

Cartagena, puerto comercial (1533-1800)

Escribe: NICOLAS DEL CASTILLO MATHIEU

1. Ojeada de conjunto

Dos flotas zarpaban cada año de Sevilla (y en el siglo XVIII de Cádiz). De la primera, con destino a Veracruz, en el Virreinato de Nueva España, se separaban algunos pocos barcos para el comercio de las Antillas Mayores y se desgranaban otros dos hacia los puertos de Caballos, Trujillo y Bodegas del Golfo Dulce con el propósito de surtir a Guatemala, Honduras y El Salvador. Pero este último servicio no fué permanente ni eficaz. A causa principalmente de los ataques de los piratas en el Caribe, esta porción de Centroamérica prefirió bien pronto comerciar con el Perú y con Panamá y, a través de esta última, se hizo sufragánea de la segunda flota, la llamada de los galeones, que partiendo también de Sevilla y después de Cádiz, se refrescaba en las Antillas Menores, dejaba algunos barcos en la Guaira, Maracaibo o Riohacha y permanecía la mayor parte del tiempo en Cartagena. Su destino final era el istmo de Panamá (Nombre de Dios en el siglo XVI y Portobelo a partir del XVII) para hacer allí, en célebre feria, el intercambio de sus mercancías por la plata que venía del Perú, pero, por razones climáticas, la flota reducía su permanencia en esos puertos al mínimo posible. Así nos lo cuenta el historiador y militar Antonio de Alcedo: “en ella (la bahía de Cartagena) esperaban los galeones que iban de España la noticia de la llegada del comercio del Perú a Panamá, para pasar a Portobelo a celebrar la feria y después volvían a ella para hacer las provisiones y emprender el viaje de regreso a La Habana” (1).

Los célebres y discutidos marinos Jorge Juan y Antonio de Ulloa en sus *Noticias Secretas* registran el desgano con que los tripulantes de los galeones y los comerciantes del Perú perma-

necían en Portobelo y el afán de terminar la feria lo antes posible:

“Este puerto (Portobelo) no está menos abastecido de madera de toda especie que el de Cartagena, pero en otros respectos es muy incómodo para las embarcaciones, pues la falta de víveres de toda especie que se experimenta allí es general en todos tiempos, y por esto no pueden detenerse en él. La mala calidad del temperamento, y las incomodidades que le son correspondientes, le hacen poco apetecido y casi inhabitable; por esta razón, aunque pasan a él las armadas de los galeones para celebrar la feria entre los dos comercios de España y del Perú, se detienen poco tiempo por no experimentar la plaga de enfermedades y mortandad, que suele ser común cuando hacen la demora algo larga” (2).

Los mismos autores dicen refiriéndose a Cartagena: “A esta bahía llegan las armadas de galeones, y se mantienen en ella hasta que la del Perú llega a Panamá; con esta noticia pasan a Portobelo, y concluida la feria, se vuelven a Cartagena, reciben los víveres que necesitan para su regreso, y sin detenerse mucho se hacen a la vela para La Habana. A su partida queda solitaria la bahía porque las embarcaciones del país, balandras y goletas son en corto número, y no se detienen más de lo necesario para carenarse y aprestarse a fin de continuar los viajes que se les proporciona según el comercio que tiene aquella ciudad” (3).

No es de extrañar, pues, que nuestro festivo Rodríguez Freile consignase muy seriamente en “El Carnero” desde 1636 lo siguiente: “Cartagena (es) la puerta y escala por donde el Piru y este Reino gozan de toda España, Italia, Roma, Francia y la India Oriental, y todas las demás tierras y Provincias del mundo a donde España tiene correspondencia, trato y comercio” (4).

Los géneros europeos que surtían al Río de la Plata, a Chile, al Alto y Bajo Perú y a Quito, pasaron por Cartagena durante buena parte del período colonial. Quienes de Buenos Aires querían viajar a Europa debían atravesar la pampa en las célebres carretas de bueyes, luego remontar los Andes bolivianos y peruanos a lomo de mula hasta llegar a Lima y esperar allí la Armadilla del Pacífico que los llevaría a Panamá para cruzar después el istmo y tomar en Portobelo uno de los galeones de Tierra Firme. De todos modos pasaban por Cartagena, permaneciendo en ella varias semanas y en ocasiones meses enteros. El Inca Garcilaso de la Vega estuvo en ella en su viaje del Perú

a España, que no tuvo retorno, pues este mestizo genial se convirtió allá en el primero de nuestros humanistas. Todos los virreyes, oidores y altos funcionarios del Perú y de Chile vivieron en Cartagena largas temporadas.

Este rígido sistema mercantilista se fue ablandando en el siglo XVIII cuando un cada vez mayor número de navíos sueltos de registro llegaron a Buenos Aires y aún a Chile y al Perú, por el Cabo de Hornos. Panamá, que no tenía "hinterland" sufrió un grave impacto económico, pero Cartagena siguió abasteciendo a las Gobernaciones de Santa Fe, Popayán y Quito y mantuvo su tradicional comercio de cabotaje con la laguna de Maracaibo, con Portobelo, con los puertos de Costa Rica sobre el Caribe y con Nicaragua a través del Desaguadero. Embarcaciones marítimas de poco calado llegaban hasta Granada, que desplazó a León primero en lo comercial y luego en lo político y administrativo.

2. Las rutas

Hecho el anterior resumen entremos ahora a examinar en detalle las rutas de aquella azarosa navegación trasatlántica, cuando todavía no estaba organizada en flotas. El testimonio más temprano y más completo es el del cronista Oviedo cuando en 1525 escribió en España, de memoria, su conocido **Sumario** para dar al joven emperador Carlos V una primicia de las maravillas que había encontrado en América y un anticipo resumido de su **Historia General y Natural de las Indias** que ya redactaba desde entonces. Debemos advertir que muy poca cosa cambiaron el rumbo, la duración y las peripecias de estos viajes durante los siguientes trescientos años. Por eso son de gran valor las vívidas palabras de Oviedo:

"La navegación desde España que comúnmente se hace para las yndias, es desde Sevilla, donde vuestra majestad tiene su casa real de contratación para aquellas partes, y sus oficiales, de los cuales toman licencia los capitanes y maestros de las naos que aquel viaje hacen, y se embarcan en San Lúcar de Barrameda, donde el río de Guadalquivir entra en el mar Océano, y de allí siguen su derrota para las islas de Canaria, y comúnmente tocan en una de dos de aquellas siete, que son y es en Gran Canaria o en la Gomera; y allí los navíos toman refrescos de agua y leña, y quesos y carnes frescas, y otras cosas, las que les parece que deben añadir sobre el principal bastimento, que ya desde España llevan. A estas islas, desde España, tardan comúnmente ocho días, poco más o menos; y llegados allí, han andado doscientas y cincuenta leguas. De las

dichas islas, tornando a proseguir el camino, tardan los navíos veinticinco días, poco más o menos, hasta ver la primera tierra de las islas que están antes de la que llamamos Española; y la tierra que comúnmente se suele ver primero es una de las islas que llaman Todos Santos, Marigalante, La Deseada, Matitino (sic.), La Dominica, Guadalupe, San Cristóbal, etc., o alguna de las otras muchas que están con las susodichas.....

