ambos hubiera una incorporación de sus dos reinos en una unión

lo antes posible. Su sucesor, su cuñada la reina Ana, también exhortó a tal unión y los primeros estudios se hicieron por comisiones nombradas por los parlamentos para encontrar las bases de un acuerdo. Pero las primeras tentativas no tuvieron buen éxito: los ingleses todavía se oponían a las pretensiones comerciales escocesas y en Escocia se guardaban muchos rencores. Tales rencores aumentaron, pues, a pesar de reconocer las ventajas económicas de la unión, muchos escoceses se dieron cuenta de lo que perderían en un sentido moral, es decir, su individualidad como nación. Y en efecto, las animosidades escocesas tenían que llegar a su punto culminante y, en un acontecimiento macabro, el Darién reclamó sus últimas víctimas.

INCIDENTE DEL "WORCESTER" Y LAS ULTIMAS VICTIMAS DEL PLAN DEL DARIEN

La Compañía de Escocia no había abandonado por completo su intención de comerciar en Africa y el Oriente, y en efecto, en 1699 un barco suyo, el "African Merchant", realizó un viaje al Africa Occidental e hizo buen negocio, regresando con oro en polvo, marfil y pingües beneficios. De este metal acuñaron las últimas monedas de oro de Escocia (30). Es interesante anotar que en este viaje el comandante fue instruido para que hiciese respetar la bandera escocesa y para no someterse a ningún requerimiento que no hubiese emanado del rey mismo. Después del fracaso del Darién hubo otros viajes, todos malogrados. El "Speedwell" naufragó en las islas de Indonesia en el año 1701; el "Speedy Return", el mismo barco que había burlado el bloqueo en Puerto Escocés, bajo el comando del capitán Robert Drummond, que había conducido la nave "Caledonia" del Darién, de regreso a Escocia en 1699, desapareció en el Océano Indico cerca de Madagascar, como también el barco "Content" en el año 1701. En 1704, una cuarta nave, la "Annandale", contratada para un viaje a las Indias, mientras estaba en el Támesis en Londres, y a pesar de la prometida benevolencia del gobierno inglés para con los escoceses por el desastre del Darién, fue secuestrada judicialmente por la Compañía Inglesa de las Indias Orientales alegando que había infringido su monopolio. En vano pidió la Compañía de Escocia justicia. Pero por lo que se consideraba como un acto de providencia, se iba a presentar en Escocia la oportunidad de una justa retribución. En el estuario de Forth entraba, algunos meses después, una nave inglesa llamada el "Worcester", bajo el mando del capitán Thomas Green, que erróneamente se suponía pertenecer a la Compañía de las Indias Orientales. La Compañía Escocesa que ostentaba poder para tomar represalias, apoderose del barco y llevó por la fuerza a su comandante y oficiales a tierra. El Consejo Privado Escocés rehusó intervenir, pero algunas palabras de ciertos miembros de la tripulación suscitaron sospechas de que el "Worcester" se había dedicado a la piratería en el Oriente, y hubo entonces motivo suficiente para una investigación judicial. Otras palabras reforzaron las sospechas en una dirección más definida. En la mente del público surgió la idea de que el por años desaparecido capitán Drummond del "Speedy Return" había sido víctima de Green y sus asociados. En la Corte Alta del Almirantazgo co-

menzó, el 5 de mayo de 1705, su juicio que duró una semana. Green y su tripulación fueron encontrados culpables de asesinato y piratería y condenados a muerte. Escocia presa de una furia de venganza desencadenada contra Inglaterra se cegó ante la evidencia. Inglaterra también se indignó. Dos veces la reina Ana interpuso su influencia en favor de los condenados; mas aterrorizado por aquella terrible turba edimburguesa (31) que pedía sangre, el Consejo Privado Escocés tuvo que entregar las 18 víctimas, de las cuales el aturdido joven comandante inglés Green, y dos de sus oficiales (uno de ellos un escocés) fueron ahorcados en la playa de Leith en presencia de una enorme muchedumbre, por piratería, robo y asesinato.

