

EL INCIPIENTE COMERCIO COLONIAL CON CARTAGENA DE INDIAS, 1533-1554

Sergio Sardone

Università Bocconi, Milán (Italia)

Resumen

En este artículo se detallan las informaciones principales rastreadas en varias fuentes —editas e inéditas— relacionadas con el desarrollo económico, incluso comercial y mercantil, de la ciudad y provincia de Cartagena de Indias, a partir de su fundación y hasta 1554, año que signa una primera etapa de colonización, que coincide con la salida hacia España de Don Pedro de Heredia, primer adelantado y gobernador de dicha provincia, muerto ahogado en Zahara de los Atunes. El ensayo ofrece un cuadro macroeconómico e incluso una perspectiva microeconómica de los principales actores del comercio colonial con Cartagena de Indias.

Palabras claves: Comercio Atlántico, Cartagena de Indias, España, Sevilla, Carrera de Indias.

Abstract

This article describes the mains information found in various sources —edit and unpublished— and related to the economic and commercial developments of the city and province of Cartagena de Indias, from its founding until 1554, year it designates a first stage of its colonization, which coincides with the departure to Spain of Don Pedro de Heredia, the first *adelantado* and governor of the province who drowned in Zahara de los Atunes. The article provides a macroeconomic situation and even a microeconomic perspective of the main actors of the colonial trades with Cartagena de Indias.

Keywords: Atlantic Trade, Cartagena de Indias, Spain, Seville, Carrera de Indias.

Introducción

El primer español que logró llegar a lo que hoy es Cartagena de Indias fue Rodrigo de Bastidas, notario en Sevilla, tras participar a uno de los primeros viajes del descubridor Cristóbal Colón. Él bautizó con el nombre de “Golfo de Barú” la parte de tierra coincidente a la actual baya cartagenera. Por similitud que tenía con la bahía homónima de la ciudad del levante español, la Reina Isabel La Católica decidió nombrarle, el 30 de octubre de 1503, “Bahía de

Cartagena”. El 26 de junio de 1523, Gonzalo Fernández de Oviedo, veedor de Castilla de Oro y cronista de las Indias, capituló con la Corona un asiento para pacificar y poblar el puerto de Cartagena y las islas de “Barú” y San Bernardo, recibiendo el título de capitán y gobernador de la provincia de Cartagena. Sin embargo, su empresa conquistadora no llegó a ponerse en marcha y en los primeros años siguientes sólo partieron de Santo Domingo algunas empresas para hacer botines y rescates de esclavos en aquella zona¹.

La primera y verdadera empresa conquistadora de la provincia cartagenera se lanzó sólo diez años después. Tras capitular, el 5 de agosto de 1532, en Medina del Campo, la conquista y población de las tierras de la provincia de Tierra Firme «que se extendía desde la parte del Río Grande situada entre la gobernación de Santa Marta y Cartagena de Indias, hasta la región del golfo de Urabá», el madrileño Pedro de Heredia financió una hueste que salió de Sanlúcar el 29 de septiembre rumbo a América en un galeón, una carabela y una fusta, con 115 hombres y 22 caballos. La flota se paró primero en San Juan de Puerto Rico y luego Santo Domingo, donde se incorporaron otros participantes, haciendo su ingreso a la bahía de Cartagena a 14 de enero de 1533².

En el curso de los primeros años, en que la provincia de Cartagena de Indias se llamó incluso Nueva Lombardía³, este territorio colombiano fue centro de la ambición de los conquistadores, capaces de realizar importantes botines gracias al oro sacados de varias tumbas. En 1538, tras el repartimiento general de indios entre los vecinos y la tasación los tributos, Cartagena se convirtió en otra sociedad colonial de encomenderos. Su puerto empezó a cobrar mucha importancia gracias a su gran bahía, llamada por un tiempo incluso “isla de Cartagena”. Las fortificaciones de final del siglo XVI les convirtieron luego en un puerto seguro e importante de toda la América colonial y seguramente en el principal puerto del Nuevo Reino de Granada, también llamada Nueva Granada. De Cartagena, de hecho, salieron, con dirección Castilla, algunas de las principales riquezas del continente meridional, incluso parte del oro y plata procedentes de los actuales territorios de Perú, Bolivia y Ecuador.

De la importancia de Cartagena se dieron cuenta incluso los enemigos de la Corona de Castilla, comenzando sus asaltos los corsarios franceses ya durante la década de 1540, con Robert Baal en 1542, y siguiendo con Martín Cote en 1559. Luego, fueron los ingleses John Hawkins, en 1568, y Francis Drake, en 1586, a llevar a cabo grandes botines⁴. En particular,

¹ Gómez Pérez, *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*, pp. 3-9. Según algunos, el consejo provino del cosmógrafo cántabro Juan de la Cosa, pero parece no existir suficientes indicios para sufragar esta hipótesis.

² Muy controvertida la fecha de la fundación de la ciudad. Algunos apuestan por el 15 de enero, otros a 1º de junio. Cf. Gómez Pérez, *Pedro de Heredia*, pp. 31-36.

³ AGI, Santa Fe, 37, R.1, N.1, 2. Testimonio de Diego de Viana, alcalde ordinario de Cartagena, 1-VI-1534.

⁴ La tarea fue encomendada al mariscal de campo Luis de Tejada y al ingeniero militar italiano Bautista Antonelli, quien dirigió la primera fase de la construcción de 11 km de murallas y fuertes que sirvieron de defensa en los siglos XVII y XVIII.

este último ataque, que costó a la Corona la suma de 107.000 ducados para el rescate de la ciudad, fue aquel decisivo que convenció a Felipe II, hasta entonces bastante recio a gastar recursos públicos para la defensa de los puertos indianos, a dar comienzos a una serie de obras de fortificación para proteger las principales bahías del Nuevo Mundo. Estas labores continuaron durante el siglo XVII y, por lo que se refiere a Colombia, hasta los años de la independencia de la Corona Española.

Estado de la historiografía

Hasta hoy el estudio de Pérez Gómez sobre Pedro de Heredia y Cartagena de Indias representa la referencia principal para un primer enfoque económico sobre la provincia cartagenera durante su primera tapa de colonización. Sin embargo, la economía y el comercio son dos vertientes de la historiografía no siempre indagadas en profundidad, debido incluso a las difíciles y escasas fuentes documentales. Bajo los aspectos cuantitativos, sólo podemos contar con algunos datos contables que se refieren a las cajas reales de Nueva Granada, gracias a los importantes estudios y enfoques de Tovar Pinzón sobre los siglos XVI y XVII⁵. Más recientemente, el interés se ha centrado en varias temáticas fiscales. Serrano Álvarez, en particular, ha ofrecido importantes datos acerca del peso del situado militar en la caja real cartagenera para la segunda mitad del siglo XVII⁶. Finalmente, mucho interés ha surgido por el tema de la esclavitud, importante para la colonización y urbanización de la ciudad, con trabajos, como el de Palacios Preciado, pero que casi ignoran la primera tapa de la conquista y de la colonización de la provincia cartagenera⁷.

Nota metodológica

Este ensayo mira a cubrir un vacío historiográfico, representado de una producción muy limitada sobre los aspectos económicos relacionados con la conquista y colonización de los primeros años de la provincia de Cartagena. Utilizando fuentes principalmente rastreadas en el Archivo General de Indias (AGI) de Sevilla y en el Archivo de Protocolos de Sevilla (APS), nuestro análisis se centra específicamente sobre los primeros flujos comerciales que se establecieron entre Sevilla y el puerto cartagenero, que es el objetivo de nuestro trabajo.

Integrando algunos estudios, como aquellos de Chaunu y Tovar Pinzón, se han podido representar algunas informaciones estadísticas relevantes sobre el tráfico establecido con la

⁵ Tovar Pinzón, *El Imperio y sus Colonias*. Del mismo autor, también se señala “Remesas, Situada y Real Hacienda en el siglo XVII”.

⁶ Serrano Álvarez, *Ejército y fiscalidad en Cartagena de Indias*.

⁷ Palacios Preciado, *La Trata de Negros por Cartagena de Indias*. También se señala el de Gutiérrez Azopardo, “El comercio y mercado de negros esclavos en Cartagena de Indias (1533-1850)”, *Quinto Centenario*, 12, 1987, pp. 187-210. Sobre el tema general de la esclavitud, destaca el de Eltis. *The Rise of African Slavery in the Americas*.

provincia cartagenera. Sin embargo, para mejor representar la importancia que adquieren en los primeros años de la colonización de Nueva Granada los puertos colombianos, y en particular aquel de Cartagena, se han recopilado datos sobre los navíos salidos de Sevilla que hicieron seguramente escala en el puerto cartagenero. Estos datos proceden, en particular, de los protocolos hispalenses, resumidos en los 13 tomos del Catálogo del Fondo Americano del Archivo de Protocolos de Sevilla, y representan un pequeño ejemplo de los varios contratos con objeto préstamos, *maestrajés*, fletes, etc., relacionados al apresto de navíos directos a Nombre de Dios con escala prevista en la bahía cartagenera. Estas informaciones han sido resumidas en el Apéndice I y representan, de todas formas, sólo una parte del universo de las escrituras notariales, considerando los miles de protocolos, distribuidos por las 24 escribanías, conservados en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla.

La mejor representación de los flujos económicos, que incluya también el valor de la mercancía, se ha basado en cambio sobre los registros del almojarifazgo, el derecho aduanero indiano que se cobró en Cartagena de Indias y en Nombre de Dios, donde es posible detectar ingresos de mercancías procedentes de Cartagena y Tolú. Lamentablemente, el primer registro del almojarifazgo de Cartagena que se ha encontrado en la documentación de la caja real colombiana es una cuenta de resumen y no suministra otras informaciones además del número de navíos ingresados y del valor del derecho cobrado por los almojarifes, a partir de 1546 y hasta 1554, pues sólo ocho de los primeros años de su colonización. En cambio, el registro del almojarifazgo de Nombre de Dios, que empieza en 1544, ofrece afortunadamente algunas informaciones más detalladas que han permitido indicar incluso nombres de maestros y de los buques procedentes de los puertos colombianos que entraron en el principal puerto de Tierra Firme, que se han detallado en el Apéndice II. Para simplificar la lectura de datos cuantitativos —sobre derecho cobrado o mercancía—, se ha preferido indicar los pesos de oro, de valor de 450 maravedíes cada uno, en forma decimal, transformando las fracciones de *tari* y *granos* según la proporción con el peso, respectivamente, de 1:8 y 1:96.

Finalmente, se ha podido ofrecer, a través de la cuenta de la *avería*, la contribución que repartía los costes de las armadas, del navío de Juan de la Isla, de la flota de Bartolomé Carreño de 1552/3, un pequeño ejemplo de los principales tratantes que habían asentado sus negocios en Cartagena de Indias, propietarios o consignatarios de algunas de las remesas embarcadas aquel año en el puerto colombiano y que llegaron al destino final de Sevilla.