..... y hasta allí se navegan novecientas leguas desde las islas de Canaria, o más; y de allí hasta llegar a la ciudad de Santo Domingo, que es en la isla Española, hay ciento cincuenta leguas; así que desde España hasta allí hay mil y trescientas leguas; pero como se navegan bien, se andan mil y quinientas y más. Tárdase en el viaje comúnmente, treinta y cinco y cuarenta días; esto lo más continuamente, no tomando los extremos de los que tardan mucho más o llegan muy más presto; porque aquí no se ha de entender sino lo que las más veces acaece. La vuelta desde aquellas partes a éstas suele ser de algo más tiempo, así como hasta cincuenta días, poco más o menos. No obstante lo cual, en este presente año de 1525 han venido cuatro naos desde Santo Domingo a San Lúcar de España en veinte y cinco días; pero, como dicho es, no habemos de juzgar lo que raras veces se hace, sino lo que es más ordinario. Es la navegación muy segura y muy usada hasta la dicha isla La Española; y desde ella a Tierra Firme atraviesan las naos en cinco, y seis, y siete días, y más, según a la parte donde van guiadas; porque la dicha Tierra Firme es muy grande, y hay diversas navegaciones y derrotas para ella" (5).

Una carta del mismo Oviedo escrita en Santo Domingo, en mayo de 1538, cuando Cartagena tenía apenas cinco años de fundada y no desempeñaba todavía ningún papel importante como puerto, nos da detalles adicionales: "Y lo mismo digo de dos puertos especialmente: el de Nombre de Dios en Tierra Firme, que es la llave de aquellas partes, y en La Habana, en la isla de Cuba, donde tocan todos los navíos que van a España de Tierra Firme de la Nueva España". Luego aconseja que se hagan dos fortalezas en Jamaica: una en la punta de Morante, y otra en la villa de Sevilla. "Y otras dos de que nadie se acuerda e que convienen tanto como todas las que he dicho, se deben hacer: una en la isla Dominica, que es donde tocan todas las naves que acá vienen, que está 200 leguas antes desta isla; y si de aquel puerto se enseñorease alguno que poderoso fuese, sería tener la llave destas partes; y la otra en la isla Bermuda, a donde van a reconocer todos los navíos que van destas partes a la Nueva España, la cual está 300 leguas desta ciudad, la vía del Norte" (6). Este dato de que en la navegación de La Espa-

ñola a Méjico había que remontarse hasta la Bermuda es muy curioso.

El eminente historiador C. H. Haring resume admirablemente cómo se fue aglutinando la navegación inicialmente solitaria de los barcos en flotas más o menos organizadas y protegidas que sirvieron originalmente a todos los puertos de las Indias antes de ser divididas en dos:

“Para 1526 habíase prohibido ya a los barcos mercantes que hiciesen por sí solos el viaje de ida y vuelta a las Indias, debiendo andar en flotillas para mutua protección y defensa, y armados conforme a reglas promulgadas desde 1522. En 1537 salió por primera vez hacia las Indias Occidentales una real armada con el objeto de garantizar el seguro transporte de oro y plata a España; fue la primera de las grandes flotas del tesoro y constaba, incluyendo los buques mercantes, de algunos 20 barcos, además de las gabarras provistas de velas latinas, toda ella mandada por Blasco Núñez Vela, más tarde virrey del Perú.

En el verano de 1542, envióse otra armada para conducir caudales, a las órdenes de Martín Alonso de los Ríos, la cual regresó en mayo del año siguiente. A solicitud de los comerciantes de Sevilla, en 1543 dictáronse decretos que establecían como regla fija y obligatoria la salida de buques en flotas anuales y protegidas. Este nuevo paso coincidió así mismo con una guerra entre España y Francia, y aunque tales órdenes no fuesen observadas al comienzo de modo constante, el sistema de convoyes entre España y América quedó bien establecido desde 1550” (7).

Según Oviedo los barcos comandados por Blasco Núñez Vela estuvieron en Santo Domingo, Nombre de Dios y Cartagena. Este viaje dice Oviedo le ganó a Núñez Vela el ascenso a virrey del Perú y, fue ésta la primera flota formal que visitó a Cartagena (8) y la primera que, como tal, atravesó el Atlántico con destino final a Tierra Firme.

Irving Leonard precisa que de 1504 a 1555 (primeros 50 años de la Casa de Contratación) partieron de Sevilla y otros puertos 2.805 barcos, muchos de ellos solos (9).

Las dos flotas separadas, una con destino a Cartagena y Nombre de Dios y otra con dirección a Veracruz se organizan definitivamente de 1564 a 1566. La de Méjico debía zarpar en primavera y la de Tierra Firme en agosto para que invernaran en América y se encontraran en marzo en La Habana, con el fin de regresar juntas, lo que como veremos se cumplió raras veces. Desde 1580 las flotas salían cada dos años y en el siglo XVII los zarpes eran aún más irregulares (10).

En tiempos de Felipe II la flota de Tierra Firme iba frecuentemente protegida por 6 u 8 barcos de guerra (o galeones) para custodiar, a su regreso, la plata del Perú. Esta práctica se generalizó en el siglo XVII y fue la que terminó por darle el nombre de flota de los galeones, en tanto que la flota de Méjico, en la que solo se armaba la capitana y la almiranta, siguió llamándose simplemente "la flota" (11).

A veces las dos flotas partían juntas y se separaban en Guadalupe, Deseada u otra de las Antillas Menores. En la época de Felipe II hasta 40 barcos componían la flota de los galeones o de Tierra Firme que fue la más importante en el siglo XVI, pero en los reinados posteriores esta cifra se rebajó a 8 o 10 barcos, aunque a la verdad eran de más porte y transportaban mercancías más compactas y de mayor valor.

A principios del siglo XVII según el cronista Vásquez de Espinosa la flota de los galeones llegaba a Guadalupe para hacer aguas y tomar refresco de gallinas, pescado y frutas (12) dato confirmado por el etnógrafo y lingüista francés de la misma época el Padre Breton, que menciona en su *Dictionnaire Caraïbe-françois* varias corrientes de agua dulce en Guadalupe con el nombre de Río de los Galeones (13). Además los españoles trocaban allí con los indios Caribes insulares, hachas y cuchillos por gallinas, pescados y frutas frescas y experimentaban, según cuenta Oviedo, la delicia de un primer baño después de unos 30 días de navegación desde las Canarias. De Guadalupe, Martinica o Dominica era fácil enrumbar y reconocer el Cabo de la Vela, La Sierra Nevada, el agua blanca (sic.) del Río Grande, Morro Hermoso y la Punta de la Canoa, según la descripción de Vásquez de Espinosa (14).

