

Director del Departamento de Historia y Ciencias Sociales de la Universidad del Norte, Barranquilla, Colombia. Doctor en Historia por la Universidad de Sevilla. Director de la revista digital *Memorias. Arqueología e Historia desde el Caribe Colombiano*. Miembro del equipo de investigación Arqueología e Historia del Caribe Colombiano. Entre sus publicaciones se cuentan: *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe 1580-1640*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC), Universidad de Sevilla, 2002; *La región del Darien a finales del siglo XVIII. El informe de un funcionario ilustrado*, Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2004; *Cartagena en la articulación del espacio regional del Caribe. La producción agraria*, Agrija Editores, Cadiz, 1999; "La región geohistórica del Caribe", *Revista Mexicana del Caribe*, núm. 15, 2003, y "El comercio del puerto de Cartagena y la región del Caribe durante el periodo colonial", *América Latina en la Historia Económica*, núm. 21, enero-junio de 2004. Sus investigaciones recientes están relacionadas con los estudios históricos del Caribe Colonial y la recuperación del patrimonio documental y memoria visual. Correo electrónico: <avidal@uninorte.edu.co>.

Resumen

El fenómeno del comercio de contrabando forma parte de la historia del Caribe. El presente artículo nos muestra las implicaciones que tuvo éste en la ciudad-puerto de Cartagena de Indias en los siglos XVI y XVII. Este artículo indica dónde encontrar fuentes históricas y algunas valoraciones conceptuales como herramientas para comprender las dinámicas comerciales de un puerto que en este tiempo fue central en las relaciones mercantiles de la región.

Palabras clave: Comercio, trata, ciudad-puerto, fuentes, historiografía, Cartagena de Indias.

Abstract

The occurrence of commercial contraband is part of Caribbean History. The present article is about the implications of contraband in the city port of Cartagena de Indias in the XVI and XVII centuries. It indicates where to find historical records and some related theoretical tools in order to understand the commercial dynamics created by this activity, in this city so crucial to the commerce of the region.

Key words: Commerce, slavery, city port, historiography, historical records, Cartagena de Indias.

Fecha de recepción: diciembre de 2004

Fecha de aceptación: febrero de 2005

FUENTES PARA EL ESTUDIO DEL COMERCIO DIRECTO EN EL PUERTO DE CARTAGENA EN LOS SIGLOS XVI Y XVII

Antonino Vidal Ortega

Los clásicos estudios referidos al ordenamiento de las relaciones comerciales entre España y América han dejado una adecuada descripción del sistema tanto de sus normas como de su organización material. Las primeras eran, obviamente, una aplicación del principio de exclusión de las potencias no españolas del tráfico entre ambas. La segunda buscaba –al menos al principio– minimizar los esfuerzos por hacer efectivo dicho principio de exclusión monopolista y por mantener el control fiscal del tráfico.

Según la opinión general, entre los años 1500 y 1620 hubo una expansión regular, con algunos altibajos a mitad del siglo XVI, que continuó con otra de sucesivas contracciones entre 1620 y 1705-1710; posteriormente empezó una fase de recuperación. Líneas generales trazadas por los trabajos de Hamilton, Chaunu, García Fuentes,¹ y para los últimos periodos de la colonia, por García-Baquero y Fisher.² Ahora bien, las investigaciones de Michel Morineau³ constituyeron el primer cuestionamiento global de este esquema, en particular en lo relativo al siglo XVII, ya que demuestra cómo, a medida que nos adentramos en este siglo, el comercio de metales subió a sus niveles más elevados. Más adelante, a partir de la segunda y tercera década del siglo XVII, Zacarías Moutoukias vino a hacer un poco más compleja la reflexión, pues detectó la aparición en toda América de embarcaciones exteriores a los dominios controlados

¹ Hamilton, *Tesoro*, 1975; Chaunu, *Séville*, 1959, y García, *Comercio*, 1980.

² García-Baquero, *Cádiz*, 1976, y Fisher, *Commercial*, 1985.

³ Morineau, *Incroyables*, 1985.

por la monarquía, contactos que se fueron haciendo cada vez más regulares a lo largo del siglo XVII.⁴

En realidad, lo que queremos exponer, como afirma Moutoukias, es la idea de que la persistencia del fenómeno del contrabando, a lo largo de todo el periodo colonial, plantea la necesidad de examinar la articulación entre norma, institución y prácticas en la estructuración de los comportamientos económicos.⁵ Así, desde este punto de partida hay que considerar la búsqueda de fuentes documentales oficiales del puerto de Cartagena, incluyendo el comercio directo dentro del mismo.