El tráfico naval en la Carrera de Indias

Las estadísticas de Chaunu sobre el tráfico de navíos en la Carrera de Indias han tomado en cuenta principalmente los registros de la Casa de la Contratación, que no siempre ofrecen

informaciones completas sobre los destinos y las escalas de la navegación atlántica. Por esta razón, son útiles sólo a establecer el principal tráfico del comercio colonial español, en particular con Veracruz, por la región austral, y con Nombre de Dios, mientras no ofrecen muchos datos sobre las conexiones con la parte más meridional del Imperio colonial español y, sobre todo, sobre la navegación dentro del Caribe. Además, debido incluso a la mayor portada de los navíos que cruzaron el Atlántico, el número de escalas hechas por los buques salidos de Andalucía creció bastante, con lo cual la navegación de pequeño cabotaje, que permitía en particular las conexiones más rápidas y cercanas, no se pueden estudiar a través de la fuentes de la institución sevillana.

Los datos de Chaunu evidencian, por lo tanto, el papel mantenido por el puerto de Nombre de Dios por lo que se refiere al área más meridional del territorio americano. Bastante reducido, en cambio, es el número de navíos que salen directamente para Cartagena de Indias, como se representa en el Cuadro 1, con un promedio de 2 buques por cada cinco años por la ida a Cartagena y de poco más de 3 navíos para la vuelta a Castilla. Datos que, evidentemente, no pueden ser representativos tanto del proceso de colonización de Nueva Granada como del establecimiento de tráficos comerciales con Cartagena de Indias. El reducido tráfico del quinquenio 1551-1555, prácticamente ausente según Chaunu en los viajes de ida, está relacionado con dos factores. Primeramente, con los preparativos del viaje del Príncipe Felipe a Inglaterra, donde casará en 1554 la Reina María I Tudor, que indujo una gran requisición de hasta 70 navíos en toda la Andalucía, por el estado de guerra contra Francia. Secundariamente, con el rápido crecimiento de la portada de los navíos, cargados con cañones y grandes artillerías. En particular, según estas estadísticas, los navíos llegados a Cartagena de los puertos andaluces alcanzaron los 103 toneles⁸ de promedio durante el primer quinquenio de 1536-1540, los 150 toneles durante 1541-1550 y superaron los 250 entre la quinta y sexta década (Cuadro 1). En los años siguientes, el promedio del porte de los navíos alcanzaría los 350 toneles entre 1556 y 1575, para volver a los 100/150 toneles en las últimas décadas del siglo⁹. La portada de los navíos regresados a Castilla fue mediamente más alta de los navíos que procedieron de la Península, debido al gran cargamento de metales preciosos y mercancías que trajeron del Nuevo Mundo.

Las estadísticas de Chaunu toman en cuenta sólo el tráfico y la navegación que se establecieron directamente entre los tres principales puertos andaluces de Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda y aquel de Cartagena de Indias. Sin embargo, hay que remarcar como,

⁸ Un tonel correspondía más o menos a la sexta parte de una tonelada.

⁹ El límite más alto, de 350 toneles, se registra por un solo navío que aportó en la bahía Cartagena durante el quinquenio de 1571-1575, mientras el valor más alto registrado en la portada de navíos en la ruta de regreso de Indias se ha individuado en el mismo periodo por seis navíos con un promedio de 275 toneles, que es el tamaño de los grandes galeones que cruzaron el Atlántico incluso en el siglo XVII.

particularmente durante la primera época de su poblamiento, la provincia cartagenera fue abastecida sobre todo gracias a un tráfico directo con los principales emporios del Caribe, como Nombre de Dios, en Tierra Firme, y Santo Domingo y San Juan de Puerto Rico, con las Grandes Antillas, o bien a través de las escalas en la navegación atlántica que enlazaban los puertos de Sevilla y Cádiz con los principales puertos del Caribe meridional y antillano.

Cuadro 1. El tráfico de navíos en las rutas entre Andalucía y Cartagena de Indias según Chaunu (Valores en número de navíos y toneles, globales y promedios)

Años	Ida a Cartagena de Indias			Regreso a Andalucía		
	Navíos	Toneles	Promedio	Navíos	Toneles	Promedio
1536-40	3	310	103,3	4	310	77,5
1541-45	4	600	150,0	4	536	134,0
1546-50	1	150	150,0	5	820	164,0
1551-55	—	—	—	1	200	200,0
1556-60	2	560	280,0	2	240	120,0
Totales	10	1.620	683,3	16	2.106	695,5

Fuente: Chaunu, *Seville et el Atlántique*, vol. 2, pp. 673-674.

Como se ha comprobado y se dirá más adelante, el dato que sale de los registros del almojarifazgo sobre los navíos ingresados al puerto cartagenero es mucho más consistente. Por ejemplo, de 1546 hasta 1554, fueron sometidos al pago del derecho del almojarifazgo, pues el derecho de aduana, hasta 187 navíos por un promedio anual de 21 buques contra los dos señalados por Chaunu durante las dos primeras décadas de su poblamiento. Es claro que no todos estos ingresos procedieron de España, quizás menos de la mitad, existiendo una importante dependencia del aprovisionamiento de Cartagena tanto del Caribe como de Tierra Firme; pero es importante subrayar como en esta época es el tráfico indirecto con la Península, el de escala, a jugar un papel importante para el incipiente trato con el puerto colombiano, al punto que en un primer tiempo de su colonización esta era la casi única forma de navegación que le unió a la Península.

El tráfico indirecto y de escala

A partir de su fundación, y durante todo el siglo XVI, Cartagena representó una escala en el tráfico Hispano-Americano por la navegación del Caribe, juntamente a Maracaibo y Santa Marta (Figura 1). En particular, en la primera fase de la colonización de Tierra Firme, Perú y la actual región colombiana, el puerto cartagenero fue el más importante después el de Nombre de Dios en la navegación con Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda.

El escaso peso que las estadísticas de Chaunu dan al tráfico con Cartagena de Indias nos ha obligado a profundizar el análisis de los flujos de navíos a través de fuentes complementarias, como los registros del almojarifazgo o bien los protocolos notariales de la ciudad hispalense. El rastreo nos ha permitido destacar el importante papel, tanto de Cartagena de Indias como de Santa Marta, como puertos de escalas en la navegación entre España y la provincia de Tierra Firme.

En el Apéndice I, por ejemplo, se ofrecen nombres de navíos, maestros y puertos de destino y de escala de la navegación que involucraron a Cartagena de Indias de alguna forma. Entre 1535 y 1553 por lo menos 46 embarcaciones salieron de España echando las anclas en Cartagena y Santa Marta (Apéndice I). Se trata todavía de un dato limitado, considerando que sólo durante los años 1546 y 1554 entraron en el puerto cartagenero, según resulta de la cuenta del almojarifazgo, hasta 187 buques (Cuadro 2). Una parte de ellos seguramente llegó de España, mientras la mayoría de embarcaciones entradas en Cartagena debieron proceder de la navegación interna al Mar del Caribe.

En las líneas que siguen se ofrece un pequeño ejemplo de navíos aprestados en Sevilla durante los primeros años de la colonización de Cartagena, que ayuda a comprender como el puerto cartagenero vio crecer su importancia como escala en la navegación hispano-americana.

A comienzos de 1535, los navíos que salían del puerto hispalense rumbo a Nombre de Dios y Santo Domingo ya hacía escala en el puerto de Cartagena de Indias o “isla de Cartagena”. Es el caso del *La María*, de propiedad de Fernando Muñiz y Vicente Dávila¹⁰, o bien del navío del maestro Juan Márquez, con piloto Juan Rodríguez de Mondragón, que tenía que aportar previamente en Puerto Rico, San Germán, Cabo de la Vela, Santa Marta y Cartagena¹¹. En abril se comenzó el apresto de *La Concepción*, de Francisco Galdames, con maestro Diego Lorenzo, que tenía que hacer escala previa en la «isla de Cartagena». A tal fin, los dos socios recibieron en préstamo de 232,5 ducados de Francisco Núñez y de Juan y Alonso de Herrera, éste último estante en Nombre de Dios, además de otros 11.850 maravedíes de Diego y Pedro Fernández¹².

En junio de 1535 también se preparaban en Sevilla a salir para Nombre de Dios el navío *Santa María del Campo* del maestro Juan de Valladares y de Pedro Sánchez, mercader, quien recibieron prestados 375 ducados siempre de Núñez y Juan de Herrera¹³, y el *Santiago* de

¹⁰ Por su apresto tomaron prestados 75 ducados del mercader hispalense Bartolomé López. APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 24v, 12-II-1535.

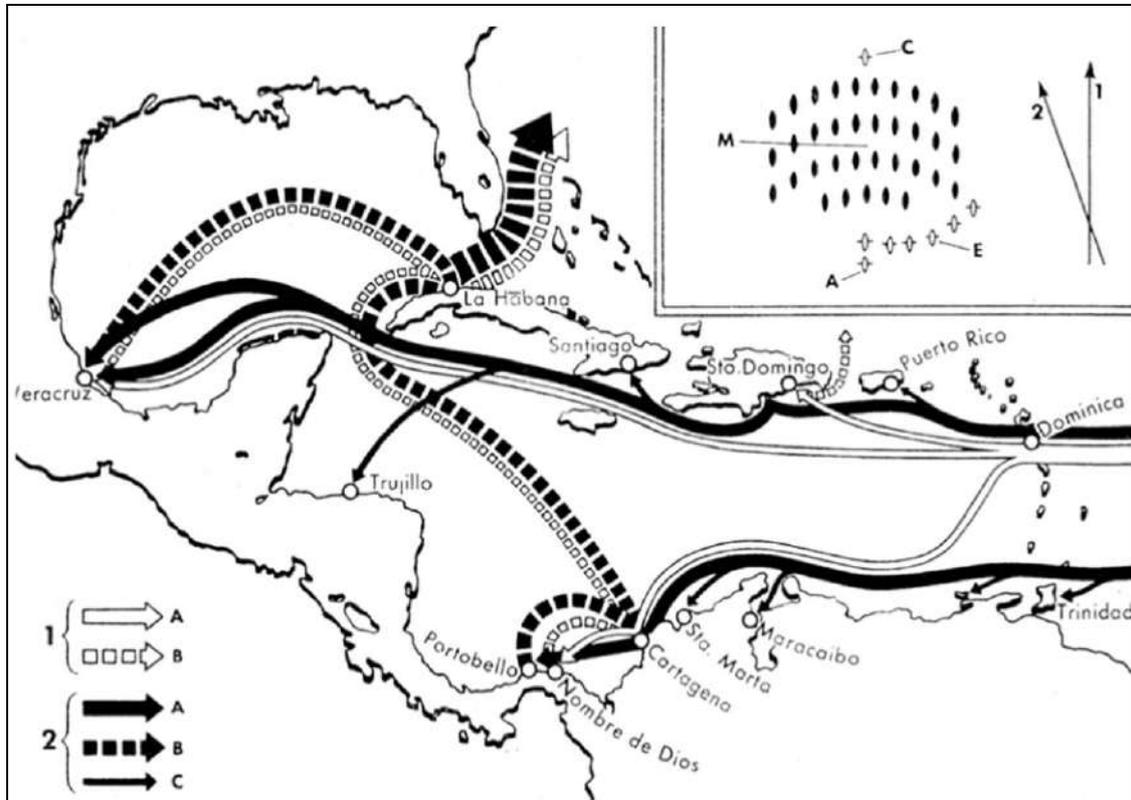
¹¹ APS, Oficio V, Francisco de Castellanos, L. I, en el libro del año de 1536, 21-II-1535.

