

HISTORIA REGIONAL

CAMBIO DE FUNCIÓN DEL PUERTO DE CARTAGENA DE INDIAS DURANTE EL SIGLO XVI¹

ANTONINO VIDAL ORTEGA.*

Recibido: Marzo de 2004

Aceptado: Junio de 2004

Resumen

El presente artículo analiza el cambio de función que el puerto de Cartagena, en la costa caribeña, vivió a lo largo del período temprano de la Colonia en el siglo XVI, pasando de ser una de las primeras factorías comerciales de intercambio de la región Caribe (con Santo Domingo y Cuba) hasta convertirse en un puerto colector de la red de circuitos de metales preciosos establecidos con la colonización del interior del continente. Cartagena fue punto de intercambio de oro y plata por mercancías europeas, actividad que la convirtió en uno de los puertos más destacados de la región del Caribe.

Palabras clave: puerto, red de circuitos de metales, oro, Caribe, Cartagena.

Abstract

This paper deals with the role experienced by the port of Cartagena de Indias in the Colombian Caribbean Coast during the early colonial period in the sixteenth century. It is argued that the city shifted its function from a convenient trading outpost for the Spanish settlements of the islands (Santo Domingo and Cuba) to an strategic hobble and shipment center of the precious metals mined following the settlement of the inland. Cartagena became the main point of commercial exchange, where gold and silver were traded by European manufactured goods, activity that made the city one of the mainstays of the Spanish system of ports in the Caribbean.

Key words: Hobble, trading net of metals, gold, Caribbean, Cartagena.

¹ Agradecimientos El presente artículo es parte del proyecto de investigación *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe 1580-1640* desarrollado en los últimos años y que dio como resultado la consecución del grado de doctor en Historia por la Universidad de Sevilla (España) y la obtención del premio de investigación "Nuestra América" de la Diputación de Sevilla, Universidad de Sevilla, la Escuela de Estudios Hispanoamericanos y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) de España.

Esta investigación muestra los procesos económicos y sociales de la ciudad puerto de Cartagena de Indias en la primera mitad del siglo XVII y, sobre todo, la vinculación de los mismos dentro de su región natural, el espacio regional del Caribe. Para ello, se reflexiona sobre el cambio que vivió la ciudad en sus funciones y cómo evolucionó debido a los enlaces y redes comerciales.

1. Introducción

El presente trabajo es una reflexión salida de proyecto de investigación que hemos venido desarrollado en los últimos años y que dio como resultado la consecución en primer lugar del grado de doctor y en segundo la obtención del premio de investigación “Nuestra América” de la Diputación de Sevilla, Universidad de Sevilla y la Escuela de Estudios Hispanoamericanos que el Consejo Superior de Investigaciones Científicas., que tuvo como resultado la publicación del libro *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe 1580-1640*. Sevilla, 2002.

El citado libro analiza los procesos económicos sociales acontecidos en la ciudad puerto de Cartagena de Indias en la primera mitad del siglo XVII y sobretodo la vinculación de los mismos dentro del marco de su región natural, el espacio regional del Caribe. Para ellos una vez analizado todo el proceso de occidentalización de la región, reflexionamos sobre el cambio que vivió en la ciudad en sus funciones y como evolucionaron debido a los enlaces y redes comerciales. Fue un ejercicio necesario para comprender de forma clara las complejas funciones de tan estratégica plaza en el comercio a corta, mediana y larga distancia,

2. La configuración de la región del intercambio

Desde el momento del contacto de los dos mundos, la región del Caribe atrajo a un innumerable número colonos españoles que establecieron una red de factorías dedicadas a explotar el oro de las grandes islas y los bancos perlíferos de la Tierra Firme² y también al rescate comercial en toda la región [1]. Los primeros navegantes, comerciantes-esclavistas, entre los que destacan Bastidas, Hojeda, Juan de la Cosa, etc., fueron los artífices de los primeros enlaces comerciales, cada vez más regulares y continuados y a través de las compañías mercantiles que establecieron con los mercaderes insulares y peninsulares. De este modo podemos pensar que la presencia española en el área que denominamos *espacio regional del Caribe* —que englobaría las Antillas mayores y menores, más las áreas litorales que lo circundan; las costas de Tierra Firme y las costas de Centroamérica, incluyéndose contactos hasta el puerto de Veracruz—, tuvo un carácter marcadamente mercantil, desde el primer momento. Los proyectos de emigración de grandes contingentes de labradores fracasaron en un corto período de tiempo debido a la conjunción de varios factores. Los grandes desembolsos que supuso a la Corona, coincidiendo con momentos en que las arcas reales se hallaban exhaustas, y atendiendo a los escasos resultados obtenidos en las distintas islas hizo que el coste de estas expediciones fuese considerado excesivo. Se malogró de este modo el proyecto de emigración de campesinos que el padre de Las Casas intentó sacar adelante

² Ver el interesante capítulo "La enfermedad de la perla." que William OSPINA nos presenta en su obra *Las Auroras de la Sangre*. Norma, Bogotá, 1999. Capítulo construido a través de una interpretación de las *Elegías de varones ilustres de Indias* de Juan de Castellanos.

en las Antillas. Además desde España, tanto los nobles, como los Concejos e incluso el Cabildo de Sevilla, no estaban dispuestos a perder los labriegos de sus distritos que producían los alimentos que consumían, prohibiendo el pasó a todos los que se declaraban solteros y hortelanos, llegando entre todos a ejercer una gran presión sobre la Casa de Contratación [2]. El modelo agrario de colonización castellana fue derivando cada vez más hacia un modelo minero extractivo, dependiente del comercio ibérico para subsistir.

Entre todos los colonos se forjó una cadena de intereses, los cazadores de esclavos indígenas, los empresarios comerciales que los financiaban, los mineros que necesitaban de la mano de obra barata y abundante, y los funcionarios reales que no eran inmunes al provecho ilícito y aún al cohecho y soborno. Ello justificó el desarrollo de un nuevo circuito económico regional, generándose una red de factorías entre las costas continentales y las de las islas. Que si bien en principio fueron un entramado de asentamientos comerciales, posteriormente, se fueron convirtiendo en puntos de penetración y entradas hacia el interior de la masa continental de cara a continuar la búsqueda de riquezas, aprovechando para ello los contactos de intercambios de los pueblos indígenas costeros, lo que conllevó como resultado una ampliación e interconexión de espacios.

La dinámica fue similar a la sucedida en las islas. Se formaron asentamientos definidos de una manera más sólida, gracias a la expoliación a las que sometieron a las diferentes sociedades indígenas costeras y sin ningún lugar a duda, a los créditos obtenidos de los comerciantes antillanos [3]. Se fue gestando, en el área que analizamos, una *especialización* de la actividad económica, es decir, lo que en palabras del historiador norteamericano Eric Van Young, es concebido como un espacio geográfico destacado por unas *fronteras* que lo delimitan, determinado más por el alcance efectivo de las relaciones que interactúan entre sí, que por el sistema externo de relaciones con la Metrópolis [3].

