

LAS CONTRADICCIONES ESTRUCTURALES DEL IMPERIO ESPAÑOL EN AMÉRICA: EL EJEMPLO DEL PUERTO DE CARTAGENA DE INDIAS¹.

Enriqueta Vila Vilar²

Resumen

El interés por mantener un monopolio comercial con América fue una constante durante el periodo colonial, y el tráfico de esclavos africanos fue uno de sus elementos más constantes e importantes. Cartagena de Indias se constituyó como el punto de llegada de los negreros, y de donde se redistribuía su carga al interior del continente, con la separación de la Unión Ibérica las redes comerciales establecidas por los portugueses se desarticulaban, lo que provocó un vacío en la provisión de esclavos difícil de controlar por la Casa de Contratación de Sevilla lo que conllevó a que los asientos tendieron a discurrir entre las potencias europeas.

Palabras clave: Cartagena de Indias, trata negrera, contrabando, comercio atlántico, monopolio.

Abstract

The attempt to keep the monopoly over the trade with America was a constant during all the colonial period, and the slave trade was one of the most consistent and important elements. Cartagena, established as the arrival point for the slaves, and where they were redistributed into South America, was an essential key to this business. After the separation of the Iberian crowns, the Portuguese trade networks were dismantled, causing a gap in the slaves provision, and la Casa de la Contratación de Sevilla proved unable to control it, so the seats tended to run between other European powers capable to manage it.

¹ Artículo recibido el 18 de enero de 2016; aprobado el 16 de febrero de 2016

² Profesora de Investigación del CSIC (jubilada); Académica de número de la Real Academia de la Historia y Directora de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras

Keywords: Cartagena, slave trade, smuggling, Atlantic trade, monopoly.

Siempre han preocupado a los historiadores las estructuras que mantuvieron durante tres siglos el imperio español en América. Como es natural quien estas líneas escribe en homenaje a un amigo querido, no iba a ser una excepción y mi interés se centró, sobre todo, en la apariencia y la realidad de estas estructuras, al parecer muy sólidas, sobre las que la corona española había montado una colonización que pretendió que fuera trasunto de la administración hispana al otro lado del Atlántico. Empresa ambiciosa pero nada fácil en la que quedaron ciertas grietas por las que se fueron filtrando irremediamente elementos diversos que erosionaron el sistema, algo que la corona española no quiso admitir a pesar de los muchos indicios que tenía a la vista y de las muchas advertencias que continuamente recibían de propias autoridades americanas. La grieta más temprana que afectó al régimen de monopolio comercial, con rutas bien definidas y puertos exclusivos y blindados, establecido desde la muy poderosa Casa de la Contratación³, surgió por algo inesperado y no programado:

³ Nos estamos refiriendo a la muy conocida y estudiada Carrera de Indias como se denominaba al plan de flotas anuales que cruzaban el Atlántico con productos europeos para volver cargados de plata y productos americanos, sobre todo, tintes. No es mi intención detenerme en este asunto pero remito a la bibliografía que considero fundamental para entenderlo. *Las obras que tratan del comercio atlántico en los siglos XVI al XVIII, y que por tanto tocan el tema de la Carrera, son bastante numerosas. Como no se pretende aquí ofrecer una relación exhaustiva de ellas, citamos sólo las más clásicas. El único manual que cubre todo el periodo cronológico de la Carrera es el de Antonio García-Baquero González, La Carrera de Indias: suma de contratación y océano de negocios (Sevilla: Editorial Algaida, 1992), 348. Las obras que marcaron la primera mitad del siglo XX: Gervasio de Artiñano y Galdácano, Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias (Barcelona: Talleres de Oliva de Vilanova, 1917), 350; Clarence H. Haring, Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs (Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1918), 371 [primera edición en español: París, 1939]; y la obra cumbre de Pierre y Huguette Chaunu, Seville et l'Atlantique (1504-1650) (París: Librairie Armand Colin, 1955-1959). La segunda mitad del siglo XVII y casi todo el siglo XVIII quedan bien cubiertos con los libros de Lutgardo García Fuentes, El comercio español con América (1650-1700) (Sevilla: EEHA – Diputación de Sevilla, 1980), 573; Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, Política naval española en el Atlántico (1700-1715) (Sevilla: EEHA, 1982), 486; Antonio García-Baquero González, Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano (Sevilla: EEHA - Diputación provincial de Sevilla, 1976), 2 vols.; y Geoffrey J. Walker, Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789 (Bloomington: Indiana University Press, 1979), 297. Para la etapa del Libre Comercio (1778-1828), John R. Fisher, Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796 (Liverpool: Centre for Latin American Studies, 1985), 160; John R. Fisher, El Comercio entre España e Hispanoamérica, 1797-1820 (Madrid: Banco de España, 1993); y Antonio Miguel Bernal (coord.), El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824 (Madrid: Banco Exterior de España, 1987), 324. Por la enorme cantidad de datos que ofrece —especialmente a partir de la correspondencia de los Ruiz y de legajos de Simancas— resulta imprescindible el libro de Eufemio Lorenzo Sanz, El comercio de España con América en la época de Felipe II (Valladolid: Institución Cultura Simancas (Diputación Provincial de Valladolid), 1986), 2 vols. Sobre algunos asuntos financieros en la ruta trasatlántica véase, Antonio Miguel Bernal, La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial con América (Madrid: Tabapress - Fundación El Monte, 1993), 763. Una abundante bibliografía comentada se puede encontrar en: Antonio Miguel Bernal y Antonio García-Baquero, Tres siglos de comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2011), 268. Para*

la gran mortandad de la población indígena y, como consecuencia, la falta de mano de obra en las nuevas tierras que tuvo que ser sustituida por africanos llevados bajo el régimen de esclavitud que tanto auge había tenido en el mundo entero desde la antigüedad.⁴ Grieta que

los problemas y distorsiones del monopolio sevillano —aparte del contrabando, a que se aludirá más adelante—, véase: Enriqueta Vila Vilar, «Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias» Anuario de Estudios Americanos XXXIX (1982): 275-340. Obras del siglo XXI son: Stanley Stein y Barbara H. Stein: Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna (Barcelona: Editorial Crítica, 2002), 350; Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (eds.). Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX (Madrid – Frankfurt: Iberoamericana - Vervuert Verlag, 2003), 238; Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar (eds.), El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX) (Madrid: Marcial Pons, 2005), 374; VV. AA., “El comercio marítimo ultramarino: ciclo de conferencias.” Presentada en XXXIII Jornadas de Historia Marítima Madrid, España, noviembre de 2006; Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (coords.) España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX): quince estudios (Madrid: UNED, 2009), 549. Una puesta al día puede encontrarse en: Manuel Bustos Rodríguez, «Comercio y comerciantes en la Andalucía del Antiguo Régimen: estado de la cuestión y perspectivas» Obradoiro de Historia Moderna 17 (2008): 43-76. Lo más reciente —que sepamos—, Sergio M. Rodríguez Lorenzo, La carrera de Indias (la ruta, los hombres, las mercancías) (Santander: Ayuntamiento de Santa María de Cayón, 2012), 75. una pequeña obra —divulgativa— que resulta ser, en mi opinión, de las mejores síntesis que se han escrito sobre algunos aspectos de la Carrera.