¹² APS, Oficio X, Pedro de Coronado, ff. 35, 38 y 46, Escrituras de 8, 10 y 12-IV-1535.

¹³ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, ff. 100 y 30 de junio, 5 y 15-VI-1535.

Vicente Roldán¹⁴. El *San Cristóbal* del maestre Juan de Boria salía para Santo Domingo, siempre haciendo escala en la «isla de Cartagena»¹⁵.

Figura 1 - El camino de las flotas de Indias en el Caribe (siglo XVI)



Fuente: Céspedes del Castillo, *La avería en el comercio de Indias*.

Para el apresto del navío *La Victoria*, Pedro García y el maestre Juan Mejía concertaron, el junio del mismo año, el pago en Nombre de Dios de 150 ducados tomados prestados al piloto trianero Martín de Bonilla y al sobredicho Alonso de Herrera¹⁶. De este cobro se ocupó el sevillano Gonzalo Hernández, quien además recibió en Cartagena otros 77,5 pesos de Alonso Martínez, maestre de la *Santa María de la Victoria*.

En julio, se preparó el apresto del navío *Santa Cruz*, maestre Juan Rodríguez, destinado a Nombre de Dios con escalas previstas en los puertos de San Juan y Cartagena. Mismo destino y escalas incluso del *San Salvador*, de Juan Martín Enamorado¹⁷. En mayo de 1536, el piloto Juan de Saona se acordó con el maestre Antón de Ygarza, de Deza, para prestar sus servicios en el

¹⁴ El maestre recibió prestados 150 ducados de Alonso Fernández de Jerez. APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f.53 de junio, 5 y 19-VI-1535.

¹⁵ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 1v, 8-VI-1535.

¹⁶ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 34v de junio, 17-VI-1535.

¹⁷ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, ff. 39 y 68 de julio y f. 2 de septiembre, 8-VII, 16-VII y 1-IX-1535.

Santa María del Campo que iba dirigido a Cartagena de Indias y Nombre de Dios¹⁸. También Alonso Quintero aprestó el *La María*, con escalas previstas en Cartagena y Santa Marta¹⁹.

En agosto del mismo año aprestaron sus navíos el guipuzcoano Esteban de Aquerza, señor de la *Trinidad*, y el gaditano Lorenzo García, señor de otro barco, ambos destinados a Nombre de Dios tras escalas en Santo Domingo y Cartagena²⁰. En noviembre Bartolomé Carreño y Ginés de Carrión “El Viejo” organizaron el viaje del navío *San Gil*, que iba a hacer escala en San Juan, Santo Domingo, Cartagena y Nombre de Dios.

En el febrero de 1537, el mismo Carreño y más el maestre Juan de Carrión y Francisco Núñez aprestaron la nao *Regina Coeli* añadiendo a las anteriores la escala de Santa Marta. En mayo, Francisco Martínez solicitó el pago de 50 ducados a los regidores de Cartagena, Juan de Peñalosa, Pedro Ordóñez de Peñalosa y Juan Ramírez de Robles, y a Sebastián Rodríguez Pavón, maestre de la *Santa María la Blanca*, que allí había aportado²¹. El piloto Juan Roldán se comprometió a servir en la nao *Santa Ana*, dirigida a Nombre de Dios y con escala Cartagena de Indias, primeramente el 25 octubre, cerrando un acuerdo con el maestre Alonso Martín; sucesivamente, en febrero del año siguiente, con otro maestre y señor, Diego Sánchez Colchero *El Mozo*²². Entre marzo y abril se cargaban en Sevilla el galeón *La Concepción*, de Francisco Díaz Caballero, y la nao *Santa Nicolás*, de Pedro de Ureta, ambos dirigidos a Nombre de Dios tras la previa escala cartagenera²³. A comienzos de 1539 se preparaba a zarpar el *Espíritu Santo* de Cristóbal Rodríguez Solomando²⁴.

La primera noticia de un navío aprestado en Sevilla con destino Cartagena de Indias es del año 1538 y se refiere al *Santa Catalina* de Maestre Jorge, de Triana, que se incluso preparó gracias a un préstamo de 160 ducados de Jorge Griego en el mes de mayo²⁵.

Flujos mercantiles y fiscalidad

En la primera tapa de la colonización americana, el comercio entre España y las Indias se mantenía por la crónica dependencia de los colonos de los productos agrícolas y textiles procedentes de la madre patria o de Europa: vino, aceite, vinagre, de un lado, y los lienzos, en particular de Francia y Flandes, representaban los dos grupos principales de abastecedores del

¹⁸ APS, Oficio V, Pedro de Castellanos, f. 16 de mayo, 18-V-1536.

¹⁹ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 72, 19-V-1536.

²⁰ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, ff. 41 y 51 de agosto y f. 18 de noviembre, 22-VIII, 25-VIII y XI-1536.

²¹ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 30v y 576v, 19-II y 4-V-1537.

²² Es probable se trate del mismo buque que todavía no había alzado la vela y que, entre tanto, había pasado de propietario, al no ser posibles dos viajes de ida y vuelta de Sevilla al Nuevo Mundo en tan poco tiempo. APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 106v, 25-X-1537 y f. 69 de febrero, 23-II-1537.

²³ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 62 de marzo y 48 y 49 de abril, 28-III y 12-IV-1538.

²⁴ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 50 de enero, 31-I-1539.

²⁵ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 57v, 25-V-1538.

comercio indiano²⁶. El retorno de este trato estaba representado por las remesas de metales preciosos, perlas, esmeraldas e incluso productos agrícolas, como azúcar y cañafístula de procedencia caribeña²⁷.

Como ya dicho, la cuenta del almojarifazgo representa la mejor fuente para estudiar los flujos de navíos y mercancías tasadas en las aduanas indianas. Sin embargo, en el caso de Cartagena no podemos contar, por lo menos para los primeros años de su historia, de fuentes muy ricas de detalles, debido tanto a los fraudes cometidos por el tesorero Saavedra durante los primeros diez años de su cargo, que impiden un análisis de 1533 y hasta 1542²⁸, como a las datos resumidos encontrados en los papeles de la caja real. Además de estos problemas, en los primeros años el Rey concedió a la provincia de Cartagena, así como se solía hacer durante la primera tapa de conquista, varias exenciones generales del derecho del almojarifazgo, con lo cual estos datos fiscales pueden subestimar los flujos efectivos que se produjeron con la Península. Ya en los acuerdos cerrados con Gonzalo Fernández de Oviedo entre 1523 y 1525 se estableció que él, los pobladores y los mercaderes de la provincia y puerto de Cartagena no pagasen derecho alguno de almojarifazgo, alcabala y aduana, en un plazo de tres años²⁹. Así, por ejemplo, pasó en diciembre de 1535, cuando se otorgó que durante los tres años siguientes no se pagasen los derechos de almojarifazgo³⁰. Además, debido a la necesidad de pacificación, el 3 de febrero de 1536 fue concedido un régimen favorable para los caballos y las armas empleadas en la conquista, con la suspensión de la cobranza del almojarifazgo a tiempo indeterminado³¹. El 31 de mayo de 1538, para facilitar la actividad de culto, se le exentó el almojarifazgo a los sólo clérigos de la provincia, con el obispo de Toro como principal beneficiario³².

En los casos más frecuentes de exención general, este régimen se limitó a artículos concretos vinculados más directamente al poblamiento, como el ganado, el material de labranza, necesario para construcción, y a veces los esclavos negros. El 8 de noviembre de 1539, se les concedió a los vecinos que iban a poblar la provincia la exención del almojarifazgo al ganado — caballos, yeguas, vacas—, semillas, plantas y herramientas de labranza³³. Caducado dicho término, el 14 de agosto de 1543, tras la solicitud del procurador cartagenero Alonso de Montalbán, se le prorrogó de otros cuatro años la exención del derecho a los pobladores siempre para el ganado y las cosas de labranza, semillas y herramientas³⁴. El beneficio fiscal iba a

²⁶ Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América*, I, p. 427.

²⁷ Sobre los productos agrícolas indianos, cf. Del Río Moreno, *Los inicios de la agricultura europea en el Nuevo Mundo, 1492-1542*.

²⁸ Gómez Pérez, *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*, p. 291.

²⁹ AGI, Pa, 233, L.2, ff.32v-33. RC, Madrid, 1-IV-1525.

³⁰ Gómez Pérez (1994: 287-291). La información es fechada 1-XII-1534. AGI, Santa Fe, 37, R.1, N.1.

³¹ AGI, Santa Fe, 987, L.1, ff.153-156. RC, Valladolid, 3-II-1536.

³² AGI, Santa Fe, 987, L.2, f.55. RC, Valladolid, 31-V-1538.

³³ AGI, Santa Fe, 987, L.2, ff.94-94v. RC, Madrid, 8-XI-1539.

³⁴ AGI, Santa Fe, 987, L.2, ff.176v-177. RC, Valladolid, 14-VIII-1543.

practicarse incluso al nuevo régimen del almojarifazgo de Indias que se iba a establecer entre Castilla y América y que preveía la cobranza a cargo de los almojarifes indianos del derecho de 7,5% aplicado a la mercancía procedente del territorio ultramarino, o bien del sólo 5% en el caso de que su procedencia hubiese sido castellana, por ir la diferencia del 2,5% a cargo de los oficiales aduaneros españolas, que cobraron el derecho a partir de 1543 ya a la salida de los navíos del Viejo Continente³⁵.

En 28 de marzo de 1549, cuando ya había caducado el beneficio para los pobladores del distrito cartagenero, el gobierno de Castilla decidió prorrogar la sobredicha exención de otros cinco años, pero sólo sobre el ganado, semillas y cosas de labranzas³⁶. Gracias a estas tres seguidas provisiones, durante casi los primeros años de su poblamiento, hasta 1554, el comercio y la economía de Cartagena de Indias gozaron de un régimen fiscal parcialmente facilitado o parcialmente exento, por lo menos para los artículos más directamente vinculados al poblamiento y a labor de la tierra. No era así, de converso, para los géneros alimenticios — como vino, aceite, cereales—, ropas y otros artículos de largo consumición, que siguieron siendo tasados de la misma manera y sin distinción con respecto a las otras provincias ultramarinas.

