

EL COMERCIO DEL PUERTO DE CARTAGENA Y LA REGIÓN DEL CARIBE DURANTE EL PERIODO COLONIAL. FUENTES E HISTORIOGRAFÍA SOBRE SU HISTORIA

Antonino Vidal Ortega*

EL PUNTO DE PARTIDA

El gran problema de reconstruir el pasado colonial de la ciudad-puerto de Cartagena de Indias durante los siglos de dominación colonial estriba en la carencia de fuentes documentales locales. Los archivos existentes sólo conservan información documental desde el siglo XIX en adelante. Quizás por ello cualquier historiador que quiera indagar sobre los siglos XVI, XVII y XVIII debe sin duda tener en cuenta el Archivo General de Indias de Sevilla, ciudad que por más de dos siglos estuvo directamente unida con la ciudad caribeña por el sistema monopolístico comercial impuesto desde la península ibérica. En realidad, lo que pretendemos no es volver a incidir sobre un asunto, sino mostrar las opciones y las realidades documentales existentes. A lo largo de los últimos años hemos tenido la oportunidad de sumergirnos en los apasionantes fondos documentales que la ciudad de Cartagena conserva al otro lado del océano y desde ahí intentar analizar su comercio tanto en el ámbito trasatlántico como regional, obteniendo nuevos resultados y atisbando la posibilidad de enfocar novedosas interpretaciones que nos permitan mejorar la comprensión del papel desempeñado por el complejo portuario Cartagenalista en el espacio regional del Caribe entre los siglos XVI y XVIII.

El interés de profundizar en lo regional es una preocupación que desde hace varios años se viene observando con mayor intensidad en los historiadores colombianos, y en los de la costa atlántica en particular, especialmente entre

* Docente e investigador de la Universidad del Norte, Barranquilla, Colombia. Miembro del grupo de investigación Arqueología e Historia del Caribe.

los profesionales que desarrollan su actividad en las universidades y centros de investigación. Todos ellos plantean la necesidad de pensar la historia del Caribe, de sus ciudades, sus territorios y sus paisajes humanos y culturales, desde el punto de vista regional, mediando estudios que puedan demostrar la existencia de una bisagra —cuando no una fractura— entre los intereses políticos, económicos, sociales y culturales de las sociedades caribeñas y las andinas, ahondando en el papel que representaron y representan las identificaciones locales y regionales en la configuración de las sociedades colombiana en general y costeña en particular.¹

Así señalan que las historiografías nacionales del siglo XIX y XX encorsetaron los estudios de la región desde un punto de vista formal, resultando incompletos e inexactos, demostrando estar más preocupadas por cumplir los requisitos políticos de la creación de la nación o el Estado que por descifrar las relaciones naturales y culturales de los territorios del Caribe y su inserción más o menos forzada, más o menos compelida, en los espacios nacionales.

Con este punto de vista, en los años ochenta, Germán Colmenares fue el primer historiador colombiano que insistió en la gran diversidad de las formaciones económicas de la Nueva Granada, lo que lo llevó a plantear la urgente necesidad de realizar análisis regionales, a fin de obtener conclusiones generales más ajustadas a los verdaderos procesos históricos. El auge durante los años noventa de estos estudios, es en buena parte respuesta a la dificultad advertida de hacer afirmaciones con validez nacional en un país como Colombia. Y similares situaciones se han vivido y se viven en países como Venezuela y México con respecto a sus áreas caribes.

En cuanto a la vinculación de los territorios del Caribe, como región americana en su conjunto, dotada de señas propias de identidad y más allá de las fronteras nacionales, ha sido objeto de atención en los últimos tiempos por parte de un cada vez mayor número de historiadores cubanos, centroamericanos —panameños en particular— puertorriqueños, jamaquinos, dominicanos, etc.,² que en las investigaciones realizadas en la última década, además de demostrar las vinculaciones internas de la región, nos han presentado al istmo-Cartagena como un todo, como un complejo portuario y mercantil en sí mismo.

¹ Múnera, *Fracaso*, 1998; Bell, *Cartagena*, 1991; Colmenares, “Tránsito”, 1999; Colmenares, *Historia*, 1997; Román y Ortiz, *Desorden*, 2001; Solano, *Bibliografía*, 1991, y “Trabajo”, 1990; Conde, *Espacio*, 1999; Alarcón y Calderón, *Educación*, 2002; Pedraja, “Aspectos”, 1976; Castellero, “Comercio”, 1992; Álvarez, “Historiografía”, 1990; Meisel, *Cartagena*, 1996.