En ocasiones, la flota de los galeones navegaba más al sur y penetraba en el Caribe por el canal situado entre Trinidad y Tobago. "Ya frente a Margarita, dice Haring, desprendíase de la flota un patache armado, con el objeto de visitar la isla y recoger las rentas reales, aunque una vez extinguidas las pesquerías de perlas ésta perdió casi toda su primitiva importancia. Al propio tiempo las naos mercantes que iban a comerciar con la costa, salían junto con el patache, o solas por la noche, rumbo a la Guaira, Maracaibo, o Santa Marta para recoger oro, cochinilla, cueros o cacao; pero sólo se les permitía separarse del convoy con licencia del general, refrendada por el almirante y el piloto mayor" (15).

En su obra de juventud sobre **Los Bucaneros**, Haring resume así el resto del viaje hasta llegar a La Habana: "La feria, cuya presunta duración era de 40 días, se cerraba por lo general en 10 o 12 los últimos tiempos"... "La flota anclaba en Cartagena por segunda vez durante diez o doce días y allí se le incorporaba el patache de Margarita y los buques mercantes enviados a traficar en Tierra Firme. También desde Cartagena el General enviaba partes a España y a La Habana con informes..." "Por lo común la flota empleaba 8 días en el viaje y llegaba a La Habana a fines del verano" (16).

La flota de los galeones pierde en el segundo tercio del siglo XVII el predominio que había tenido en la centuria anterior y durante los primeros años del siglo XVII. J. H. Parry, refiriéndose a ambas flotas, dice que el promedio de barcos que zarparon de España a Indias entre 1590 y 1600 fue de 130 anuales. En 1607 bajó bruscamente a 37 barcos (17) pero en 1608 alcanzó la cifra máxima en toda la historia de la carrera con 200 barcos que zarparon hacia América. En 1610 también salieron flotas enormes. Entre 1610 y 1621 se produce una estabilidad moderada con recesión en 1611-1612 y al final de la década (18). Entre 1620 y 1630 la salida de barcos se mantuvo más o menos normal, pero muchos eran ya costosos y antieconómicos barcos de guerra (19). Haring agrega por su parte: "La decadencia del tráfico de galeones era absoluta en la segunda mitad del siglo XVII y la activa aristocracia mercantil de Sevilla declinaba rápidamente en número y riqueza. Veitía Linaje dice que después de 1651, México no estuvo ya en aptitud de sostener una flota anual, y que mientras antaño las flotas alcanzaban una magnitud de ocho o nueve mil toneladas, en su tiempo se atribuía a milagro el poder despachar una de tres mil cada dos años" (20).

En todo lo anterior influyó grandemente el incremento de la piratería inglesa, holandesa y francesa a partir del siglo XVII. Ello aumentó todavía más a fines del mismo siglo. Haring escribe:

"Quienes recibían mayor perjuicio con las incursiones de los bucaneros eran las ciudades costañas del Caribe y del Golfo de México, para las cuales la cuenta resultaba terrible. En el solo período de 1655 a 1671, los corsarios habían saqueado dieciocho ciudades, cuatro pueblos y más de treinta y cinco aldeas; Cumaná, una vez; Cumanacoa, dos; Maracaibo y Gibraltar, dos; Riohacha, cinco; Santa Marta, tres; Tolú, ocho; Portobelo, una; Chagres, dos; Panamá, una; Santa Catalina, dos; Trujillo, una; otros pueblos y aldeas de Cuba,

La Española y Centro América, desde la Costa hasta 30 leguas tierra adentro. Y este cuadro de latrocinios y estragos no abarca las rizas hechas en Portobelo, Campeche, Cartagena y otros puertos españoles después de 1671. El marqués de Barinas calculaba para 1685 en 60 millones de coronas las pérdidas causadas a los españoles por obra de los bucaneros desde el advenimiento de Carlos II, debiendo tener en cuenta que tales cifras no representan sino la destrucción de poblaciones y caudales, sin contar la pérdida de naos mercantes y de fragatas. Desde luego, la expedición más famosa fue la que al mando de Enrique Morgan capturó y saqueó la ciudad de Panamá en enero de 1671. En virtud de semejantes medios, reforzados con el tráfico de los contrabandistas, fue como se agotaron las fuentes del comercio suramericano, y no por el aniquilamiento de las flotas del tesoro" (21).

El contrabando, desde luego, floreció con la piratería. La corrupción que se experimentaba entonces en la Madre Patria se trasladó a las Colonias. El sobresaliente criollo, Rodrigo de Vivero, en su sesudo **Tratado** escribe que hacia 1630 los generales, almirantes, contramaestres y pilotos de las flotas, todos, eran mercaderes que cargaban y descargaban sin pagar derechos ni aún alcabala en Portobelo en donde ponían sus "tendajos" (22). Y ya veremos lo que ocurrió al intensificarse el contrabando y el tráfico negrero a principios del siglo XVII.

Por esa época se propuso cambiar la ruta del istmo por otras dos, lo cual hubiera afectado enormemente a Cartagena. El citado Vivero se hizo eco de la idea acariciada durante muchos años por los centroamericanos de cambiar el cruce a través de Panamá por otro más expedito, aunque más alejado, por Nicaragua (23). Y el padre Cristóbal de Acuña, nauta jesuita del Río Amazonas, sugirió algo aún más peligroso pero todavía más impracticable como lo era el establecimiento de una ruta que por el Amazonas comunicase al Perú con Pará y de allí directamente con Europa "en 24 días, por mar ancho, con galeones hechos en el mismo río" (24).

