

Un trajín continuado de embarcaciones. Cartagena de Indias a comienzos del siglo XVII

A continuous bustle of boats, Cartagena de Indias at the beginning of the 17th century

Antonino Vidal Ortega

Antonino Vidal Ortega, Doctor en Historia por la Universidad de Sevilla (España). Director del centro de estudios caribeños de la PUCMM y profesor del doctorado de Historia del Caribe de la Pontificia Universidad Católica Madre Maestra. Actualmente investigador Proyecto: Connected Worlds: the caribbeans Origin of Modern World. This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Maria Solodowska Curie grant agreement N°823846. Vidal.antonino@gmail.com. <https://orcid.org/0000-0002-0012-325X>

Recepción: 9 de octubre 2022 • Aprobación: 1 de noviembre 2022

DOI: <https://doi.org/10.51274/ecos.v29i2.pp91-101>

Cómo citar: Vidal Ortega, Antonino. 2022. «Un trajín continuado de embarcaciones. Cartagena de Indias a comienzos del siglo XVII». Revista ECOSUASD 29 (24):91-101. <https://doi.org/10.51274/ecos.v29i2.pp91-101>

RESUMEN

Este artículo es un trabajo que presenta, a través del estudio de las cajas reales de la ciudad puerto de Cartagena de Indias en la primera mitad del siglo XVII, y en concreto del pago del impuesto del almojarifazgo además de otras fuentes dispersas encontradas en el Archivo General de Indias, un estudio de los circuitos comerciales del Caribe a nivel regional desde este puerto. Aunque con las limitaciones implícitas en las fuentes del siglo XVII logramos obtener un detallado movimiento de embarcaciones y mercancías, en definitiva una aproximación al comercio interno del Caribe. **Palabras claves:** embarcaciones/puerto/cartagena de Indias/ impuestos/ almojarifazgo.

ABSTRACT

This article is a work that presents, through the study of the royal coffers of the port city of Cartagena de Indias in the first half of the seventeenth century, and specifically the payment of the Almojarifazgo tax in addition to other scattered sources found in the General Archive of the Indies, a study of the commercial circuits of the Caribbean at regional level from this port. Although with the limitations implicit in the sources of the 17th century, we were able to obtain a detailed movement of ships and merchandise, in short, an approximation to the internal commerce of the Caribbean.

Key words: ships/ harbor/ Cartagena de Indias/ taxes/ almojarifazgo.

En el siglo pasado gran parte de los esfuerzos de la historiografía hispanoamericana se centraron en el estudio de las relaciones comerciales entre América y España. Ello nos dejó un detallado conocimiento de cómo fue organizado el sistema comercial desde lo normativo hasta lo material. Respecto de lo primero tenemos un amplio conocimiento de cómo fue la estructura organizativa del sistema monopólico comercial. Lo segundo fue el intento continuado por hacer efectivo dicho principio comercial excluyente tratando fiscalmente de hacerlo rentable.

En este orden de cosas se generalizó una opinión que mantenía que hubo un ciclo expansivo regular con fluctuaciones a mitad del siglo XVI que se extendió entre 1500-1620, continuado por una época de contracciones entre 1620 y 1710-20, y una fase final de recuperación a lo largo del siglo XVIII, cuando la mayoría del comercio americano y caribeño a puertas de la llegada del libre comercio estaba en manos de las potencias rivales de España, en especial Inglaterra. Tras el enorme esfuerzo investigativo llevado a cabo por el



Esta obra está bajo licencia internacional
Creative Commons-No Comercial-Compartir Igual

matrimonio Chaunu,¹ por Hamilton², Fisher³ y los historiadores sevillanos García Baquero⁴ y García Fuentes,⁵ estimulados por los fondos documentales del Archivo General de Indias a concluir con la idea de que en la América colonial en el siglo XVII, igual que sucedió en la Península Ibérica, se produjo una gran crisis económica.⁶

Pero al mismo tiempo otros destacados historiadores empezaron a mostrar una visión distinta de la realidad colonial del siglo XVII completamente nueva que complejizaba las explicaciones de la anterior historia institucional y mostraba una actividad económica americana criolla lejos de la crisis. El primero de estos, el argentino Carlos Sempat Assodourian, a comienzos de los años ochenta del siglo pasado, a través de un trabajo seriado de fuentes notariales, desveló y puso nombre y número al espacio económico minero de América del Sur, desde el Potosí hasta el Callao, en un magnífico libro titulado, *El sistema de la economía colonial. Mercado interno. Regiones y espacios económicos*.⁷ Demostró aquella elaborada investigación el funcionamiento del sistema minero americano que, tras más de una centuria, desarrolló un tejido productivo especializado complementario de la minería que estimuló un comercio de alimentos, ganados, tejidos, maderas, mercurio... etc., además de la mano de obra. El libro presenta la conformación del mercado interno del espacio económico peruano y la coexistencia

en él, de una economía natural y otra monetaria. Sin duda alguna, este proceso se reprodujo en las otras regiones del continente.⁸

Del mismo modo, en 1985 Michel Morineau a través del estudio riguroso en su libro *Incroyables gazettes et fauleux metaux. Les retours de tresor americaines d'apres les gazettes hollandaises (siecles XVI-XVIII)*⁹ evidenció que las remesas de plata continuaron llegando en abundancia a Europa durante todo el siglo XVII y XVIII. Por tanto, una cosa fue la realidad de Sevilla y otra la de Ámsterdam y el norte de Europa. Ambos estudios nos permitieron avizorar el siglo XVII americano con una nueva mirada, la evidencia de que en América no hubo tal crisis y con ello la aparición de un mundo más americano y menos español.