Los excedentes del oro y las perlas obtenidos de los pueblos indígenas del litoral, se establecieron como el motor de los intercambios. De ese modo, las relaciones mercantiles fueron el fundamento central de la estructuración de la transformada región del Caribe y, por ende, parte esencial dentro de la posterior configuración de la misma. Son ejemplo de esto, las factorías comerciales en las costas de la Tierra Firme, que poseía la familia de banqueros alemanes Welser agentes directos de la conquista y explotación de Venezuela que, a cambio de los préstamos hechos a Carlos I, obtuvo una capitulación en 1528 en la que se les permitía intervenir en las exploraciones. Las bases germánicas durarían hasta la década de los cuarenta, siendo definitivamente revocadas por el Consejo de Indias en 1556. De ello deducimos dos cosas: la primera, que los asentamientos iniciales en el Caribe eran lugares con una total *vocación comercial*; y la segunda, que el negocio había creado grandes expectativas de lucro cuando los banqueros alemanes participaron activamente.

Una vez agotados los excedentes indígenas de oro, perlas, etc., se inició la búsqueda de las minas y los bancos perlíferos para conseguir su explotación directa, arrancando así la penetración hacia el interior del continente desde el Caribe. Hacia 1528 se habían puesto de manifiesto todas las posibilidades del litoral costero de la Tierra Firme, al mismo tiempo los primeros europeos habían dispuesto toda su capacidad para desarrollarlas, situación que hizo ineludible el acceso hacia el interior del continente [4]

De todas formas y a pesar de la expansión hacia México y Perú, existió, desde las primeras décadas del siglo XVI, por parte de estos primeros colonizadores de la región Caribe un claro deseo de colonizar el territorio, fundando ciudades donde desarrollar la actividad agrícola,³ usando la abundante mano de obra indígena, acumulando excedentes de los resultados de las *razzias* costeras, ofreciéndose como punto de intercambio de metal y perlas por productos europeos (tejidos, vinos, hierros, ganado, etc.) y además, tratando de hacerse como vecinos de las nuevas fundaciones, de encomiendas o de empleos públicos, fuesen cargos capitulares, etc., una vez comprobado los pésimos resultados de los enfrentamientos entre clanes y facciones de conquistadores, y de ellos con las autoridades metropolitanas sucedidos en las grandes Antillas [5].

El agotamiento inicial de la colonización antillana, proyectó la expansión hacia América central y hacia el litoral sudamericano del mar Caribe [6]. La Corona, como parte interesada en la iniciativa, también puso de su parte para estimular estas empresas: reducción de impuestos⁴, permiso para rescatar oro y pescar perlas, autorización para comerciar otros productos (palo de Brasil, brasilete, cañafístola, etc.), construir naves, capturar esclavos y comerciar en la región.

Así, a lo largo de las primeras décadas del siglo XVI, se consolidaron en el litoral continental una serie de asentamientos factoría que configuraron paulatinamente un espacio económico concreto: *el espacio regional del Caribe*. Al final del periodo aurífero —en la década de los veinte—, en las islas se empezaron a desarrollar otras actividades económicas, entre ellas el embarque de animales vivos y los productos procesados obtenidos del ganado cimarrón, que empezó por cargarse en los barcos que iban para España y se extendió como comercio por las distintas factorías de la Tierra Firme que ofertaron un nuevo y creciente mercado para las islas⁵ —a la vez que se desarrolló la producción de azúcar con destino a la Península [7].

A pesar de las numerosas expediciones esclavistas llevadas a cabo desde comienzos del siglo XVI, y de ser ruta de paso y refugio de los barcos de los navegantes españoles, no

³ A pesar de los intentos de generar una producción agraria, y aunque en determinados lugares de la región llegó a desarrollarse de manera exitosa, en general, en el mundo del Caribe en la primera mitad del siglo XVI se puede hablar del fracaso del modelo agrario, pues la región se convirtió en un lugar de intercambio de los productos europeos y americanos. Además, la presión migratoria ejercida por los descubrimientos de los tesoros y las riquezas del Perú y México, favoreció el no desarrollo de colonias muy populosas en la región e incluso el abandono de las primigenias asentamiento (ejemplo de este proceso puede ser la isla de Jamaica).

⁴ La Corona disminuyó su pretensión impositiva para favorecer la colonización, reduciendo el quinto al décimo real, o bien, la exención de impuestos sobre entrada y salida de navíos en los puertos (almojarifazgos), por período de seis años, para así favorecer el surgimiento de nuevos asentamientos.

⁵ Se destacó en esta faceta la isla de Jamaica, lo cual era lógico por su excelente ubicación frente a las costas de Tierra Firme y en menor medida la de Santo Domingo. Sobre Jamaica Juan López de Velasco en su *Geografía y descripción universal de las Indias Occidentales* (Madrid, 1884) en el año de 1570 nos menciona que si bien de la isla había desaparecido la población aborigen original, no era un territorio abandonado, sino que producía cazabe y abundante ganado cimarrón porcino, vacuno y caballar, criado durante las décadas anteriores, que era exportado a las costas del continente o a la isla de Cuba para abastecer las necesidades alimentarias de las naves que recalaban en su puerto. Ver también MORALES PADRON, F. *Jamaica española*. Sevilla, 1952. Cap. 2, pp. 61-84. Donde se explica el papel crucial de la isla en el mantenimiento de los asentamientos del istmo de Panamá y costas de Tierra Firme desde las primeras décadas del siglo XVI. En el caso de otro comercio de animales destaca el de equinos; sobre este aspecto, consultar DEL RIO MORENO, JUSTO DEL. *Caballos y équidos españoles en la conquista y colonización de América (siglo XVI)*. Sevilla, 1992.

será hasta el año 1523 cuando en las costas de Cartagena se produzca el intento de establecer un asentamiento duradero. El 23 de junio de 1523, firmaba una capitulación Gonzalo Fernández de Oviedo para levantar una factoría comercial en Cartagena,⁶ con intenciones de poblar en un futuro. La idea era poner una base para los rescates con un área de acción de quince leguas de radio, y a tal efecto se le autorizaba a disponer de dos barcos con igual fin, así como para el comercio y la comunicación con otros puertos. Justo cuando estaba dispuesto a iniciar el viaje, recibió noticia de la destructiva expedición que había permitido Rodrigo de Bastidas desde Santa Marta, por lo que Oviedo desistió de la empresa pensando en la bravura en la que iba a encontrar a los castigados turbacos.⁷

La fundación definitiva de la factoría vino de la mano de un madrileño llamado Pedro de Heredia; fue en enero de 1533, tras su victoria sobre los indios turbacos y la sojuzgación de los pueblos de la bahía [8]. Heredia había sido propietario de un ingenio de azúcar en Santo Domingo [9] pero la actividad agraria no era lo que le atraía, ese modelo colonizador tocaba a su fin en las islas [10]. Buscar metales era la obsesión española y más tras los descubrimientos de los grandes imperios prehispánicos a lo largo de la geografía americana. La ciudad, y por lo tanto su puerto, en su génesis fue un punto más de relación comercial de este espacio Caribe y, sobre todo, un lugar de refugio obligado para los barcos que cubrían las rutas más frecuentadas del Nuevo Mundo, Santo Domingo, Santa Marta y Panamá, donde se hallaba la puerta de salida de las ingentes riquezas provenientes del Perú.

Desde 1527, por una sentencia dictada en la ciudad de Valladolid, se favoreció oficialmente la penetración hacia el interior del continente; Cartagena se inició como lugar desde donde partieron sucesivas entradas para explorar el interior de la Tierra Firme.