² Entre muchos podemos citar las obras de Alfredo Castellero Calvo, Olga Portuondo, Laura Muñoz, Johanna von Grafenstein, Antonio García de León, Germán Cardozo, Adriana Naveda, Frank Moya Pons, Manuel Moreno Friginal, Levi Marrero, Fernando Pico, Franklin Knigh, Verene A. Shepherd, Nuala Zahedieh, Roberto Cassa, Francisco Scarano, Angel G. Quintero, Germán Carrera Damas, Josefina Moreno, Ali López Bohórquez, J. H. Bennet, Carlos Esteban Dieve, etc. En esta cita no pretendo mencionar cada uno de los libros y artículos publicados, pues la haría interminable. Lo que quiero resaltar es el conjunto total de los trabajos de los autores relacionados.

Respecto a la historiografía colonial de la ciudad en el periodo estudiado, se nos presentan dos vertientes. Por un lado la visión tradicional local, con estudios clásicos, que aunque revelan gran cantidad de información, consideramos que carecen de mayor aparato crítico respecto de las fuentes utilizadas, cuando no están dotadas de un claro sesgo localista que las inhabilita en buena medida para conectar la ciudad con la región mas allá de las fronteras nacionales y establecer una comparación.³ De otro, como indicamos, contamos con los estudios realizados en Sevilla, que destacan por su esfuerzo de búsqueda y recuperación de fuentes y que son producto de una minuciosa fidelidad documental, sin duda alguna estimulada por la proximidad del Archivo General de Indias, y cuya utilidad, aunque con algunas carencias conceptuales, es fundamental.⁴

Y por último, no podemos dejar de mencionar trabajos específicos que han sido clave en el intento de interpretación de los procesos históricos de la región. Destacamos los estudios dedicados a las diferentes parcelas de la Carrera de Indias,⁵ así como los que analizan la trata de esclavos en esta región de la América colonial.⁶

¿CÓMO Y DÓNDE ABORDAR EL ESTUDIO DEL PUERTO?

En primer lugar, mirando a Cartagena como uno de los puertos más significativos de la región del Caribe que a pesar de perder la centralidad desde la mitad el siglo XVII en adelante, siempre fue una de las ciudades más emblemáticas de la región.⁷ Su sistema defensivo, el tráfico de esclavos, la comunicación con el istmo y el virreinato del Perú y la Nueva Granada la hicieron ser siempre el lugar desde donde el Caribe se conectaba a los mercados de América del Sur.

Irremediablemente y en vista, como se explicó con anterioridad, de que los protocolos notariales no han resistido el paso del tiempo, se ha de recurrir a la documentación fiscal depositada en el Archivo de Indias. Pero al analizarla hemos de tener en cuenta que en Cartagena, como en todo puerto del Caribe, una parte considerable del comercio que se practicaba no quedaba registrado. Lo que las autoridades coloniales llamaron contrabando y hoy día Marcello Carmagnani y Ruggiero Romano denominan más acertadamente *comercio*

³ Lemaitre, *Historia*, 1983; Bossa Herazzo, *Nomenclator*, 1981.

⁴ Trabajos destacados Gómez, *Pedro*, 1984; Borrego, *Cartagena*, 1983; Marco Dorta, *Cartagena*, 1951; Ruiz Rivera, *Encomienda*, 1973; Marchena, *Institución*, 1983.

⁵ Miguel Bernal, *Financiación*, 1992; García Baquero, *Carrera*, 1992; García Fuentes, *Peruleros*, 1997, y *Comercio*, 1980.

⁶ Palacios Preciado, *Trata*, 1973; Vila, *Hispanoamérica*, 1977; Moreno Fragnals, *África*, 1977.