No me gustaría cerrar esta breve reflexión sin al menos citar otro trabajo que en mi opinión impulsó la renovación de estas nuevas miradas de los procesos históricos coloniales del siglo XVII, y desde luego, XVIII. Este último llamado *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano* y escrito en 1988 por Zacarías Moutokias. En este trabajo el autor demuestra que es artificial distinguir entre comercio legal e ilegal, porque sus mecanismos, circuitos y actores eran los mismos y dice que sería una forma más precisa denominar al contrabando comercio directo. Es necesario, por tanto, considerar la articulación entre norma, institución y prácticas en la estructuración de los comportamientos económicos del mundo americano colonial en el siglo XVII.

Con posterioridad, una continuidad de estudios demostró en los últimos veinte años la organización de los espacios económicos del imperio español en América y el desarrollo de sus distintas regiones, y como desde el siglo XVII se

¹ Chaunu, Pierre y Hugette, *Sevilla et L'Atlantique 1504-1650*, Paris: A. Colin 1960.

² Earl J. Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España 1511-1650*, Madrid: Ariel, 1975.

³ Jhon Fisher, *Commercial Relation between Spain and Spanish in the era of free trade*. Liverpool: Universidad de Liverpool, 1985.

⁴ Antonio García Baquero, *La Carrera de Indias. Suma de contratación y océano de negocios*, Sevilla: Algaida, 1992.

⁵ Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla: EEHH, 1980.

⁶ Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México: Fondo de Cultura económica, 1993.

⁷ Carlos S. Assadourian, *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacios económicos*, Lima: Instituto de estudios peruanos, 1982.

⁸ J. C. Garavaglia, *Mercado interno y economía colonial*, México: Grijalbo, 1983.

⁹ Michael Morineau, *Incroyables gazettes et fauleux metaux. Les retours de tresor americaines d'apres les gazettes hollandaises (siecles XVI-XVIII)*, Nueva York: Cambridge University Press y Maison Scienza de L'home, Canbridge, 1985

abrieron circuitos comerciales y rutas que competían con el monopolio.¹⁰

En general, en la cuenca del Caribe, desde comienzos del presente siglo los historiadores empezamos a pensar la historia más allá de las murallas, la encomienda o la llegada de las flotas y sus ciclos comerciales. Detrás de una historia institucional cubierta con una capa de cal andaluza y la centralidad de lo hispano, empezaron a aparecer nuevas preguntas y múltiples actores que hasta el momento habían sido silenciados.¹¹ Un Caribe sin fronteras, entrelazado, en donde se fue conformando una comunidad histórica salida de la conquista europea, integrada al imperio español y que dio paso a lo que el historiador mexicano Antonio García de León denominó *la floración múltiple* que conformó en esta compleja región marítima un crisol de culturas, diversidad y costumbres, y cómo durante el XVII se fue configurando como una comunidad, ligada por rasgos compartidos, enlazada por un sistema mercantil que conectaba la insularidad y los litorales de la Tierra Firme con el mundo atlántico y con ello la costa de África occidental y la Península Ibérica, que se mantuvo hasta la hegemonía de los EEUU en el siglo XX que lo convirtió como se dice en su patio trasero. Aunque durante todos estos siglos coloniales las diferentes orientaciones económicas y los distintos poblamientos, portugués, holandés, francés, inglés, danés, ... fueron distinguiendo y separando a las distintas regiones del Caribe entre sí.

Entre 1492 y 1660, cuando la mayoría de la plata circulante venía de Potosí, vía Portobelo, el istmo panameño se convirtió en el eje articulador del Caribe y donde Cartagena de Indias jugó un papel protagónico con responsabilidades mercantiles,

administrativas y militares de primera magnitud. Con posterioridad, entre 1660 y 1800 la centralidad del circuito mercantil colonial derivó hacia el golfo de México con La Habana y Veracruz como eje central en función de la producción de las minas de plata de la Nueva España.¹²

LOS EXTRANJEROS AL INTERIOR DEL MONOPOLIO

Desde la segunda mitad del siglo XVI comunidades de comerciantes extranjeros de diferentes regiones europeas como Flandes, Portugal, o ciudades de la península italiana o de los reinos de Francia, convivían en los puertos centrales que conectaban con los circuitos trasatlánticos a pesar de las prohibiciones expresas de la Corona. Las fórmulas modernas mercantiles como los riesgos y seguros marítimos, el crédito y los peruleros, dieron importancia a su presencia, y ya fuera de forma legal o clandestina se establecieron a lo largo y ancho de toda la geografía del continente americano.