Todas las expediciones consecutivamente partieron desde las factorías antillanas y costeras del litoral continental Caribe, a excepción de la de Pedro de Heredia que salió y se organizó desde la Península, aunque posteriormente fue reforzada en Santo Domingo y Santa Marta. Las expediciones se llevaron a cabo desde el Golfo de Paria hasta Santa Marta, penetraciones hacia el sur y el interior del continente que dieron como resultado el conocimiento del territorio que se denominó Nuevo Reino de Granada. Las incursiones se sucedieron desde el año 1528, fecha en que en las actuales costas colombianas se estableció la factoría de Santa Marta [11], primer punto de penetración de las mismas desde donde por primera vez se accedió hasta el río Magdalena [12].

El establecimiento de Cartagena fue, por tanto, uno de los más tardíos de todos los de la costa de la Tierra Firme⁸, algo natural si pensamos que la expedición partió desde la Península. Las capitulaciones de Pedro de Heredia muestran un considerable conocimiento de la geografía costera, ya que señalaban de forma concreta y específica el territorio que iba desde la desembocadura del río grande de la Magdalena hasta la culata del golfo de Urabá. Hacia el interior todo quedó difuso, la geografía aún era

⁶ Entendemos el concepto en el sentido de un establecimiento fundado por naturales de un país en cierto territorio de otro, para comerciar con los aborígenes. Aunque sin perder de vista el sentido económico y depredador más estricto del término.

⁷ CUESTA DOMINGO, M. "La conquista..." Op. cit. y ELIAS DE TEJADA, F. *Las ideas políticas de los fundadores de la Nueva Granada*. Sevilla, 1955.

⁸ Nombre de Dios se fundó en 1510, Coro en 1527, Santa Marta en 1525 y Maracaibo en 1530.

desconocida, pero desde la ciudad se llevó la expansión hacia dos zonas concretas: por un lado hasta el Magdalena y por el otro hacia el área del Zenú y el golfo Urabá [13]. La fundación y génesis de la ciudad surgió ante la necesidad de crear una base de asentamiento y comercio, que fuese punto de partida de una instalación duradera para la búsqueda de riquezas⁹ y —por encima de todo— para localizar el origen de ese oro descubierto en los intercambios con los habitantes de esas costas¹⁰. De esta forma se estableció la gobernación de Cartagena, que lindaría al occidente con los territorios pertenecientes a la Audiencia de Panamá y al oriente con la gobernación de Santa Marta.

Los años de rescate por las costas habían llevado a los españoles a descubrir las orfebrerías auríferas de las culturas indígenas costeras, motivando su presencia las sucesivas expediciones de los grupos de Pedro de Heredia. Las posibilidades que ofrecía el metal amarillo animó a inversores privados a organizar las consiguientes entradas, desarrollándose éstas por medio de un sistema de compañías comerciales privadas [14], agregándose a estas un nuevo elemento: el soldado¹¹.

El objetivo y provecho que perseguían las compañías comerciales en los primeros momentos, y en general siempre durante la conquista, era el botín, obtenido mediante el despojo de los nativos y el engaño común para minimizar la parte debida a la Corona. En los primeros años la ciudad y sus habitantes se vieron imbuidos de un espíritu obsesivo, la búsqueda de la riqueza rápida y su forma más codiciada, el oro.

La Tierra Firme había sustituido a la Española como base de operaciones de los diversos grupos de particulares, ya mucho más avezados en estas operaciones de rescate y saqueo, a la par que conformados como *socios* de diversas *compañías* establecidas entre reducidos grupos de conquistadores; compañías que servían para explotar minas, adquirir barcos para la trata de esclavos, abastecer puertos desde México, las Antillas o la misma Sevilla, vender telas europeas en las ciudades, explotar haciendas de ganados, cañaverales o ingenios de azúcar, o financiar expediciones como por ejemplo las *entradas* al Perú. A veces las compañías se entrelazaban entre sí mediando uno o varios socios que aportaban capital y que realizaban inversiones de importancia en todas estas actividades, cada vez más diversificadas. Así, comenzaron a llegar para participar en estas operaciones, añadiéndose así las receptidurías, el depósito y el envío comisionado de metales desde América hasta España a sus cada vez más complejas actividades económicas [15]. Con todo ello, muchos de los que habían intentado el asentamiento agrario en las tierras del Caribe, algunos incluso con encomiendas y tierras fértiles, abandonaron estas actividades para volcarse en nuevas empresas comerciales, especialmente tras las noticias llegadas a Panamá de los fabulosos reinos del Perú [16]. En la costa de Cartagena, del mismo modo, extendida la idea y la fama de los tesoros que habían encontrado los hombres de Pedro de Heredia en las tierras de Zenúes y Zenufanas, afluyeron de la Península y de Santo Domingo gran número de gentes ansiosas de los mismos. De esta manera, la recién nacida factoría empezó a ser uno de los lugares más concurridos y codiciados de las costas del mar Caribe.

⁹ Espíritu que se recoge como objetivo en la primera capitulación otorgada por la Corona a Pedro de Heredia. AGI, Patronato 27, Ramo 10.

¹⁰ Que no sería otro que el oro del pueblo Zenú.

¹¹ Aunque hemos de tener en cuenta que no se trataba de soldados profesionales; más bien eran particulares sin sueldos que invertían lo que tenían en un sistema económico tasado en el riesgo.

Cartagena de Indias creció y se desarrolló en estos años como una factoría más de las regadas por las costas de la Tierra Firme, dependiente de su conexión y vínculo con el Caribe, tanto para el abastecimiento de provisiones y víveres, necesarios para la supervivencia y mantenimiento de la ciudad, como para el financiamiento de las expediciones de saqueos que se sucedían desde la misma. El éxito del establecimiento como los otros de *conquista* de la costa, estuvo fundamentado en gran medida por la existencia de bases cercanas de aprovisionamiento: en este caso, las factorías antillanas. Hubo un factor que favoreció y permitió mantener esta estructura: el bajo coste del transporte marítimo directo con fletes baratos y tornaviajes.

Siguiendo los resultados del cómputo del tráfico hecho por Pierre y Hugette Chaunu en esta primera mitad del siglo XVI, podemos extraer la conclusión de que el movimiento del tráfico de cabotaje interamericano —que nosotros nos atrevemos a denominarlo, creemos que de forma más correcta, intercaribe—, fue ya mayor que el tráfico con España [17].

La búsqueda del metal se impuso como una necesidad condicionada por una relación típicamente colonial [18]. Las penetraciones interiores hacia el continente o la instalación en determinadas islas debían asegurar los contactos indispensables con el mundo exterior. De ahí la necesidad de procurarse metales o mercancías cuya posibilidad de intercambio atrajeran a las europeas, pues no podemos olvidar la que tenían estos grupos de *conquistadores* de herramientas, ropa, vino, armas, etc. La relación de dependencia de las mercaderías europeas, fue la que hizo que la extracción metalífera se convirtiera en la clave del sistema económico.

Los primeros hombres llegados al litoral de la gobernación de Cartagena tenían noticias de cómo los indígenas de la zona de Finzenú eran ricos en oro. De esta forma, comenzó la búsqueda del ansiado metal y así el conocimiento de lo que serían los territorios de la gobernación. Desde Cartagena se abrieron sucesivas penetraciones, orientadas primero hacia la costa y hacia los ríos Magdalena y Sinú, continuando otros grupos por la Sierra de Abreba, hacia el río Atrato que penetrando desde Urabá hacia el sur, llegaron hasta Antioquia [19].