También el trato esclavista benefició, en un primer tiempo, de un particular régimen fiscal o de ayudas por la Corona finalizada al poblamiento de algunas ciudades colombianas, en particular durante las décadas de 1540 y 1550. El 14 de agosto de 1543, Alonso de Montalván consiguió un préstamo del Rey de 5.000 pesos de oro para comprar cien piezas de negros para la entera provincia. En 1548, las villas de Mompox y Tolú recibieron las dos terceras partes de las penas de cámara con Mompox que gozó más de 3.000 pesos para la compra de negros. En 1550, se le concedió una exención general del almojarifazgo sobre los primeros 200 esclavos negros que iban a ingresar a la provincia de Cartagena³⁷.

El derecho aduanal del almojarifazgo

Sobre el primer almojarifazgo cobrado en Cartagena se dispone de una cuenta de resumen, ya publicada por Hermes Tovar, que nos ofrece los siguientes datos sobre el ingreso registrado por los almojarifes cartageneros. Lamentablemente, esta fuente contable no es tan rica como aquella que se ha averiguado en la tesorería de Panamá-Nombre de Dios, no ofreciendo otras informaciones además de aquellas sobre el número de navíos y el derecho cobrado. Exceptuando el año 1553, en que parece que ningún barco ingresado fue sometido al

³⁵ Haring, *Comercio y navegación*. Sobre la disposición y la cobranza del almojarifazgo nuevo, cf. Chaunu, *Seville et l'Atlantique*.

³⁶ AGI, SF, 987, L.2, f. 289. RC, Valladolid, 28-III-1549.

³⁷ Gómez Pérez, *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*, p. 291.

pago de almojarifazgo (Cuadro 2), la serie evidencia como el mayor tráfico tasado, tanto en término de navíos ingresados como en valor de mercancía, se registró entre 1549 y 1550, al poco tiempo de acabar las alteraciones en Perú que habían, de alguna forma, influido sobre el tráfico entre Sevilla y Nuevo Mundo.

Cuadro 2. El almojarifazgo cobrado en el puerto de Cartagena de Indias, 1546-1554
(Valores en número de navíos, pesos de oro y tanto por ciento)

Años	Navíos	Derecho	Promedio	% en valor
1546	18	410,0	22,8	6,0
1547	10	57,9	5,8	8,8
1548	24	942,2	39,3	13,7
1549	34	1.181,4	34,7	17,2
1550	44	1.213,5	27,6	17,7
1551	21	751,2	35,8	10,9
1552	16	943,5	59,0	13,7
1553	—	—	—	—
1554	20	1.363,5	68,2	19,9
Totales	187	6.863,3	293,1	100,0

Fuente: Nuestra elaboración a partir de los datos de Tovar Pinzón (1999), p. 84, y AGI, Contaduría, 1379 y 1382.

El número de navíos que ingresaron a Cartagena tocó el nivel más alto, de 44 buques, en 1550, reduciéndose continuativamente durante los tres años sucesivos, hasta el valor cero del 1553. La distribución del derecho del almojarifazgo evidencia como los valores más altos, entre 1.200/1.300 pesos, se registraron en los años 1549, 1550 y 1554. En estos valores inciden los derechos cobrados, al 5%, de las mercancías traídas directamente de España, pero también debieron tener valores no desdeñables las ingresadas a través de los navíos procedidos de las islas antillanas, en particular Cuba, Española y Jamaica.

Comparando nuestros datos sobre los navíos ingresados en Cartagena de Indias con aquel indicado por Chaunu sobre los buques entrados en Nombre de Dios, principal puerto de Tierra Firme, se evidencia una tendencia al crecimiento de los flujos de navíos hasta los años 1549-1550 y, a partir de allí, una reducción continúa hasta el año de 1552 (Gráfico 1). El año de 1553 signa una tendencia distinta, con un crecimiento del tráfico en Nombre de Dios que no corresponde a aquel de Cartagena, al no parecer, según la cuenta del almojarifazgo, navíos ingresados o, mejor decir, navíos con mercancías tasadas. Los años de 1547, 1549 y 1550 son aquellos en que se registran los números más alto de buques ingresados en Nombre de Dios, pero sólo a partir de 1548 aparecen en las cuentas del almojarifazgo del puerto ístmico las primeras entradas de navíos procedentes de Cartagena de Indias, y, del año 1549, de aquellos salidos de Tolú.

Gráfico 1. Los ingresos de navíos en Cartagena de Indias y Nombre de Dios, 1546-1554.



Fuente: Cuadros 2 y 3. (*) el dato de los navíos ingresados en Nombre de Dios, en Chaunu, *Seville et el Atlántique*, 6 bis, pp. 690-732.

Como ya se ha explicado adelante, la desaparición de navíos procedidos de estos dos puertos colombianos no implica que no habían efectivamente echado sus anclas allí o se no se había desembarcado mercancía, sino que la mercancía no fue sujeta a tasación porque, por ejemplo, seguían aplicándose exenciones especiales. El dato de los ingresos de Nombre de Dios procedentes de Cartagena evidencia un crecimiento más o menos regular, tanto en término de número de navíos, como del derecho aduanero. El dato promedio del derecho cobrado se mantiene casi siempre encima de los 20 pesos, con la sola excepción de los años 1546 y 1550, años en que se registra el menor número de buques procedentes de Cartagena (seis).

El año de 1550, además de ser aquel en que se registró el valor más alto de almojarifazgo cobrado en Cartagena, corresponde a aquel en que los valores promedios del mismo derecho cobrado en Cartagena y Nombre de Dios prácticamente coinciden, midiendo respectivamente 27,2 y 27,6 pesos por buque. Es este el caso en que la distancia entre los valores promedios es mínimo, exceptuando el dato del año de 1553 en el que no resultan haber entradas embarcaciones en el puerto cartagenero.

Gráfico 2. Los ingresos de almojarifazgo en Cartagena de Indias: comparación con los de Nombre de Dios procedentes del puerto cartagenero, 1546-1554.

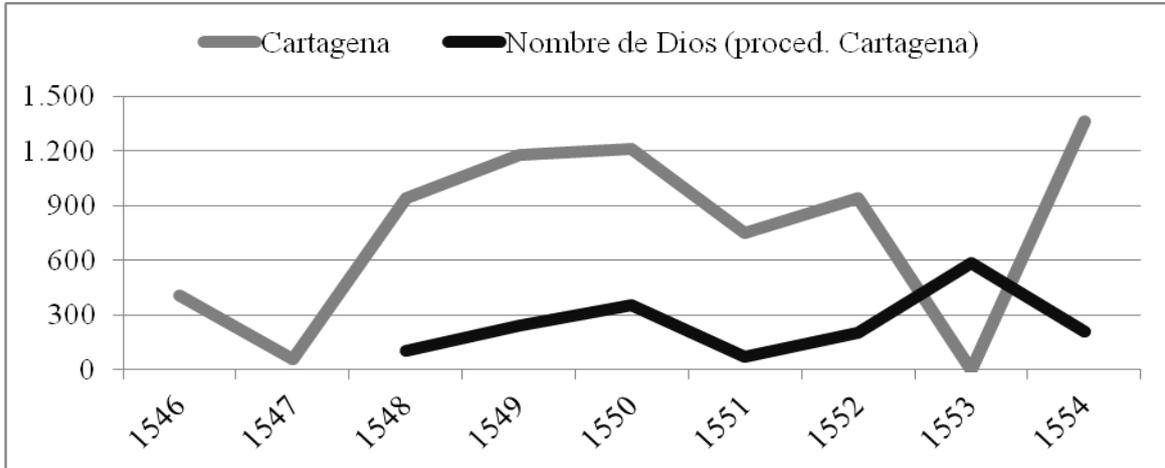
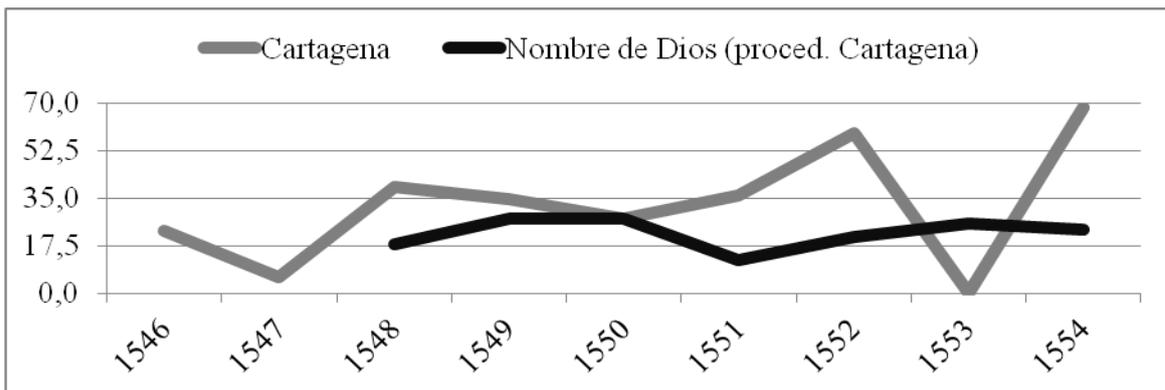


Gráfico 3. Los ingresos promedios de almojarifazgo en Cartagena de Indias: comparación con el de Nombre de Dios procedentes del puerto cartagenero, 1546-1554.



Fuente: Cuadros 2 y 3.

La comparación de las estadísticas sobre los flujos procedentes de Cartagena y Tolú evidencia un sustancial equilibrio en los tráficós de navíos y mercancías existentes con el puerto más próximo de Nombre de Dios. En total, la mercancía que se tasó en esta aduana no sobrepasó los 28.558 pesos totales por Cartagena y los 23.135 pesos en el caso de Tolú, por un promedio anual, respectivamente, de 23,5 y 26,3 pesos.