Ejemplo de ello fue la ciudad puerto de Cartagena de Indias a inicios del año 1600 donde los extranjeros llegaron a ser una parte numerosa de la población y tuvieron una participación determinante en todos los ámbitos de la sociedad y de manera especial en su comercio. Sus prácticas y actividades les permitieron acumular poder e influencia, y como consecuencias originó, en ocasiones, el celo de las autoridades reales y además de la comunidad mercantil, momento en que aparecen de formas abundante en la documentación testimonios como los del gobernador de Pedro de Lodeña que el 13 de agosto de 1586, comentaba sobre esta anómala situación *Aquí hay grandísimo número de extranjeros que ha días y aún años que reside n en la ciudad...*¹³

El fenómeno cosmopolita a pesar de las restricciones continuas de la Corona y sus órganos

¹⁰ Carmagnani, Hernández y Romano, *Para una historia de América: las estructuras*. México: Fondo de Cultura Económica, 1999. Volumen I. Carmagnani, Hernández y Romano, *Para una historia de América: los nudos* Vol. II y III. Garavaglia, Juan Carlos y Marchena Juan, *América Latina de los orígenes a la independencia*, Crítica, Barcelona, 2005.

¹¹ Michael-Ralf Trouillot, *Silencing the past: power o the production of History*, Boston: Beacon press, 1995.

¹² Antonio García de León, *El mar de los deseos. El caribe hispano musical. Historia y contrapunto*, México: Siglo XXI, 2002.

¹³ Archivo General de Indias (en adelantes AGI). Santa Fe 37, R6, N23.

administrativos fue una realidad de hecho consumado en la *ruta de la Plata*. Volviendo al ejemplo de Cartagena de Indias y comprobamos cómo el tribunal de la Santa Inquisición dictó numerosos autos contra esta población. Se ejecutaron numerosos juicios que nos dan muestras de esta realidad, contra el griego Jorge de los Santos, el napolitano Marcos Pancio, el mulato limeño Jorge Lorenzo, un buhonero francés llamado Juan Mercader, o contra Francisco Rodríguez Cabral, portugués de nacimiento y Federico Cuperes, natural de la ciudad de Amberes.¹⁴

Hubo dos procedimientos legales usados por los extranjeros para arraigarse en América. El primero consistía en conseguir una licencia individual para pasar a *Indias* –con oficios y profesiones mecánicas– y otro, que era el método de la composición que consistió en admitir una posición de hecho, que mediante el pago de una cantidad de dinero se tornaba en situación de derecho. Fue un mecanismo usado para mantener a una numerosa población dentro del marco jurídico de la legalidad.

A través de información tomada de diferentes vistas y comisiones la historiadora sevillana Enriqueta Vila Vilar,¹⁵ elaboró un estudio detallado de la población extranjera radicada en la ciudad puerta de Cartagena de Indias de una relación de 184 individuos, que aproximadamente representaban el 10 % de la población:

- 154 portugueses
- 13 italianos
- 7 franceses
- 2 flamencos
- Varios individuos de diferentes nacionalidades, como polaca, escocesa y tangerina

Una real cédula del 21 de diciembre de 1601 forzaba a la expulsión de los extranjeros de los

dominios americanos, pero el gobernador de Cartagena de Indias Jerónimo de Zuazo refería en una carta respecto de este espinoso asunto:

*Ofréceme dificultad en ejecutarla... porque mucho de estos son genoveses e italianos y franceses, factores de algunos mercaderes de Sevilla, qué si se ha de ejecutar precisamente sin darles tiempo, vendrían a muchos menos las haciendas de dichas personas y una de las cosas que me hace vivir con mayor cuidado es procurar que el caudal de los contratantes no vaya a menos, porque las Indias se acabarán el día en que quebrare el comercio de ella.*¹⁶

Una gran parte de esta población estaba dedicada al comercio trasatlántico, la mayoría de ellos ejercían como factores de compañías europeas afincadas en manos de portugueses, italianos, flamencos y alemanes. Compañías que situaban sus piezas en Cartagena para acceder de manera fácil a las opulentas ferias comerciales de Portobelo y así llegar al rico mercado del virreinato del Perú.

En el Caribe, a inicios del siglo XVII, se hallaba estructurada una red de ciudades puertos que configuraron el espacio regional Caribe. Algunas como Cartagena de Indias llegaron a ser un centro de atracción y extrapolación del comercio metropolitano. Otras de menor importancia y secundarias o excluidas del sistema de flotas a tenor del crecimiento de los mercados locales de estos puertos principales, definieron géneros de consumo comercializables que les permitió la posibilidad de incrementar sus oportunidades en el gran comercio trasatlántico.

Gracias a ser un puerto central en la ruta de la plata en el siglo XVII, desplegó un comercio a larga distancia como base de flotas y armadas y puerto exclusivo autorizado para la trata esclavista. Ello la llevó a erigirse como un puerto de servicios y de reabastecimiento del servicio de comunicaciones que la Metrópoli organizó con el Nuevo Mundo. El obispo de Cartagena Fray Antonio de Hervías en el año 1589 afirmó: *Que proveer esta tierra a tan*

¹⁴ Valtierra Ángel (S.J.) *El esclavo de los esclavos Pedro Claver S. J. Tercer centenario de su muerte 1654-1954*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1954.

¹⁵ Vila Vilar, Enriqueta. "Extranjeros en Cartagena de Indias 1593-1630", En: *Jahrbuch fur Geschichte* 16: 147-184, 16 Viena, 1979.