Este asesinato judicial fue uno de los acontecimientos más sombríos en la historia de Escocia. Se recibieron después pruebas irrefutables de que Green y sus hombres eran inocentes de la muerte de Drummond y del saqueo de su cargamento. Investigaciones más recientes han comprobado que ni Green ni su tripulación en ninguna época se dedicaron a la piratería (32).

Así perecieron las últimas víctimas del proyecto del Darién. “El pueblo escocés —dijo el historiador escocés, G. P. Insh— cuando puso las manos en el capitán Green y sus tripulantes vengaba ciegamente todas las terribles realidades de la pestilencia y del naufragio, que había sido la suerte de los que con tanta esperanza y confianza se habían hecho a la mar en los barcos de la compañía, rumbo al istmo; las muertes de los que habían perecido por fiebre o hambrientos en las playas del Darién; los cadáveres entregados al mar en los espantosos viajes a Jamaica y a Nueva York; y los que se habían hundido en la oscuridad y la tempestad en la nave del capitán Gibson en las afueras de la barra de Charleston” (33).

LA UNION DE INGLATERRA Y ESCOCIA

Este acto violento y vergonzoso fue el preludio de la unión. Después se calmaron los ánimos. En el mismo año de 1705 ambos parlamentos nombraron sus comisionados, quienes rápidamente se pusieron de acuerdo sobre las condiciones de La Unión, y el tratado fue ratificado en 1707 por leyes de ambos parlamentos. El tratado unió los dos reinos bajo el título de Gran Bretaña, confirmó la sucesión protestante y estableció que no hubiera más que un solo “Parlamento de la Gran Bretaña”. Estos tres artículos satisfacían las exigencias inglesas. En otros 22 artículos se comprendían las concesiones a los escoceses. El comercio y la navegación se abrirían libremente a todos los súbditos británicos en Gran Bretaña, las colonias y en ultramar, con un solo sistema aduanero en todo el Reino Unido. Para compensar a los escoceses por varios perjuicios financieros al adoptar los impuestos ingleses y aceptar su futura responsabilidad en la deuda nacional inglesa, el parlamento inglés votó una suma de casi £ 400.000 (el llamado “Equivalente”). Escocia guardaría su iglesia y su sistema jurídico, pero perdió su parlamento, mandando, en su lugar, sus representantes a la Cámara de los Comunes en Londres y algunos nobles a la Cámara de los Lores.

FIN DE LA COMPAÑIA DE ESCOCIA

La unión terminó la existencia de "La Compañía de Escocia para comerciar con el Africa y el Oriente". Aunque los escoceses, cuyo parlamento en varias ocasiones había afirmado y extendido sus títulos y privilegios, quería mantenerlo, los ingleses insistieron en su disolución, aunque aceptaron la obligación de compensar en pleno a los accionistas y acreedores; dicha compensación quedaba incluida en el *equivalente* ya mencionado. En efecto todo capital pagado fue reembolsado con 5% de interés, y todos los acreedores recibieron su dinero. Hasta £ 233.000 se pagaron en total. En la Biblioteca Nacional de Escocia se encuentran los grandes libros de contabilidad de la compañía, escritos minuciosamente en fina caligrafía hasta el fin, y con cada cuenta de los accionistas debidamente cerrada. Pero de acuerdo con otras listas es evidente que el dinero se pagó en muchos casos no a los accionistas originales sino a sus herederos, a sus acreedores y terceros, a quienes habían vendido las acciones a bajo precio por apremiantes necesidades. Entre los beneficiados no se encuentra el nombre de Paterson. Había entregado sus acciones en 1697 por la estafa de Smith. Evidentemente, a pesar de su apoyo sensato a la unión, y de sus consejos sanos en cuanto a la economía de Inglaterra y Escocia, nunca llegó a restablecer su fortuna y vivió en pobres condiciones. En vano solicitó una remuneración por sus servicios en el Darién. Sin embargo en el año 1715 el Parlamento del Reino Unido de la Gran Bretaña, por medio de una ley especial, le acordó una indemnización de £ 18.241 por "sus servicios, gastos, pérdidas y ansiedades múltiples en el proyecto del Darién". Murió en 1719.