Por lo tanto, estudiar el contrabando como un rubro aparte o como un compartimento cerrado dentro del comercio, no procede, no lleva a ningún lugar. Si uno analiza cualquier apartado de la actividad comercial en estos dos siglos en la ciudad-puerto de Cartagena de Indias, es decir, ya sea el comercio a larga distancia de las flotas o el tráfico humano de esclavos, o el regional de media y corta distancia, uno debe mirarlo como un todo. Contrabando se denominaba al comercio que no entraba dentro de los parámetros de monopolio comercial, es decir, lo que el rey consideraba que no era legal; una parte de la actividad que no era gravada con ningún tipo de gabela. Se trataba, ni más ni menos, que de los juegos del intercambio, de los ritmos establecidos por la oferta y la demanda y, en definitiva, del mercado que por encima de los designios del rey se superponía a todo el aparato administrativo y legal establecido.

Cinco siglos atrás comenzó la historia mundial. Antes del descubrimiento los humanos habían vivido a lo sumo historias continentales, pero no habían tenido jamás la idea del mundo como el que empezó a entreverse en la aurora del siglo XVI. Con el surgimiento del globo nació el mercado mundial, y como tal, las distancias se acortaron, y los humanos y sus ansias, sus deseos e intereses empezaron a entrelazarse por encima de todo lo anterior. Y ésa fue la construcción de aquel orden o quizás desorden histórico que hoy llamamos la edad moderna, tiempo en el que nació la ciudad-puerto de Cartagena de Indias.

LO QUE EL REY LLAMÓ CONTRABANDO

El espacio Caribe a finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII no era más que una vasta región tan sólo colonizada en pequeños puntos de

⁴ Moutoukias, *Contrabando*, 1988, y Goslinga, *Dutch*, 1971.

⁵ Para el caso de Cartagena se demuestran sólo con la montaña documental existente para nuestro periodo de estudio, y para el siglo XVIII existe un estudio específico de esta actividad. Grahn, *Contraband*, 1985.

población. Algunas modestas y no muy numerosas colonias en las Antillas mayores y un reducido número de asentamientos costeros, *islas continentales*, como los llamaron Pierre y Huguette Chaunu, rodeados de una naturaleza tan potente e inabarcable, que hizo que la mayoría del territorio regional estuviera, por así decirlo, insuficientemente controlado por el sistema colonial impuesto por el imperio español.

En realidad, la fuerza humana disponible, el capital y la técnica de la época, condicionaron que extensas zonas de la región quedaran sin habitar. La ocupación de la región, su colonización, mostró ser incapaz de reemplazar la densa trama de vida humana prehispánica que se había destruido por un tejido nuevo. El poblamiento del Caribe, aunque en aumento paulatino, no era más que una línea discontinua, cuyos elementos no estaban relacionados entre sí más que por el mar.

Desde mediados del siglo XVI, Cartagena de Indias se había convertido en el eje central del espacio regional, con funciones administrativas, militares y mercantiles esenciales. En torno a su puerto se fueron articulando un número considerable de actividades comerciales determinantes en la región, lo que motivó que la ciudad atrajera a una población muy diversa y heterogénea, que buscaba la posibilidad de un rápido y fácil enriquecimiento: sus ferias, el comercio de esclavos, la compraventa de perlas y esmeraldas, los negocios del tabaco, del añil, etc. Todo ello permitía un sinfín de posibilidades para cualquier personaje avisado y con ingenio que deseara prosperar. A principios del siglo XVII la cartagenera era una sociedad joven, en conformación, donde todo era posible debido a una enérgica movilidad de la vida misma.

Por la función de puerto receptor de abundantes flujos de metales, Cartagena se transformó desde mediados del siglo XVI en una opulenta presa que exacerbó la codicia de los marinos y comerciantes franceses. Un triple peligro para la ciudad. El primero, el deseo natural de los marinos y comerciantes extranjeros de conocer la ruta de la plata, *compartirla* con los españoles y lucrar igual que ellos, aspecto que la corona siempre llamó *contrabando ilegal*, y persiguió cuanto pudo sin contemplaciones por motivos de interés fiscal. El segundo riesgo fue la piratería, un hecho diario y cotidiano que obligaba a todos los puertos, entre ellos el de Cartagena, y flotas españolas a estar vigilantes, siempre en disposición de luchar; y el tercer último peligro lo constituyeron los conflictos europeos.