¹⁶ AGI, Santa Fe 38, R2, N33.

grandes flotas, galeras y soldados y mantenerse así, no es pequeño negocio.¹⁷

La defensa fue otro de los grandes negocios cartageneros. El mantenimiento de las galeras guardacostas o la construcción de sus imponentes murallas movieron mucho la economía y con ello el crédito, a través de los situados. Las grandes compañías esclavistas contribuyeron al sostenimiento de la misma. Defender, abastecer y cuidar el funcionamiento de todo lo relacionado como la contratación, labor que la transformó en un puerto esencial para la circulación de información mercantil, pieza fundamental en el desarrollo del entramado trasatlántico.

CARTAGENA Y LA RELACIÓN CON EL MUNDO QUE LA RODEABA

Debido a su función estratégica, los metales preciosos, la mercancía humana, las perlas, productos tropicales, cueros, plantas tintóreas fueron el principal atractivo de su mercado local. Con ello se especializó en ser un puerto exportador-importador. Su función y posición en el espacio caribeño la convirtieron en un importante centro de circulación de metales. Pero no queremos centrarnos en algo que ha sido ampliamente estudiado.

Una vez comentado a grandes rasgos la importancia de esta ciudad puerto en el entramado del monopolio y de la trata humana haremos un análisis histórico que nos revele los circuitos que desde la ciudad operaron dentro de su propio espacio colonial, en la región inmediata del Caribe, ya que descubrimos a través de las fuentes documentales la existencia de unos intercambios comerciales con el entorno regional de una considerable magnitud, y que nos llamaron mucho la atención de los historiadores.

A mitad del siglo pasado el historiador venezolano Arcila Farías nos ofrecía la clave para pensar sobre este asunto, *los lazos inmediatos, tendidos de un extremo a otro de la América española y entrecruzados*

¹⁷ G. Martínez Reyes, *Cartas de los Obispos de Cartagena durante el periodo hispánico 1534-1820*, (Medellín: Academia Colombiana de Historia Eclesiástica, 1986), 166.

como los hilos de una espesa malla que envolvía aquel inmenso cuerpo. La relación inter colonial fue uno de los fenómenos más importantes en la vida del imperio español.¹⁸

En realidad, Cartagena de Indias no sobresalió por ninguna producción, más bien se convirtió en una plaza comercial que desarrolló múltiples servicios que apoyaba el entramado del sistema económico colonial de la Metrópoli, lo que la erigió como uno de los ejes (Portobelo/Cartagena) articuladores del espacio regional Caribe.¹⁹ Sus mercaderes, una gran parte de ellos extranjeros, obtuvieron la mayoría de sus beneficios de un capital comercial ampliamente diversificado desde finales del siglo XVI.²⁰ La función de estos radicaba en servir de intermediarios para la circulación de todo tipo de mercaderías por el territorio colonial de América del Sur.

Las operaciones giraron en torno a la distribución del comercio de esclavos, el trato del añil, el carey y las maderas centroamericanas, las perlas y los palos de tintes de las costas de Santa Marta hasta Venezuela, el cacao, los cueros y las carnes de las Antillas, y las plantas tintóreas de todo el litoral del Caribe, y por supuesto la introducción de productos europeos, asiáticos y africanos por todo el continente.

Una prueba de ello es esta tabla fiscal elaborada por el gobernador Melchor de Aguilera. En una de sus cartas muestra cómo se grababa la llegada de las mercaderías al puerto, evidenciando la procedencia de las embarcaciones.

¹⁸ Arcila Farías, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII*, (México: Fondo Cultura Económica, 1950), 14.

¹⁹ Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional Caribe. La producción agraria, 1580-1640*, Cádiz: Agrija, 1998.

²⁰ Antonino Vidal Ortega, "Cartagena de Indias y los mercaderes portugueses de esclavos en la primera mitad del siglo XVII." En: *Anais de Historia- CHAM*, Lisboa. Vol. 16, 2015. Pp. 17-50. Antonino Vidal Ortega, "La ciudad descarnada. Conflictos de poder en la Cartagena de Indias de comienzos del siglo XVII." En: *Historia Caribe*. Volumen II, Barranquilla, 2002.

Procedencia de Navíos / Carga fiscal

Navíos de los Ríos y Angola	600 y 500 pesos
Fragatas de Nicaragua	150 pesos
Fragatas de Portobelo	100 pesos (con plata) 50 (sin plata)
Fragatas de Cuba, Jamaica y Puerto Príncipe del 3000 a 4000 arrobas de porte	Entre 100 y 200 pesos
Fragatas de dichas partes con menos porte	50 pesos
Fragatas Maracaibo y Caracas	150 pesos
Fragatas o navíos de Nueva España	200 pesos
Navíos Santo Domingo	150 pesos
Fragatas de Tolú	25 pesos

Fuente Archivo General de Indias, Santa Fe 40, R1 N6 Año 1636.

La demanda de vituallas y provisiones para las flotas se incrementaba cuando llegaban al complejo portuario Portobelo/Cartagena y a sus ferias comerciales. Allí llegaban los distintos géneros de productos, máxime cuando existían dos causas fundamentales para hacer las operaciones en Cartagena en vez de en el Istmo. De un lado la insalubridad de Portobello y de otra, la rápida y fácil conexión entre las Antillas y Cartagena por el régimen de vientos y corrientes favorables. Además, las costas de Panamá eran muy inseguras para las pequeñas embarcaciones repletas de mercancías, que eran constantemente asaltadas por filibusteros, mientras que Cartagena se encontraba protegida por una profunda bahía con varios fuertes militares.