Su *Proyecto del Darién* había fracasado, pero él dio gracias a Dios porque en un aspecto había tenido una consecuencia importantísima: la unión de Inglaterra y Escocia. La compañía según él, había sido calculada como apta para efectuar una colaboración comercial inglesa-escocesa tendiendo a terminar en una unión entre los dos países que habría sido universalmente aceptada. Desgraciadamente no hubo tal colaboración, al contrario: hostilidad. Pero de la hostilidad paradójicamente surgió la Unión. "Sería extraño —dijo— que los buenos patriotas no aceptaran la Unión a la cual ha contribuído el fracaso mismo del *Proyecto del Darién*" (34).

NOTAS

(1) *Scotland from 1603 to the Present Day*. George S. Pryde, Londres, 1962, p. 1.

(2) Pryde *op. cit.* p. 28.

(3) Véase la lista de las industrias escocesas en *A letter from a Gentleman in the Country to His Friend at Edinburgh wherein it is clearly proved that the Scottish African Company is exactly calculated for the interest of Scotland*, Edimburgo, 1696.

(4) Esta cifra se ha tomado de la introducción páginas XLIV y XLV de W. R. Scott *Minute Book of the Managers of the New Mills Cloth Manufactory 1681-1691*, publicado por la *Scottish Historical Society*, 1905.

(5) J. S. Barbour *A History of William Paterson and the Darien Company*, Edimburgo y Londres 1907. William Paterson en su informe a los directores fechado el 19 de diciembre de 1699 se refiere a un capitán Moon. "A este hombre —dice— lo conocí en Jamaica mucho antes". El informe aparece en su totalidad en la página 93 *et seq.*

(6) Mencionado por Walter Herries *A Defense of Scots Abdicating Darien*, Glasgow 1700.

(7) Saxe Bannister *William Paterson The Merchant Statesman and Founder of the Bank of Enland. His Life and Trials*, Edimburgo, 1858.

(8) Saxe Bannister *The Writings of William Paterson*, 2 tomos, Londres 1858, p. 117. *A Proposal to Plant a Colony in Darien*, January 1st, 1701.

(9) Barbour *op. cit.* p. 177.

(10) William Dampier en su *A New Voyage Round the World*, Londres 1697, también describió la expedición y el viaje de regreso.

(11) *A Journal into the South Sea* con ilustraciones de la costa del Pacífico e islas de Panamá, en tinta, escrito por el bucanero Basil Ringrose, circulaba en Londres en 1682 y una edición manuscrita iluminada dedicada al duque de Albemarle circulaba en el mismo año. Está en el Museo Británico, Londres, Sloane MSS. 3820. El manuscrito se publicó en 1685 en la segunda edición de la traducción al inglés del *History of the Bucaniers*, de Alexander Olivier Esquemelin (publicada en Londres en primera edición en 1684). Ringrose fue plagiado en un manuscrito denominado *Captain Bartholomew Sharp His South Sea Journal, 1683*, el cual se encuentra también en el Museo Británico, Sloan MSS. 46B. Otro informe de la expedición en manuscrito es de John Coxon y se encuentra asimismo en el Museo Británico, Sloane MSS 46A.

(12) Véase *The Darien Papers: "Being a selection of original letters and official documents relating to the establishment of a colony at Darien by the Company of Scotland Trading to Africa and the Indies 1697-1700"*. Edited by John Hill Burton. Edimburgo, 1849. Actas de las reuniones del Comité de Mejoramiento de la Compañía de Escocia del 13 de junio, 27 de noviembre, 4 de diciembre, 9 de diciembre y 11 de diciembre se refieren a consultas con Isaac Blackwell "sobre herramientas, fierros para pescar tortuga, y telas y a pagos que se le habían hecho". Blackwell publicó un libro en Edimburgo en 1699 *A Description of the Province and Bay of Darién*, en el cual sostiene haber vivido por 17 años. Se refiere a sí mismo como un escocés. Una interesante característica de su relato es que los habitantes del Darién que describe en él no son cunas sino otra tribu.

(13) *Darien Shipping Papers: Papers relating to the Ships and Voyages of the Company of Scotland Trading to Africa and the East Indies 1695-1707*. Edited by George Pratt Insh for the Scottish Historical Society, Edimburgo, 1924, p. 16.