⁷ Vidal, *Cartagena*, 2002.

directo.⁸ Los actores que practicaban el comercio en su *totalidad*, es decir el oficial y el de contrabando a la par, eran los mismos y en muchos casos los propios representantes de la corona.⁹

Otra cuestión importante a considerar acerca del manejo de este tipo de información es la carencia e inexactitud que a veces poseen los datos ofrecidos. De un lado, por lo confuso, irregular e incompleto de su presentación, un ejemplo es la imposibilidad de reconstruir algunos periodos determinados por la deficiencia de conservación del papel, o por el escaso rigor con que algunos oficiales reales desempeñaron su labor. Por lo tanto, como punto de partida hemos de asumir que se trata de datos que sólo reflejan una parte del volumen del total del comercio, dejando de lado lo no oficial, en definitiva una porción considerable de tal volumen.

La variedad y cantidad de fuentes útiles para el análisis de la actividad del puerto cartagenero en el periodo colonial es limitada, pero hay la suficiente como para que en función de los objetivos del estudio podamos utilizarla como herramienta básica y central en su interpretación. De todas formas, toda investigación sobre la actividad comercial del puerto en el periodo colonial debe mirarse desde dos perspectivas: desde la del comercio trasatlántico, ciñéndonos a las dos grandes actividades mercantiles que se desarrollaron, la de las flotas del monopolio y la del comercio de esclavos, y desde la del comercio regional de productos de la tierra —carnes, cueros, tintes, sebo, perla— que nutrió a los puertos y las islas del Caribe. Teniendo en cuenta lo anterior, haremos algunas consideraciones de posibles fuentes dispersas por diversos archivos nacionales e internacionales.

LA HACIENDA REAL

Comenzaremos por las Cajas Reales de la ciudad —sección de Contaduría en el Archivo General de Indias (en adelante AGI)—; por medio de ellas y de lo recaudado uno puede obtener una aproximación de los ritmos y secuencias de la circulación de metales por el puerto.¹⁰ Si para el siglo XVII la fuente es sumamente rígida y poco descriptiva, a medida que nos adentramos en el siglo XVIII y sobre todo en el periodo de los ilustrados, los informes se vuelven más detallados y con mucha más información. Es el tiempo de la estadística, los recuentos y las relaciones precisas. El almojarifazgo fue el rubro más destacado de la Caja Real y el más útil para cuantificar o analizar el comercio, insistiendo en la rigidez formal de los documentos de finales del XVI y XVII. Gabela que fue

⁸ Romano y Carmagnani, "Componentes", 1999.

⁹ Moutokias, "Contrabando", 1999, y "¿Por qué?", 1997; Bertrand, "Doble", 1989; Gelman, *Mercachifle*, 1996; Serrano, *Armadas*, 1989.

¹⁰ Vidal, "Circulación", 1996.

de las más importantes para la corona, pues era la imposición que se hacía sobre todos los productos que entraban y salían por los puertos de manera oficial. Así, el investigador puede conseguir las fluctuaciones comerciales y datos de otra índole como volumen de transacciones, diversidad de mercaderías, etc. Consultando los almojarifazgos se comprueban los tiempos de circulación del oro y de la plata. Ahora bien, hemos de tener en cuenta la política fiscal de la corona que protegió de gravámenes impositivos a determinados productos de la tierra de los puertos secundarios o marginales del Caribe, eximiéndolos del almojarifazgo, por lo que las cantidades recaudadas no son significativas y quedan muy desvirtuadas; pero si se relaciona el lugar de procedencia de los barcos que entraban a la ciudad, podemos aproximarnos a cuáles eran los puertos con los que se mantenía un tráfico regular. En ocasiones, cuando se denunciaban entradas ilegales, se detallan las cargas que venían en sus bodegas.¹¹

Del mismo modo, de la Caja Real se pueden obtener otros datos no directamente relacionados con el comercio marítimo pero importantes. Sería el caso de los diezmos, que permiten aproximarnos al volumen de la producción agraria del hinterland del puerto y ello nos mostrará si ésta tiene importancia en relación con las actividades de exportación-importación desarrolladas en él.

La Caja Real nos ofrece mucha información en función de las preguntas y el manejo de los datos obtenidos, y por ello sólo queremos destacar un punto más con respecto a la utilidad de dicha información. Las plazas estratégicas dispusieron de una fuente de financiación para acometer obras de infraestructuras militares y mantener los cuerpos castrenses: *los situados*. De ellos existen relaciones detalladas en las cuentas de los oficiales reales. Capitales que inyectaban liquidez a las comunidades comerciales radicadas en los puertos más destacados del sistema comercial y defensivo instaurado por el imperio español en América.¹² En el caso de Cartagena, ciudad con eternas obras defensivas, castillos, fuertes militares, aduanas, baterías, la llegada de los mencionados capitales se convirtió en algo esencial para su supervivencia. Desde finales del siglo XVI aparece información relativa a este rubro, volviendo a insistir en el aumento del detalle a partir del siglo de las luces.