Todo ello hizo que con el correr del tiempo, y sobre todo a lo largo del siglo XVII, la corona española perdiera la hegemonía sobre la navegación, por lo cual creó un gravoso sistema defensivo –del que aún hoy en día dan cuenta las murallas y fuertes de la ciudad– para la protección de sus dominios. Ello encareció considerablemente los fletes de mercancías y los costes de la navegación comercial en sí: medidas que motivaron que

los sectores comerciales trataran de evitar, por todos los medios posibles, el pago de las múltiples gabelas y gravámenes oficiales.

Hubo también un contrabando *tolerado* que comenzó con la llegada de los esclavos africanos a la ciudad. Los tratantes esclavistas debían comprar piezas en África y pagar al fisco castellano por la autorización; así los esclavos salían caros, y un poco de fraude fiscal animaba el negocio. De esta manera falsificaron licencias; se realizaron transportes ilegales, si los funcionarios podían ser eludidos o esquivados, y se multiplicaban las trampas y cohechos, muy a pesar de los intentos de la corona por controlar este problema; pero tratándose de un negocio de tanta envergadura y que salpicaba a tanta gente, las autoridades se mostraron y actuaron de forma más que complaciente.

En general, el comercio directo suponía una excelente práctica comercial para conseguir un enriquecimiento fácil. Buena parte de la gente –en ocasiones de *dudosa reputación*– que llegó a Cartagena, encontró un puerto abierto a todo el mundo, con una sociedad en proceso de configuración, que no tenía ni trabas morales ni sociales como para tener miedo al control del vecino. La poca presión social, aunada a la inocuidad de las medidas emprendidas, hizo de esta práctica una de las primeras actividades económicas de la ciudad.

Por otra parte, hay que incidir en que para los mercaderes cartageneros, acaparadores de artículos clandestinos y suministradores de metales preciosos, su participación directa en este comercio no implicó la ausencia de compromiso político, de fidelidad al rey, ni tampoco su rechazo al sistema monopolista comercial.

En realidad, no podía ser de otra manera, dada la impotencia de la estructura mercantil construida por la corona española para abastecer las vastas áreas vitales de sus dominios americanos.

Otro factor que ayudó a las prácticas fraudulentas con los intereses de la corona, fue la propia naturaleza de la región, pues la costa Caribe –donde se hallaba ubicada la ciudad– presentaba condiciones óptimas para burlar la vigilancia oficial y para poder introducir mercancías ilícitamente. Como otros muchos lugares del gran Caribe presentaba una costa baja y arenosa, salpicada de albuferas y marismas, en las que los accidentes más destacados eran la desembocadura del río Magdalena, la bahía de Cartagena con la isla de Barú, el golfo de Morrosquillo y Urabá, todo ello unido a la influencia del trópico, lo que facilitaba que sectores cenagosos de toda esta costa estuvieran rodeados por intensos manglares. Por todo ello, intuimos el *escaso control* institucional sobre el territorio circundante y, sobre todo, una mínima capacidad de avance de la frontera interior, motivado por el escaso desarrollo agrario de la ciudad mucho más volcado al comercio y a su puerto que a su interior inmediato. En el citado perio-

do la ocupación de este espacio de frontera, poco poblado y dificultoso para la inserción de la instalación europeo americana, dio lugar, a partir de la última década del siglo XVI, a la conformación de estilos y modos de adaptación tan definidamente americanos, que su carácter pasó después a perfilar la naturaleza de la región. Por tanto el escaso terreno colonizado lo fue al margen de la intervención de las autoridades españolas, de manera espontánea, por obra y gracia de grupos marginales, de negros cimarrones, soldados fugitivos, relajados religiosos, numerosos mulatos y zambos, aventureros, que prefirieron seguir viviendo en sitios apartados, fuera del alcance de las autoridades civiles y religiosas, hasta bien entrado el siglo XVIII.