La ciudad, por tanto, en los primeros años de su vida, se convirtió en un lugar desde donde partieron continuas expediciones a la búsqueda directa de las fuentes del oro [20]. No hubo ningún deseo, ningún interés por parte de los *conquistadores* de convertir Cartagena en un centro asentado en el disfrute de encomiendas y estancias, por otra parte también porque los naturales del lugar eran incapaces de cubrir las exigencias de los españoles, ya que los indígenas de esta costa habían padecido, desde hacía más de treinta años, la esclavitud y las *razzias* organizadas desde las Antillas por lo que sus sociedades se hallaban maltrechas y desarticuladas. Las primeras tres décadas del siglo XVI, antes del asentamiento de la Factoría, fueron de una búsqueda afanosa del país del Dorado y del Meta, en toda el área del Caribe y, mientras tanto, la aprehensión de masas de indios suplió en buena medida la falta del oro, consumándose en esos años el comercio de esclavos indígenas como un lucrativo negocio [21]. Idea a la que hay que unir que desde el momento de la fundación de la ciudad, los naturales fueron obligados por la fuerza a proporcionar el mantenimiento de la factoría y de los barcos que en su puerto recalaban, por lo que se habían transformado en pueblos excesivamente desvalidos y pobres.

La factoría se fundó en el año 1534 y hasta 1540 no se produjo el primer reparto de encomiendas por parte del Obispo Fray Jerónimo de Loaysa [22]. Ello nos hace pensar que las entradas por la región se convirtieron en la primera fuente de ingreso de los pobladores de Cartagena, retardando así cualquier otro desarrollo productivo. El mantenimiento y avituallamiento de la ciudad se llevó a cabo a través de las relaciones comerciales que se mantenían con el Caribe [23], con una total dependencia de éstas para la supervivencia de la ciudad-puerto.

La exploración de los hombres del adelantado Pedro de Heredia, por los desconocidos territorios de la gobernación de Cartagena de Indias, les puso en contacto con las costumbres rituales de enterramientos de los habitantes de la región en el distrito sagrado del Finzenú [24]. Observaron que disponían junto a los cadáveres de sus familiares una variada gama de objetos de suntuosa orfebrerías de oro, que los acompañaba en el tránsito hacia el más allá [25].

Lo abundante del oro incitó el despertar de la codicia en las bandas de conquistadores que salían de Cartagena, y en poco tiempo se produjo el saqueo y pillaje que asoló la totalidad de los recintos sagrados del territorio de la gobernación y, a pesar de una tenaz resistencia, los indígenas se vieron sometidos por la violencia de estos hombres ejercida por la superioridad técnica militar [26].

En realidad, este no muy digno episodio, fue la primera oportunidad que se presentó para la factoría cartagenera de generar una actividad económica que no se basara únicamente en la rapiña de los combates, poniéndose de manifiesto en estos primeros años un incipiente desarrollo de una economía minera del oro y el consiguiente aumento del juego comercial.

De esta forma, con el metal resultante empezó a configurarse el papel de la ciudad, en los primeros años de su existencia, como una *Factoría*, un enclave donde se hacían negocios, es decir, un establecimiento comercial, que poco a poco fue atrayendo a navegantes, aventureros, comerciantes tanto del mundo caribe como de la Península. Juan de Castellanos nos lo describía así:

*Crece la población de los Buhíos
Dábales materiales la montaña,
Llegaron pues al puerto dos navíos
Que del Nombre de Dios iban a España;
Holgáronse de ver aquel arena
Con renombre de Cartagena.
Hízoseles muy buen acogimiento;
Hallaron pasajeros y hospedaje
Dioles Pedro de Heredia bastimento
Por venir faltos de matalotaje,
Y al tiempo de partirse les suplica
Digan do quiera ser la tierra rica
Luego la fama como suele vuela
Entre guerreros y entre contractantes:
Alistan el espada, la rodela,
Limpian las armas olvidadas antes;
Cual carga nao, cual la carabela,*

*De caballos y cosas importantes,
Como de sedas, granas, perpiñanes,
Finísimas holandas y ruanes.
Fue luego la ciudad de Cartagena
Frecuentada de barcos y navíos,
Y en breve tiempo la ribera llena
De ricos costosos atavíos,
Que vienen a buscar dorada vena
Y a conquistar no vistos señoríos;
Los españoles van en crecimiento
Y las contrataciones en aumento [27].*

Hacia la década de los cuarenta el movimiento comercial del Caribe se había potenciado. Las factorías costeras empezaron a crecer y el volumen de actividades se acrecentó considerablemente en la región, multiplicándose las conexiones en todo el espacio. Proceso que fue acompañado de la nada despreciable llegada de gentes de todos los lugares, con el consecuente aumento de las navegaciones, abrigadas al calor de los descubrimientos del Perú y la Nueva España.

De esta manera comenzaron a aparecer navíos de otras partes —franceses, ingleses y holandeses—, atraídos y estimulados por la idea de participar de las riquezas que se obtenían en el Nuevo Mundo. Cartagena pasó a ser una ciudad-puerto, codiciada por todos los imperios rivales de España y por las fuerzas de filibusteros y piratas que iban por los mares en arriesgada búsqueda de oro y ventura [28] [29].

En realidad, durante la primera mitad del siglo XVI, fresco y reciente todavía el impacto mitificado del hecho americano no se proyectó, a pesar de tratar de imponer un rígido monopolio comercial, con la prudencia esperada el tema de una fórmula de navegación y transporte adecuada; el propio *nerviosismo* de la época, los rumores, las novedades, las ambiciones y la mayor carga de la Conquista —que asumía el protagonismo en el conjunto de las relaciones— *empujaron a una improvisación casi sistemática* [30]. Ello dio como resultado a pesar de los intentos normativos de los años cuarenta, como demuestra Antonio García-Baquero, la inexistencia de un sistema regular de comunicación, en la medida en que la ruta se hizo por medio de navíos sueltos.

Qualquier navío aprestado conforme a las ordenanzas, tuvo libertad de emprender navegación solo, y en tiempo que le conviene a su dueño [31].

El aumento continuo del tráfico, tanto trasatlántico como americano, ante las enormes cantidades de metales que producía América, obligó a la Corona a intentar reglar en beneficio propio las navegaciones, ante la imposibilidad de controlar un comercio americano regulado por sí solo, y sometido de forma *natural* a los ritmos e impulsos que los intereses particulares marcaban. Hecho que desarrolló en el mar Caribe y su región, una desordenada y continua trama de intercambios efectuados por centenares de embarcaciones que lo surcaban en todas las direcciones, sin rutas organizadas ni territorios prohibidos.

Preocupada por intentar establecer, en estas circunstancias, de una forma más sólida su presencia en un espacio tan lejano, se buscó establecer una conexión atlántica para reforzar su débil presencia. Para fortalecer el monopolio mercantil acordado con las

casas comerciales de Sevilla intentó instaurar, desde el año 1543¹², el sistema de flotas, modificándose y regulándose de manera mucho más formal a partir del año 1564 con la división de los convoyes de barcos en dos¹³ una exclusivamente para la Tierra Firme y otra que al llegar al Caribe lo surcaba rumbo a la Nueva España[32].