(14) Se ha aceptado hasta aquí que solo un intérprete acompañó a la primera expedición, pero parece que fueron dos. Se intentó originalmente emplear uno o dos judíos, u otros capacitados para traducir el español correctamente. (*Darien Shipping Papers* p. 60). Uno de los intérpretes de nombre Benjamín Spencer, alias Penso, es frecuentemente mencionado, por ejemplo en Herries *op. cit.* y en el informe de Paterson, en donde se describe su captura por los españoles cuando se desembarcó en Cuba desde el "Saint Andrew". La declaración de Spencer ante las autoridades españolas en La Habana se encuentra en los Archivos de Indias, en Sevilla, Audiencia de Panamá, Legajo N° 161 (2540). Fue llevado a España con los prisioneros del "Dolphin" y se presume que obtuvo su libertad con los otros en 1700. La historia del "Dolphin" se relata al igual que la del "Saint Andrew" más adelante en esta obra. En una carta del 17 de agosto de 1699, de los directores de la Compañía al Consejo de Caledonia, la cual se encuentra en los *Darien Papers*, se hace referencia a un intérprete que debía ser enviado en la segunda expedición, de nombre Dovale. La carta dice que fue conocido por los señores Spenso y Barino. En efecto, no fue a la segunda expedición, la cual no tuvo intérprete, pero la carta sugiere que en la primera expedición había dos intérpretes, y esto se confirma por medio de la carta del 6 de febrero de 1699 del señor Montgomery después de su escaramuza con los españoles, dirigida a los consejeros en Fuerte San Andrés afirmando que el jefe indio, Pedro, un aliado de los escoceses, la noche anterior a la escaramuza, deseando hablar con urgencia con él envió al señor Sobrino al señor Montgomery, para explicar lo que deseaba. Este Sobrino debe ser la misma persona que Barino. (En esos días se deletaban los apellidos muy arbitrariamente y más aún los apellidos extranjeros).

(15) G. P. Insh *The Company of Scotland Trading to Africa and the Indies*. Londres, 1932. Pág. 125.

(16) El original de este mapa se encuentra en el Museo Británico. Se publicó en Londres en 1686 y la nota explicativa sobre este dice que el piloto "fue anteriormente capitán de uno de los barcos de Sharp antes de su desembarco".

(17) Reverend Francis Borland *Memoirs of Darien, Giving a Short Description of that Country, with an Account of the Attempts of the Company of Scotland, to settle a Colony in*

that Place, with a Relation of some of the Many Tragical Disasters, which did attend that Design. With some practical Reflections upon the whole. Written mostly in the year 1700, while the author was in the American regions. Glasgow, 1715.

(18) *Some Darien Letters* by Lieutenant Robert Turnbull with Notes by J. J. Spencer, *Scottish Historical Review*. Tomo IX. Julio de 1914. Una carta al coronel John Erskine del 11 de abril de 1699 menciona la falta de anzuelos.

(19) Véase *Spain Under Charles II or Extracts from the Correspondence of the Honorable Alexander Stanhope, British Minister at Madrid 1690-1699* (Londres 1844). Carta dirigida a Mr. Methuen en Lisboa, 12 de marzo de 1699.

(20) *Calendar of State Papers Domestic 1699-1700* p. 145. Londres, Carta de Vernon del 25 de abril de 1699 a Richard Hill en Bruselas.

(21) Ernesto Castellero R. *Historia de Panamá*, 6ª edición. Panamá. 1959, p. 51.

(22) Francis Russell Hart, *The Disaster of Darien*. (Boston y Nueva York 1929) p. 308.

(23) Según carta del 7 de agosto de 1699 del teniente gobernador de Nueva York, Mr. Nanfan, al gobernador el conde de Bellamonte. *Calendar of State Papers America and the West Indies 1699*. Londres.

(24) En enero de 1700, la Cámara de los Comunes ordenó que se quemara en el patio del parlamento, en Westminster, cierto folleto publicado en Glasgow sobre las causas del fracaso de la colonia escocesa en el Darién como "una calumnia falsa, escandalosa y traicionera desprestigiando altamente el honor de su majestad y de ambas cámaras del parlamento, y provocando celos y animosidades entre los dos reinos de Inglaterra y Escocia". En noviembre del mismo año, cuando ya desde hacía tiempo se había extinguido toda esperanza escocesa, los "Estados escoceses" condenaron a la hoguera en el mercado de Edimburgo tres folletos sobre el mismo tema "como blasfemia y calumnias escandalosas, desprestigiando todo lo que es sagrado y el honor de esta nación". Además se ordenó la detención del autor de uno de ellos, un tal Roberto Herries, que había sido reclutado como cirujano en la primera expedición. Su folleto *A Defense of the Scots Abdicating Darien* ya ha sido citado. Es un relato importante.