Cuadro 3. El tráfico en el puerto de Nombre de Dios: navíos y mercancías procedentes de Cartagena de Indias y Tolú
(Valores en número de navíos, pesos de oro y tanto por ciento)

(A) Cartagena de Indias

Años	Navíos	Almojarifazgo	Mercancía	Promedio*	% en valor
1548	6	108,0	1.728,7	18,0	6,0
1549	9	246,2	3.939,3	27,4	13,8

1550	13	354,1	5.665,7	27,2	19,8
1551	6	72,5	1.160,3	12,1	4,0
1552	10	205,9	3.293,7	20,6	11,5
1553	23	588,8	9.420,2	25,6	33,0
1554	9	209,4	3.350,2	23,3	11,7
Totales	76	1.784,9	28.558,0	23,5	100,0

(B) Tolú

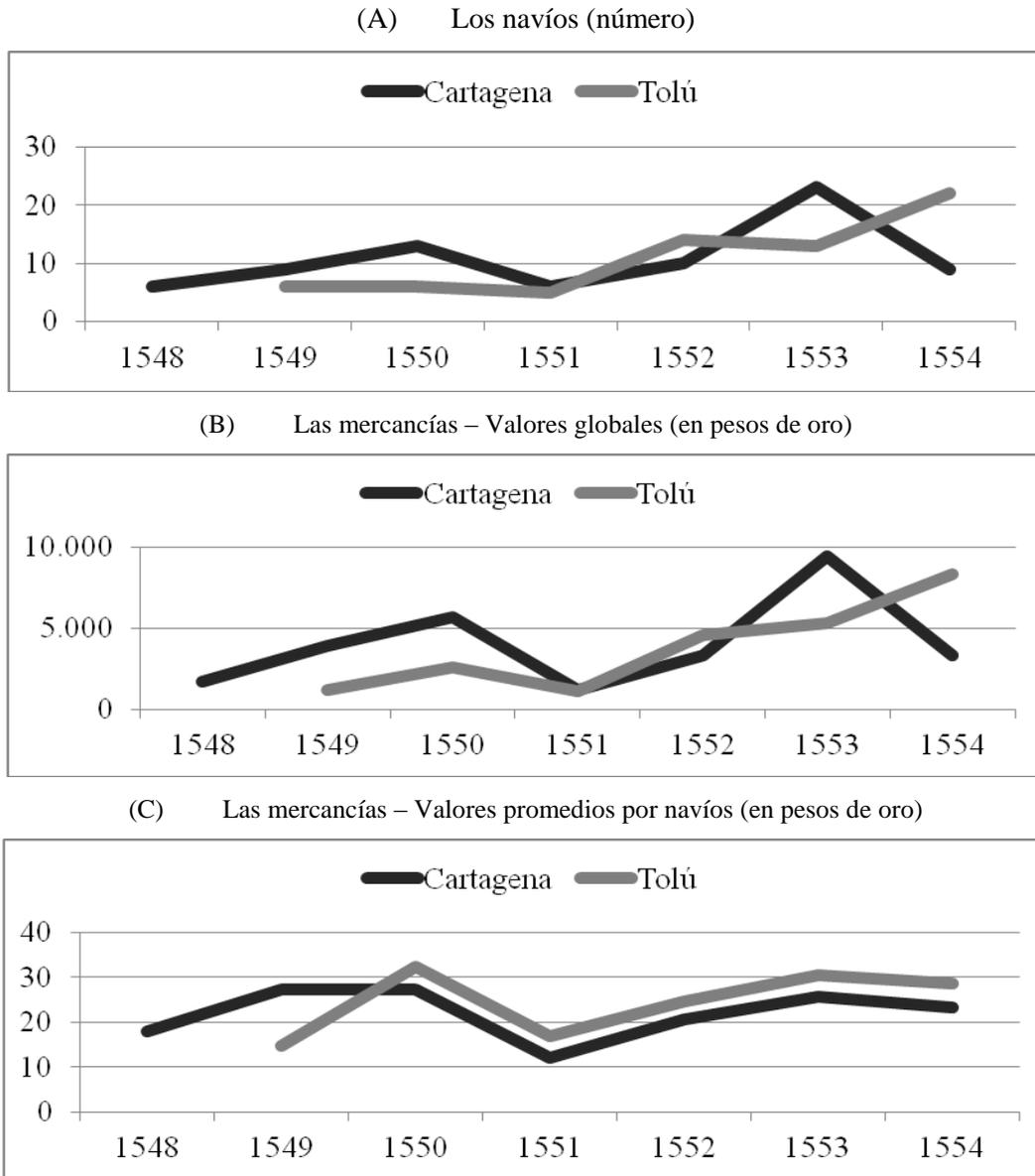
Años	Navíos	Almojarifazgo	Mercancía	Promedio*	% en valor
1548					
1549	6	89,0	1.186,4	14,8	5,1
1550	6	194,7	2.595,4	32,4	11,2
1551	5	84,9	1.132,5	17,0	4,9
1552	14	343,6	4.581,8	24,5	19,8
1553	13	396,6	5.288,3	30,5	22,8
1554	22	626,3	8.350,3	28,5	36,1
Totales	66	1.735,1	23.134,7	26,3	100,0

Fuente: AGI, Contaduría, 1452-1453. (*) Promedios del derecho cobrado por navío.

El número de buques zarpados de Tolú fue siempre inferior de aquel que se refiere a las embarcaciones salidas de Cartagena, con la excepción de los años 1552 y 1554, en que llegaron del primer puerto 14 y 23 fregadas o buques de pequeño cabotaje. El mayor ingreso de mercancía se produjo, en el caso de Cartagena, en el año de 1553, con 9.420 pesos totales, nivel de poco inferior al doble del año de 1550, en que se registraron casi 5.667 pesos. En el caso de Tolú, en cambio, los datos más significativos se registran en los mismos años 1552 y 1554, con 5.288 y 8.350 pesos totales.

Los datos promedios del almojarifazgo cobrado sobre las mercaderías llegadas de Cartagena y Tolú casi coinciden en los años de 1550 a 1554 (Gráfico 4 c), mientras resultan reducidos a casi la mitad en 1549, en que se cobraron 27,4 pesos en el caso de Cartagena y 14,8 en el caso de Tolú. Esta reducción también dependió del régimen de exención que, probablemente, no había acabado del todo, como también dependió del reducido número de navíos sujetos a tasación.

Gráfico 4. Los flujos ingresados en Nombre de Dios y procedentes de Cartagena y Tolú, 1546-1554.



Fuente: Cuadro 3.

La procedencia cartagenera

Para medir los ingresos de navíos y de mercancías en el puerto e Nombre de Dios que procedieron de Cartagena contamos sólo con una contabilidad del nuevo almojarifazgo, que se impuso a partir del primero de enero de 1544³⁸. Debido al régimen de exención acordado a la provincia cartagenera, en esta contabilidad aparecen buques procedentes del puerto de Cartagena sólo del comienzo del año de 1548.

³⁸ Sobre el sistema de aduana y el cobro de almojarifazgo en España e Indias, cf. Haring, *Comercio y navegación*, pp. 75-120.

Cuadro 4. Los viajes de Cartagena de Indias a Nombre de Dios: distribución por tipología de buques, 1548-1554 (valores en número de viajes, pesos de oro y tanto por ciento)

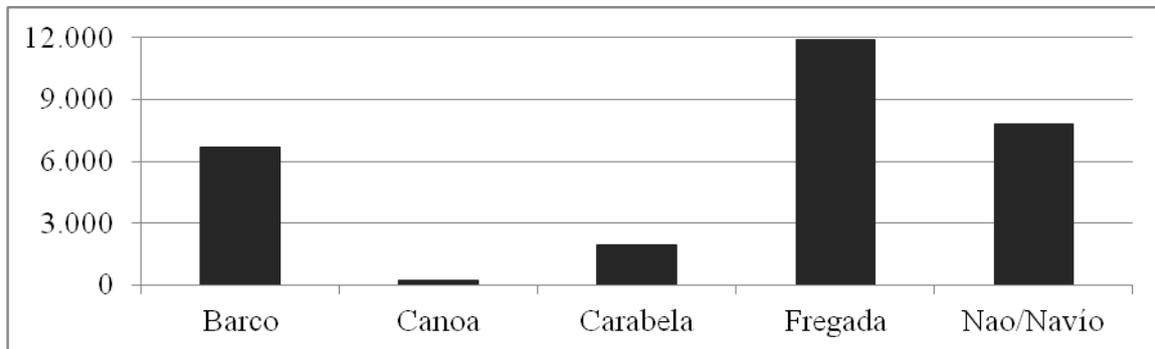
Tipología	Viajes	Derecho	Mercancía	Promedio	% en valor
Barco	21	416,2	6.659,0	317,1	23,3
Canoa	1	12,8	204,3	204,3	0,7
Carabela	6	122,5	1.960,7	326,8	6,9
Fregada	32	745,4	11.926,5	372,7	41,8
Nao/Navío	16	488,0	7.807,5	488,0	27,3
	76	1.784,9	28.558,0	1.708,9	100,0

Fuente: Apéndice II.

En el Apéndice II se han indicado, navío por navío, los varios derechos cobrados a partir del día 20 de enero de 1548, en que los oficiales de Nombre de Dios recibieron 31,8 pesos por la mercancía que viajaba en el navío de Vicencio de Fina, y hasta final de 1554, con los 15,8 pesos que cobraron por los productos conducidos en el barco de Agustín de Candía, entrado en Nombre de Dios el día 10 de diciembre. De los 76 viajes totales que se han registrado en esta ruta, por un promedio de poco más de 10 por año, 32 fueron hechos por fregadas, 21 por barcos y una por una canoa, pues embarcaciones de pequeño cabotaje (Cuadro 4).

Sólo 15 son los viajes de buques de tonelajes más consistentes, como naos o navíos, que, según de la época, superaban los 120 toneles y podían alcanzar hasta los 250/300 toneles. Las carabelas, seis en total, de porte no superior a los 80 toneles, trasportaron casi el 7% del valor total de la mercancía, contra el 42% de las fregadas, el 23% de los barcos y el 27,3% de naos y navíos. En valores globales, las 32 fregadas registradas trasportaron mercancía de valor de casi doce mil pesos, las naos y los navíos poco menos de siete mil y los barcos alrededor de 6,7 mil pesos. El valor promedio transportado, 488 pesos más o menos, es el más alto y se registró en caso de los naos/navíos, debido a la mayor carga que podían embarcar. Sin embargo el valor promedio transportado por las fregadas estaba debajo de este valor de poco más de un tercio (373 pesos), mientras la única canoa transportó mercancía por 204,3 pesos, pues menos de la mitad del dato promedio registrado por los buques más grandes.

Gráfico 5. Los viajes de Cartagena de Indias a Nombre de Dios: distribución del valor de la mercancía por tipología de buques, 1548-1554 (valores en pesos de oro)



Fuente: Apéndice II. (*): Porcentaje en valor de la mercancía.

Los principales autores de este tráfico, además de los mercaderes, que no son detectables a través de la fuente del almojarifazgo consultada, son los capitanes de las embarcaciones. Son nombrados generalmente “maestre”, pero en esta documentación, dependiendo incluso del reducido cabotaje de los buques, aparecen frecuentemente con el nombre de “arrez”: siempre en el caso de fregadas o de la canoa registrada, más frecuentemente en el caso de barcos. Resultan, en cambio, nombrados como “maestres” en el caso de naos, navíos y carabelas, que son las embarcaciones con mayor porte. De los 76 viajes registrados, 42 se refieren a los principales que trajeron los principales valores tasados distribuidos por los veinte capitanes de buques más destacados. En un sólo caso se registró el ingreso de una canoa, propiedad de Hernando Díaz, conducida por Francisco Márquez el 7 julio de 1548. Es posible que naos, navíos y carabelas no acabasen la navegación en Nombre de Dios y la prosiguiesen hasta las islas antillanas, en particular Santo Domingo, San Juan y Jamaica. En particular, desde finales del siglo XVI, similarmente a lo que pasó a Santo Domingo, Jamaica quedó al margen de la ruta de la plata y del comercio oficial, con lo cual aumentó la dependencia de la isla del trato con Nombre de Dios y Cartagena. De hecho, el comercio entre Cartagena y Jamaica siguió acreciéndose durante la primera mitad del siglo XVII, debido sobre todo al trato esclavista, haciendo registrar en el puerto cartagenero una duplicación del tráfico de navíos procedentes de la isla antillana³⁹.