Como expone el historiador Hermes Tovar Pinzón, la historia fiscal no se refiere únicamente a los intereses del Estado sino que también es la historia de los fiscalizados y de los encargados de vigilar por el cumplimiento de las disposiciones legales.¹³ De todas formas es necesario recordar que el rastreo de

¹¹ Durante el siglo XVII la corona incentivó a los territorios e islas más lejanas, pobres y apartadas de las grandes rutas comerciales del Caribe, con la aprobación de exenciones fiscales como parte de una política real para favorecer a las regiones más deprimidas y despobladas.

¹² Sobre este tema se ha escrito mucho y sobre todo acerca del siglo XVIII. Aunque aquí quiero reseñar un trabajo específico del Caribe y del siglo XVII, que fue referente en nuestra investigación, Marchena, "Defensa", 1983.

¹³ Tovar, *Estación*, 1997.

dichas series pone de manifiesto su complejidad y la obligación del historiador de enfrentarla con cautela y mesura, pues en ocasiones la multitud de datos y cifras puede llevar a errores garrafales. Ejemplo de ello es la aparición de registros con distintos valores monetarios –peso de 8, peso corriente, patacones, ducados, etc.– o el trabajo, en ocasiones arbitrario, de ciertos oficiales reales que, cuando observamos la fuente con detenimiento, apreciamos cómo cometieron ciertas irregularidades en el desempeño de sus actuaciones. Insistimos, por lo tanto, en el incuestionable valor de esta información aunque teniendo en cuenta los detalles mencionados que pueden inducirnos a errores de interpretación graves.

LA CARRERA DE INDIAS O EL COMERCIO TRASATLÁNTICO: LA RUTA DE LA PLATA

Indudablemente en los grandes puertos oficiales de la región –Cartagena de Indias, Portobelo, Veracruz, La Habana–, uno no puede dejar de tener en cuenta en el periodo colonial lo que Antonio García de León llama el espacio geohistórico español del Caribe,¹⁴ que estuvo, aunque preferentemente en los siglos XVI y XVII, surcado por los grandes sistemas convoyares de barcos que trataron de imponer un sistema monopolístico del comercio entre la metrópoli y sus colonias. El aumento de los metales que producían las colonias a lo largo de todo el continente tuvo un reflejo directo en el número de barcos que componían las flotas. Así, en el año de 1564 se estableció la separación de éstas en dos para cubrir rutas diferentes. Una destinada a Nueva España y otra a Nombre de Dios, conocida esta última como la Flota de Tierra firme o de los galeones, que será la que influya de manera determinante en la vida comercial de la ciudad de Cartagena de Indias.

Dos poderosas razones intervinieron en que la ciudad se convirtiera en el puerto terminal de las flotas destinadas a Nombre de Dios-Portobelo; en primer lugar, la posición de Cartagena en el Caribe y por lo tanto en las rutas comerciales atlánticas, que tienen más que ver con el valor intrínseco de su puerto que con el desarrollo interior del Nuevo Reino de Granada, posterior a este hecho. Excelencia portuaria que se halla confirmada por la escasa proporción de pérdidas, teniendo en cuenta la importancia del tráfico desarrollado. Contra el mal tiempo y el enemigo, la protección de la bahía era perfecta. La frágil posición de los fondeaderos del istmo, debida a la precariedad de las condiciones para albergar un puerto naval importante redundó en Cartagena. El desarrollo del istmo y su complejo portuario fue impensable sin ésta, su guardiana y defensora.

¹⁴ García de León, *Mar*, 2002.