⁴Fue eso lo que hizo que me diera cuenta de las contradicciones del pretendido monopolio. Durante la década de los setenta del pasado siglo, había emprendido el estudio de la trata de esclavos, tema que me tuvo ocupada durante muchos años. Estaba entonces investigando sobre este comercio con el fin de determinar el número de ellos que se navegaron en la época de los asentos portugueses que dieron como resultado una serie de publicaciones que para este trabajo no hacen al caso. Sí me parece de interés dejar constancia de lo mucho que se ha escrito sobre el tráfico de esclavos con América. pero muchas de las obras generales se basan principalmente en la labor de dos estudiosos: José Antonio Saco, *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países Américo-hispanos*, (Barcelona: Imprenta de J. Jepús, 1879); y Georges Scelle, *La traite négrière aux Indes de Castille, contrats et traités d'assiento* (París: L. Larose & L. Tenin, 1906), 334 2 vols. Ambas obras tratan sobre todo el aspecto jurídico. Un intento de cuantificación general, basado en fuentes impresas, en: Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: a Census* (Madison: University of Wisconsin Press, 1969), 338 (aunque muchas de sus cifras han sido revisadas por trabajos monográficos posteriores). De carácter mas general, se pueden señalar también las siguientes obras: Luis Bonilla, *Historia de la esclavitud* (Madrid: Editorial Plus Ultra, 1961), 414; James Pope-Hennessy, *Sins of the Fathers. A Study of the Atlantic Slave Traders, 1441-1807* (London : Readers Union Weidenfeld and Nicolson , 1968), 296; Hubert J. Deschamps, *Histoire de la traite des noirs de l'antiquité a nos jours* (París: Fayard, 1971), 338; Leslie B. Rout, *The African Experience in Spanish America. 1502 to the Present Day* (Nueva York: Cambridge University Press, 1976), 404; VV. AA. *La traite négrière du XV. au XIX. Siècle* (París: Unesco, 1979); Jean Pierre Tardieu, *Le destin des Noris aux Indes de Castille: XVI-XVIII* (París: l'Harmattan, 1984); Herbert S. Klein, *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe* (Madrid: Alianza Editorial, 1986), 191; Johannes M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Cambridge: Cambridge University Press, 1990), 428; Hugh Thomas, *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870* (Barcelona: Editorial Planeta, 1997), 898; y Germán Peralta Rivera, *El comercio negrero en América Latina (1595-1640)* (Iquique: Universidad Nacional Federico Villarreal, 2005), 473. Aunque referido al comercio en general, la obra de los esposos Chaunu, *Seville et L'Atlantique*, aporta numerosos datos sobre el tráfico de esclavos, y en ellos se han basado muchos autores para la cuantificación de la trata durante los siglos XVI y XVII. A partir de otro tipo de documentación, también ofrecen cifras para el siglo XVI los trabajos de Eufémio Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II* (arriba citado) y Lutgardo García Fuentes, “Licencias para la introducción de esclavos a Indias y los envíos desde Sevilla en el siglo XVI” *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft un Gesellschaft* 19 (1982): 1-46. Con respecto al siglo XVII, hay periodos bastante estudiados. Véase: Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos (CSIC), 1977), 306; Enriqueta Vila Vilar, “El Consulado de Sevilla, asentista de esclavos. Una nueva tentativa para el mantenimiento del monopolio

se fue haciendo más profunda en la misma proporción en la que se iba ampliando el territorio incorporado y hubo que incrementar el número de esclavos en cantidades nunca pensadas y que se escapaban a la posibilidad de control de los propios españoles. Ante tal situación se tomaron medidas completamente contrarias al monopolio establecido: se tuvo que recurrir a asentistas extranjeros que se fueron sucediendo a lo largo de los siglos, la navegación tenía que ser fuera de flotas porque el comercio triangular que exigía la trata de esclavos necesitaba tiempos distintos y barcos diferentes y, sobre todo, hubo que habilitar puertos para la llegada masiva de los esclavos, que por guardar un poco la apariencia del control monopolista, se designaron dos que tenían que ver con los habilitados para la flotas: en el caso de México, Veracruz fue el elegido para el comercio regular y el anómalo sobrevenido. En el caso de Tierra Firme, Portobelo sustituyó a Nombre de Dios en la acogida de las flotas pero fue Cartagena, el lugar designado para recibir las cargazones de esclavos africanos que desde allí eran transportados al interior del continente. Tal decisión imprimió a la bella ciudad caribeña un carácter que la hizo distinta a cualquier otra y que la convirtió en el espejo de todas las contradicciones de las normas establecidas para el gobierno y administración de las nuevas tierras.

Las razones de tal elección son fáciles de entender: Cartagena se había constituido bien pronto en una ciudad estable con buenas comunicaciones hacía el interior del continente y otros puntos del Caribe, hasta tal punto que Pierre Chaunu la denomina “verdadera cabeza de la navegación del Atlántico con América del Sur”⁵; su hermosa bahía capacitada para recibir y acoger barcos de cualquier tonelaje era a la vez lugar de refugio y descanso de los galeones cuyo punto final era Portobelo, con una precaria vida estacional que se transformaba sólo durante el tiempo que duraban las ferias que allí se celebraban cuando confluían la flota

comercial”. En: *Actas de las I Jornadas de Andalucía y América*. Vol. I (Huelva: Diputación Provincial y Escuela de Estudios hispano-Americanos, 1981), 183-195; Marisa Vega Franco, *El tráfico de esclavos con América. Asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1674* (Sevilla: EEHA, 1984), 220. Para el siglo XVIII, y referido a la introducción de negros por Cartagena de Indias, véase: Jorge Palacio Preciado, *La trata de negros por Cartagena de Indias* (Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1973), 388; Bibiano Torres Ramírez, *La compañía gaditana de negros* (Sevilla: EEHA, 1973), 227; Rafael Donoso Anes, *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750)* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2010), 854. En general, la trata es abordada en casi todos los trabajos que se ocupan de la esclavitud. Como no se pretende eternizar la lista, remitimos a una de las últimas obras traducidas al español, modelo de síntesis bien hecha y con una extensa bibliografía actualizada: Herbert S. Klein, *El tráfico atlántico de esclavos* (Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2011), 314.

⁵ Huguette Chaunu y Pierre Chaunu, *Séville et l’Atlantique*, T. VIII. (París: Armant Colin, 1959), 1.013- 1054. Chaunu analiza la situación de Cartagena en el comercio Atlántico.

de galeones llegada de España con abundantes, costosas y variados productos europeos para ser cambiados por los grandes cargamentos de plata llegados del Perú. Tal puerto no estaba capacitado para recibir “cargazones” de esclavos en tiempos no controlables. Cartagena era por tanto el lugar ideal y ello la convirtió en el puerto más floreciente de todo el Caribe y también en el más apetecido por las potencias extranjeras que enviaron a sus “piratas” en cuantas ocasiones se le presentaban: fue asaltada por Robert Baal en 1544, a los nueve años de su fundación; catorce años después otro ataque, esta vez de Martín Coté, la tuvo asediada algún tiempo y no había pasado una década cuando el famoso Hawkins estuvo a punto que estableciera en ella⁶. Por fin, y para no citar más que los ataques del siglo XVI, en 1586 se produce el gran ataque de Drake que alertó a las autoridades españolas del peligro que suponía y se pensó en un plan de fortificaciones que Felipe II encargó al mariscal de campo Luís de Tejada y al ingeniero italiano Bautista Antonelli. Se construyeron magníficas murallas y fuertes que sirvieron de defensa en los siglos XVII y XVIII y que hicieron de ella la ciudad mejor fortificada de toda la América del Sur⁷.