Panamá experimentó una primera decadencia en el siglo XVII, no solo a causa de la piratería y el contrabando sino también por el nuevo trato con las Filipinas y China y el mayor intercambio directo entre Perú y Nueva España. Cartagena pudo superar la crisis, como dijimos antes, gracias a su "hinterland" y, sobre todo, a un nuevo factor que mantuvo estable y probablemente incrementó su movimiento comercial al haberse convertido, con Veracruz, en el principal puerto de destino de un tráfico de esclavos considerablemente aumentado a partir de la

fusión en 1580 de las dos coronas ibéricas y de la creciente necesidad de mano de obra africana en la costa del Perú, debido a la casi total extinción de los indígenas de tierra caliente. Coincidió todo ello con el resurgimiento minero de Antioquia y el consiguiente crecimiento de las necesidades de mano de obra esclava. Aparecieron entonces en menos de 18 años las nuevas minas de Cáceres (1576), Zaragoza (1580) y Nueva Remedios (1590). El auge importador de Cartagena corrió parejo con este renacimiento en las explotaciones mineras, pues se inició, como se sabe, en 1580. En 1595 pasó a dos mil toneladas anuales. En 1598 alcanzó casi tres mil toneladas. Entre 1605 y 1610 completó ocho mil toneladas, pero en los 10 años de 1615 a 1625 sólo llegó a 6.000 toneladas, coincidiendo también este receso con la decadencia de la minería en Nueva Granada (25). El padre Vásquez de Espinosa refiriéndose a los primeros años del siglo XVII habla de que "Hay mucho trato en esta ciudad y puerto (Cartagena) con el Perú, Tierra Firme, Nueva España, islas de Barlovento y de Angola, de donde entran todos los años diez y doce navíos de negros y casi otros tantos de Cabo Verde y ríos de Guinea" lo que resulta exagerado de acuerdo con los cálculos de un historiador reciente (26).

Es entonces la época de una notable afluencia de comerciantes portugueses a nuestro puerto, entre ellos numerosos conversos, algunos de los cuales practicaban en secreto su vieja religión mosaica. Consta históricamente que esta circunstancia decidió el establecimiento de un Tribunal de la Inquisición con sede en Cartagena. Como los cargos de Concejales y otros se adquirían por compra, pronto hubo un considerable número de ricos Regidores portugueses en nuestro Ayuntamiento.

El sudor de los esclavos fue el inicuo aceite que de tal manera lubricó la economía del puerto. Baltasar de los Reyes, hijo de un relajado judío, que vivía en Cartagena en 1615 hacía ostentación de su prosperidad vistiendo "capa de picote de seda, ferreruelo y capa de tafetán de Méjico, calzones de terciopelo de China, jubón y medias de seda", todo lo cual se prohibía como se sabe a los hijos de los relajados (27) porque las penas de la Inquisición no solo eran absurdas, sino que se extendían a la inocente prole de los culpados. Baltasar se disculpó alegando que debido al calor, la seda era de uso muy corriente en Cartagena entre personas de toda condición (28).

El contrabando se hizo desde entonces muy voluminoso y se descargaba en las playas cercanas de Cartagena con la complicidad de los funcionarios reales. Por otra parte los barcos negreros traían casi siempre más esclavos de los permitidos, los cuales legalizaban mediante soborno a las autoridades. El esclavista limeño Manuel Bautista Pérez consignó descaradamente en sus libros de contabilidad de 1618 lo que había regalado a los oficiales de Hacienda y al propio Gobernador de Cartagena por permitirle desembarcar el doble del número de esclavos que traía registrados (29). La conquista de Jamaica por los ingleses en 1655 hizo de esta isla un centro de contrabando de mercancías y de esclavos hasta el fin de la centuria y aún durante todo el resto del período colonial. Lo propio cabe decir de las Antillas Holandesas. El padre Labat que vivió mucho tiempo en las Antillas francesas a fines del siglo XVII, amigo personal de filibusteros y contrabandistas, "gourmet" y "gourmand" famoso, acabado representante del temperamento "gaulois" nos cuenta en un delicioso párrafo cómo los contrabandistas ingleses, franceses y holandeses lograban introducir sus mercancías en Cartagena y en otros puertos españoles:

"Cuando se quiere entrar en alguno de sus puertos para comerciar se finge necesitar agua, leña o víveres. Se envía un despacho al Gobernador con un oficial que expone las necesidades del barco. Otras veces es un mástil quebrado o una vía de agua considerable que no puede encontrarse ni taparse sin descargar el barco y ponerlo en carena. Se logra que el Gobernador crea lo que se quiere que crea haciéndole un regalo considerable. Se enseguece de la misma manera a los empleados que se necesitan y después se obtiene el permiso de entrar y descargar el barco para buscar la vía de agua y ponerlo en condiciones de continuar su viaje. Las formalidades son cumplidas: se guardan cuidadosamente las mercancías, se sella la puerta de la bodega por donde se introdujeron, pero se tiene la precaución de dejar otra sin sello por la cual se las saca durante la noche y se reemplaza lo que se lleva por cajas de índigo, de cochinilla, de vainilla, por plata en barras o amonedada, tabaco y otras mercancías, y apenas se termina el negocio, la vía de agua resulta tapada, el mástil asegurado y el barco listo para darse a la vela" (30).

Con motivo de la guerra de sucesión y del consiguiente ataque inglés a Portobelo en 1702 se produce un hecho insólito: muchos asustados comerciantes se trasladan de Cartagena a Mompós, Santa Fe y Popayán. En 1703 solo vivían en Cartagena ocho comerciantes transeúntes en tanto que la mayoría residía en Mompós. Esta situación bélica afectó tanto a Cartage-

na que, según el censo de población de 1708 en el recinto amurallado solo quedaban 245 vecinos blancos, 54 pardos libres y 21 morenos libres y en Getsamaní 139 blancos, 103 pardos libres y 60 morenos libres (31). Tomando un promedio de 4 dependientes por cada vecino ello nos da un total de 2.488 habitantes, sin contar los esclavos que debían ser mucho más numerosos. Desde 1697 hasta 1721 sólo llegaron tres flotas a Tierra Firme, debido a la citada guerra de sucesión y a otras causas. La primera de esas flotas arribó a Cartagena el 27 de abril de 1706, protegida —¡quién lo creyera!— por una escuadrilla francesa de ocho naves, permaneciendo aquí casi dos años en espera de que los comerciantes limeños, desencantados por la competencia de los navíos de registro llegados a Buenos Aires, la de las naves que de Méjico traían ropa de Castilla y de China y la de los bajeles franceses que, con licencia de la corona española, comerciaban con Chile y Perú, se decidieran a participar en la feria de Portobelo, la que finalmente se celebró en abril y mayo de 1708. La segunda flota llegó a Cartagena en 1715 al mando del general Fernando Chacón Medina. La tercera arribó en 1721, es decir quince años después de la primera y seis años después de la segunda, lapsos en los cuales debieron hacer su agosto los contrabandistas. Tan larga fue esta incomunicación que el obispo-virrey del Perú emprendió su regreso a España en 1718 viajando del Callao a Acapulco para tomar en Nueva España la flota de Veracruz, pero murió en ciudad de Méjico, sin coronar su propósito (32). Parry agrega que de 1715 a 1736 solo 5 flotas llegaron al Istmo y que en 1740 se suspendió la flota de galeones que ya no se reanudó nunca más (33). El comercio del Perú y Chile, que se hizo entonces por el Cabo de Hornos y el tráfico de esclavos con el consiguiente contrabando de mercancías que llegaban a Buenos Aires en los barcos negreros de la South Sea Company y del Brasil, le dieron el golpe de gracia a Panamá y perjudicaron gravemente a Cartagena.