Tanto el aislamiento como la distancia funcionaron como categorías básicas de esta ciudad y de algunas otras de la región del Caribe. El mar y la naturaleza conformaron un factor esencial en las relaciones de este espacio y condicionaron, a su vez, a la ciudad dentro de un territorio y un horizonte propio más americano.

DÓNDE BUSCAR LOS TESTIMONIOS DE LOS MECANISMOS COMERCIALES

En los últimos tiempos hemos visto el trabajo de algunos historiadores económicos que hacen ímprobos esfuerzos por cuantificar el contrabando. Pensamos que ello es algo difícil, por no decir casi imposible, pues por la propia naturaleza de la actividad se trataba de acuerdos e intercambios que no dejaban ningún tipo de registro oficial, por lo que no contamos con series fiables de información que nos permitan establecer cálculos numéricos. Desde nuestra modesta opinión creemos que ésa no es la manera de abordar *la otra cara del comercio*. En cambio, sí existen numerosas referencias dispersas, sueltas, que ofrecen un buen número de rastros que permiten entrever mecanismos, formas y protagonistas. Por lo tanto, abordar el tema es recomponer un rompecabezas de pequeñas piezas que nos pueden ayudar a aproximarnos y entender cómo eran estas prácticas comerciales.

A continuación detallaremos lugares precisos donde encontrar fuentes que nos ayuden a entender el comercio colonial del Caribe. Por el lado de la ciudad puerto de Cartagena de Indias lo primero que podemos mencionar es la carencia que existe de fuentes locales para el periodo que comentamos. No se han conservado archivos locales, ni de las instituciones de gobierno –cabildos, gobernación, aduanas... etc.– y salvo documentos fragmentados y sueltos, no se conserva mucho en Colombia, de ello tan sólo algo en el Archivo General de la Nación en Bogotá, pero incidió en su escasez.

Por ello, el reservorio documental clave para estudiar el puerto de Cartagena en los dos primeros siglos de la colonia se encuentra en la ciudad de Sevilla en el Archivo General de Indias (AGI). Del mismo modo, existe otro gran archivo en la ciudad del Guadalquivir totalmente infrautilizado, pero con una montaña de información por rescatar. Se trata del Archivo de Protocolos Notariales que, sobre todo para el siglo XVI y XVII, contiene los grandes contratos de compraventa del comercio con América, poderes notariales, testamentos..., y un sinfín de documentos que bien podría complementar un trabajo de búsqueda sobre las actividades de los comerciantes de la Carrera de Indias que tenían sus familiares, criados o testaferros ubicados en los grandes puertos americanos. Ésta es una excelente documentación para estudiar los mecanismos comerciales al otro lado de la Carrera.

LAS TRES DIMENSIONES DEL COMERCIO

Como demostramos en anteriores estudios que hemos llevado a cabo sobre dicho puerto, sus líneas de comercio se pueden analizar en tres escalas: la Carrera de Indias, la trata y el comercio regional. Por lo tanto, para observar cómo se daba el trato fraudulento se debe buscar en esos tres sentidos.

En el caso de la Carrera de Indias, o el sistema monopolístico, la cosa es clara: hay que ir a la sección de Contratación del AGI; ahí se registran todos los movimientos oficiales de mercancías y, en ocasiones, cuando se daban fraudes escandalosos se registraban en apartes. Aunque a decir verdad no son muy comunes y sólo los encontramos como casos flagrantes de incumplimiento de la ley.

En cuanto al comercio de esclavos, el negocio más lucrativo de la ciudad hasta la mitad del siglo XVII, es todavía más difícil encontrar informes seriados, máxime cuando la caja de negros de la ciudad, que se encontraba aparte de la real –lo que nos permite intuir la dimensión del negocio–, sólo hemos podido encontrar unos años sueltos en el Archivo General de la Nación de Bogotá (AGN) en el informe del visitador Juan de Villabona que nos muestra una pequeña secuencia de esa caja que no se ha conservado en ninguna otra parte.⁶

Ahora bien, para las dos anteriores escalas de comercio sí podemos encontrar continuos referentes en otras secciones que nos dan testimonios puntuales, denuncias y descripciones que nos permiten vislumbrar las

⁶ Archivo General de la Nación, Visitas II, Bolívar, fs 1-119. Fechado el 12 de enero de 1610 en Cartagena. Aparece una secuencia de diez años, detallando los barcos entrados a lo largo de la década y los nombres de los mismos y sus maestros.