En el año 1620, en unos interrogatorios contra unos marinos ingleses, prisioneros del gobernador de González Girón respondieron que en los días previos a su apresamiento habían asaltado tres barcos en las inmediaciones de la costa, el primero cargado de gallinas, cerdos y maíz. El segundo, que viajaba hacia la isla de Cuba desde Cartagena, cargado de botijas vacías y lencería, mercancía que robaron y el tercero y último, un barco procedente de Santiago de Tolú cargado de plátanos para el abasto de Cartagena. La

declaración continuaba explicando los derroteros de la navegación que traían desde Veragua, río Chagres, Jamaica y vuelta al río Magdalena.²¹ Como este ejemplo disponemos de otros muchos que nos dejan entrever que el espacio económico del Caribe occidental estaba continuamente trajinado por pequeñas embarcaciones y con ello se evidencia la existencia de un mundo de relaciones autóctonas exclusivamente caribeñas entre los distintos lugares de la región, un tráfico exclusivamente americano.

EL PRISMA DE LOS ALMOJARIFAZGOS

Una vez comprobada la situación, quisimos buscar un respaldo documental que hiciera más sólido lo que las fuentes dispersas nos muestran. Como todo historiador sabe, las fuentes del siglo XVII no son descriptivas y no se asemejan a los ricos y generosos informes que llevaron a cabo los funcionarios ilustrados del siglo XVIII. Dos dificultades encontramos aquí, de un lado la documentación escrita emanada del siglo XVII es excesivamente formal, con documentos muy rígidos que no detallan la realidad cotidiana. Y de otro, el inconveniente de este periodo en conservación local de los archivos del Caribe, casi inexistentes para los dos primeros siglos de la colonia, fruto de un clima dañino para la conservación del documento y de indolencia en su conservación.

Por todo lo anterior el Archivo General de Indias se constituyó en el repositorio fundamental para llevar a cabo esta investigación. Para intentar aproximarnos al comercio regional, analizamos la información proporcionada por una serie de las cajas reales del puerto, y en concreto el rubro del almojarifazgo, impuesto de entrada y salida de mercancías. Fiscalmente grabado con un 2,5% la salida y con un 7,5% la entrada. Con ello nos acercamos a los circuitos comerciales que se establecieron desde la ciudad-puerto, originados tanto para su abasto interno como para el comercio de otros productos del espacio interior de la

²¹ AGI, Santa Fe 38, R6, N164. Carta gobernador González Girón del 30 abril 1620.

Nueva Granada y fundamentalmente desde la región del Caribe con la intención de concretar los vínculos comerciales de la ciudad.

En cuanto a la fuente es bastante limitada. De un lado, la falta de descripción de las mercancías, y de otro, la influencia sobre ella de las políticas de exención fiscal que la Corona emitía para estimular los territorios y puertos secundarios y evitar así la despoblación de ciertas áreas y el comercio directo con otras potencias (contrabando). Medidas estas que afectan la fiabilidad de los registros porque cualquier mercader de la región antes de dirigirse a Cartagena podía registrar sus mercancías en un puerto libre de la presión fiscal.

Ejemplo de ello fue el caso de Santa Marta, un puerto vecino de Cartagena que por el obligado de los vientos si se navegaba desde las Antillas a Cartagena quedaba en la ruta del viaje. Allí podían registrar productos como el azúcar y el tabaco, que no se producían en su gobernación, pero se llevaban para embarcar en Cartagena en las flotas. En este orden de cosas, cuantificar recaudos nos fue imposible, pero al menos tratamos contar el número de barcos y su procedencia para aproximarnos a lo que pudo ser ese trajín continuado de embarcaciones que se movían por todo el Caribe de puerto en puerto.

Los datos no son del todo precisos. Las anotaciones de los oficiales reales, son irregulares, e inconstantes. Ejemplo de ello es que en un año concreto nos encontramos anotados el registro de varias embarcaciones a la vez, y en otro una especie de tiempo muerto donde no consta la llegada de ninguno. Da la impresión como si solo se anotasen las entradas de barcos a veces, cuando el funcionario real tuviese a bien trabajar. Por tanto, debemos tener en cuenta todas estas limitaciones a la hora de hacer nuestro análisis.

Por último, referir también la escasa información de los registros que no especifican las mercancías y productos que traían las embarcaciones. Tan solo cuando llegaban mercancías sin registrar eran anotadas. Ahora bien, de estos apuntes sueltos constatamos que las embarcaciones recalaban en otros fondeaderos antes de llegar

a la bahía de Cartagena de Indias, confirmándose la existencia de un notable tráfico regional puerto a puerto. Embarcaciones que partiendo de la isla de Cuba recalaban en el litoral samario o de la guajira; barcos procedentes de la Nueva España que recalaban en las grandes Antillas y en las costas de Venezuela antes de arribar a Cartagena.

Bien significativa al respecto es una real Ordenanza de 1626 dirigida a los oficiales reales de los puertos.