Los navíos de registro siguieron sirviendo a Chile y Perú por el Cabo de Hornos durante la segunda mitad del siglo XVIII. De 1750 a 1780 sólo zarparon de Cartagena a España 142 barcos, es decir un promedio de 4.7 barcos por año (34). Es probable que vinieran más de España a Cartagena porque muchos barcos españoles se quedaban después comerciando en el Caribe y no regresaban a la metrópoli, pero en todo caso su promedio no debía pasar de unos 6 o 7 barcos al año. Al finalizar el siglo

cambiaron las cosas: desde 1783 a 1790 llegaron 148 barcos de España y 156 de los puertos extranjeros especialmente de las islas del Caribe, lo primero gracias a la aprobación del Reglamento de libre comercio y lo segundo a la amplia política del Arzobispo-Virrey Caballero y Góngora, que residió largos años entre nosotros, especialmente en Turbaco, preocupado por el fomento del comercio no solo con España, sino principalmente con las colonias extranjeras del Caribe, a pesar de la prohibición establecida en ese sentido por la Corona desde finales del año de 1783 y mediante permisos especiales que otorgaba él directamente. El Gobernador Carrión de Cartagena acusó en una ocasión al Arzobispo-Virrey (en 1787) de haber dado más de 40 licencias a los barcos que comerciaban con dichas colonias y en 1788 señaló con suspicacia que ese año habían llegado a Cartagena tres barcos de Jamaica, 2 de Curazao y 1 de Nueva York con “efectos para el Rey, para varios particulares y dependientes de la Secretaría y familia del Arzobispo Virrey” (35). No creemos que el dinámico Arzobispo-Virrey estuviera movido por la codicia, sino por el deseo de cumplir con la letra y el espíritu del Reglamento de libre comercio. En todo caso los derechos de almojarifazgo pagados en Cartagena durante los años 1781 a 1790 por mercancías provenientes de Castilla fueron sustancialmente superiores a los del período 1791-1800 (36) que se vio, es verdad, afectado por la guerra.

Antonio de Narváez, el influyente e ilustrado patricio cartagenero de fines de la colonia y principios de la república, dice que (antes del Reglamento de libre comercio) solo venían a Cartagena dos o tres buques o registros de España que traían mercancías para Santa Marta, Riohacha, Portobelo, Panamá y Guayaquil y solo llevaban de retorno oro y plata (37). El Reglamento de libertad de comercio aumentó la importación de bienes españoles a América en relación con los extranjeros, que no obstante, siguieron siendo predominantes. A principios del siglo XIX, según don Antonio de Narváez, llegaba un promedio de 23 barcos anuales a Cartagena lo que implicaba un volumen apreciable de importaciones que era, sin embargo, muy inferior al promedio de Veracruz de 119 barcos anuales, pero que llevaban de retorno no sólo oro y plata sino “frutos y efectos de nuestra agricultura” (38).

Cuando Humboldt visita a Cartagena a principios del siglo pasado anota que el contrabando de Jamaica y Curazao al Virrei-

nato de Nueva Granada a través de Santa Marta y Mompós, había arruinado al otrora floreciente puerto: "El consulado no tiene dinero porque Cartagena a causa de mil vejaciones y restricciones no tiene comercio". Mompós se había vuelto muy próspera no solo debido al contrabando de importación de mercancías inglesas sino también a la exportación de artículos de algodón de las provincias que hoy forman el departamento de Santander y del oro de Guamoco (39).

3. Los puertos

Digamos algo sobre los puertos principales de esta ruta. Sevilla fue el punto de partida de las flotas durante más de dos siglos. A pesar de su condición de puerto de río con el grave obstáculo formado por la barra de San Lúcar de Barrameda, en la desembocadura del Guadalquivir, sus influyentes comerciantes lograron mantener durante más de dos siglos un fuerte monopolio que finalmente se quebró en favor de Cádiz a principios del siglo XVIII. El corto trayecto de Sevilla a San Lúcar de sólo 17 a 20 leguas se navegaban con comprensible rapidez. Sin embargo a la expedición de Magallanes le tomó 9 días hacerlo, en tanto que de San Lúcar a la isla de Tenerife gastó sólo 6 días (40). En cambio Nicolás de Federmán, al emprender su viaje a Venezuela por mal tiempo, demoró 23 días de San Lúcar a las Canarias (41). Otras causas de diferente orden también retrasaban la partida: la flota en que el padre Las Casas viajó a América en 1544 tardó cinco meses en zarpar y más de un mes adicional en San Lúcar esperando a la Virreina doña María de Toledo (42). La flota de 1552, compuesta de 63 barcos, debía partir a principios de ese año pero se detuvo 10 meses porque la nave capitana encalló en la barra de San Lúcar y hubo que esperar a que el río creciera y el viento arreciara, lo cual solo ocurrió en octubre de ese año (43). También los temporales hacían estragos en el mar antes de la llegada a San Lúcar. Cuando Pedro de Vadillo regresa a España cargado de procesos "estando surtos cuasi al embocamiento del río de Guadalquivir... (el tiempo) dio con la nao al través y se ahogó el Pedro de Vadillo... y otras 45 o 50 personas" (44). El fiscal de la Inquisición de Cartagena, Pedro Triunfo de Sozaya debió esperar 14 meses en Sevilla a que saliera la flota que solo llegó a Cartagena a fines de julio de 1643 (45).

A causa de la barra de San Lúcar, que no resistía sino barcos de 200 toneladas o menos, Sevilla impidió que los barcos aumentaran mayormente su porte, pero a mediados del siglo XVI éstos alcanzaron ya 400 o 500 toneladas, sin que nunca sobrepasaran ese tamaño (46) al menos durante el monopolio sevillano. Por esa razón, seguramente, desde 1660 los barcos salían de Sevilla a media carga para poder pasar la barra y en Cádiz recogían el llamado “tercio de Cádiz” que fue aumentando con el tiempo (47). Una nao excepcionalmente grande fue la que llevó en 1538 a Hernando de Soto a su desgraciada expedición de la Florida, la cual alcanzaba 800 toneladas: zarpó directamente de San Lúcar para evitar la barra (48).

Según Oviedo, las escalas más frecuentes en las islas Canarias eran la Gran Canaria, La Gomera y la Palma. Allí se tomaba agua, leña, pan, gallinas, carneros, cabritos, vacas, carne y pescado salados y quesos (49).