En segundo lugar, su situación natural agilizaba la conexión con la península, ya que las corrientes de vientos alisios condicionaban una navegación cómoda, relativamente rápida y segura. La ciudad se convirtió además en el punto de partida de la ruta a las costas centroamericanas, y desde muy temprano se supo que era obligado regresar a Cartagena desde el golfo del Darién, a fin de tener vientos y corrientes de través, para cruzar el Caribe hacia las islas del norte y proseguir la larga navegación hacia España. Camino de mar que fue por más de dos siglos el rumbo oficial de las flotas de la Carrera de Indias. Cartagena de Indias a finales del siglo XVI, como estratégico puerto comercial de las rutas oceánicas, pasó a ejercer funciones de control fiscal, administrativo y militar, complementándose la actividad de vigilancia del comercio con el aumento del mercado local de la ciudad.

Todas estas funciones atribuibles a la organización del sistema monopolístico imperial otorgaron a Cartagena la posibilidad de convertirse en una parte del entramado comercial más importante del siglo XVI y XVII. Los representantes y testaferros de las compañías comerciales portuguesas, sevillanas, flamencas e italianas, entre otros, se radicaron en el puerto e hicieron de él la verdadera entrada de todos los productos y gente hacia el sur de América.¹⁵ Las grandes ferias se hacían en los fondeaderos del istmo, pero en Cartagena los galeones de las flotas también vendían sus mercancías.

¿Cómo abordar el estudio de este comercio?

Nuevamente hemos de recurrir a los fondos del AGI de Sevilla, en concreto a la sección de Contratación. Ahí aparecen relaciones completas de las consignaciones dirigidas a las ferias del istmo, pero también, aunque de manera menos voluminosa, las exclusivamente dirigidas hacia el puerto de Cartagena. Registros que pueden cuantificarse para mostrarnos los ritmos de actividad del puerto. Las consignaciones son muy breves y sólo aparecen datos sobre la cantidad, la mercancía y de quién a quién se hace el envío. En el periodo del siglo XVII, tuvimos la oportunidad de cruzar los nombres de los individuos que aparecen reflejados en dichos registros y comprobamos que en muchos casos se trataba de representantes, criados y testaferros de los grandes negociantes. Es un fondo poco estudiado que requeriría de trabajos sistemáticos, que con seguridad nos brindaría la oportunidad de aclarar ciertos comportamientos comerciales en el periodo colonial.¹⁶ Casas comerciales, mercaderías, circulación

¹⁵ Desde finales del siglo XVII y con el transcurrir del siglo XVIII, el crecimiento del puerto de Buenos Aires y de algunos de las costas del Brasil colonial portugués, fue restando volumen en importancia al de Cartagena en sus conexiones con el virreinato de Perú.

¹⁶ No quiero perder la oportunidad de mencionar un excelente trabajo que se acaba de publicar en Sevilla y que muestra los mecanismos de funcionamiento de familias establecidas en los dos

de metales y sobre todo la visualización de los distintos grupos que monopolizaron los resortes y mecanismos de poder en uno de los puertos más destacados de la región del Caribe.

EL COMERCIO DE ESCLAVOS

La ciudad-puerto de Cartagena de Indias estuvo unida, desde sus comienzos hasta la abolición de la esclavitud en Colombia, a la historia de la trata de negros en el nuevo mundo. Por su situación geográfica y por el desarrollo de su condición comercial a lo largo del periodo colonial, llegó a constituirse hasta mediados del siglo XVII —durante el siglo XVIII continuó pero perdió el privilegio de ser puerto único— en el principal depósito de esclavos de las zonas adyacentes al virreinato de Perú.¹⁷ Los traficantes de esclavos que escogieron, en principio, individualmente el destino de sus embarques, se amontonaron en los puertos ricos en plata y oro de Cartagena y Veracruz, en detrimento de otras zonas que también necesitaban mano de obra forzada.¹⁸

Hasta mediados del siglo XVI participaban activamente en el tráfico mercaderes españoles, italianos y alemanes que conseguían las mercancías de manos de los portugueses. A partir de las últimas décadas del siglo XVII, paralelamente al aumento de la demanda por todo el continente, las casas y sindicatos comerciales portugueses desempeñaron un papel cada vez más destacado.¹⁹ Desde la segunda mitad del siglo XVII en adelante serán las potencias de Europa del norte las que tomarán las riendas del sórdido negocio. En realidad, gran parte de la actividad económica y social de Cartagena giró alrededor de la trata de esclavos, en virtud de la cual comerciantes, altos y bajos funcionarios, sacerdotes, órdenes religiosas y gente común del pueblo organizaron su vida en torno a este inhumano y cruel comercio que “alimentaba” a la ciudad de forma constante durante todo el transcurso del año. Gran parte de la organización social de la ciudad se desarrolló durante el tiempo colonial en torno al despiadado comercio de esclavos, poniendo de relieve determinados rasgos culturales en la conformación de la cultura urbana, como fue el caso de la práctica del contrabando.