... y registros que muchos mercaderes de los reinos de España pedían visitas para traer mercaderías a las islas de Barlovento, Venezuela, Santa Marta, Riohacha y cabo de Vela y llegados allí tienen tales trazas y modos que las pasan a tierra Firme y Nueva España, y que lo mismo hacen otros mercaderes de las islas y provincias de SM los que las compran y las guardan dichas mercaderías y las llevan a vender a la Tierra Firme y Nueva España, cuando no están allí las flotas a vuelta de los frutos de aquellas y otras islas y provincias con que pueden navegar en todos los tiempos en navíos sueltos de una parte a otras...".²²

Barcos registrados desde 1606 hasta 1640

Cuba	375	Venezuela	327
Riohacha	212	Mompox	180
Santa Marta	114	Jamaica	123
Veracruz	75	Santo Domingo	59
Canarias	42	Avisos	37
Nicaragua	37	Tenerife	20
Campeche, Mérida Yucatán	14	Costa Rica	11
Curazao	11	Puerto Rico	5
Margarita	11	Aruba	1
Portobelo	10	Total de registro embarcaciones	1,690

Fuente: AGI. Contaduría. Legajos 1387-1400.

²² AGI, Contaduría 1395. Emitidas por el Consejo de Indias 10 enero de 1626.

Debemos tomar algunas consideraciones para manejar sistemáticamente esta información documental. Lo primero es que los registros de las embarcaciones a larga distancia no se contabilizan en este rubro, por ello no refleja información de la Carrera de Indias, registrada en la sección de Contratación del Archivo General de Indias. Lo segundo es que el tráfico de la trata humana se registraba en una caja especial llamada caja de negros. Por tanto, la tabla presentada solo refleja el comercio regional de escala caribeño, a través del cual circulaban toda clase de productos, tanto regionales como procedentes del exterior. También debemos señalar que no aparece reflejado el tráfico de puertos secundarios de toda la región, pues hoy en día sabemos que muchos núcleos poblados de las costas también desarrollaban, a través de sus pequeños embarcaderos, el comercio directo con los mercaderes de otras potencias.²³

LOS PRODUCTOS Y LOS OTROS PUERTOS

De esta navegación intra caribeña debemos resaltar la procedente de la isla de Cuba, que contabiliza 376 barcos en 35 años, con un promedio de 11 barcos anuales. Los puertos más registrados son Santiago de Cuba, que recoge casi el 60% de este tráfico comercial. Después le siguen en este orden Baracoa, Bayamo, La Habana y Trinidad.

Señalamos dos asuntos. En primer lugar, que Santiago de Cuba evitaba la intermediación de La Habana como único puerto autorizado para el comercio de las flotas y que se relacionaba directamente con Cartagena de Indias para participar en la Carrera de Indias evitando a los comerciantes habaneros.²⁴ Los productos más relacionados en este comercio de la isla son el azúcar, el tabaco y las carnes.

²³ Jorge Gelman, *De mercachifle a comerciante: los caminos del ascenso colonial en el río de la Plata*, La Rábida (Huelva): Universidad Internacional de Andalucía, 1996.

²⁴ José Luis Belmonte Postigo, "Notas sobre el tráfico de esclavos en Santiago de Cuba", En: *Memorias*, Revista de Historia y Arqueología desde el Caribe. Barranquilla, Número 8, 2008, pp. 4-21. O. Portuondo Zúñiga,

El segundo lugar con quien mantuvo más tráfico Cartagena de Indias fue con las costas de Venezuela, desde donde llegaban embarcaciones de Maracaibo, Caracas, Coro y Cumaná. Debemos tener en cuenta que este flanco de la Tierra Firme estuvo protegido por Cartagena, por un lado, el comercio perlífero que iba desde Santa Marta hasta la isla de Margarita, y por otro, la partida de situados que los cartageneros enviaban a las salinas de la punta de Araya, lugar de intenso comercio directo de los europeos en general y los holandeses en particular.²⁵ Con Maracaibo fue el comercio más abundante, pero no podemos olvidar que una gran parte de los productos de la Nueva Granada salían vía Mérida por el Lago. La intensidad de este tráfico se puede equiparar con el de la isla de Cuba.²⁶

Resaltamos también el numeroso tráfico desde Santa Marta y Riohacha, asociado este último a las pesquerías de perlas de este litoral, negocio que fue dominado desde Cartagena por comerciantes negreros portugueses. Aunque la gobernación de Santa Marta era administrativamente otra diferente, su pobreza y despoblación la llevaron a depender militarmente de Cartagena, su relación fue directa también no solo por mar sino también por tierra.²⁷ Los ataques piráticos por mar, los pueblos indígenas reacios a la occidentalización y el comercio directo con los comerciantes sefarditas de Curazao fueron la otra realidad de estas costas.

Jamaica en el siglo XVI fue una escala obligada pues era la ruta hacia el istmo. Una vez la española perdió centralidad la isla se vio afectada, así que paulatinamente quedó al margen de la

Introducción a la obra de don Josep de Ribera, La Habana: Editorial Ciencias Sociales, 1986.

²⁵ Manuel Herrero Sánchez, "La explotación de las salinas de la Punta de Araya. Un factor conflictivo en el proceso de acercamiento Hispano-neerlandés 1648-1677." En: *Cuadernos de Historia Moderna*. Número 14, Madrid, 1993, pp. 173-194.

²⁶ Germán Cardozo Galué, *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador 1830-1860*, Maracaibo: Universidad del Zulia Maracaibo, 1991.