La flota de la Tierra Firme se dirigía con destino principal hacia el Istmo de Panamá, donde recordemos que se sucedía la feria comercial de Nombre de Dios, para así recoger la plata que venía desde los opulentos reinos del Perú. El litoral carecía de puertos abrigados y seguros sobre el Caribe, los barcos quedaban lo más cerca posible de la costa y allí las mercancías eran cargadas sobre los hombres que las sacaban del agua¹⁴. La extremada mediocridad y deficiencia tanto de su emplazamiento como de sus instalaciones, hizo que primero Nombre de Dios y, posteriormente, Portobello, necesitaran del abrigo y protección de Cartagena para completar sus actividades portuarias[33]. Las flotas y armadas quedaban allí expuestas a los peligros de las inclemencias meteorológicas y de los despiadados ataques de piratas y corsarios. Una vez finalizadas las ferias entonces se volvían a Cartagena, que disponía de una gran bahía natural, profunda, segura y difícil de forzar por los enemigos. Pasó a ser, además, el lugar ideal para tomar los vientos que la llevaría hasta la isla de Cuba, concretamente a La Habana, para encontrarse con la flota de Nueva España e iniciar el regreso hacia la Península Ibérica [34]. Esta circunstancia dio como resultado el aumento del flujo de circulación de metales por el puerto [35] y como consecuencia el nacimiento de una feria comercial propia.

3. Un puerto de recogida de metales.

Mientras el espacio Caribe se conformaba y convertía poco a poco a Cartagena de Indias en uno de sus puertos más estratégicos y, por tanto, destacado, en los altiplanos andinos y en los valles intermedios, la búsqueda de oro se convirtió en el motor de la ocupación de las nuevas tierras.[36] Como señala Germán Colmenares, encontramos que la economía metalífera del Nuevo Reino se distinguió por la obtención de oro. Después de una etapa inicial, caracterizada por la apropiación de los conquistadores de los tesoros acumulados por las sociedades indígenas, la actividad de los colonos y recién llegados se concentró en los lavaderos fluviales con el concurso forzoso del trabajo aborígen [37]. El desarrollo de estas actividades repercutió en una constante expansión geográfica del territorio, que estuvo directamente determinada por los ciclos extractivos del metal aurífero. Cuando se agotaban los filones o los placeres de los ríos, se producía un avance de las fronteras para seguir manteniendo la producción, imponiéndose como una necesidad típicamente colonial. Así, la historia minera del Nuevo Reino de Granada es una historia de fronteras sucesivas. Los desplazamientos, los hallazgos, el hostigamiento de grupos indígenas belicosos, que no se sometían a la servidumbre que los castellanos imponían en las minas y la apertura de vías de acceso a los yacimientos, jalónaron la historia agitada de estas explotaciones auríferas de los siglos XVI y XVII.

¹² Los mercaderes de Sevilla obtuvieron, en 1543, el privilegio de agremiarse en su consulado, que nominalmente desde este momento intenta dominar el monopolio del tráfico con América.

¹³ Por ejemplo, en la década de los cincuenta, la irregularidad de este sistema fue constante, llegando a suceder incluso de años como el caso de 1556, que ni siquiera zarpó la flota. HARING, CLARENCE H. *Comercio y navegación...* Op. cit., pp. 251-261.

¹⁴ "por cuanto no podían los barcos llegar a tierra y era forzoso sacar a cuestras los fardos un tiro de ballesta, con el agua a la cinta y a veces al pescuezo" p. 349; ver en MENDEZ NIETO, J. *Discursos medicinales compuestos por el licenciado*. Op. cit.

A medida que estos ricos distritos empezaron a arrojar abundantes metales preciosos, surgieron poblaciones en regiones inhóspitas que con anterioridad habían sido habitadas por pueblos dispersos y *primitivos*. El hallazgo de oro rompía el aislamiento y dotaba a los habitantes de las nuevas poblaciones de un poder de compra que favorecía la aparición de circuitos comerciales.

Los caminos y el comercio se extendieron rápidamente a medida que estos nuevos circuitos económicos, potenciados por la minería, se fueron desarrollando. La conexión del Nuevo Reino con el mundo exterior se acabó desplegando de manera efectiva en el puerto marítimo de la ciudad de Cartagena. Tejidos, vinos, hierro, armas, esclavos de África, especias de oriente y un sinnúmero de mercaderías de los mundos del otro lado del mar, subían desde la costa hasta las diferentes poblaciones mineras. Se inició un flujo constante de metal precioso, siguiendo la dirección inversa, mecanismo que comenzó también en estas poblaciones a estimular la producción y el desarrollo interno[38].

En este momento inicial del desarrollo de la minería en el Nuevo Reino, el oro que empezó a llegar a Cartagena, procedía de los asentamientos mineros de Tunja, Santafé, Vélez y Pamplona, de la gobernación de Popayán y de las minas de Buriticá en la provincia de Antioquia, que definitivamente quedaron fuera de la jurisdicción de la gobernación cartagenera tras las agrias disputas con Sebastián de Benalcázar comisionado de Francisco de Pizarro, el cual había entrado a los territorios de lo que posteriormente fue la Nueva Granada desde la región de Popayán, desde donde inició una serie de penetraciones hacia el norte que le permitió llegar a la región minera de Antioquia. En Cartagena, se trató por todos los medios de incluir la rica zona dentro de su gobierno pero fue imposible, quedando en la década de los cuarenta definitivamente perdida, aunque se siguió pleiteando en la Audiencia de Santafé hasta los años cincuenta. [39]

Quedó de esta forma establecida la vía de penetración desde la ciudad-puerto hacia el interior a través de los cauces fluviales, aún a pesar de la tremenda dificultad de la geografía neogranadina. Hacia la década de los años cuarenta se fundaron varios fuertes en el río Grande de la Magdalena con un carácter defensivo, debido a que en el siglo XVI los españoles mantuvieron continuados enfrentamientos con los belicosos indígenas Chimilas y, posteriormente en el XVII, con los numerosos palenques cimarrones que se establecieron en la región. Dichas poblaciones se convertirían en bastiones protectores de la ruta, siendo tres los fortines fluviales hermanos: Tamalameque al sur; Tenerife al norte y Mompo en el centro de la región, este último el que más prosperaría a lo largo del tiempo, convirtiéndose en villa y posteriormente en el puerto oficial del comercio interior hacia el Nuevo Reino. Todo esto unido a su situación central dentro de una importante depresión fluvial, explica la consolidación de esta región en un lugar clave de comunicación de la costa con el interior [40].

Desde Cartagena, y a través del que se conocería como *Camino Grande* que formaba parte de las sendas y rutas indígenas prehispánicas, se consiguió la conexión de la ciudad con el río Magdalena.[41] Esta vía fluvial a través de las bogas de embarcaciones, en cuya construcción y trabajo los españoles sometieron a los indígenas a través de la opresiva institución de la encomienda, fue la única comunicación posible entre la costa y el interior; la abrupta geografía del Nuevo Reino impidió otro tipo de conexión [42] Numerosas recuas de mulas transportaban desde la ciudad hasta el río las mercancías, los funcionarios y los colonos que se adentraban hacia el Nuevo Reino. Una vez allí las pequeñas balsas impulsadas por la fuerza física de los indios-bogas, se

encargaban de *luchar* contra la potente corriente del *río grande de la Magdalena*. Las entradas sucesivas hacia el interior del continente y la apertura de nuevas fronteras en cuyo entorno se ubicaron los distritos mineros, consolidados en centros administrativos locales, sitios de mercadeo de provisiones alimenticias, herramientas y fuerza laboral, aseguraron los contactos necesarios con el mundo exterior [43].

El río se convirtió en un rasgo de unión, a lo largo de sus márgenes. A través de Santa Cruz de Mompo, Ocaña, Rionegro y Cararé y Honda, se alcanzaban los centros mineros de la región antioqueña, Pamplona, Mariquita, Santafé y Popayán, y desde él se distribuyó el comercio que provenía de Cartagena. El eje fluvial Cauca-Magdalena conectó el área de expansión neogranadina, a través de Cartagena, con el mar Caribe, y al aprovechar su excelente situación geográfica llegó a ocupar un lugar de preferencia en el sistema de comunicaciones, desbancando de forma definitiva a la ciudad de Santa Marta.