Examinemos ahora la permanencia en Cartagena de la flota que era mucho más larga de lo que comúnmente se piensa, pues según cuenta Haring:

“La flota llegaba de ordinario a Cartagena como dos meses después de su salida de Cádiz. A su arribo, el general enviaba la noticia a Portobelo junto con las valijas destinadas al Virrey de Lima. De Portobelo salía a través del istmo un mensajero para el Presidente de Panamá, quien divulgaba la nueva entre los comerciantes de su jurisdicción, y al propio tiempo enviaba un bote correo a Paíta, en el Perú. En tanto el general de los galeones enviaba también un correo por tierra a Lima y otro a Santa Fe, capital de la provincia interna de Nueva Granada, desde donde se transmitía la noticia de su llegada por medio de postas a Popayán, Antioquia, Mariquita y otros distritos contiguos. Los galeones sólo debían permanecer un mes en Cartagena, de acuerdo con las instrucciones recibidas, pero por lo general las dádivas de los mercaderes los inducían a permanecer al ancla por cincuenta o sesenta días. A Cartagena iban el oro y las esmeraldas de Nueva Granada, las perlas de Margarita y Rancherías, y el añil, tabaco, cacao y otros productos de la costa venezolana... Mientras tanto, al recibir sus cartas el Virrey de Lima libraba órdenes para que la Armada del Mar del Sur se aprestase a zarpar. También la enviaban de Chile, por el sur... para que remitiesen las rentas del Rey a fin de embarcarlas en Panamá. En menos de quince días todo estaba listo. La Armada salía del Callao con un tesoro abundante y tocando en Paíta encontraba el Navío del Oro que conducía este metal desde la provincia de Quito y distritos adyacentes. Mientras los galeones se acercaban a Portobelo, la Armada del Mar del Sur se presentaba ante Panamá y los comercian-

tes de Chile y el Perú comenzaban a transportar sus mercancías a lomo de mula a través de las altas lomas del istmo" (50).

Por lo que el mismo Haring refiere, la permanencia de los galeones en Cartagena pasaba fácilmente de los sesenta días y ello no por dádivas de los mercaderes sino porque era físicamente imposible hacer todo lo que él cuenta en solo dos meses. En efecto, veamos algunos ejemplos concretos que demuestran una larga estadía de los galeones en Cartagena:

Don Miguel de Eraso, teniente de Capitán General de la Armada de los galeones, se encontraba en Cartagena el 5 de marzo de 1578 después de seis meses de permanencia allí, evitando vientos contrarios y reparando tres galeones y dos fragatas. Quedarse en Cartagena mientras pasaban los alisios no era raro: el cosmógrafo Alfonso Alvarez de Toledo, escribe desde Cartagena al Rey el 20 de mayo de 1583 y le dice que la flota inverna allí (51) lo que supone una permanencia de al menos cinco meses. Para impulsar un interminable proceso en el Tribunal de la Inquisición de Cartagena, el capitán don Juan Barba de Coronado, antiguo Alcalde Mayor de Portobelo viajó desde España a Cartagena en la flota de 1628 la cual permaneció en dicho puerto tres meses y medio. Muchos de los pasajeros pudieron concurrir a un pomposo auto de fe celebrado el 25 de junio de 1628 (52). También al regreso de Portobelo, o mientras algunos galeones participaban en su feria, el grueso de la flota podía dedicarse a otros menesteres lo que dilataba su permanencia en el puerto de Cartagena. Así ocurrió cuando el General Francisco Díez Pimienta, llevó todos sus galeones y 3.000 hombres en julio de 1641 a la isla de Santa Catalina (Providencia) de donde arrojó, como se sabe, a los ingleses. La flota estaba de regreso en Cartagena lista para zarpar hacia La Habana desde el 14 de septiembre de 1641 pero no salió sino el 6 de octubre (53). De igual manera el célebre Gobernador Pedro de Zapata escribió al Rey el 17 de marzo de 1655 diciéndole que la Armada permanecía en Cartagena, al mando del Almirante Matías de Orellana, mientras el Marqués de Montelegre iba a Portobelo al mando de los galeones (54). Seguramente se trataba de la Armada de Barlovento, flotilla militar que patrulló el Caribe y el Golfo de Méjico durante algún tiempo.

Durante la primera mitad del siglo XVIII las escasas flotas que entonces atravesaron el Atlántico con rumbo a Carta-

gena y al istmo también permanecían largo tiempo en nuestro puerto. Jorge Juan y Antonio de Ulloa haciéndose eco en parte de ideas que debían circular en su época, nos cuentan: “De aquí nace que nunca está pronto el comercio del Perú para pasar a celebrar la feria a Portobelo cuando llegan los galeones, porque sus caudales están esparcidos, unos en efectos que no se han vendido, otros en géneros que van caminando hacia Lima y otros prestados. El comercio lograría siempre la facilidad del despacho de sus géneros y sucesivos empleos si no fueran del golpe tantos navíos, y entre ellos un número tan crecido de toneladas, pues en todos los tiempos habría plata y efectos en Lima y en las provincias interiores, de modo que estuviesen continuamente circulando, con beneficio de Europa y de América, del comercio y de particulares” (55).

El regreso de Portobelo a La Habana suponía, como ya lo hemos visto, una nueva escala, aunque más corta, en Cartagena, en donde debían cargar mercancías y alimentos del Nuevo Reino para el tornaviaje ya que en La Habana solo podían conseguir carnes, verduras, gallinas, huevos y dulce (56). Haring nos da por su parte otras razones: “A causa de los vientos del este reinantes en aquellos parajes y de los laberintos de arrecifes, cayos y bajíos que avanzan mar afuera en la costa de Mosquitos, los bajeles de Portobelo, cuando hacían rumbo a La Habana, regresaban primero a Cartagena con el reflujo de la costa oriental, a fin de situarse bien a barlovento de Nicaragua, antes de acometer la travesía, por el canal de Yucatán. Fondeaban de nuevo en Cartagena por ocho o diez días (sic.) para recoger las rentas reales (y allí se les reincorporaban el patache de Margarita y las naos mercantes que habían ido a tratar en los puertos de Tierra Firme). Desde Cartagena los navíos noroesteaban, ya pasados Jamaica y los Caimanes, hasta la isla de Pinos, y de aquí a La Habana, después de rodear los cabos Corrientes y San Antonio, tránsito en que generalmente se invertía cerca de una semana. La flota se reorganizaba y reponía sus víveres en esta escala; embarcaba tabaco, azúcar y otros artículos de exportación y si no tenía orden de esperar la flota de México, dábase a la vela para Sevilla” (57). La ruta más seguida, según Vásquez de Espinosa, era desde Cartagena a los bajos de Serrana y Serranilla, isla de Pinos, Cabo de San Antón y de allí a La Habana (58).