²⁷ Jorge E. Elías Caro, (Editor), *Santa Marta del olvido al recuerdo. Historia económica y social de más de cuatro siglos*, Santa Marta: Universidad del Magdalena, 2010.

Carrera de Indias y por tanto del comercio oficial. Situación que la llevó a mediados del siglo XVII a ser tomada por los británicos y sus aliados filibusteros del mar.²⁸ Para ella en virtud de los vientos y corrientes siempre fue fácil acceder a la Tierra Firme. Hasta la conquista británica su comercio proveyó a Cartagena de Indias cueros y carnes.

Como referimos con anterioridad desde las últimas décadas del siglo XVI, el predominio de la isla de Santo Domingo en la región se vio afectado por el cambio de las rutas de los galeones de Tierra Firme. Testigo que tomaron por un lado Cartagena de Indias y por otro La Habana. A pesar de los intentos hechos por dinamizar la economía con el azúcar, la actividad no atrajo nuevos colonos a las islas.²⁹

En lo que respecta a Cartagena siempre mantuvo una relación regular que se conservó en el 3% del tráfico total de embarcaciones. En el periodo que analizamos recibieron de la gran isla de Santo Domingo 59 barcos. En realidad, la mayoría de las embarcaciones de la isla recalaban en las costas de Tierra Firme y registraban sus mercancías aprovechando las exenciones fiscales de puertos como Coro, Maracaibo, Riohacha o la propia Santa Marta, por eso nos parece esta una cifra distorsionada de la realidad. La toma de la isla por los franceses nutrió a estos puertos de sus productos aprovechando esta ruta cuyos puertos de salida en ocasiones fueron Montecristi, Puerto Plata, Bayajá y la Yaguana.

La tinta de añil llegó a Cartagena vía Nicaragua. Pero los barcos provenientes del lago Granada, cargaban también caballos y mulas, tabaco, gallinas, cebolla, maíz, sombreros de paja, plantas medicinales, panecillos de cacao, chocolate, zarzaparrilla, cebadillas... etc. La conexión de Nicaragua buscaba en el complejo portuario Cartagena/Portobelo, mercaderías europeas,

esclavizados y algunos productos de la región como la sal. Estos barcos llegaron a ser el 6% de tráfico total. Los mercaderes granadinos enviaban sus mercancías a Cartagena para así evitar enviar sus productos a La Habana por el golfo de Honduras que en esos años encontraba muy transitado por piratas forestales británicos y barcos enemigos holandeses.³⁰

Veracruz, Campeche y Yucatán se volvieron la ruta hacia la Nueva España. El primero fue un puerto con la misma funcionalidad que Cartagena con respecto de las flotas y la exclusividad de introducción de esclavos. Esta ruta también se volvió la posibilidad de llegar a la capital del virreinato y de paso insertarse también en el comercio de Asia por la vía a Acapulco. Los palos tintóreos formaron parte central de este comercio.

Otros puertos de la región que aparecen en una presencia menor en lo referente al comercio legal es Curazao, que se convirtió gracias a los sefarditas en una ruta directa de salida del oro de la Nueva Granada hacia el norte de Europa.³¹ Así mismo, Margarita, en Venezuela, y Puerto Rico completan los puertos que reflejan los almojarifazgos de este puerto.

CONSIDERACIONES FINALES

Después de este análisis de los impuestos de salida y entrada de productos (almojarifazgos) en la ciudad puerto de Cartagena de Indias, podemos llegar a algunas consideraciones relevantes. La primera es que los espacios mercantiles, la esfera de la circulación y la esfera del intercambio, dictaron las normas de la ocupación del espacio en la región histórica del Caribe. Así es que podemos entender la relación de Cartagena con el istmo de Panamá, o el empeño en resistir el medio ambiente más que insalubre en Veracruz, o las inhóspitas condiciones en que se desarrollaba la vida en la

²⁸ Gall, J. y F., *El filibusterismo*, México: Fondo de Cultura económica, 2014. La primera edición fue de 1955.

²⁹ Juana Gil Bermejo, *La Española: anotaciones históricas 1600-1650*, Sevilla: EEHH, 1983. Hernández Tapia, C. "Despoblación de la isla de Santo Domingo en el siglo XVII". En: *Anuario de Estudios Hispanoamericanos*, 1970.

³⁰ Nicolás Castillo Mathieu, *La llave de Indias*, Bogotá: Ediciones el Tiempo, 1981.

³¹ Ana Crespo Solano, *Mercaderes Atlánticos, Redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*, Córdoba: Universidad de Córdoba, 2009.

desértica Riohacha, en las calurosas costas del Darién, en los lluviosos puertos de la costa de los Mosquitos e incluso en algunos de las islas antillanas. A pesar de todo, la vida del mercado fue más poderosa. Por ello, tenemos forzosamente que referirnos a este como a una de las características fundamentales que se asentaba sobre las ciudades puertos del Caribe. Por tanto, estos núcleos urbanos cobraron una importancia extraordinaria a lo largo del siglo XVII y el mercado fue el centro de la vida urbana.