La presencia en la ciudad de las flotas y armadas que iban al Istmo por los metales del reino del Perú desde mediados del siglo XVI, provocó el crecimiento de las ferias comerciales. Como así lo atestigua la presencia de intermediarios y representantes de las distintas casas comerciales sevillanas, de tratantes de esclavos portugueses provenientes de Lisboa y de un sinfín de pequeños y medianos comerciantes de todos los confines del Caribe y del mundo andino.[44] No resulta complicado suponer cómo creció el interés por reforzar y defender militarmente la plaza y de este modo, asegurar su protección, máxime cuando la región caribe empezó pronto a poblarse de visitantes no deseados que hicieron actos de presencia —no muy agradables— en la ciudad. Fue asaltada en 1546 por Roberto Baal y 1559 por Martin Cote, ambos franceses. [45]

La ciudad poco a poco se configuró como guardiana militar del flanco Cartagena-Nombre de Dios-Portobello, y se asentó como lugar estratégico para las flotas y armadas de los galeones que recogían los metales de América del Sur, por lo que pasó a convertirse en uno de los puntos más codiciados y protegidos la región Caribe. Cartagena de Indias pasó a ocupar en el imaginario de muchos aventureros europeos el lugar que cincuenta años antes habían ocupado los mitos de las ciudades del oro en las mentes de los primeros españoles que llegaron a la región, una ciudad donde los ríos de plata y oro circulaban de forma inagotable. Hacia la mitad del siglo XVI, coincidiendo con la organización definitiva de la flota de Tierra Firme en la década de los sesenta, la ciudad cambió su función dejando de ser una pequeña *factoría comercial* más de la Tierra Firme donde se practicaban actividades económicas a pequeña escala. Ahora pasó a convertirse en un gran puerto *colector del tráfico* mercantil colonial. El gran circuito comercial —la esfera del intercambio— generado por la Carrera de Indias, tenía ya las bases asentadas desde las que comenzar su trasiego de mercancías, metales y personas. Cartagena de Indias se consolidó como punto de llegada de la circulación del oro y de la plata que se generaban en diferentes puntos de la geografía del Caribe, la neogranadina, la quiteña y la peruana a través del istmo de Panamá, e incluso novohispana. Por todo ello se transformó en lugar de recogida de los abundantes metales que circulaban por este espacio colonial americano, y en polo de redistribución de mercancías enviadas a diferentes puntos tanto del Caribe como del continente.[46]

Un vendaval de gentes, mercancías, metales y navíos, constituyeron la base de la vida económica de la ciudad y su puerto. Sobreponiéndose a cualquier actividad de tipo productivo —apenas para el abasto de las ciudades y las tripulaciones—, la

especulación financiera y metalífera fue desde el principio el motor de este enclave, fundamentalmente a partir de la rotunda penetración de los productos europeos vía contrabando, primero de la mano de los comerciantes españoles y luego directamente desde los navíos despachados de los puertos portugueses, franceses, holandeses e ingleses. Desde los artesanos o encomenderos, hasta incluso frailes, soldados y funcionarios de la administración, toda la población vivió por y para el comercio.[47]

El crecimiento de la actividad minera y económica en los reinos del Perú y el interior de la Nueva Granada, causa principal a su vez de la disminución acelerada de la población indígena en todo el continente, provocó una nueva necesidad. La de obtener la mano de obra que proporcionarían los brazos y la energía que demandaba la joven e impetuosa sociedad colonial, que vino a resolverse en parte con el desarrollo del comercio de esclavos africanos.

La Corona desde muy temprano regularizó la trata por medio de un sistema de licencias privadas que procuró cubrir las demandas de las nuevas colonias. Pronto, Cartagena, unida directamente por su posición estratégica comercial a la economía argentífera peruana y la aurífera del Nuevo Reino, se aseguró la circulación más importante de plata y oro de América de este periodo cronológico. [48] En los inicios del siglo XVII, el establecimiento de una gran cantidad de infraestructuras comerciales en su puerto, la llevó, junto con Veracruz en la Nueva España, a situarse como el único puerto autorizado para la introducción de esclavos por todo el continente [49]. El año de 1580 marcará definitivamente este acontecimiento; Felipe II heredó la corona de Portugal, hecho que iba a facilitar el acceso directo al comercio esclavista que los portugueses controlaban desde sus bases africanas. Una fuerte y poderosa colonia se instaló en Cartagena, aprovechando los cauces de distribución comercial de la misma, para acabar consolidando el puerto, junto con Veracruz, “en la factoría esclavista más importante de todo América durante el último cuarto del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII”. [50]

La creciente actividad mercantil acabó potenciado el comercio regional dentro del Caribe. A medida que transcurrió el siglo XVI se produjo un aumento mayor del comercio de cabotaje entre los puertos caribeños, que del tráfico relacionado directamente con la Metrópolis. Como señalan Pierre y Huguette Chaunu, “este comercio estaba consolidado y era independiente del tráfico de las flotas”. En realidad, el crecimiento del comercio regional fue independiente de la coyuntura atlántica global, y se debió a la eliminación de la isla de Santo Domingo como eje central y principal del espacio económico Caribe —caída que sucedió entre 1570 y 1585— posición que fue asumida por lo completamente excepcional de los intercambios Monopolio-Cartagena entre 1590 y 1600.[51]

Los máximos del comercio regional —contabilizados por el matrimonio Chaunu—, preceden, por término medio, en un mes a los máximos de las entradas de las flotas españolas. Lo que resulta manifiesto para acumular víveres y abastos para hacer frente a las enormes necesidades previsibles, de los miles de hombres atraídos a la feria y aportados por la propia marinería de los galeones.[52] La considerable y numerosa población transeúnte, la notable del presidio militar, los *ejércitos* de religiosos que hacían su primera escala en América antes de adentrarse por la abrupta geografía del continente, y el constante ir y venir de funcionarios reales, comerciantes, extranjeros, etc., creó una creciente demanda de productos agro-alimenticios que se obtuvieron en su

mayor parte de este cada vez más regular comercio, pues el mundo rural cartagenero no fue capaz de satisfacer esa necesidad.[53]. A principios del siglo XVII Cartagena de Indias se había erigido como la tercera ciudad de América en volumen comercial e importancia después de las dos capitales virreinales de México y Lima. [54]

El dominio en principio del oro y posteriormente de la plata, es lo que explica alguno de los caracteres más señalados de la ciudad y de su gobernación en el periodo colonial: [55] la numerosa colonia comercial extranjera, la importancia del poblamiento negro y el desarrollo ilimitado de la práctica del fraude. Las enormes y continuas necesidades de la economía colonial, en concreto la peruana y neogranadina, tendieron a hacer de la gobernación de Cartagena automáticamente un territorio predilecto para el comercio de contrabando, que se acabó asimilando económicamente de manera consciente, como una parte esencial de los mecanismos mercantiles de la ciudad y de la región caribe. Por último, señalemos que hacia los inicios de la década de los ochenta todo indica que en el Caribe hispano colonial hubo *dos circuitos comerciales* bien definidos y diferenciados, pero a su vez conectados perfectamente entre sí.