Una de las grandes paradojas que se observan en esta cosmopolita ciudad a lo largo de más de siglo y medio: sus impresionantes murallas y castillos así como la guarnición militar que los mantenía alerta, consiguieron rechazar en muchas ocasiones la llegada de piratas y salteadores pero no pudieron impedir la presencia de una fuerte cantidad de extranjeros ni la práctica de un contrabando generalizado. De esta forma, Cartagena se convirtió, en teoría, en una ciudad cerrada cuando en realidad era la ciudad más abierta de todo el Continente Sur. Y parte de ello se lo debía a ser el puerto oficial de entrada de africanos, algo que a su vez conllevaba la entrada semi-clandestina de extranjeros sobre todo

⁶ Sobre ataques piráticos al Caribe, véase Enriqueta Vila Vilar, *Historia de Puerto Rico, 1600-1650* (Sevilla: EEHA, 1974), 133 y ss.; y Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. Perros, mendigos y otros malditos de la mar* (Madrid: Editorial Mapfre, 1992), 313.

⁷ Para el tema de las fortificaciones en Indias y en Cartagena ver preferentemente: José Antonio Calderón Quijano, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas* (Madrid: Fundación Mapfre, 1996), 763; José Manuel Serrano Álvarez, *Fortificaciones y tropas: el gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788* (Sevilla: EEHA - Universidad de Sevilla - Diputación Provincial de Sevilla, 2004), 410; Ramón Gutiérrez, *Fortificaciones en Iberoamérica* (Madrid: Fundación Iberdrola - Ediciones el Viso, 2005), 393; y Pilar Chías Navarro y Tomás Abad (coords.), *El Patrimonio fortificado. Cádiz y el Caribe: una relación trasatlántica* (Madrid: Universidad de Alcalá de Henares, 2011), 468.

de portugueses, la mayoría judaizantes, algo impensable y, desde luego, prohibido en el concepto organizativo que la corona de Castilla.

Debido a esto, Cartagena se convirtió en un centro de contrabando y fraude, lo que hoy se podría denominar un paraíso fiscal, porque era habitual la entrada de esclavos negros sin pagar derechos en lo que estaban involucrados la mayoría de las autoridades y funcionarios de la ciudad tal como se acredita en una certificación de D. Juan de Alarcón, relator del Consejo de Indias, en la que da cuenta de las prácticas que se efectuaban en Cartagena en uno de los momentos de la época dorada de la trata, 1628- 1635. Estas prácticas, que aparecen en numerosos documentos⁸, están muy bien descritas en dicha certificación que se basa en las visitas que el Santo Oficio efectuó a 18 navíos negreros por si había en ellos “personas, libros u otras cosas prohibidas” y presentaron un informe en el que, entre otras cosas, decía:

“...es cosa corriente y sabida que antes de entrar estos navíos en dicho puerto, a tres o cuatro leguas, saltan en tierra el capitán o el maestro o el armador y van a la ciudad a concertar el buen pasaje de los negros que llevan sin registro con el gobernador, su teniente, oficiales reales y otros ministros, y que el buen pasaje es que pasen los dichos negros sin descaminados por las cantidades de pesos y esclavos que los dichos dueños conciertan y dan a los dichos ministros y después de asentado este concierto entran los dichos navío en el puerto, y para las visitas que a quien toca le hacen, que son los

⁸ Como es natural dicha situación que no pasó desapercibida por las autoridades peninsulares hizo que se realizaran continuas visitas y comisiones que el Consejo ordenó hacer en dicha ciudad para averiguar los extranjeros que en ella comerciaban. En 1602, se dio comisión al licenciado Antonio de Ovando, oidor de la Audiencia de Panamá, para averiguación y castigo de arribadas y tratos y contratos ilícitos, comisión que fue continuada por el fiscal de la misma audiencia Bartolomé de Morquecho, teniente general de Cartagena (AGI, Escribanía 587 A, B y C), personaje importante que llegaría a ser presidente de la Chancillería de Granada y del Consejo de Indias. Más adelante, en 1619, otro oidor de Panamá, Alonso Espino de Cáceres, fue enviado con idéntica misión (AGI, Escribanía 589 A y B) y en 1620 el Licenciado Medina Rosales fue comisionado para realizar una visita general (AGI Escribanía 632 A y B). Pero tales visitas no dieron resultado posiblemente por el buen entendimiento de los extranjeros allí establecidos con las propias autoridades. En efecto, en las residencias hechas a los oficiales reales aparecen como cargos principales el haber dejado que entraran en aquella provincia extranjeros llegados en la flota y cargadores de navíos de esclavos, y el haber permitido que hubieran abierto tiendas públicas y comerciado sin impedimento de ningún tipo. (Cargos contra el contador y tesorero de Cartagena, Alonso del Corral y Francisco de Rebolledo.1621. AGI, Escribanía 632 A).Tendría que ser el Santo Oficio, años más tarde, el que de verdad tomara cartas en el asunto y el que se atrevió a denunciar abiertamente las prácticas fraudulentas como puede verse en el párrafo que se inserta a continuación.

oficiales reales y el teniente de gobernador, sacan a cubierta sólo los negros que llevan de registro, que ordinariamente son de ciento a ciento cincuenta piezas y algunas veces sacan algunos más para que se descaminen y dar con esto mejor color a la ocultación de los demás que quedan escondidos debajo de cubierta que ordinariamente son y fueron los de los dichos navíos desde ciento y hasta 400 y 500 negros, lo cual además de constar por las declaraciones hechas por los oficiales u otros testigos de los dichos navíos hechas ante los ministros del Santo Oficio, consta también por las diligencias de los susodichos y fe del secretario ante quién pasan, que la da de que en muchos de los dichos navíos no pudieron hacer el escrutinio que manda en Santo Oficio por estar la entrecubiertas dellos tan abarrotadas de negros escondidos, fuera de los que estaban sobre cubierta, que no pudieron entrar en ella”⁹

Resulta, sin duda, paradójico que las diligencias hechas en los navíos negreros fuera el Santo Oficio quién actuara en busca de libros o personas prohibidas, cuando en Cartagena era notorio, antes de que se estableciera un Tribunal de la Inquisición en ella, en 1617, la fuerte masa de población extranjera que en ella vivía, la mayoría de ella judaizante, sin que hasta ese momento -los grandes procesos inquisitoriales comenzaron en 1636- hubieran actuado. La tremenda permisividad amparada por todo el sistema, que pretendía ser ocultada con el rígido caparazón de un monopolio estatal inexistente, se presenta en este caso, como en tantos otros, con toda su crudeza¹⁰.

La población extranjera alcanzó en Cartagena, desde muy pronto, proporciones considerables hasta el punto que al terminar el primer cuarto del siglo XVII, contaba con

⁹ Relación de fraudes de negros en Cartagena. A.G.I. Indiferente, 2.796.