Ninguna de las dos flotas tenía interés en esperar a la otra en La Habana, por lo menos durante el siglo XVI. Así nos lo revela una carta que el Consejo de Indias le dirigió en 1581 al rey Felipe II: “y el orden que vuestra majestad manda que se dé para que las flotas se junten en La Habana, ha muchos años que se dió, y no ha sido de fruto, ni se entiende que lo será porque como a Vuestra Majestad se ha consultado no pueden ser los tiempos tan a propósito que puntualmente no se vengan a juntar en el tiempo que se les señala, aunque alguna vez lo podrán ser, y el más de esto los generales procuran de no hacer diligencia para adelantarse porque entienden podría haber llegado antes el uno que el otro y tienen por mejor ser postreros para venirse solos y no debajo del Gobierno del que primero hubiese llegado, y esto tiene tanta fuerza en ellos que, como está dicho **nunca** (subrayamos), se ha visto que se hayan juntado y ejecutándose lo que está ordenado” (59).

La escala en La Habana era, pues, poco dilatada. Como algo excepcional nos refiere Juan de Castellanos en sus *Elegías* que la desgraciada flota que llevó a Pedro de Heredia a Europa y a la muerte, la cual iba al mando de Gómez Farfán, estuvo tres meses en La Habana esperando a la de Nueva España, pero más que por esa seria razón, nos aclara el pícaro clérigo de Tunja, porque Gómez Farfán andaba por entonces “en amores divertido” (60). En todo caso se sabe que la flota de 1656 permaneció en La Habana casi un mes, que debía ser el lapso normal (61) y no el que señala Haring tan propenso a reducir las cifras de travesías y permanencias.

Como dato curioso apuntamos que según Girolamo Benzo-
ni (cuya presencia en América aún se discute) todas las naves llevaban cazabe en el viaje de retorno a España, excepto las de Veracruz, que preferían el bizcocho de Méjico (62). Por lo que se nos dijo atrás en materia de aprovisionamientos, este cazabe, con toda probabilidad, debía ser cartagenero.

Y así se emprendía el regreso a la metrópoli a través del peligroso canal de las Bahamas, haciendo escala, especialmente en invierno, en la isla de Bermuda y, en todo caso, en las islas Azores (particularmente en Santa María y la Tercera) (63) para atracar finalmente y de todas maneras en Sevilla (y posteriormente en Cádiz) porque, aunque se permitiera en ciertas épocas zarpar de otros puertos, siempre fue necesario que al regreso

se descargara bajo la vigilante mirada de la Casa de Contratación, con el fin principal de impedir la entrada clandestina de metales preciosos.

Y así termina este largo y fatigoso viaje que aspiramos haya contribuido en algo para explicarnos la importancia de Cartagena durante la época hispana, para proporcionarnos las razones del tamaño y la altura de sus casonas, en donde almacenaban mercancías y a veces esclavos, los comerciantes más ricos de América y para darnos la clave de la imponente magnitud de sus murallas y del agreste poderío de sus castillos, construidos para defender la que era, según el decir de un eminente ingeniero militar que cierra el período colonial "la llave del Reino y el antemural de las Indias".

NOTAS

(1) Antonio de Alcedo, *Diccionario Geográfico de las Indias Occidentales o América*, B.A.E., Tomo I, Madrid, 1967, pág. 240.

(2) Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Noticias Secretas de América*, Ediciones Mar Océano, Buenos Aires, 1953, pág. 18.

(3) *Ibidem*, pág. 16.

(4) Juan Rodríguez Freile, *El Carnero*, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Imprenta Nacional, Bogotá, 1942, pág. 21.

(5) Gonzalo Fernández de Oviedo, *Sumario de la Natural Historia de las Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, 1950, págs. 81 y ss.

(6) Carta de Gonzalo Fernández de Oviedo, 24 de mayo de 1538, publicada en la pág. CXXVIII del Tomo I de su *Historia General y Natural de las Indias*, B.A.E., Madrid, 1959.

(7) Oviedo, *Historia General*, V, 247.

(8) C. H. Haring, *El Comercio y la Navegación entre España y las Indias en época de los Habsburgos*, México, 1939, págs. 81 y ss.

(9) Irving A. Leonard, *Los libros del Conquistador*, Fondo de Cultura Económica, México, 1953, pág. 128.

(10) C. H. Haring, *The Spanish Empire in America*, A. Harbinger Book, Harcourt, Brace & World, Inc., New York & Burlingame, 1963, págs. 304 y 305.

(11) *Ibidem*, 305.

(12) Antonio Vázquez de Espinosa, *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales*, B.A.E., Madrid, 1969, pág. 7.

(13) Raymond Breton, *Dictionnaire Caraïbe-françois*, Auxerre, 1665, edición facsimilar de Jules Platzmann, Leipzig, 1892, págs. 469 y 471.

(14) Vásquez de Espinosa, *Ob. cit.*, pág. 1.

(15) Haring, *El Comercio y la Navegación...*, pág. 253.

(16) C. H. Haring, *Los Bucaneros de las Indias Occidentales en el Siglo XVII*, Desclée de Brouwer, París-Brujas, 1939, pág. 28.

(17) J. H. Parry, *El Imperio Español de Ultramar*, Aguilar S. A., de Ediciones, Madrid, 1970, pág. 221. No hubo flota en 1607 por orden de la Casa de Contratación, debido al temor de los piratas holandeses, Irving Leonard, *Ob. cit.*, pág. 220.

(18) Parry, *Ob. cit.*, pág. 221.

(19) *Ibidem*, pág. 222.

(20) Haring, *El Comercio y la Navegación*, pág. 243.

(21) *Ibidem*, pág. 283.

(22) Rodrigo de Vivero, *Tratado Económico Político de lo que concierne a los Gobiernos de España en Documentos Inéditos para la Historia de España*, Tomo V, Imprenta y Editorial Maestre, Madrid, 1947, pág. 10.

(23) *Ibidem*, pág. 47.

(24) Cristóbal de Acuña S.J., *Nuevo Descubrimiento del Gran Río de las Amazonas*, en *Relaciones del Descubrimiento del Río de las Amazonas*, Ministerio de Educación Nacional, Bogotá, 1942, pág. 181.

(25) Germán Colmenares, "Problemas de la Estructura minera en la Nueva Granada (1550-1700)" en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, Nos. 6 y 7, Bogotá, 1971-1972, págs. 43 y 44.