Francisco de Lerma, probablemente burgalés, fue quien más viajes cumplió en la ruta Cartagena-Nombre de Dios: hasta seis transites entre 1549 y 1551, transportado mercancía, tasada al 7,5%, de valor de 2.333,5 pesos, pues el 8,4% de aquel cobrado por los oficiales de Tierra Firme de todo lo procedido de Cartagena. Tres viajes cumplieron Juan Lorenzo, Juan de Carmona, Andrés García, Manuel Díaz, Dimitre Meçina y Agustín de Gandía; dos Bautista

³⁹ El cómputo general de barcos que llegaron a Cartagena procedentes de Jamaica pasó del 5,2% de los años 1610-1620 al 9,5% de los años 1630 y 1640. Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, pp. 197-199.

Corzo, Vicencio de Fina, Diego Hernández, Jerónimo Rodríguez y Nicolás de Candía, de poco fuera de los veinte principales vectores de mercancías⁴⁰.

Cuadro 5. Los viajes de Cartagena de Indias a Nombre de Dios:
 Distribución por maestre o “arrez” y principales valores tasados, 1548-1554
 (Valores en número, pesos de oro y tanto por ciento)

N.	Maestre y Arrez	Viajes	Derecho	Mercancía	Promedio	% en valor
1	Francisco de Lerma	6	145,8	2.333,5	388,9	8,4
2	Juan Lorenzo	3	106,1	1.697,7	565,9	6,1
3	Juan de Carmona	3	88,2	1.411,0	470,3	5,1
4	Antón Ginovés	2	85,9	1.375,2	687,6	5,0
5	Dimitre Meçina	3	82,1	1.313,3	437,8	4,7
6	Andrés García	3	64,1	1.025,0	341,7	3,7
7	Manuel Díaz	3	61,9	989,8	329,9	3,6
8	Bautista Corzo	2	58,8	941,5	470,8	3,4
9	Tomé de la Rúa	2	54,3	868,8	868,8	3,0
10	Vicencio de Fina	2	50,6	809,7	404,8	2,9
11	Agustín de Candía	3	48,4	775,2	258,4	2,8
12	Juan Bautista de la Gorra	1	48,2	771,7	771,7	2,8
13	Hernán Gómez	1	45,2	722,8	722,8	2,6
14	Pedro Ibarrola	1	41,9	670,7	670,7	2,4
15	Diego Hernández	2	38,8	620,0	310,0	2,2
16	Bartolomé de la Rentería	1	38,7	619,2	619,2	2,2
17	Simón González	1	34,5	552,7	552,7	2,0
18	Jerónimo Rodríguez	2	34,5	552,5	276,3	2,0
19	Juan Díaz Almirante	1	34,2	547,2	547,2	2,0
20	Domingo de Escalante	1	34,2	546,5	546,5	2,0
		42	1.196,5	19.143,8	10.241,8	67,0

Fuente: Apéndice II.

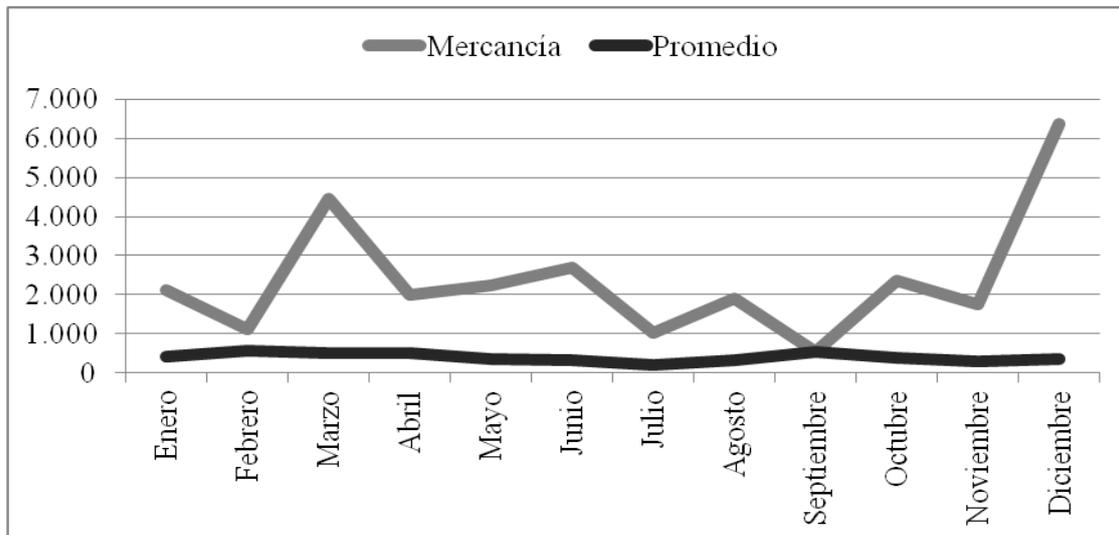
Es destacable la presencia de extranjeros entre los conductores de buques en la ruta Cartagena-Nombre de Dios. Dos pertenecen a la familia Corzo (Francisco y Bautista) y procedían de la isla de Córcega, entonces bajo el control de Génova; ciudad de donde llegaba incluso Antón Ginovés. Debía ser italiano también Vicencio de Fina, mientras apostamos por un origen griego en el caso de dos Candía que hemos encontrado, Agustín y Nicolás, quien eran probablemente naturales de la homónima ciudad de la isla de Creta. También pudo ser griego o eslavo Dimitri Meçina o Mecina, siendo su nombre bastante común entre los helénicos.

⁴⁰ Nicolás de Candía hizo dos viajes en 1553 con dos buques distintos, transportando mercancía por 486,2 pesos. Apéndice II.

Cuadro 6. Los viajes de Cartagena de Indias a Nombre de Dios:
Distribución por mes de ingreso, 1548-1554
(Valores en número, pesos de oro y tanto por ciento)

Meses	Viajes	Derecho	Mercancía	Promedio	% en valor
Enero	5	132,9	2.126,2	425,2	7,4
Febrero	2	70,2	1.122,7	561,3	3,9
Marzo	9	278,4	4.454,2	494,9	15,6
Abril	4	125,2	2.003,7	500,9	7,0
Mayo	6	139,4	2.230,3	371,7	7,8
Junio	8	168,8	2.700,2	337,5	9,5
Julio	5	63,3	1.012,0	202,4	3,5
Agosto	6	118,6	1.898,3	316,4	6,6
Septiembre	1	34,1	545,5	545,5	1,9
Octubre	6	146,8	2.348,8	391,5	8,2
Noviembre	6	109,5	1.751,3	291,9	6,1
Diciembre	18	397,8	6.364,8	353,6	22,3
	76	1.784,9	28.558,0	375,8	100,0

Gráfico 6. Los viajes de Cartagena de Indias a Nombre de Dios: distribución de mercancía y promedio por mes de ingreso, 1548-1554 (valores en pesos de oro)



Fuente: Apéndice II.

La distribución de los datos por meses evidencia (Cuadro 6) como entre 1548 y 1554 los meses en que más viajes se realizaron fueron diciembre, marzo y junio, respectivamente con 18, 9 y 8 transites. Y de hecho estos tres meses coinciden con el valor más alto de mercancía enviada de Cartagena a Nombre de Dios, aunque si con un distinto orden: 6.365 pesos en diciembre, 4.454 en marzo y 2.700 en junio. En cambio, el mes de septiembre, que cae en plena temporada de lluvia, era aquel más crítico para la navegación, aunque fuera no muy larga como

aquella entre Cartagena y el puerto ístmico. Los datos promedios más altos, de 561,3 y 545,5 pesos, coinciden con los ingresos en los meses de febrero y septiembre, incidiendo en estos dos casos el escaso número de embarcaciones entradas a Nombre de Dios: los dos navíos de Francisco de Lerma y Juan Lorenzo, en febrero de 1551 y 1553; el barco *San Juan* del maestre Bautista Corzo, el 3 de septiembre de 1553 (Apéndice II).

Flotas y remesas

Las remesas representan un importante indicador de los flujos económicos entre la Península y las Indias. Una primera remesa procedente de Cartagena, de 7 pesos de oro, llegó a Sevilla en diciembre de 1525, cuando todavía no se había establecido allí un gobierno ultramarino⁴¹. De hecho, sólo en 1538, a pocos años de su fundación, las remesas privadas llegadas de Nueva Granada representaban un discreto porcentaje de aquellas globales recibida en Sevilla de la flota de Tierra Firme. En el caso específico, aquella comandada por Blasco Núñez Vela, que trajo también parte de los primeros botines realizados por Pedro de Heredia y sus hombres durante los primeros años de su conquista. El gobernador Heredia, por aquel entonces suspendido de su cargo, el clérigo Hernando de Villadiego de Guzmán y Juan de Gámez, todos establecidos en Cartagena de Indias, prestaron este año, de manera forzosa, a la Corona caudales por casi 13,3 millones de maravedíes, es decir el 16% de la suma tomada por el Emperador y más del 18% de los desembolsos situados en las cajas reales de Indias⁴².

En término de remesas públicas (Cuadro 7), el dato de toda Nueva Granada, incluyendo entonces también Tolú y Santa Marta, parece ser inferior, de casi el 11% de los 279,6 millones de maravedíes recibidos por el tesorero de la Casa de la Contratación, Francisco Tello. Sin embargo es significativo que las remesas de Nueva Granada sumaban a casi 30 millones de maravedíes en oro, pues el metal más precioso, contra los 216 millones, prevalentemente en plata, recibidos de Perú. Hasta la mitad de la década de 1550, las remesas de Cartagena de Indias iban cargadas en navíos de la Carrera de Indias salidos del puerto de Nombre de Dios. Por esta razón es obra casi imposible poder distinguir, dentro de los registros de navíos compilados por los oficiales de la Casa de la Contratación, la efectiva procedencia cartagenera respecto a aquellas más generales de Tierra Firme.

Las dinámicas que llevaban las flotas de Indias, que salían de España para regresar con todos los cargos de metales preciosos, son muy complejas de comprender. El caso de la armada de Bartolomé Carreño, salida el 11 de agosto 1552 y regresada a Sevilla en fines de octubre

⁴¹ Pertenecía al marinero Tomás Rodríguez, entonces difunto, que le había entregado anteriormente al cómitre Fernando de Frías. APS, Oficio V, Francisco de Castellanos, L. IV, f. 590v, 23-XII-1525.

⁴² Estos los valores, en maravedíes, de los caudales tomados por el Rey a los tres personajes: Heredia, 8.458.300; Villadiego de Guzmán, 2.415.000; Gámez, 2.415.000. Crf. Sardone, 'Comerciantes y tesoros de Indias...'

1553 con una grandísima fortuna, puede ser el más significativo para representar las varias dificultades y los accidentes ocurridos en la Carrera de Indias durante los viajes de ida y vuelta. Este convoye sufrió una tormenta en las islas Canarias y más la pérdida de un buque tras el ataque de corsarios franceses, cerca de Lanzarote. Más tarde, la “Capitana”, en el que navegaba Carreño, se incendió y sólo el capitán y otros veintitrés hombres lograron salvarse de la tragedia, falleciendo todos los otros tripulantes, entre ellos el gobernador de Popayán García del Busto con toda su familia.