¹⁰ Para la cuestión de los extranjeros en Indias, véase: Robert Ricard, “Los portugueses en las Indias españolas”, *Revista de Historia de América* 34 (1952): 449-456; Lewis Hanke, “The Portuguese in Spanish America, with Special Reference to the Villa Imperial de Potosí”, *Revista de Historia de América* 51 (1961): 1-48; María Encarnación Rodríguez Vicente, “Los extranjeros en el reino del Perú a fines del siglo XVI”; J. Maluquer de Motes (ed.), *Homenaje a Jaime Vicens Vives*, vol. II (Barcelona: Universidad de Barcelona, 1967), 533-546; Jonathan Irvine Israel, “The Portuguese in Seventeenth-Century México”, *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas* 11 (1974): 12-32; Bernard Lavallé, “Les étrangers dans le régions de Tucumán et Potosí (1607-1610)”, *Bulletin Hispanique* 76 1-2 (1974): 125-141; Enriqueta Vila Vilar, «Extranjeros en Cartagena (1593-1630)», *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas* 16(1979): 147-184 y «Los Corzo: Un clan en la colonización de América. Apuntes para su historia”. *Anuario de Estudios Americanos* 42 (1985): 1-42; Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región Histórica del Caribe, 1580-1640* (Sevilla: CSIC-Universidad de Sevilla-Diputación Provincial, 2002), 128 y ss.

unos 1.500 habitantes¹¹ de los cuales un 10% eran extranjeros de las siguientes procedencias: 154 portugueses, 13 italianos, 7 franceses, 2 flamencos y cuatro de procedencia no identificada, además de un polaco, un escocés, un judío¹² y un tangerino¹³. Heterogénea población que se dividía en cinco barrios bien delimitados: Santa Catalina con la catedral y numerosos palacios estilo andaluz; Santo Toribio, donde vivían los comerciantes y la pequeña burguesía; La Merced, donde se ubicaba el cuartel del batallón fijo, San Sebastián, barrio de viviendas modestas de un solo piso y, por último, el arrabal de Getsemaní, barrio de artesanos y trabajadores del puerto y sobre todo reducto y alojamiento de la población africana.

Indudablemente el grupo de extranjeros no era compacto ni homogéneo y tenían situaciones muy diferentes. Los italianos constituían una minoría más selecta, probablemente porque su emigración no fue forzada ni clandestina. En efecto, la mayoría tenía carta de naturaleza tanto los que no poseían ninguna hacienda, como los que disfrutaban de una excelente posición como es el caso de Julio Evangelista que, desde que llegó en 1590, había entrado a formar parte de las milicias a las que contribuía con armas y caballos. Fue cabo de galeras en tiempos del gobernador Jerónimo de Suazo. Casado en Cartagena con una hija del capitán Martín Polo, persona noble y benemérita, consiguió su naturaleza y vecindad mezclándose en todo con los naturales de la ciudad: la socorrió en todas las ocasiones de peligro y luchó contra los negros cimarrones. O el de Juan Hortensio Palavecino, sobrino de Mucio Palavecino, pagador de S. M., que, casado también con una cartagenera, tenía tienda, se dedicaba a comerciar con esclavos y, según el gobernador Diego de Escobar, era un hombre muy rico. O Bartolomé Mayoco que había llegado a Cartagena en 1610 y se casó con una rica heredera, D^a Catalina López de Miota, que aportó al matrimonio una dote de 8.000 ducados, base de la fortuna del italiano¹⁴.

¹¹ Según el cronista Fray Antonio Vázquez de Espinosa, *Compendio y descripción de las Indias Occidentales* vol. CCXXXI (Madrid: BAE, 1969), 219 y ss.

¹² Por lo visto éste era “judío” declarado, teniendo en cuenta que muchos de los portugueses eran “judaizantes” como tuvo ocasión de demostrarse en el segundo tercio del siglo XVII.

¹³ “Memoria y relación de las personas extranjeras no naturales de los reinos de Castilla que residían y se hallaron en la ciudad de Cartagena de las Indias a el tiempo y cuando el Doctor Don Antonio de Sanz Isidro y Manrique llegó y estuvo en ella en el censo y ejercicio de la comisión que su majestad le hizo merced para repartición y composición de los susodichos...” A.G.I., Santa Fe, 56.

¹⁴ Informe del gobernador Diego de Escobar. Cartagena, 5-Agosto -1627. A.G.I. Santa Fe, 39.

Pero fueron, sin duda, los portugueses, los más numerosos y la minoría más influyente, de tal manera que cuando el Santo Oficio decidió ir contra ellos de forma decidida a partir de 1637, la sociedad cartagenera sufrió un fuerte revés, tanto en su personalidad como sus líneas estructurales, de alguna forma controlada por este grupo compacto que dominaba la trata y procuraba que otras potencias, sobre todo Holanda e Inglaterra, siempre al acecho de la plaza no logaran su objetivo. Por supuesto que no todo el grupo estaba formado por hombres poderosos. Muchos de ellos eran hombres de escasa o ninguna fortuna: marineros, pulperos con un ajuar escaso y una vida casi mísera, o de un estatus medio en el que se pueden incluir hombres con profesiones liberales –médicos, abogados, artesanos- que podían llevar una vida más desahogada con varios esclavos a su servicio, casa de piedra y ajuar comfortable. Y estaba el grupo de los comerciantes poderosos, traficantes de esclavos a gran escala y numerosas correspondencias tanto en las Indias como en Portugal y las costas africanas. Como los más importantes integrantes de este grupo se pueden citar a Juan Rodríguez Mesa, Blas de Páez Pinto, Francisco Rodríguez de Solís, Luís de Lemos, Fernando Díaz de Estremós, Jorge Gramajo, Juan Fernández Gramajo, Antonio Núñez Gramajo y Luís Gómez Barreto¹⁵. Un grupo poderoso que tenía controlada muchas de las relaciones comerciales de la zona. Monopolizaban el comercio con Panamá, con Lima y con el interior del Nuevo Reino, donde a través de la villa de Mompox¹⁶ discurría el comercio que por el río Magdalena subía a las provincias de Zaragoza, Antioquia, Tunja, Pamplona, Muzo... etc.¹⁷

Fue contra ellos con los que la Inquisición se ensañó a partir de 1636, arrebatándole sus bienes y poniendo fin a un comercio hasta cierto punto controlado que libró a Cartagena del contrabando feroz que se desató más tarde, sobre todo a partir de 1640 cuando por la sublevación de Portugal se corta el sistema de asientos que se habían mantenido con los portugueses durante 45 años en los que la Casa de la Contratación había mantenido un cierto control y con los que se consiguen introducir en Indias, unos 300.000 africanos,

¹⁵ Véase: Enriqueta Vila Vilar, “Extranjeros en Cartagena”. Una reproducción de este artículo está en: Enriqueta Vila Vilar, Aspectos sociales en América colonial: de extranjeros, contrabando y esclavos (Bogotá: Instituto Caro y Cuervo - Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2001), 19.

¹⁶ El comercio en Mompox estaba controlado también por dos portugueses, Álvaro Gómez y Mateo Miranda y un italiano, Esteban Caxón. Condenaciones hechas en Mompox por Medina Rosales, 1620. A.G.I. Escribanía 632 A.