(25) Véase *A Short and Impartial View of the Manner and Occasions of the Scots Colony's coming away from Darien*, en a letter to a Person of Quality P. C. (=Philo Caledonina)". 1699.

(26) Thomas Clinton Pears *The Design of Darien*, *Journal of the Department of History of the Presbyterian Church in the U. S. A.* Vol. 16. 1936. Philadelphia.

(27) James Byres, *A Letter to a Friend in Edinburgh from Rotterdam; Giving an account of the Scots affairs in Darien*, 1702.

(28) Véase Jack C. Ramsay Jr. *Archibald Stobo, Presbyterian Minister. Journal of the Presbyterian Historical Society*. Vol. 37, Nº 3, september, 1959. Philadelphia.

(29) Según los diarios del capitán Patrick Macdowel sobrecargo en el barco "El Margaret" publicados como *Journals of the Voyage of the Ship Margaret 1700 en The Darien Papers*, 1695-1700, edited by J. Hill Burton (Bannantyne Club, Edimburgo, 1849).

(30) Barbour *op. cit.* p. 9.

(31) Sir Walter Scott escribió sobre la turba edimburguesa en el párrafo 4 del capítulo IV de su famosa novela *Heart of Midlothian* (1818): "La turba edimburguesa en estado de completa exaltación era una de las más feroces de Europa".

(32) Véase Sir Richard Carnac Temple *The Tragedy of the Worcester*, 1930. Londres.

(33) Citado de George Pratt Insh *The Darien Scheme*. Historical Association Pamphlet G. 5. Londres. 1947. p. 4.

(34) Barbour *op. cit.* p. 177.

BIBLIOGRAFIA

Los documentos y fuentes publicados son voluminosos. Se encuentran alistados:

- a) Documentos en inglés. John Scott. *A Bibliography of Printed Documents and Books relating to the Darien Company. Revised by George P. Johnson. With Additions and Corrections*. Edinburgh 1904-1906.

- b) Documentos en español. Francis Russell Hart. *Spanish Documents relating to the Scots Settlement at Darien*. Massachusetts Historical Society Proceedings Volumen LXIII. First Serial October 1929. March 1930.

Véase también, George Pratt Insh. *Historian's Odyssey. The Romance of the Quest for the Records of the Darien Company*. Edimburgo y Londres, 1938.

Se han publicado selecciones de los documentos:

- a) En inglés editado por John Hill Burton. *The Darien papers: Being a Selection of Original Letters and Official Documents relating to the Establishment of a Colony at Darien by the Company of Scotland Trading to Africa and the Indies 1691-1700*. Edimburgo, 1849.
- b) En inglés editado por George Pratt Insh, para la Scottish Historical Society. *Darien Shipping Papers: Papers relating to the Ships and Voyages of the Company of Scotland Trading to Africa and the Indies 1695-1707*. Edimburgo, 1924.
- c) Traducido del español al inglés:
- I) En los apéndices de Francis Russell Hart. *The Disaster of Darien*. Boston y Nueva York, 1929.
- II) En Frank R. Cundall. *The Darien Venture*. Nueva York, 1926.

Los libros principales sobre la Colonia escocesa son:

Hart. *The Disaster of Darien*, mencionado arriba, y George Pratt Insh. *The Company of Scotland Trading to Africa and the Indies*. Londres y Nueva York, 1932.

La mejor descripción de Paterson se encuentra en:

J. S. Barbour. *A History of William Paterson and the Darien Company*. Edimburgo, 1907.

Las obras escritas de Paterson fueron editadas por:

Saxe Bannister, en *The Writings of William Paterson, of Dumfrieshire Founder of the Bank of England; and of the Darien Colony*. 2ª edición, 3 tomos, Londres, 1859.