Cuadro 7. Distribución de las remesas públicas recibidas en Sevilla por la Casa de la Contratación de la flota de Blasco Núñez Vela, 1538
(Valores en maravedís y tanto por ciento)

Procedencia	Oro	Plata	Total	%
Nueva España		58.852	58.852	0,02
Perú	90.709.562	125.245.027	215.954.589	77,2
Tierra Firme	4.782.541,5	13.085.297	17.867.838,5	6,4
Guatemala	5.542.010		5.542.010	2,0
Nueva Granada	29.865.023		29.865.023	10,7
Islas (Caribe)	847.669		847.669	0,3
Honduras	?	?	7.427.114	2,7
Perlas			78.000	0,03
Varias			1.983.202	0,7
			279.624.298	100,0

Fuente: Haring, *Comercio y navegación*, p. 416.

De los seis barcos salidos para Tierra Firme, sólo la mitad volverá a España. El 2 de septiembre 1552, un huracán redujo al mínimo la flota de Nueva España, al punto que de los cinco buques salidos de San Juan de Ulúa sólo uno fue capaz de unirse en La Habana, el 18 de mayo de 1553, al resto de la flota, con tres navíos que se perdieron en la costa texana cercana a la actual ciudad de Corpus Christi⁴³.

El viaje de regreso comenzó desde Cuba ese mismo mes con seis buques armados, tres naves de Tierra Firme y los cinco galeones de Nueva España, con una carga excepcional, difíciles de cuantificar de manera precisa⁴⁴. En Cartagena, la flota embarcó otras remesas, incluyendo una parte traída de Chile y otra que se había rescatado del naufragio ocurrido en la costa cartagenera de dos navíos que habían formado parte de la flota de Francisco de Mendoza: la nao *Santa María de Villaselán*, de Martín García, y el galeón *San Marco*, del maestro Pedro

⁴³ Este naufragio, también llamado “de la Florida”, produjo numerosas víctimas. Cf. Barto Arnold y McDonal., *Documentary sources for the wreck of the New Spain*.

⁴⁴ La flota transportaba 100.000 pesos para el Rey, distribuidos en cuatro barcos, 25.000 pesos cada uno: el *San Pedro*, con capitán Vicencio Bozino y maestro Juan Díaz; la *Concepción*, maestro Juan de la Isla; el *Trinidad*, de Cristóbal García; y la nao almiranta, nombrada *Santa Catalina*, con Tomé Núñez. Cf. Chaunu, *Seville et el Atlantique*, cit., 2, pp. 488, 500-501-8; Archivo General de Simancas, Contadurías Generales, 3053. Relación del oro y la plata que vino para Su Magestad... en la flota del Bartolomé Carreño; AGI, Contaduría, 277, N.2, ff.13-13v.

López. El tesoro había sido recuperado y guardado por don Antonio de Heredia, hijo del gobernador de Cartagena, Pedro de Heredia. En concreto, fueron rescatadas 260 barras de la Hacienda Real de 14.002 marcos de plata. Este cargamento perteneciente al Rey fue repartido entre los navíos de Juan de la Isla (9.457 pesos), Tomé Núñez (25.000 pesos) y Diego Díaz (37.615 pesos y 6 tomines). Mientras navegaba en el Golfo de México, también el barco de Díaz “se perdió” y el cargamento fue transbordado en el *Concepción* y en el *Trenidad*, en los cuales fue traído finalmente a Sevilla. Llegada la flota a las Azores, la *Almiranta* sufrió graves daños a punto de no poder navegar. Carreño pasó en la nave *San Pedro* de Vicencio Bozino, decidiendo no sobrecargar aún más los buques restantes. El 24 de octubre la armada finalmente echó las anclas en Sanlúcar. Según las primeras indicaciones llegadas al Consejo de Indias, traía metales preciosos por casi cuatro millones de ducados, de los cuales 650.000 de la propiedad del rey⁴⁵, incluyendo el caudal de la *Almiranta* que trajo a Sevilla, meses después, la armada de Juan Tello de Guzmán. Además de los navíos de Bozino, Isla y García, traían tesoros incluso la nao *San Juan* del *maestre* Valeriano de Mancera, capitán Lope Ortiz, y la nao *Santa María del Camino* de Juan de Bolaños⁴⁶. El navío de Juan de la Isla, como se ha comprobado de la contabilidad de la *avería*, traía remesas de Cartagena de Indias (Apéndice III), tanto públicas —destinadas a los oficiales de la Contratación o bien encomendadas al capitán general Bartolomé Carreño— como privadas.

Nafragios y rescates

Las aguas comprendidas entre Nombre de Dios y Santa Marta, pasando por Cartagena de Indias, fueron teatros de algunos naufragios, debido, en particular, al relevante peso del tesoro escondido, que obligó los buques de la Carrera de Indias a regresar a España con grandes sobrecargas⁴⁷. Como ya subrayado anteriormente, la década de 1550 fue una de la más problemáticas bajo este sentido por la navegación atlántica, debido a la guerra estallada entre las coronas de España y Francia. De hecho, el mismo gobernador de Cartagena destituido, Pedro de Heredia, y el de Tierra Firme, Sancho Clavijo, murieron ahogados en los varios naufragios ocurridos entre 1554 y 1555 a los navíos de la flota de Cosme Rodríguez Farfán, durante el viaje de regreso desde Nombre de Dios hasta la bahía gaditana⁴⁸. A pesar del drama para los tripulantes, en algunas circunstancias se logró recuperar parte sino todo el cargamento que había ido a fondo o había sido salvado antes de que los barcos se hundiesen.

⁴⁵ AGI, Indiferente, 737, N.94, f.1. Consulta del Consejo de Indias, Valladolid 15-XI-1553.

⁴⁶ AGI, Contaduría, 277, N.2, ff.69v-70.

⁴⁷ Sobre el problema de sobrecarga y naufragios, cf. Pérez-Mallaína Bueno, *El hombre frente al mar: naufragios en la Carrera de durante los siglos XVI y XVII*.

⁴⁸ Sobre el naufragio de Zahara, cf. Pérez-Mallaína Bueno, *El hombre frente al mar: naufragios en la Carrera de durante los siglos XVI y XVII*, pp. 43, 89-91. Sobre el precedente naufragio de Padre Island, o Corpus Christi, de 1554, cf. Barto Arnold y McDonal, *Documentary sources for the wreck of the New Spain*.

La primera noticia sobre naufragios acaecidos en las cercanías de Cartagena, que se ha rastreado en los protocolos hispalenses, se refiere al galeón del maestre Juan Quintero, propiedad de Pedro de Cifuentes, que naufragó entre Santa Marta y Cartagena probablemente en 1536. Gran parte de la mercancía que llevaba fue recuperada, así como consta de un poder entregado por Juan de Zornoza a Juan y Domingo de Murga en febrero del año siguiente⁴⁹.

La flota de Francisco de Mendoza, que regresó de Nombre de Dios en 1551, sufrió algunos accidentes en la costa colombiana. El navío *Santa María de Villaselán*, del maestre Martín García, hizo naufragio cerca de Cartagena y parte de su cargamento se trasladó en el galeón *San Marcos*, del maestre Pedro López, nao almiranta de aquella flota que luego regresó a Nombre de Dios. Otra parte del tesoro fue rescatada y traída a Cartagena en el galeón *Don Álvaro* y quedó en poder de las justicias cartageneras. Entre el caudal recuperado entraban las 40 barras de plata ensayadas de 9.918 pesos y 17 tomines pertenecientes al capitán Pablo de Meneses, vecino de Plata de los Charcas y natural de Talavera. Éste entregó en Sevilla, en el mes de octubre, a través de un apoderado y conciudadano suyo, Francisco de Ladrana, la procura para que los mercaderes Gaspar Ramos y Francisco Mostrenco pudiesen recibirlas en Nombre de Dios⁵⁰. En enero de 1553, lo mismo hicieron otros mercaderes hispalenses, Alonso de la Barrera y Diego de Hurtado, quienes enviaron poderes para cobrar sus sumas al maestre García y más a Nuño de Castro, estante en Cartagena, y a Fernando de Fuente, quien a su vez encargó del asunto a un pariente suyo, Gómez de la Fuente, estante en Nombre de Dios⁵¹.

Andrés de Areiza (o Areilza), un poderoso mercader vasco de Sevilla⁵², encargó el recupero de sus 500 pesos, que iban en dos barras de platas ensayadas cargadas en el mismo navío naufragado, a Luis Suárez, regidor de Nombre de Dios, y al capitán Domingo de Anchieta. En febrero se señala la primera carta de pago sobre la cobranza de estas remesas rescatadas; en concreto, por Juan de Ayerbe, vecino de Fuentes de Jiloca, aldea de Calatayud, en nombre de Antonia Soriano, por la suma de 37.244 maravedíes que Miguel de Siria había remitido por Pedro Fuentes, estante en Perú⁵³.

Los 2.500 pesos en diez barras de plata del bachiller Juan Alonso, clérigo natural de Calera, pueblo situado en el maestrazgo de Santiago, habían quedado en poder de las justicias cartageneras. A estas autoridades Juan Alonso dirigió, el 30 de junio de 1553, su solicitud para su devolución, otorgando las procuras a tres sevillanos, Diego de Lepe y los maestros Rodrigo Lobo y Diego Bernal, quienes iban dirigidos con sus propios navíos a Nombre de Dios, haciendo escala en Cartagena. Otros dos maestros que iban al mismo destino, Diego de Lepe y

⁴⁹ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 10 de febrero y 100v, 23-II-1537.

⁵⁰ APS, Oficio III, Cristóbal del Puerto, f. 1350, 21-X-1552.

⁵¹ APS, Oficio XV, Alonso de Cazalla, Lib. I, ff. 141, 149 y 257, escrituras de 9, 10 y 18-I-1553.

⁵² Sobre Areilza y sus tratos con las Indias, cf. Sardone, "El aporte vasco a las requisas...".

⁵³ APS, Oficio XV, Alonso de Cazalla, Lib. I, ff. 171 y 394, 13-I y 2-II-1553.

Alonso Martín Morejón, fueron encargados, el 18 de septiembre, juntamente a Gaspar Pérez, estante en Nombre de Dios y hermano del mercader Melchor Pérez, de solicitar la entrega a las mismas justicias cartageneras⁵⁴.

Anteriormente, el 25 de agosto, Juan de Llerena, mercader de Sevilla, había dirigido a Alonso de Cazalla, estante en Nombre de Dios, poderes para recibir de aquellas autoridades sus remesas, a través de una procura que entregó, el 10 de octubre, incluso a Diego de Almonte, vecino de Sevilla, que iba a las Indias para hacer efectivos todos sus créditos⁵⁵.