¹⁷ Carta del Ldo. Medina Rosales. Cartagena, 27-Febrero-1621. A.G.I. Ibidem y carta del gobernador de Cartagena, 20-Agosto -1635. A.G.I. Santa Fe, 40.

correspondiendo a Cartagena la mayor parte: unos 150.000.¹⁸ Es la época “dorada” del oscuro negocio de la trata que hizo de Cartagena el estereotipo por la cual es más conocida: la Cartagena pujante de los grandes negocios y también la Cartagena trágica de los esclavos desembarcados en barracones donde morían como perros, según las terribles descripciones del jesuita Alonso de Sandoval¹⁹; la Cartagena heroica de San Pedro Claver, esclavo de los esclavos y la Cartagena oscura de negreros en connivencia con las autoridades; la Cartagena netamente hispana con todos sus defectos y virtudes, aunque estuviera manejada por extranjeros. ¿Hasta que punto la presencia de estos hombres fue perjudicial o beneficiosa? ¿Qué porcentaje de la prosperidad de la ciudad en esos años cabe atribuirles? Es difícil de contestar porque la misma sociedad en la que vivían estaba dividida en sus apreciaciones: para unos estos extranjeros cometían toda serie de abusos en perjuicio de los naturales; para otros su presencia amentaba el comercio del que tanto se beneficiaba la ciudad. Pero a partir de su desaparición ya nada fue igual de la misma forma que tampoco nada fue igual en el concierto europeo, en el que las distintas potencias que hasta entonces no habían podido penetrar en amplio comercio con América estaban manejando las fichas para ver quién se llevaba la mejor parte.

Cuando en 1648 España salió derrotada brutalmente de la Guerra de los Treinta años, en Westfalia comenzaron a manejarse estas fichas de forma que las dos potencias ganadoras, Holanda e Inglaterra, se apresuraron a tomar posiciones y se dieron cuenta que la mejor forma de penetrar en el pretendido monopolio español era hacerse con la trata de esclavos de tal forma que fue tomado como ariete para establecer tratados y alianzas. Hasta fines del siglo XVII fueron los holandeses los que ganaron la partida en este sentido aunque los ingleses nunca dejaron de tomar posiciones. Después del tratado de Utrech, en el que la principal ficha jugada por los ingleses fue precisamente el asiento negrero que consiguieron en 1714, éstos consiguieron darle jaque mate al monopolio español al conseguir, junto a la navegación de esclavos un navío de permiso en el que podía transportar 300 toneladas de mercancía de todo

¹⁸ Ver: Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamérica y la trata de esclavos...*, 198-209.

¹⁹ Alonso de Sandoval, maestro de San Pedro Claver, fue el primero que escribió un importante tratado sobre los negros esclavos. Ver: Enriqueta Vila Vilar: *Introducción y edición a la obra de Alonso de Sandoval, De Instauranda Aetiopun Salute. (Un tratado sobre la esclavitud)* (Madrid: Alianza Editorial, 1987).

género para vender en Indias²⁰. A partir de entonces, el papel de Cartagena perdió su preponderancia anterior.

El comercio de esclavos la había seguido marcando durante todo el siglo XVII, pero de la misma forma que este iba a variar por completo, el papel de Cartagena también varió de forma drástica. De ser un puerto en el que el contrabando se reducía, en términos generales, a los propios esclavos que entraban sin registro, pasó a ser un puerto franco donde holandeses e ingleses introducían toda clase de mercaderías. Al cortarse el comercio de esclavos tras la ruptura con los portugueses, se impuso el caos en este sentido porque las provincias americanas seguían demandando mano de obra y la corona española era incapaz de proporcionárselos, ocasión bien aprovechada por holandeses e ingleses. En el Tratado de Münster se incluyó una cláusula en la que se especificaba que los holandeses podían repostar en un puerto español, en caso de necesidad. Fue la válvula de escape para acoger el contrabando continuo y clandestino que se realizaba en el Caribe, con la anuencia de las autoridades españolas, sin que cedieran las continuas agresiones. Y a partir de entonces van a surgir dos importantes cambios en la trata que terminarán con el orden establecido: la ingerencia directa de este comercio de holandeses e ingleses y, como consecuencia, la sustancial modificación del tráfico en las colonias hispanas que ya no va a estar sustentado por un sistema de importación directo de las colonias africanas sino que se va a nutrir directamente de los depósitos que tanto unos como otros tenían ya establecidos en el Caribe. El panorama había cambiado fuertemente en el imperio hispano y Cartagena siguió siendo espejo de todo ello.

La gran ofensiva de los holandeses iniciada a raíz de la creación de la Compañía de las Indias Occidentales les había proporcionado no sólo algunas bases en el Caribe, corazón de las provincias españolas, sino también algunas factorías en las costas africanas. Durante los diez años que siguen a la revolución portuguesa intentan obtener el monopolio de la trata sin conseguirlo oficialmente, aunque de hecho eran los primeros abastecedores de esclavos que distribuían desde el depósito que habían establecido en Curazao en 1634. Los ingleses por su parte no perdían de vista esta oportunidad y desde sus bases de Barbados y Jamaica

²⁰ Rafael Donoso Anes, *El Asiento de esclavos con Inglaterra*, op cit.

intentaron seguir los pasos de los holandeses. Desde estos tres enclaves caribeños se comenzó un contrabando imparable de todo tipo de mercancías y una entrada nunca controlada de esclavos que dañaba seriamente la política mercantil española y el papel de Cartagena como centro distribuidor de la zona.

Sin embargo las raíces estaban bien asentadas y cuando 26 años después, ante la imposibilidad de la Casa de la Contratación de llevar adelante la introducción de esclavos y vista la situación reinante, hubo que firmar otra vez un asiento monopolista con dos extranjeros, esta vez genoveses: Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín, que en teoría pertenecían a una potencia neutral, pero que en realidad tenían grandes conexiones con holandeses. Sus condiciones, que les fueron aceptadas, eran la fórmula más completa para terminar con la escasa supervisión que a la Casa de la Contratación le quedaba sobre la trata. La primera era poder abastecerse de los depósitos del Caribe, - Curazao y Jamaica-, con lo cual los asientos de esclavos que, en teoría, habían estado controlados por la Casa rompían todas las reglas del monopolio y dejaba el comercio triangular atlántico en manos de potencias europeas. La segunda fue ampliar los puertos habilitados a Portobelo y más tarde a Cumaná, Santo Domingo y Puerto Rico. Con la posibilidad de usar Portobelo como puerto de entrada, se aseguraban una factoría en Panamá desde la que abastecerían a las provincias peruanas. Esto que, teóricamente, podría restar influencia a Cartagena, nunca fue así porque la mayoría de esclavos llegados de Curazao iban a parar a la factoría de Cartagena donde la infraestructura establecida desde principios de siglo, facilitaba a los asentistas la difícil tarea de suponía la medición de las “piezas”, el herraje, y los cuidados que necesitaban antes del viaje al interior²¹. De manera que Cartagena siguió siendo el puerto negrero por excelencia y un lugar de contrabando internacional sin cortapisas.

Este asiento supuso para el monopolio comercial español un auténtico desastre. Por primera vez se iba a permitir un tráfico interprovincial en el Caribe, sin ningún tipo de control de organismos estatales, a navíos extranjeros con tripulación extranjera lo cual suponía, además, que junto con los esclavos, una gran cantidad de mercancías de todo género iban a llegar directamente a Cartagena y Portobelo desde Barbados, pero sobre todo desde Curazao.