El propósito de este modesto trabajo ha sido indagar en el papel desempeñado por Cartagena de Indias, considerada en este periodo como una ciudad central en la región del Caribe, en la articulación de este espacio colonial. Una ciudad que estableció un binomio inseparable del istmo panameño, en el siglo XVI con Nombre de Dios y en el siglo XVII con Portobelo, constituyendo estos los puertos terminales de las flotas de las Carreras de Indias, en concreto de la flota de Tierra Firme. Pero al mismo tiempo fue también punto final de los circuitos del Nuevo Reino de Granada, Quito y sobre todo del virreinato del Perú y desde luego como hemos tratado de demostrar aquí en una destacada cabecera de una complicada red de relaciones de todo tipo con los grandes, medianos y pequeños puertos del Caribe.

BIBLIOGRAFÍA

- Assadourian, Carlos, S., *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacios económicos*, Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1982.
- Belmonte Postigo, José Luis, "Notas sobre el tráfico de esclavos en Santiago de Cuba." En: *Memorias Revista de Historia y Arqueología desde el Caribe*. Barranquilla, Número 8, 2008.
- Cardozo Galué, Germán, *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador 1830-1860*, Universidad del Zulia Maracaibo, 1991.
- Carmagnani, Hernández y Romano, *Para una historia de América: las estructuras*, Volumen I, II y III, México: Fondo de Cultura Económica, 1999.
- Castillo Mathieu, Nicolás, *La llave de Indias*, Bogotá: Ediciones el Tiempo, 1981.
- Chaunu, Pierre y Hugette, *Sevilla et L'Atlantique 1504-1650*, Paris: Editorial A. Colin, 1960.
- Crespo Solano, Ana, *Mercaderes Atlánticos, Redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*. Córdoba: Universidad de Córdoba, 2009.
- Elías Caro, Jorge E. (Editor), *Santa Marta del olvido al recuerdo. Historia económica y social de más de cuatro siglos*. Santa Marta: Universidad del Magdalena, 2010.
- Fariás, Arcila *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII*, México: Fondo Cultura Económica, 1950.
- Fisher, Jhon, *Comercial Relation between Spain and Spanish in the era of free trade*, Liverpool: Universidad de Liverpool, 1985.
- Gall, J. y F., *El filibusterismo*, México: Fondo de Cultura económica, 2014. La primera edición fue de 1955.
- Garavaglia, J. C., *Mercado interno y economía colonial*, México: Grijalbo, 1983.
- Garavaglia, Juan Carlos y Marchena Juan, *América Latina de los orígenes a la independencia*, Barcelona: Crítica, 2005.
- García Baquero, Antonio, *La Carrera de Indias. Suma de contratación y océano de negocios*, Sevilla: Algaída, 1992.
- García de León, Antonio, *El mar de los deseos. El caribe hispano musical. Historia y contrapunto*. México: Siglo XXI, 2002.
- García Fuentes, Lutgardo, *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla: EEHH, 1980.
- Gelman, Jorge, *De mercachifle a comerciante: los caminos del ascenso colonial en el río de la Plata*. La Rábida (Huelva): Universidad Internacional de Andalucía, 1996.
- Gl Bermejo, Juana, *La Española: anotaciones históricas 1600-1650*, Sevilla: EEHH, 1983.
- Hamilton Earl J., *El tesoro americano y la revolución de los precios en España 1511-1650*, Madrid: Ariel, 1975.
- Hernández Tapia, C. "Despoblación de la isla de Santo Domingo en el siglo XVII". En: *Anuario de Estudios Hispanoamericanos*, 1970.
- Herrero Sánchez, Manuel, "La explotación de las salinas de la Punta de Araya. Un factor conflictivo en el proceso de acercamiento Hispano-neerlandés 1648-1677." En: *Cuadernos de Historia Moderna*. Número 14, Madrid, 1993

- Martínez Reyes, G. *Cartas de los Obispos de Cartagena durante el periodo hispánico 1534-1820*, Medellín: Academia colombiana de historia eclesiástica, 1986.
- Morineau, Michael, *Incroyables gazettes et fauleux metaux. Les retours de tresor americanes d'apres les gazettes hollandaises (siecles XVI-XVIII)*, Nueva York: Cambridge University Press y Maison Scienza de L'home, Canbridge, 1985.
- Portuondo Zúñiga, O., *Introducción a la obra de don Josep de Ribera*, La Habana: Editorial Ciencias Sociales, 1986
- Romano, Ruggiero, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México: Fondo de Cultura económica, 1993.
- Trouillot, Michael-Ralf, *Silencing the past: power o the production of History*, Boston: Beacon Press, 1995.
- Valtierra Ángel (S.J.) *El esclavo de los esclavos Pedro Claver S.J. Tercer centenario de su muerte 1654-1954*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1954.
- Vidal Ortega, Antonino, "Cartagena de Indias y los mercaderes portugueses de esclavos en la primera mitad del siglo XVII." En: *Anais de Historia- CHAM*, Lisboa. Vol. 16, 2015. Pp. 17-50.
- Vidal Ortega, Antonino, "La ciudad descarnada. Conflictos de poder en la Cartagena de Indias de comienzos del siglo XVII." En: *Historia Caribe*. Volumen II, Barranquilla, 2002.
- Vidal Ortega, Antonino, *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional Caribe. La producción agraria, 1580-1640*, Cádiz: Agrija, 1998.
- Vila Vilar, Enriqueta. "Extranjeros en Cartagena de Indias 1593-1630", En: *Jahrbuch fur Geschichte* 16: 147-184, 16 Viena, 1979.