Es determinante tener en cuenta para analizar la historia colonial del puerto, como un elemento esencial de su pasado, el estudio de lo relacionado con la trata esclavista. Para ello hemos de recurrir a las series documentales existen-

continentes y que sin duda alguna marcaron pautas comerciales en todos los grandes puertos conectados entre la península y América. Vila y Lohmann, *Familia*, 2003.

¹⁷ El puerto de Veracruz cumplió la misma función, por circunstancias parecidas, para la introducción de esclavos en el territorio de Nueva España. Naveda, *Esclavos*, 1987.

¹⁸ Bowser, *Esclavo*, 1977.

¹⁹ Freire, *Império*, 2002; Vidal, *Portugueses*, 1999.

tes en el AGI. La dificultad de las fuentes fiscales es que hablan de la existencia de una caja de negros, que suponemos recogía todo lo relacionado con este comercio. Dada su importancia y su volumen los registros se recogieron en una caja de impuestos diferentes. A pesar de los esfuerzos que hemos hecho algunos historiadores del pasado colonial de la ciudad, nunca jamás se encontraron.

¿Cómo hacerlo entonces?

Es difícil pero no imposible, varias son las series documentales a consultar. Si se trata de cuantificación, como ya hicieron Vila Vilar y Palacios Preciado, hay que mirar las licencias y los asientos que la corona confirió a los mercaderes y a las compañías a lo largo del periodo colonial –depositados en Contratación en el AGI. Para buscar más específicamente en Cartagena recurrimos a varias fuentes dispersas.

En primer lugar, como fue una actividad sumamente lucrativa, todos participaban de ella en búsqueda de un máximo beneficio, desde los grandes comerciantes y oficiales del rey hasta el último marinero o pulpero de la ciudad, por lo tanto el contrabando en esta actividad llegó a su máxima expresión. Recurrimos entonces a la sección de Escribanía de Cámara en el Archivo de Indias, donde se encuentran los numerosos pleitos que se incoaron contra individuos por estas prácticas fraudulentas. No nos da series de datos pero nos ofrece información cualitativa con abundantes testimonios de la actividad. Del mismo modo, en el siglo XVII, dado que la comunidad lusa levantó mucho recelo, se siguieron numerosos pleitos contra ellos, máximos responsables en el periodo colonial de este tráfico que en algunas ocasiones monopolizaron.

Del mismo modo ahí se hallan las partidas secuestradas por los oficiales reales por prácticas de contrabando muy ricas para el siglo XVIII. Uno debe recurrir también al Archivo General de la Nación de Bogotá donde se halla una sección documental llamada *negros y esclavos*, en ella encontraremos una abundante y dispersa información acerca de la población negra del Nuevo Reino de Granada. En esta sección tuvimos la oportunidad de encontrar una secuencia de diez años de la entrada de barcos negreros en el puerto de Cartagena en las primeras décadas del siglo XVII; no hemos revisado la totalidad de la sección, pero sabemos que el trabajo de esos fondos apoyaría mucho la interpretación de los sucesos históricos del puerto.

Para enriquecer las investigaciones también se pueden utilizar otros fondos que complementarían lo citado específicamente para el comercio, como la sección Milicias y Marina del Archivo General de la Nación en Bogotá, donde encontraremos información acerca del presidio militar. Es posible consultar también Testamentarias, donde se recoge información acerca de los comer-

ciantes del puerto, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XVII; no obstante su utilidad, ésta es una sección completamente infrautilizada. Y por último, Visitas de Bolívar, donde encontraremos los informes de los visitantes que en ocasiones fueron a luchar contra el comercio fraudulento, los de los virreyes y los de los grandes hombres de poder del Nuevo Reino de Granada.