Uno externo legal y desarrollado a través de las armadas de flotas y galeones oficiales, que privilegiaba a Panamá, La Habana, Cartagena y Veracruz; reproductor de los flujos trasatlántico, y por el que circulaban en el viaje de ida a Europa mercancías de alto valor —los codiciados metales del interior continental, las delicadas perlas de los límpidos ostrales del Caribe y bellísimas y sorprendentes piedras preciosas—, y otras transportadas a la sombra de éstas —cueros, azúcar, plantas tintoreas, tabaco, etc.—. De regreso a América, manufacturas textiles de diferentes partes del mundo, hierro, productos agrarios andaluces, papel, etc. El otro, caribe, de ámbito regional, en buena medida extralegal, de coyuntura local y conectado a las necesidades de los núcleos de consumo interno, a través del cual circulaban toda clase de productos, tanto procedentes del comercio atlántico como americanos.

El primer circuito, el de las flotas y armadas, decayó en las primeras décadas del siglo XVII; el segundo, el antillano y circuncaribe, creció. Ambos se entrecruzaron y combinaron continuamente [56]. Durante la segunda mitad del siglo XVI el espacio regional Caribe sufrió una reorganización estructural, desde el punto de vista comercial y productivo, pasando de una economía de expolio, en la que cada área se conectaba directamente con el exterior, a otra ganadera y agraria en la que se fueron creando flujos internos, y en la que cada isla y cada ciudad de las costas de la Tierra Firme y de Centroamérica, se convirtieron en piezas de un cada vez más complejo espacio económico, en el cual tomó, hasta la primera mitad del siglo XVII, un papel esencial y hegemónico la ciudad-puerto de Cartagena de Indias.

Referencias

- 1 OTTE, E. *Las perlas del Caribe: nueva Cádiz de Cubagua*. Caracas, Fundación John Boulton, 1977.
- 2 DEL RIO MORENO, Justo. *Los inicios de la agricultura europea en el Nuevo Mundo, 1492-1542*. Capítulo 2, Sevilla, Caja Rural (Huelva, Sevilla), 1991.
- 3 GONGORA, M. *Los grupos de conquistadores en Tierrafirme*. Santiago de Chile, Universidad de Chile, Centro de Historia Colonial, 1962.

- [3] VAN YOUNG, E. "Haciendo Historia regional. Consideraciones metodológicas y teóricas." En: *Región e Historia en México (1700-1850). Métodos y análisis regionales* (Comp.). México, 1991.
- [4] CUESTA DOMINGO, M. "La conquista de América del sur." En: *Historia de las Américas*. Vol. 1. Universidad de Sevilla, 1991.
- [5] MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. "Las grandes etapas de la expansión ultramarina." En: *Historia de España. Ramón Menéndez Pidal*. Tomo XVIII. "La época de los descubrimientos y las conquistas 1400-1570." Pp. 336-415. Madrid, Espasa Calpe, 1998.
- [6] OTTE, Enrique. "La despoblación de la española: la crisis de 1528." En: *Ibero-Amerikanisches Archiv* N.F, Jg. 10 H. 3. Berlín, 1984.
- GOMEZ PEREZ, C. *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC), , 1984; BORREGO PLA, C. *Cartagena en el siglo XVI*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC), , 1983.
- [7] RODRIGUEZ, G. "Esclavitud y vida rural en las plantaciones azucareras de Santo Domingo." En: *Anuario de Estudios Americanos*. Tomo LI. Sevilla, 1992, y también "La economía azucarera de la Española en el siglo XVI." En: *Sugar and the Iberian Origins of the Atlantic World, 1450-1650*. EE.UU. 1998. DEL RIO MORENO, JUSTO. *Los inicios de la...* Op. cit., cap. II "la opción de la agricultura comercial."
- [9] GOMEZ PEREZ, C. *Pedro de Heredia y...* Op. cit., p. 307.
- [10] MENDEZ NIETO, Juan. *Discursos Medicinales*. Universidad de Salamanca, 1989. Donde entre sus aventuras y narraciones médicas nos permite comprobar el ambiente que se vivía en las islas y el deseo de gran parte de los colonos por viajar al continente a buscar metales.
- [11] AGUADO, P. *Historia de la provincia de Santa Marta y el Nuevo Reino de Granada*. Madrid Espasa Calpe, 1930; y MARTINEZ GARNICA, A. *Legitimidad y proyectos políticos en los orígenes del gobierno del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá, Banco de la República, 1992.
- [12] GONGORA, M. *Los conquistadores...* Op. cit.
- [13] AGI. Indiferente General 415, fol. 65-68.
Espíritu que se recoge como objetivo en la primera capitulación otorgada por la Corona a Pedro de Heredia. AGI, Patronato 27, Ramo 10.
- [14] GOMEZ PEREZ, carmen. "Las huestes indianas." En: *Historia de las Américas I*. Universidad de Sevilla, 1991; y GOMEZ PEREZ, C. Y MARCHENA FERNANDEZ, J. "Los señores de la guerra." En: *Anuario de Estudios Americanos* Tomo XLII. Sevilla, 1984.
- [15] LOHMAN VILLENA, GUILLERMO. "Un hombre de negocios en la colonización de América: el licenciado Gaspar de Espinosa." en: *Estudios Americanos* N° 104. Sevilla, 1960.
- [16] MARCHENA FERNANDEZ, JUAN. "Las grandes etapas de la expansión..." Op cit., p. 347-348. Ahora bien, para una detallada información sobre los acontecimientos que se estaban produciendo en el Istmo, ver MENA GARCIA, CARMEN. *La sociedad de Panamá en el siglo XVI*. Sevilla Escuela de Estudios Hispanoamericanos, , 1984.
- [17] CHAUNU, P. *Sevilla y América siglos XVI y XVII*. Universidad de Sevilla, 1983. P. 149.
- [18] COLMENARES, G. *Historia económica y social de Colombia 1537-1719*. Bogotá, Punta de Lanza, , 1975.
- [19] GONGORA, M. *Los grupos de conquistadores...* Op. cit.
- [20] GOMEZ, T. *L'envers de L'El Dorado: économie coloniale et travail indigène dans la Colombie du XVIème siècle*. Toulouse, IPEAL, , 1984.