²¹ Para el asiento de Grillo y Lomelín ver: Marisa Vega Franco, *El tráfico de esclavos con América...*, *op cit.*

El contrabando se generaliza en los puertos americanos con la connivencia más descarada que nunca de los funcionarios españoles, estableciéndose un precedente difícil de erradicar que será el mayor escollo que tendría que salvar el Consulado sevillano cuando en 1674, sin otro remedio y para salvaguardar sus intereses, decide hacerse cargo del asiento. El Archivo General de Indias, en su sección de Escribanía de Cámara, está lleno de documentos que describen este contrabando y todos los implicados en él. Un ejemplo puede dar idea de la trama establecida: en Julio de 1676 llegó a las costas de Cartagena un navío de un tal Francisco Galesio, que había sido capitán de navíos negreros que llevaban esclavos desde Curazao durante el asiento de Grillo y Lomelín. Al parecer obtuvo permiso para vender 104 esclavos a solicitud de un regidor de la ciudad, llamado Martín de Buitrago, que era cuñado del gobernador. Se intentó que votaran a favor de la entrada del navío todos los regidores, con intento de soborno, pero estos se negaron y acusaron a Buitrago de haber recibido dos negros como premio a su gestión. Según el alguacil mayor habían entrado bastantes más esclavos de los declarados así como gran cantidad de mercaderías. Nada de destacar por la asiduidad con que sucedían estos casos a no ser porque la noticia llegó hasta la Casa de la Contratación a través de D. Manuel Belmonte, agente de la embajada de España en Ámsterdam, y el Conde de Medellín, presidente de la Casa, ordenó hacer una investigación que puso de manifiesto la vasta red que amparaba el contrabando²².

Estas denuncias obligaron al Consulado a tomar medidas para defender sus intereses y sólo por eso decidieron hacerse cargo del asiento de esclavos creyendo que iban a poder controlar la situación. Pero tropezaron con la secular estructura de la trata, nunca dominada por los españoles y todo siguió igual²³. La época de estos dos asientos –Grillo y Lomelín y el Consulado de Sevilla-, de 1663 a 1683, comprende veinte años que se convierten en la época dorada de la actividad holandesa en el Caribe. Es decir, que a los pocos años de haber perdido sus posesiones en la costa brasileña, iniciaban su ofensiva caribeña. Ofensiva que despliegan desde el gran depósito en el que se había convertido la isla de Curazao. El

²² En efecto, según declaración del sargento mayor de Cartagena, Diego José de Rada, en los esclavos que se sacaron del navío estaban interesados: D. Francisco Blanco de Salcedo, D. Juan del Burgo, cuñado del gobernador, Fernando de Talavera, vecino, el castellano de Bocachica, D. Sancho Jimeno, Nicolás Rodríguez, estante en la ciudad, D. Juan Antonio Eraso, vecino y el Capitán, Alonso Cortés que lo era de una de las compañías del presidio. A.G.I. Escribanía de Cámara, 594, A, B y C

²³ Ver: Enriqueta Vila Vilar, “El Consulado de Sevilla, asentista de esclavos...”, op cit.

Consulado no tuvo otro remedio que considerar la posibilidad de conseguir los esclavos de la misma manera que el asiento anterior: en el depósito de Curazao y acudir a terceras personas para que hicieran la navegación.

De esta manera, el mismo Consulado entró en una gran contradicción al consentir que los holandeses siguieran dominando la zona y tener que apoyar los inconvenientes que habían querido evitar: el tráfico directo desde las factorías extranjeras del Caribe que se prestaba a un contrabando imposible de controlar desde Sevilla. En 1679 se envió una real cédula a los gobernadores de todos los puertos del Caribe controlados por los hispanos avisándole que el Consulado tenía permiso para extraer de Curazao 1.800 esclavos que allí tenía la Compañía Holandesa de la Indias Occidentales, con la condición de que sólo podían navegar las licencias que tenían concedidas para evitar fraudes y que no podían transportar ningún tipo de mercancía. Ese mismo año, el Consulado firmaba un acuerdo con Juan Barroso del Pozo, comerciante gaditano, por el que éste se comprometía a introducir 6.000 toneladas de las 10.000 del asiento, a pesar de que el presidente de la Casa de la Contratación, el duque de Medinaceli, les hace constar que el tal Barroso y sus fiadores, el capitán Antonio Márquez de Castro, Juan Francisco Petite y D. Juan Orta, regidor y alguacil mayor de Cádiz, eran hombres de paja de la Compañía que querían entrar en el comercio de esclavos para introducir telas²⁴. La firma del contrato, a pesar de esta seria advertencia, pone en evidencia que el Consulado había aceptado los hechos consumados y que hacía una renuncia expresa de mantener el monopolio. Renuncia que no se oculta cuando se le concede a Barroso permiso especial para realizar dos viajes a las factorías del Caribe sin necesidad de volver a España o recibir licencia de la Casa. Y toda esta situación se consolida cuando el Consulado firma un acuerdo con Nicolás Porcio, yerno de Barroso, accidentalmente naturalizado español pero con indudables conexiones con los holandeses²⁵. La situación no permitía otra

²⁴ El duque de Medinaceli al Consulado. Madrid, 21 de Marzo de 1679. A.G.I. Ibidem

²⁵ Nicolás Porcio estaba casado con una hija de Barroso y en 1672 se le rechazó una petición de carta de naturaleza porque sólo llevaba en Cádiz trece o catorce años (A.G.I. Contratación 5182. La Casa al Consejo. Sevilla 14 de Julio de 1676.) Era natural de Crema, ciudad cercana a Venecia y se había trasladado a Cádiz donde tenía algunos bienes raíces y en 1680 consiguió su carta de naturaleza para poder comerciar con Indias. Pagó por ella 600 pesos. En esa época declara tener 20.000 pesos de bienes raíces. (A.G.I. Contaduría, 238) Había ayudado a su suegro en el negocio de esclavos y estuvo unos años en América. Su conexión con holandeses es indudable. Los factores que envió a Cartagena eran de esta nacionalidad y procedían de Curazao. Sus nombres españolizados: Baltasar Bembel, Baltasar Begue y Alejandro Escoto. A.G.I. Escribanía de Cámara 597 A B y C.

cosa. A fines del siglo XVII el comercio con Indias estaba, prácticamente, en manos de extranjeros y del Caribe se habían posesionado los holandeses que, al socaire de la trata de esclavos, hacían negocios de todo tipo. Esta situación culmina con la firma del asiento con Baltasar Coymans.

El contrabando se intensifica en todos los puertos pero Cartagena fue la gran beneficiaria de todo ello²⁶ y aunque se puede afirmar, sin género de duda, que los últimos veinte años del siglo XVII el comercio de esclavos estuvo prácticamente en manos de holandeses con la connivencia de los funcionarios españoles, Cartagena nunca salió perjudicada tampoco en este sentido porque se sabe que en 1677 se habían introducido en ella más de 5.000 negros de contrabando vendido por los holandeses a un bajo precio²⁷. En 1686, se realiza una visita al gobernador de Cartagena, Juan Pando de Estrada, por un acuerdo que hizo con Coymans y con Baltasar Begue, gobernador de Curazao, para que enviase embarcaciones a Cumaná, La Guaira y Maracaibo y conducir bastimentos a estas islas pagando los fletes a los holandeses y en ella se prueba que los más altos funcionarios de la gobernación estaban implicados²⁸.