Tres fuentes más a trabajar y por ahora sin uso: por un lado, las cartas anuas de los jesuitas que se hallan en el archivo que dicha orden tiene en Roma, de las cuales han hecho uso escaso algunos historiadores de las órdenes religiosas; por otro, los archivos de protocolos notariales de Sevilla, sobre todo para el XVI y el XVII —se trata de un repositorio documental casi inutilizado por todos los investigadores del pasado colonial americano—, y los archivos de Cádiz para el siglo XVII; y por último, el archivo de Lisboa, donde ha de encontrarse gran parte de la documentación generada por las compañías comerciales portuguesas.

En fin, queda mucho por hacer; recién en los últimos años es que se ha empezado a mirar el puerto desde otra perspectiva, la de su inserción en el Caribe y en su comunidad histórica, y creemos que es necesario profundizar en ese sentido. A veces la historiografía colombiana o cartagenera se ha esforzado más en pequeñas rencillas políticas que la han hecho encerrarse en un mundo local o cuando mucho mirar al mundo andino más que al Caribe, pero creemos que resulta necesario hacer un esfuerzo por estudiar el puerto, su comercio con los actores de éste, sus nombres, sus vinculaciones y sus preocupaciones, y entender así el pasado de esta emblemática ciudad portuaria en la región caribeña.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ MARÍN, MOISÉS, “La historiografía cartagenera” en *Tabulario*, Revista del Archivo Histórico de Cartagena, núm. 1, 1990, Cartagena.
- ALARCÓN, LUIS, ADRIANA SANTOS y CONDE CALDERÓN, *Educación y cultura en el Estado soberano del Magdalena 1857-1886*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 2002.
- BELL LEMUS, GUSTAVO, *Cartagena de Indias de la colonia a la república*, Bogotá, Fundación Gubereck, 1991.
- BERTRAND, MICHEL, “Doble contabilidad y dinero negro” en *Actas Jornadas Andalucía y América*, Huelva, 1989.
- BORREGO PLÁ, CARMEN, *Cartagena de Indias y el siglo XVI*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1983.
- BOSSA, HERAZZO, *Nomenclator cartagenero*, Bogotá, Op gráficas, 1981.
- BOWSER, FREDERICK P., *El esclavo africano en el Perú colonial 1524-1650*, México, Siglo XXI, 1977.
- CASTILLERO CALVO, ALFREDO, “El comercio regional del Caribe. El complejo portuario Cartagena. Portobello, siglo XVI-XVIII” en *Primer Congreso Internacional de Historia*

- Económica y Social de la Cuenca del Caribe 1763-1898*, San Juan de Puerto Rico, Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe, 1992.
- COLMENARES, GERMÁN, *Historia económica y social de Colombia, 1537-1719*, Bogotá, Tercer Mundo/Universidad del Valle, 1997.
- _____, “El tránsito a sociedades campesinas de dos sociedades esclavistas. Cartagena y Popayán. 1750-1850”, *Huellas*, núm. 29, 1999, Barranquilla, pp. 8-24.
- CONDE CALDERÓN, JORGE, *Espacio, sociedad y conflicto en la provincia de Cartagena 1740-1815*, Barranquilla, Universidad del Atlántico Barranquilla, 1999.
- FREIRE COSTA, LEONOR, *Império e grupos mercantis. Entre o Oriente e o Atlantico (século XVII)*, Lisboa, Livros Horizonte, 2002.
- GARCÍA BAQUERO, ANTONIO, *La Carrera de Indias; suma de contratación y océano de negocio*, Sevilla, Algaida, 1992.
- GARCÍA DE LEÓN GRIEGO, ANTONIO, *El mar de los deseos. El Caribe hispanomusical. Historia y contrapunto*, México, Siglo XXI/Universidad de Quintana Roo, 2002.
- GARCÍA FUENTES, LUTGARDO, *El comercio español con América 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980.
- _____, *Los peruleros y el comercio con Indias 1580-1630*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1997.
- GELMAN, JORGE, *De mercachifle a gran comerciante: los caminos del ascenso colonial en el Río de la Plata*, Huelva, Universidad Internacional de Andalucía, Sede Iberoamericana de la Rábida, 1996.
- GÓMEZ PÉREZ, CARMEN, *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984.
- LEMAITRE, EDUARDO, *Historia general de Cartagena*, Bogotá, Banco de la República, 1983.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, JUAN, “La defensa del Caribe en el siglo XVII. Ingenieros, soldados y pesos” en *La influencia de España en el Caribe y la Luisiana 1500-1800*, Madrid, Instituto Cooperación Iberoamericana, 1983.
- _____, *La institución militar en Cartagena de Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1983.
- MARCO DORTA, ENRIQUE, *Cartagena de Indias, la ciudad y sus monumentos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1951.
- MEISEL, ADOLFO Y HAROLDO CALVO, *Cartagena de Indias y su historia*, Santafé de Bogotá, Universidad Tadeo Lozano/Banco la República, 1996.
- MIGUEL BERNAL, ANTONIO, *La financiación de la Carrera de Indias 1492-1824. Dinero y crédito en el comercio español con América*, Sevilla, Fundación el Monte, 1992.
- MORENO FRAGINALS, MANUEL, *África en América Latina*, México, Siglo XXI, 1977.
- MOUTOKIAS, ZACARÍAS, “¿Por qué los contrabandistas no hacen trampas? Redes sociales, normas y empresa en una economía de no mercado (el Río de la Plata en la segunda mitad del siglo XVIII)”, Buenos Aires, mimeo., 1997.
- _____, “Contrabando y sector externo en Hispanoamérica colonial” en MARCELLO CARMAGNANI, ALICIA HERNÁNDEZ CHÁVEZ Y RUGGIERO ROMANO (coords.), *Para una historia de América*, vol. II, *Los nudos 1*, El Colegio de México/Fideicomiso de las Américas/FCE, México, 1999.
- MÚNERA CAVADÍA, ALFONSO, *El fracaso de la nación. Región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1810)*, Bogotá, Ancora, 1998.