formas y los mecanismos. Por ejemplo, en la sección Gobierno Santa Fe, las cartas de los gobernadores y del cabildo en ocasiones reflejan comentarios sobre los problemas legales de ciertos agentes activos en esta forma de comercio. Aunque, definitivamente, la sección más rica y donde se pueden obtener datos cualitativos destacados es, sin duda alguna, la Escribanía de Cámara. Ahí se encuentran todos los pleitos encarados contra los portugueses cuando se inició la persecución contra ellos que acabó en la expulsión de los mismos en el año de 1640 cuando las dos coronas ibéricas se separaron definitivamente.⁷ Del mismo modo, en esta sección podemos encontrar procesos incoados contra otros vecinos de la ciudad, donde en ocasiones aparecen excelentes testimonios que nos reflejan situaciones reveladoras de estos hábitos. Si se trata de enfrentamientos entre mercaderes, los testimonios suelen ser sumamente ilustrativos, pues en la disputa se delataban frente a las autoridades judiciales.

En el caso del comercio regional, o a corta y media distancia, la cuestión es más difícil, pues al ser un comercio de menos envergadura, en cuanto al valor de sus mercancías, los registros que nos han quedado de esta época son menos relevantes. La única forma de acercarse a él es yendo a la sección de Contaduría del AGI.⁸ Las cajas reales contienen un rubro denominado almojarifazgo;⁹ en ese apartado se registraba la entrada de las diversas embarcaciones al puerto. Los barcos negreros, igual que los de la Carrera, tienen un apartado específico. Al ser documentos del siglo XVII, no son muy detallados, sino formalmente muy rígidos: sólo recoge el nombre del barco, el de su maestro o arráez, el día que atracó y, por último, el valor en maravedís de sus almojarifazgos; pero en ocasiones, sorpresivamente, cuando se les decomisaba alguna mercancía fuera de registro, se anotaba. Aunque insistimos en lo irregular y poco secuencial de este tipo de información.

Por último, y quizás sean los testimonios más completos y detallados, habría que acercarse a la sección Gobierno, en concreto Santa Fe, y llegar hasta donde se conservan los informes de los jueces visitadores que fueron al puerto, tanto de la Audiencia de Panamá como de la de Santa Fe, a informar y sobre todo a combatir las formas del comercio no legal que tanto perjudicaban a la corona.¹⁰

⁷ Archivo General de Indias (en adelante AGI), Escribanía de Cámara, núm. 589 A y B. Hay unos procesos voluminosos y riquísimos llenos de testimonios contra la comunidad de comerciantes portugueses.

⁸ Estas cuentas aparecen de forma seriada y continuada desde comienzos del siglo XVII, que es cuando se crea el Tribunal de Cuentas en Bogotá. Y la serie comienza desde AGI, Contaduría, 1392 en adelante, hasta 1405, donde comienzan aproximadamente los registros del siglo XVIII.

⁹ Impuesto de entrada y salida de mercancías en los puertos.

¹⁰ Entre estos informes destacan los del visitador Medina Rosales que en el año de 1620 estuvo desarrollando su labor en la ciudad y como resultado se levantaron fuertes discusiones

Y TESTIMONIOS INDIRECTOS

Con lo anteriormente expuesto hemos hecho un recorrido por el principal archivo que conserva fuentes primarias sobre las actividades comerciales de la ciudad-puerto de Cartagena, lugares específicos donde encontrar testimonios y referencias acerca *de la otra cara del comercio*, y con ello abundar en la idea de la no existencia de series secuenciales con información específica del tema. De cualquier forma hay algunas fuentes indirectas que nos proporcionan datos e información sobre el comercio directo. Para ello destacamos dos obras que ningún investigador del periodo puede dejar de consultar. Por un lado, el testimonio del padre Alonso de Sandoval, jesuita que vivió durante años en Cartagena y escribió un tratado sobre la esclavitud donde detalla todo el universo de este cruel y lucrativo negocio de compraventa de seres humanos. Por otro, mencionamos un curioso e interesantísimo libro escrito por un protomédico de origen portugués, y probablemente judío, que residió en la ciudad en los años finales del siglo XVI y comienzos del XVII. Escribió una especie de tratado médico donde narraba sus actuaciones como sanador tanto en Cartagena como en otros lugares donde permaneció –Santo Domingo y Panamá–; dicho escrito es rico en descripciones etnográficas que nos revelan testimonios, mentalidad y hechos curiosos de la vida cotidiana de esta destacada plaza comercial del imperio español en el Caribe. Para acabar, extraemos un testimonio muy interesante, acerca de los mecanismos fraudulentos del comercio, un episodio que llevó a nuestro protagonista a tomar varias barras de oro de un inglés que capturó un esclavo suyo:

[Mendez pensaba qué hacer con el oro, soñaba] que se iba en la flota para emplearlo y de España iba a Milán y Venecia por comprar más barato, y traía gran cantidad de oro de Milán, hilado y labrado, y lo pasaba en pipas, diciendo que era vino, por ahorrar los derechos y rociaba las pipas con vino de Cazalla, que es más oloroso, por encubrir el engaño o maldad, y también fabricaba una caja con un engaño inaudito, para poder llevar el oro escondido, y otras mil quimeras a ese tono que lo tuvieron desvelado toda la noche.¹¹

con las autoridades locales, llegando a ser incluso maltratado. En sus informes no sólo denuncia, a su vez, cómo éste no era el primer caso, sino también cómo las autoridades de Cartagena habían expulsado a otros jueces representantes de la autoridad real por indagar en demasía sobre los mecanismos fraudulentos del comercio. AGI, Santa Fe, leg. 56.

¹¹ Méndez, *Discursos*, 1989, p. 398.

ARCHIVOS

- AGI Archivo General de Indias.
AGN Archivo General de la Nación, Bogotá.

BIBLIOGRAFÍA

- BANCORA, C., "Las remesas de metales preciosos desde Callao a España en la primera mitad del siglo XVII", *Revista de Indias*, vol. XIX, núm. 75, 1959, pp. 35-88.
- BERTRAND, MICHEL, "Doble contabilidad y dinero negro", *Actas jornadas Andalucía y América*, Huelva, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1989.
- (comp.), *Configuraciones y redes de poder. Un análisis de las relaciones sociales en América Latina*, Caracas, Fondo Editorial Tropykos, 2002.
- BOWSER FREDERICK, P., *El esclavo africano en el Perú colonial*, México, Siglo XXI, 1977.
- CHAUNU, PIERRE y HUGUETTE, *Séville et l'Atlantique*, París, Institut des Hautes Études de l'Amérique Latine, 1959.
- FISHER, JOHN, *Commercial Relations Between Spain and Spanish America In the Era of Free Trade*, Liverpool, University of Liverpool/Centre for Latin American Studies, 1985.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1976.
- , A., *Andalucía y la Carrera de Indias*, Granada, Universidad de Granada, 2002.
- GARCÍA FUENTES, L., *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1980.
- , *Los peruleros y el comercio de Sevilla con Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1997.
- GOSLINGA, CORNELIS, *The Dutch In the Caribbean and On the Wild Coast 1580-1680*, Assen, Van Gorcum, 1971.
- GRAHN, LANCE RAYMOND, *Contraband, Commerce, and Society In New Granada 1763-1773*, Duke, Duke University, 1985.
- HAMILTON, EARL J., *El tesoro americano y la revolución de los precios en España 1501-1650*, Barcelona, Ariel, 1975.
- MÉNDEZ NIETO, JUAN, *Discursos medicinales. Compuestos por el licenciado Méndez Nieto, Cartagena 1607*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 1989.
- MORINEAU, MICHEL, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI-XVIII)*, Londres y París, Cambridge University/Maison des Sciences de l'Homme, 1985.
- MOUTOUKIAS, ZACARIAS, *Contrabando y control colonial. Buenos Aires y el espacio peruano en el siglo XVII*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1988.
- SANDOVAL, ALONSO DE, *De instauranda Aethiopum Salute*, intr., transcripción y trad., Enriqueta Vila Vilar, Madrid, Alianza, 1987.

SERRANO MANGAS, *Armadas y flotas de la plata 1620-1640*, Madrid, Banco de España, 1989.

VIDAL ORTEGA, ANTONINO, *Cartagena de Indias y la región histórica 1580-1640*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2002.

VILA VILAR, ENRIQUETA, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1977.

_____, "Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias", *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXXIX, 1984, Sevilla.

_____ y ALLAN KUETHE, *Relaciones de poder y comercio colonial*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1999.