La partida estaba perdida. A fines del siglo XVII el comercio en el Caribe estaba dominado, sobre todo por holandeses e ingleses, que seguían, lenta pero tenazmente, tomando posiciones. Y en todo este tiempo, Cartagena no perdió su posición de plaza más importante del Caribe. Siempre supo adaptarse a los medios que le proporcionarían beneficios y siempre también supo defender el honor español cuando el caso lo requería. Sus autoridades podían participar de los fraudes en un comercio que ya no controlaba su Rey y desobedecer órdenes que la perjudicaran. Por eso siempre fue una plaza comercial importante. La más importante de todo el muy comercial Caribe. Y por eso nunca permitieron, aunque supusieran comportamientos heroicos, que las potencias enemigas con las que tan bien se entendían para los negocios se adueñaran de ella. No en vano estaban orgullosos sus defensas, testigos

²⁶ En la Sesión Escribanía de Cámara de A.G.I. hay numerosos legajos que ponen al descubierto este contrabando. Ver, sobre todo, los legajos 594 A B y C y 595 A B y C. Para el contrabando en Caracas y Cumaná, legs. 676 A B C y D y 677 B, entre otros.

²⁷ Carta del secretario del Consejo Francisco Fernández de Madrigal, 1677. A.G.I. Consulados, 1.599

²⁸ Resultaron culpados, D. Gregorio Lasso de la Vega, teniente general, D. Antonio Farfán de los Godos, D. Felipe Núñez de Rioja y D. Juan Francisco Valcárcel, Oficiales reales; el sargento mayor, D. Alonso Cortés y el escribano público, José Blanco. A.G.I. Escribanía de Cámara, 599 A B y C y 600 A y B.

mudos pero visibles de la importancia estratégica que la ciudad había tenido siempre dentro del Imperio. Cuando ya Cartagena había perdido toda su primacía y los ingleses con su asiento de esclavos y su navío de permiso comerciaban con cualquier otro puerto, Cartagena, una vez más, presentó una dura batalla que retrasó más de medio siglo el dominio del Atlántico por la flota inglesa.

El 13 de marzo de 1741 la ciudad fue sitiada por las tropas del almirante inglés Edward Vernon, que comandaba una imponente flota, la más grande que había navegado a América, compuesta por 186 navíos y 31.400 hombres, que había conseguido saquear Portobelo y llegó con intención de hacer lo mismo en Cartagena. Pero se topó con un personaje irrepetible, soldado formado en mil batallas y con un valor a toda prueba, que había sido nombrado en su ascendente carrera Comandante General en Cartagena de Indias y se enfrentó al inglés con sólo 6 navíos y menos de 3.000 hombres. Fue tal la derrota que el Rey de Inglaterra, Jorge II, prohibió hablar de ella o que se escribieran crónicas alusivas al hecho, como si nunca hubiese ocurrido. Mientras en su retirada, el almirante Vernon se alejaba de la bahía con su armada destrozada y maldiciendo a Lezo a lo que el aludido respondió con una la conocida frase:

*Para venir a Cartagena es necesario que el rey de Inglaterra construya otra escuadra mayor, porque ésta sólo ha quedado para conducir carbón de Irlanda a Londres, lo cual les hubiera sido mejor que emprender una conquista que no pueden conseguir.*²⁹

²⁹ La bibliografía sobre este sitio de Cartagena y de su héroe Blas de Lezo es bastante amplia y por tanto no me voy a extender en el acontecimiento. Ver sobre todo: Bermúdez Plata, *Narración de la defensa de Cartagena de Indias contra el ataque de los ingleses en 1741* (Sevilla: ,1912), 44; Germán Arciniegas, libro tercero, capítulo XVI: “Relato del almirante inglés y el cojo Don Blas” *Biografía del Caribe* (Buenos Aires: Editorial Sudamericana SA, 1973); Tobías Smollet, *Authentic papers related to the expedition against Carthage*, publicada en: Jorge Orlando Melo, *Reportaje de la historia de Colombia* (Bogotá: Editorial Planeta, 1989); Gonzalo Quintero Saravia, *Don Blas de Lezo. Defensor de Cartagena de Indias* (Bogotá: Planeta, 2002), 309; Pablo Victoria, *El día que España derrotó a Inglaterra* (Madrid: Edaf, 2014), 351; Mendizábal, *Alonso Blas de Lezo, el malquerido* (España: Dosssoles, 2008), 251; José Manuel Rodríguez, *El vasco que salvó al Imperio Español. El almirante Blas de Lezo* (Madrid: Altera, 2008), 270.

Blas de Lezo falleció en la propia Cartagena de Indias al contraer la peste, enfermedad generada por los cuerpos insepultos de los fallecidos en los sucesivos combates que tuvieron lugar durante el sitio.

Comencé señalando el interés que siempre había suscitado entre los historiadores la fuerte estructura que el estado español se empeñó en mantener como forma de conservar su imperio ultramarino y las contradicciones que en él se manifestaron desde muy pronto, siendo la más relevante de ella, por la importancia que revistió para la colonización de las nuevas tierra, la trata de esclavos y sus distintos modos de administrarla. Me pareció que Cartagena, lugar siempre preponderante en un comercio tan necesario y que determinó su desarrollo, era una buena atalaya desde la que poder contemplar estas múltiples contradicciones. Pienso que lo que desde ella se puede divisar –lo que aquí se ofrece son sólo pequeños retazos- puede ser el panorama perfecto para profundizar en un pretendido monopolio comercial que mantuvo el Imperio Español en el Atlántico pero que sólo existió realmente en la mente de los legisladores.

Bibliografía

ARCINIEGAS, Germán. *Biografía del Caribe*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana SA, 1973.

ARTIÑANO y Galdácano, Gervasio de. *Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias*. Barcelona: Talleres de Oliva de Vilanova, 1917.

BERMÚDEZ Plata, Cristóbal. *Narración de la defensa de Cartagena de Indias contra el ataque de los ingleses en 1741*. Sevilla, 1912.

BERNAL, Antonio Miguel (coord.). *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid: Banco Exterior de España, 1987.

_____ y GARCÍA-BAQUERO González, Antonio. *Tres siglos de comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*. Sevilla: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla, 1976.

_____. *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial con América*. Madrid: Tabapress - Fundación El Monte, 1993.

BONILLA, Luis. *Historia de la esclavitud*. Madrid: Editorial Plus Ultra, 1967.

BUSTOS Rodríguez, Manuel. “Comercio y comerciantes en la Andalucía del Antiguo Régimen: estado de la cuestión y perspectivas”. *Obradoiro de Historia Moderna* 17 (2008): 43-76.

CALDERÓN Quijano, José Antonio. *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*. Madrid: Fundación Mapfre, 1996.

CHAUNU, Pierre y CHAUNU, Huguette. *Seville et l’Atlantique (1504-1650)*. París: Librairie Armand Colin, 1955-1959.

CHÍAS Navarro, Pilar y ABAD, Tomás (coords.). *El Patrimonio fortificado. Cádiz y el Caribe: una relación trasatlántica*. Madrid: Universidad de Alcalá de Henares, 2011.

CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: a Census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.

DESCHAMPS, Hubert J. *Histoire de la traite des noirs de l’antiquité a nos jours*. París: Fayard, 1971.

DONOSO Anes, Rafael. *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750)*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2010.

FISHER, John R. *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*. Liverpool: Centre for Latin American Studies, 1993.

_____. *El Comercio entre España e Hispanoamérica, 1797-1820*. Madrid: Banco de España, 1993.

GARCÍA Fuentes, Lutgardo. *El comercio español con América (1650-1700)*. Sevilla: EEHA – Diputación de Sevilla, 1980.

_____. “Licencias para la introducción de esclavos a Indias y los envíos desde Sevilla en el siglo XVI”. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft un Gesellschaft* 19 (1982): 1-46.

GARCÍA-BAQUERO González, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano* (Sevilla: EEHA - Diputación provincial de Sevilla, 1976.

_____. *La Carrera de Indias: suma de contratación y océano de negocios*. Sevilla: Editorial Algaida, 1992.

GUTIÉRREZ, Ramón. *Fortificaciones en Iberoamérica* (Madrid: Fundación Iberdrola - Ediciones el Viso, 2005.

HANKE, Lewis. "The Portuguese in Spanish America, with Special Reference to the Villa Imperial de Potosí". *Revista de Historia de América* 51 (1961): 1-48

HARING, Clarence H. *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs*. Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1918.

HAUSBERGER, Bernd e IBARRA, Antonio (eds.). *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*. Madrid – Frankfurt: Iberoamericana - Vervuert Verlag, 2003.

IRVINE Israel, Jonathan. "The Portuguese in Seventeenth-Century México". *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas* 11 (1974): 12-32.

KLEIN, Herbert S. *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*. Madrid: Alianza Editorial, 1986.

_____. *El tráfico atlántico de esclavos*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2011.

LAVALLÉ, Bernard. "Les étrangers dans le régions de Tucumán et Potosí (1607-1610)". *Bulletin Hispanique* 76 No. 1-2 (1974): 125-141.

LORENZO Sanz, Eufemio. *El comercio de España con América en la época de Felipe II, 2 vols*. Valladolid: Institución Cultura Simancas. Diputación Provincial de Valladolid, 1986.

LUCENA Salmoral, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América, Perros, mendigos y otros malditos de la mar*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

MARTÍNEZ Shaw, Carlos y Alfonso Mola, Marina (coords.). *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX): quince estudios*. Madrid: UNED, 2009.

_____. y Oliva Melgar, José María (eds.). *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*. Madrid: Marcial Pons, 2005.

MENDIZÁBAL, Alonso. *Blas de Lezo, el malquerido*. Burgos: Dosssoles, 2008.

PALACIO Preciado, Jorge. *La trata de negros por Cartagena de Indias*. Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1973.

PERALTA Rivera, Germán. *El comercio negrero en América Latina (1595-1640)*. Iquique: Universidad Nacional Federico Villarreal, 2005.

PÉREZ-MALLAÍNA Bueno, Pablo Emilio. *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*. Sevilla: EEHA, 1982.

POPE-HENNESSY, James. *Sins of the Fathers. A Study of the Atlantic Slave Traders, 1441-1807*. Londres: Readers Union Weidenfeld and Nicolson, 1968.

POSTMA, Johannes M. *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

QUINTERO Saravia, Gonzalo. *Don Blas de Lezo. Defensor de Cartagena de Indias*. Bogotá: Planeta, 2002.

RICARD, Robert. "Los portugueses en las Indias españolas". *Revista de Historia de América* 34 (1952): 449-456.

RODRÍGUEZ Lorenzo, Sergio M. *La carrera de Indias (la ruta, los hombres, las mercancías)*". Santander: Ayuntamiento de Santa María de Cayón, 2012.

RODRÍGUEZ Vicente, María Encarnación. Los extranjeros en el reino del Perú a fines del siglo XVI. En: *Homenaje a Jaime Vicens Vives*, vol. II, 533-546. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1967.

RODRÍGUEZ, José Manuel. *El vasco que salvó al Imperio Español. El almirante Blas de Lezo*. Madrid: Altera, 2008.

ROUT, Leslie B. *The African Experience in Spanish America. 1502 to the Present Day*. Nueva York: Cambridge University Press, 1976.

SACO, José Antonio. *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países Américo-hispanos*. Barcelona: Imprenta de J. Jepús, 1879.

SCELLE, Georges. *La traite négrière aux Indes de Castille, contrats et traités d'assiento*, 2 vols. París: L. Larose & L. Tenin, 1906.

SERRANO Álvarez, José Manuel. *Fortificaciones y tropas: el gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. Sevilla: EEHA - Universidad de Sevilla - Diputación Provincial de Sevilla, 2004.

SMOLLET, Tobías. Authentic papers related to the expedition against Carthage, en: *Reportaje de la historia de Colombia*. Bogotá: Editorial Planeta, 1989.

STEIN, Stanley y STEIN, Barbara H. *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*. Barcelona: Editorial Crítica, 2002.

TARDIEU, Jean Pierre. *Le destin des Noris aux Indes de Castille: XVI-XVIII*. París: l'Harmattan, 1984.

THOMAS, Hugh. *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Editorial Planeta, 1997.

TORRES Ramírez, Bibiano. *La compañía gaditana de negros*. Sevilla: EEHA, 1973.

VÁZQUEZ de Espinosa, Fray Antonio. *Compendio y descripción de las Indias Occidentales* vol. CCXXXI. Madrid: BAE, 1969.

VEGA Franco, Marisa. *El tráfico de esclavos con América. Asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1674*. Sevilla: EEHA, 1984.

VICTORIA, Pablo. *El día que España derrotó a Inglaterra*. Madrid: Editorial Áltera, 2005.

VIDAL Ortega, Antonino. *Cartagena de Indias y la región Histórica del Caribe, 1580-1640*. Sevilla: CSIC-Universidad de Sevilla-Diputación Provincial, 2002.

VILA Vilar, Enriqueta. El Consulado de Sevilla, asentista de esclavos. Una nueva tentativa para el mantenimiento del monopolio comercial”. En: *Actas de las I Jornadas de Andalucía y América*. Vol. I, 183-195. Huelva: Diputación Provincial y Escuela de Estudios hispano-Americanos, 1981

_____. *Historia de Puerto Rico, 1600-1650*. Sevilla: EEHA, 1974.

_____. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos (CSIC), 1977.

_____. *Introducción y edición a la obra de Alonso de Sandoval, De Instauranda Aetiopun Salute. (Un tratado sobre la esclavitud)*. Madrid: Alianza Editorial, 1987.

_____. Aspectos sociales en América colonial: de extranjeros, contrabando y esclavos. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo - Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2001.

_____. “Extranjeros en Cartagena (1593-1630)”. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas* 16 (1979): 147-184.

_____. “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias”. *Anuario de Estudios Americanos* 39 (1982): 275-340.

_____. “Los Corzo: Un clan en la colonización de América. Apuntes para su historia”. *Anuario de Estudios Americanos* 42 (1985): 1-42.

WALKER, Geoffrey J. *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*. Bloomington: Indiana University Press, 1919.