- [21] PERERIRA, GUSTAVO. *Historias del Paraíso. Vol I Develación y saqueo del Nuevo Mundo*. Caracas, Monte Libano editores, , 1998. P. 154.
- [22] GOMEZ PEREZ, C. *Pedro de Heredia...* Op. cit., pp. 388-391.
- [23] RIO MORENO, JUSTO DEL. *Caballos y équidos españoles...* Op. cit. Capítulo "La conquista de los jinetes. Mercados y conexiones regionales." Pp. 145-153.
- [24] GOMEZ PEREZ, C. *Pedro de Heredia...* Op. cit., p. 219.
- [25] FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia natural y General de las Indias*. Vol. 3. Pp. 159-161. Madrid, Atlas, , 1952.
- [26] CESPEDES DEL CASTILLO, G. "Los hombres de la frontera." En: *América Hispánica...* pp. 71-75. Madrid, Labor, , 1988.
- [27] OSPINA, WILIAN. *Las Auroras...* , pp. 226-227, Bogotá, Norma, 1999.
- [28] HARING, C. H. *Los bucaneros de las Indias occidentales en el siglo XVII*. Sevilla Renacimiento, 1939.
- [29] DOUSDEBES, PEDRO JULIO. *Cartagena de Indias, Plaza fuerte*. Bogotá, Estado Mayor, , 1948
- [30] GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, ANTONIO. *Suma de Contratación y océano de negocios*. Cap. "El nervio del sistema: la navegación en convoyes (flotas y galeones)." Pp. 88-104. Sevilla, Algaida, 1992.
- [31] ANTUNEZ Y ACEVEDO, R. *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*. Madrid, 1797. Ed. facsímil, 1981, p. 267
- [32] OTTE, E. *Las perlas del Caribe: nueva Cádiz ... Op. cit*
- [33] MENA GARCIA, M. C. "El traslado de la ciudad de Nombre de Dios a Portobello a fines del siglo XVI." En: *Anuario de Estudios Americanos*. Tomo XL. Sevilla, 1983.
- [34] Sobre la ruta y recorridos que hacían las flotas y armadas, ver THOMAZZI, A. *La flota del oro. Historia de los galeones de España*. Madrid, Swan, 1985; y ESCALANTE DE MENDOZA, J. *Itinerarios de navegaciones de los mares y tierras occidentales*. Madrid, Museo Naval, 1985, (original es de 1575).
- [35] CHAUNU, P. Y H. *Sevilla y Atlántico...* Op. cit.
- [36] COLMENARES, G. "La Formación de la Economía Colonial 1570-1740." En: *Historia económica de Colombia*. Comp. Ocampo J. A. Bogotá, siglo XXI, 1991
- [37] WEST, R. *La minería de aluvión en Colombia durante el periodo colonial*. Bogotá, Imprenta Nacional. 1972.
- [38] Sobre este punto, ver BAKEWEL, P. "La minería en la Hispanoamérica Colonial." En: *Historia de América Latina*. Vol. 3. Cambridge; Barcelona, 1990. COLMENARES, G. *Historia Económica y Social de Colombia, 1537-1719* Op. cit; y, por ultimo, para la cuestión del estímulo que produjo la minería en el desarrollo de la producción interna, COLMENARES, G. *La provincia de Tunja en el Nuevo Reino de Granada 1539-1800*. Bogotá, Tercer mundo, 1979.
- [39] GOMEZ PEREZ, CARMEN. *Pedro de Heredia...* Op. cit. Ver en el capítulo 2 el apartado "La disputa por la región minera de Antioquia."
- [40] GUTIERREZ DE PIÑERES. *La fundación de Mompox*. Mompox, 1964; y FALS BORDA, O. *Mompox y Loba. Historia doble de la costa*. Vol. 1. Bogotá, Valencia editores, 1980.

[41] BLANCO BARROS, J. A. *El norte de Tierra adentro y los orígenes de Barranquilla*. Bogotá, Banco de la República, 1987.

[42] YBOT LEON, A. *La arteria histórica de la Nueva Granada*. Bogotá, 1952; y *Los trabajadores del río Magdalena, durante el siglo XVI*. Bogotá, Abc 1952. CASTILLO MATHIEU, N. *La llave de las Indias*. Bogotá, Tercer mundo, 1981. Y como fuente documental, ver AGN, Visitas Bolívar. Tomo VII. Visita a la encomienda de Talaigua de indios bogadores en el año de 1590.

[43] DIAZ LOPEZ, Z. *Oro, Sociedad y Economía. El sistema colonial en la gobernación de Popayán: 1533-1733*. Bogotá, Banco de la República, 1994, pp 81-82. Sobre este aspecto a nivel más general y teórico ver VILAR, PIERRE. *Oro y moneda en la historia, 1450-1920*. Barcelona, ariel, 1981.

[44] AGI. Contratación 2147 y 2149. sobre este punto se pueden mirar los registros particulares de las mercancías que salían de Cartagena en la flota y se puede ver el amplio abanico de lugares de los que provenían los metales. VILA VILAR, E., *Familia, Linajes y negocios entre Sevilla e Indias*. Fundación Tavera, Madrid, 2003.

[45] Ver en LEMAITRE, E. *Historia general de Cartagena*. Volumen 1, capítulo XIII y en el volumen II, el capítulo I. Bogotá, Banco de la República, 1983.

[46] AGI, Santafé 38, R2, N37. Carta del gobernador Jerónimo de Zuazo del 25 de mayo del año 1602, donde describe la especulación que hacen los mercaderes de los diferentes puntos del continente que llegaban a la ciudad, las evasiones fiscales que se llevaban a cabo por comercios prohibidos por las leyes como, por ejemplo, el de traer sedas y vajillas del oriente vía Nueva España. Pudiéndonos hacer así una idea de la diferentes y variadas actividades comerciales que llevaban a cabo los numerosos y heterogéneos comerciantes que acudían al puerto de Cartagena

[47] MARCHENA FERNÁNDEZ, JUAN. “Las grandes etapas de la expansión...” Op. cit., p. 348.

[48] Sobre el efecto que produjo la minería colonial americana, sobre el comercio existe un gran número de trabajos, destacando JARA, ALVARO. *Tres ensayos sobre la minería hispanoamericana*. Universidad de Chile, 1966. BRADING, D. y HARRY E. CROSS, “Colonial silver mining: México and Perú.” En: *HAHR* 52: 4 (nov. 1972), pp. 545-579.

[49] VILA VILAR, E. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC), 1977; y MARTINEZ MONTIEL, L. M. *Negros en América*. Madrid, Mapfre, 1992.

[50] Ver sobre este punto PALACIOS PRECIADO, J. *La Trata de esclavos por Cartagena de Indias*. Tunja, ediciones la rana y el aguila, 1973; y del mismo autor, *Cartagena de Indias, gran factoría de mano de obra esclava*. Universidad de Tunja, 1975.

[51] CHAUNU, P. Y H. *Sevilla y América...* Op. cit., p. 149.

[52] PEREZ-MALLAINA, PABLO E. *Los hombres del mar océano*. Sevilla, Algaida, 1992.

[53] AGI, Santafé 37, R6, N102. Carta del gobernador Pedro de Lodeña del 6 de septiembre de 1591, refiriéndose a lo que se podía sacar del agro de la ciudad "[...] no se ha podido cargar ningún género de tributo, en los solares que se han repartido para casas y menos se ha podido hacer en las estancias a poca de la poca cosecha de suyo de esta provincia y lo mucho que se han ido acabando los naturales". Y refiriéndose a los ganados en AGI, Santafé 37, la carta del Gobernador Pedro de Lodeña del 6 de julio de 1590 dice "Esta ciudad y provincia no tiene comodidad para crianza grande de ganado y el que se gasta es de la provincia de Santa Marta, Riohacha y Valledupar [...] la gobernación padece gran necesidad y si no se remedia, no se podrá sustentar y menos las armadas, flotas y galeras [...]"

[54] CHAUNU, P. *Sevilla y América...* Op. cit., p. 157.

[55] VIDAL ORTEGA, ANTONINO. "Circulación de capital y circulación comercial en Cartagena de Indias 1580-1640: una aproximación desde las cajas reales." En: *Historia y Cultura, revista de la facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena*, Numero 4, 1996.

[56] Sobre este punto, ver el trabajo de PEREZ HERRERO, P. *Comercio y mercado en América Latina colonial*. Capítulo II "los impulsos de la colonización (1550-1630)." Madrid, 1992; o del mismo autor "la estructura comercial del Caribe en la segunda mitad del siglo XVI." En: *Revista de Indias*. Volumen XLVII, N° 181. Madrid, 1987. VIDAL ORTEGA, A., *Cartagena y la región histórica del Caribe. 1580-1640*. Universidad de Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla 2002.