(26) Antonio Vásquez de Espinosa, *Ob. cit.*, pág. 220. El dato de navíos provenientes del Africa resulta inflado si se le compara con los que trae la excelente obra de Bowser citada en la nota 29. Bowser, analizando un promedio dado por los jesuitas para los años 1607-1610 de 12 a 14 barcos negreros por año lo estima exagerado porque él supondría una importación anual de 4.950 negros. Bowser cree que entre 1580 y 1600, Cartagena recibía unos 1.500 esclavos en los mejores años y un mínimo de 2.000 negros anualmente entre 1600 y 1640. Bowser, *Ob. cit.*, pág. 72. Los barcos negreros que iban a Veracruz también hacían escala en Cartagena. Tal vez ellos estén incluidos en la cifra que suministra Vásquez de Espinosa. Del 16 de agosto de 1621 al 20 de julio de 1622, atracaron 13 navíos en Cartagena: 6 con destino a Nueva España (con 1.600 piezas) y 7 para Cartagena (con 1.239 piezas). Además se "manifestaron" 700 esclavos más para Veracruz y 312 para Cartagena, lo que arroja un total (haciendo equiparables las piezas con los esclavos) de 1.551 esclavos, o un poco más, para Cartagena en un período de un año (V. Jorge Palacios Preciado, *Cartagena de Indias, Gran Factoría de mano de Obra Esclava*, Ediciones "Pato Marino", Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja, 1975, págs. 20 y 21). Ver sobre todo esto nuestro trabajo "Cartagena, puerto negrero", que se publicará en el próximo número de esta Revista.

- (27) Lucía García de Proodian, *Los Judíos en América*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1966, pág. 249.
- (28) Ibidem, pág. 250.
- (29) Frederick P. Bowser, *The African Slave in Colonial Peru 1524-1650*, Stanford University Press, Stanford, California, 1974, pág. 56.
- (30) R. P. Labat, *Voyage aux isles de l'Amerique*, Editions Du Charte, París, 1931, Tomo II, pág. 253. "Todos nuestros capitanes filibusteros eran mis amigos", dice en el Tomo II, pág. 413.
- (31) Jorge Palacios Preciado, *La trata de negros por Cartagena de Indias*, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja, 1973, págs. 131, 132 y 140.
- (32) Ciriaco Pérez Bustamante, *Estudio Preliminar al Diccionario de Antonio Alcedo* (ver nota Nº 1), pág. XVIII.
- (33) Parry, *Ob. cit.*, pág. 259.
- (34) Anthony MacFarlane, "El Comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada: Conflictos en la Política Económica de los Borbones (1783-1789)" en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, Nos. 6 y 7, Bogotá, 1971-1972, pág. 113.
- (35) Ibidem, págs. 104 y 105.
- (36) Ibidem, pág. 115.
- (37) Antonio de Narváez y la Torre, *Escritos de Dos Economistas Coloniales*, publicaciones del Banco de la República, Bogotá, 1965, págs. 97 y 98.
- (38) Ibidem, págs. 96, 97 y 98.
- (39) Alejandro de Humboldt, "Diario de Viaje por el Río Magdalena" en *Revista del Instituto Geográfico "Agustín Codazzi"*, Vol. I, Nº I, Bogotá, 1970, págs. 65 y 72.
- (40) Francisco Morales Padrón, *Historia del Descubrimiento y Conquista de América*, Editora Nacional, Madrid, 1973, págs. 195 y 196.
- (41) Nicolás Federman, *Historia Indiana*, traducción de Juan Friede, Talleres ARO, Artes Gráficas, Madrid, 1958, págs. 23 y 24.
- (42) Ramón Menéndez Pidal, *El Padre Las Casas, su doble personalidad*, Espasa Calpe S. A., Madrid, 1963, pág. 164. cf. Leonard, *Ob. cit.*, pág. 135.
- (43) Ramón Menéndez Pidal, *Ob. cit.*, pág. 242.
- (44) Oviedo, *Historia General*, III, pág. 76.
- (45) José Toribio Medina, *La imprenta en Bogotá y la Inquisición en Cartagena de Indias*, Editorial A.B.C., Bogotá, 1952, pág. 263, Nota 1.
- (46) Leonard, *Ob. cit.*, pág. 130.

- (47) Antonio Domínguez Ortiz, *El Antiguo Régimen : los Reyes Católicos y los Austrias*, Alianza Editorial Alfaguara, Madrid, 1974, pág. 287.
- (48) Inca Garcilaso de la Vega, *La Florida del Inca*, Fondo de Cultura Económica, México, 1956, pág. 23.
- (49) Oviedo, *Historia General*, I, págs. 36 y 37.
- (50) Haring, *Bucaneros*, págs. 26 y 27.
- (51) Antonio Ibot León, *La Arteria Histórica del Nuevo Reino de Granada*, Ministerio de Educación Nacional, Editorial A.B.C., Bogotá, 1952, págs. 269 y 297.
- (52) Medina, *Ob. cit.*, págs. 215 y 231.
- (53) Haring, *Bucaneros*, pág. 72.
- (54) Roberto Arrázola, *Palenque Primer Pueblo Libre de América*, Ediciones Hernández, Cartagena, 1970, pág. 72.
- (55) Juan y Ulloa, *Ob. cit.*, pág. 173.
- (56) Ibot León, *Ob. cit.*, pág. 329. La Cía. de Providencia fundada en 1630 y operada por los jefes políticos puritanos organizó el establecimiento de colonos ingleses en tres islas: Providencia (o Santa Catalina) y Henrieta (San Andrés) y además en la isla de Tortuga. —Los "Planters" de Providencia recogieron al principio abundantes cosechas de maíz, tabaco y algodón, pero después se dedicaron a excursiones piráticas contra las poblaciones españolas cercanas— los españoles se apoderaron de Tortuga en 1635 y de Providencia en 1641, clausurando así las actividades de la Cía. de Providencia Richard S. Dunn *Sugar and Slaves*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1973, pág. 17.
- (57) Haring, *Comercio y Navegación*, pág. 256.
- (58) Vásquez de Espinosa, *Ob. cit.*, pág. 8.
- (59) Esta carta se encuentra publicada en Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viajes al Estrecho de Magallanes*, Edición de Angel Rosenblat, Emecé Editores S. A., Buenos Aires, 1950, Tomo II, pág. 287.
- (60) Juan de Castellanos, *Elegías de Varones Ilustres de Indias en Obras de Juan de Castellanos*, Biblioteca de la Presidencia, Editorial A.B.C., Bogotá, 1957, Tomo III, pág. 253.
- (61) Haring, *Bucaneros*, pág. 99.
- (62) Girolamo Benzoni, *La Historia del Nuevo Mundo*, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 86, Italgráfica C. A., Caracas, 1967, pág. 102.
- (63) Vásquez de Espinosa, *Ob. cit.*, pág. 8. El soldado cronista. Pero López a su regreso de España en 1570, agrega que en la tercera se aprovisionaron de bastimentos y muchas frutas y "el mejor pan que creo que hay en el mundo". Pero López, *Rutas de Cartagena de Indias a Buenos Aires y sublevaciones de Pizarro, Castillo y Hernández Girón, 1540-1570*, transcripción y anotaciones de Juan Friede. Ediciones Atlas, Madrid, 1970, pág. 90.