- NAVEDA CHAVES-HITA, ADRIANA, *Esclavos negros en las haciendas azucareras*, México, Universidad Veracruzana, 1987.
- PALACIOS PRECIADO, *La trata de esclavos en Cartagena de Indias*, Tunja, La Rana y El Águila, 1973.
- PEDRAJA, RENÉ DE LA, "Aspectos del comercio de Cartagena de Indias en el siglo XVIII", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, núm. 8, 1976, Bogotá.
- ROMÁN, RAÚL y JAVIER ORTIZ, *Desorden en la plaza*, Cartagena, Instituto Distrital, 2001.
- ROMANO, RUGGIERO y MARCELLO CARMAGNANI, "Componentes económicos" en MARCELLO CARMAGNANI, ALICIA HERNÁNDEZ CHÁVEZ y RUGGIERO ROMANO (coords.), *Para una historia de América*, vol. 1, *Las estructuras*, México, El Colegio de México/Fideicomiso Historia de las Américas/FCE, 1999.
- RUIZ RIVERA, JULIÁN, *Encomienda y mita en el Nuevo Reino de Granada*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973.
- SERRANO, MANGAS, *Armadas y flotas de la plata 1620-1648*, Madrid, Banco de España, 1989.
- SOLANO, SERGIO, "Trabajo y ocio en el Caribe colombiano 1880-1930", *Historia y Cultura*, núm. 4, 1990, Cartagena, pp. 61-76.
- _____, *Bibliografía del Caribe colombiano*, Barranquilla, Uninorte, 1991.
- TOVAR PINZÓN, HERMES, *La estación del miedo o la desolación dispersa. El Caribe colombiano en el siglo XVI*, Bogotá, Ariel, 1997.
- VIDAL ORTEGA, ANTONINO, "Circulación de capital y circulación comercial Cartagena de Indias 1580-1640", *Historia y Cultura*, Universidad de Cartagena, núm. 4, 1996, Colombia.
- _____, *Portugueses negreros en Cartagena 1580-1640*, memorias del Seminario Internacional de Estudios del Caribe (IV), Barranquilla-Cartagena, Uniatlántico, 1999.
- _____, *Cartagena y la región histórica del Caribe 1580-1640*, Sevilla, Escuela Estudios Hispanoamericanos (CSIS)/Universidad de Sevilla, 2002.
- VILA VILAR, ENRIQUETA, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1977.
- _____, y GUILLERMO LOHMANN VILLENA, *Familia, linaje y negocios entre Sevilla y las Indias. Los Almonte*, Madrid, Fundación Mapfre-Tavera, 2003.