Otro naufragio ocurrió en los mismos meses a la carabela *Nuestra Señora de la Concepción*, del maestre Jácome Luis, en las aguas portuguesas en frente a Cascáis, durante el viaje de regreso de Nombre de Dios a España y con remesas cargadas incluso en Cartagena y La Habana. A las autoridades de los tres puertos los oficiales de la Casa de la Contratación dirigieron dos cartas para remitir a Sevilla copias en que resultaban asentadas las remesas allí cargadas, evidentemente por la pérdida del registro del navío. En 1553 se hundió el navío de Juan Díaz, mientras llegaba a las islas Azoras, donde éste quedó por un tiempo con las remesas rescatadas. Entre ellas cabían las del maestre Martín García, vecino de Lepe, que se habían embarcado en Cartagena⁵⁶.

Los tratantes: conquistadores y mercaderes

Pedro de Heredia y su familia fueron seguramente los protagonistas principales del primer trato comercial que se estableció con Cartagena. Él, su hermano Alonso y su hijo Antonio ya habían asentado en la isla Española la base de sus negocios. En Azua, cerca de Santo Domingo, Pedro de Heredia poseía una demora en la que probablemente se almacenaron varias mercancías. En la isla haitiana él invirtió dineros incluso en el cultivo del azúcar, siendo copropietario con su socio Damián de Peralta de un trapique que funcionó, por lo menos, entre 1529 y 1532. En la capitulación firmada para la conquista y población de su gobernación de Nueva Granada se especificaba que Heredia podía cultivar todas las granjerías existentes en la Española, eximiéndole de impuestos —por toda su vida y la de un heredero— al primer ingenio que se hiciese en la nueva provincia, pudiendo incluso llevar para su fábrica a cien esclavos y todas las herramientas necesarias para comenzar a moler, de manera que los molinos edificados en Cartagena gozasen de las mismas libertades concedidas en la isla Española⁵⁷. Además de Peralta, quien cuidó el trapique, en la Española el gobernador de Cartagena contó con otro

⁵⁴ APS, Oficio XV, Alonso de Cazalla, Lib. II, ff. 31 y 642v, 30-VI y 18-IX-1553.

⁵⁵ APS, Oficio XV, Alonso de Cazalla, Lib. II, ff. 443 y 817v, 25-VIII y 10-X-1553.

⁵⁶ APS, Oficio XV, Alonso de Cazalla, Lib. II, ff. 769 y 1126v, 30-IX y 24-XI-1553.

⁵⁷ Del Río Moreno, *Los inicios de la agricultura europea*, pp. 413, 440, 506-509.

teniente, Pedro Romero, a quien Francisco de Ballesteros dirigió, el 22 de agosto de 1536, una solicitud para recibir las sumas de las mercancías que le había entregado⁵⁸.

De la isla Santiago, o Jamaica, Pedro de Heredia envió a Sevilla, el 30 de agosto de 1538, una carta de poder dirigidas a los hermanos Diego y Francisco de Ballesteros para recibir sus remesas de las Indias⁵⁹. Éste último formaba parte de la compañía con otro hermano suyo, Miguel Jerónimo de Ballesteros, deán de Cartagena y obispo de Cabo de la Vela, siendo su procurador, a partir de enero de 1539, para recibir en la ciudad hispalense todas sus remesas y más los 1.000 castellanos de oro que estaban depositados en el monasterio de San Pablo de Sevilla⁶⁰. Francisco y Miguel Jerónimo de Ballesteros ya habían fallecido en fines de 1553, al aceptar la mujer de Francisco, Catalina Villa, con “beneficio de inventario”, por ella y sus hijos y herederos, ambas las herencias dejadas por su marido y el prelado. De los hijos de la pareja, el sólo Rodrigo de Ballesteros era el único que había cruzado el Atlántico⁶¹, quedándose aquel tiempo en las Indias. De hecho en 1553 resulta remitir hasta 505 pesos de oro de Cartagena en el navío de Juan de la Isla (Apéndice III).

Además del grupo mercantil encabezado por los Heredia y los Ballesteros, cabe señalar otras compañías comerciales que se formaron en Sevilla tras la fundación de Cartagena. La mayor parte de las que extendían tratos en la provincia cartagenera estaban generalmente basadas, además que en Sevilla, en el puerto de Nombre de Dios, principal centro de abastecimiento de toda Tierra Firme. Dos de las primeras empresas, formadas a comienzos de 1536, pertenecieron al mercader hispalense Rodrigo Álvarez: la primera la constituyó con Cristóbal Guillén, la segunda con Francisco de Prádanos, sus agentes en Nueva Granada. Álvarez encomendó a ambos socios distintas mercancías, que les envió el mismo año en el navío *Santa María la Barca*. Según los acuerdos, que se había cerrado el día 13 de enero, ellos tenían poder para venderlas tanto en Cartagena de Indias como en Santa Marta⁶². Un año y medio después, el 25 octubre 1537, Álvarez arregló en Sevilla el fletamento de 15 toneladas de mercaderías que enviaba a Cartagena con el maestre de la *Santa Ana*, Alonso Martín⁶³.

Siempre en 1536, el maestre trianero Tomé de la Isla dirigió de Sevilla una procura a Juan Caldera, estante en Nueva Granada, y al maestre sevillano Jerónimo Rodríguez, para solicitar a Luis Fernández, vecino de Granada, 82 ducados que le debía por haberle pagado a Antón Rodríguez de la Madalena⁶⁴. Ambos habían asentado tratos en Cartagena.

⁵⁸ APS, Oficio I, Alonso de la Barrera, L.II, f. 424v, 22-VIII-1536.

⁵⁹ APS, Oficio I, Alonso de la Barrera, L.I, f. 299v, 6-II-1539.

⁶⁰ APS, Oficio I, Alonso de la Barrera, L.I, f. 238, 25-I-1539.

⁶¹ APS, Oficio XV, Alonso de Cazalla, Lib. I (1554), f. 97, 19-XII-1553.

⁶² APS, Oficio V, Francisco de Castellanos, L. I, f. 11 de enero, 13-I-1536.

⁶³ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 106v, 25-X-1537.

⁶⁴ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 23, 6-III-1535.

También Alonso Román, jurado de Sevilla y destacado comerciante trasatlántico⁶⁵, trató con Cartagena y más con Castilla del Oro a través de dos factores, Juan y Álvaro de Segura. En mayo de 1537 entregó a su sobrino, Francisco Martínez, dos solicitudes dirigidas a los oficiales de las dos provincias para apremiarles con el fin que rindiesen las cuentas de las dos factorías que tenían respectivamente en Cartagena de Indias y en Panamá-Nombre de Dios⁶⁶. En el mismo año, Juan González, vecino de Villalba, en el contado de Feria, y Cristóbal Pérez, de Puerto de Santa María, tenían una compañía que trataba de Sevilla a la otra orilla del Atlántico, incluyendo a Antón de León, lugarteniente del gobernador de Nombre de Dios, y más a Juan Álvarez y Pedro de Mazuelos, tesorero de Jamaica. Esto consta de la petición que González entregó a Pérez, en Sevilla, el 21 de noviembre, para solicitar el pago a los tres socios de los 505, 400 y 370 pesos de oro que les habían sido embargados por el juez de residencia Pedro Vázquez del trato que la compañía había tenido anteriormente en Nombre de Dios y en la provincia cartagenera⁶⁷.

En la primavera de 1538, Francisco Núñez y Juan de Palma cargaban para Nombre de Dios respectivamente 15 y 22 toneladas de mercaderías en el navío *Santa Nicolás* del maestre Pedro de Ureta, que hizo escala en Cartagena⁶⁸. Al mismo tiempo, Melchor Núñez, mercader de Sevilla, tenía una compañía con Diego Méndez, extremeño del Señorío de la Higuera de Vargas, en el obispado de Badajoz, quien falleció en la provincia cartagenera al cabo de pocos años. En el septiembre siguiente, Núñez solicitó, a través de Antón de Aragón, estante en Cartagena, a las justicias cartageneras que le entregasen la tercera parte de la herencia de Méndez, que le pertenecía según la escritura de la compañía que habían tenido⁶⁹.

A comienzo de 1539, el mercader inglés Tomás Haryson [Harrison], residente a Sevilla, envió 30 toneladas de mercaderías, 40 pipas de vino y harina, el resto en ropa menuda, en el navío *Espíritu Santo* de Cristóbal Rodríguez Solomando, que hizo escala en Cartagena y que iba dirigido a Nombre de Dios⁷⁰.

En el año de 1547, Bartolomé de Porras ya había establecido sus negocios en Cartagena, según una escritura en que resulta enviar mercancía a dicho puerto en el navío de *San Antón* del maestre Pedro Camacho⁷¹. Porras estaba ligado, quizás de una relación de compañía, con dos agentes establecidos en Triana, un cierto Urbano de Mesina, de clara origen siciliana, y Juan Sardo [o Ysardo], otro probable italiano, éste natural de Cerdeña. Sardo prestó en mayo de 1548 a Juan de Ortega, vecino de Palenzuela, la suma de 41 coronas de oro con el empeño de pagarlas

⁶⁵ Sobre este se podrían señalar los varios estudios del hispano-alemán Enrique Otte.

⁶⁶ APS, Oficio V, Pedro de Castellanos, L. III, f. 60v, 24-V-1537.

⁶⁷ APS, Oficio I, Alonso de la Barrera, f. 3 de noviembre, 21-XI-1537.

⁶⁸ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, ff. 48 y 49 de abril, 28-III y 12-IV-1538.

⁶⁹ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 11 de septiembre, 12-IX-1538.

⁷⁰ APS, Oficio X, Pedro de Coronado, f. 50 de enero, 31-I-1539.

⁷¹ APS, Oficio XVI, Martín de Ávila, f. 818, 24-X-1547.

a Porras o a Mesina directamente en la provincia cartagenera⁷². En enero de 1551 el mismo Sardo recibía en Sevilla la suma de 43.053 maravedíes, de los 45.000 maravedíes remitidos — bajo la responsabilidad de Porras— a María Pérez, vecina de Usanos, en tierra de Guadalajara⁷³. En 1553, Porras recibió en Sevilla, llegados de Cartagena en el navío de Juan de la Isla (Apéndice III), 50 pesos de plata corriente, y más debió compartir otros 100 pesos destinados al contador de la Casa de la Contratación, Diego de Zárate, con el cual, probablemente, tenía tratos en común.

Otros dos mercaderes que resultan establecidos en Cartagena en la misma época son Jorge de Quintanilla, por lo menos de 1550, y el burgalés Nuño de Castro. Espeso ambos resultan destinatarios, singularmente o conjuntamente, de varios poderes para cobrar créditos o herencias de personas que residían o habían fallecido en Cartagena de Indias. En marzo de 1553, en particular, se le entregó una procura para recibir en la ciudad colombiana la suma de 5.625.000 maravedíes relativa a las mercancías en poder de Juan de Hipólito (o Ipólito), mercader de Sevilla y compañero del banco Domingo de Lizarrazas, que éste había traspasado a sus acreedores tras la quiebra del mismo banco que acababa de declararse en las gradas de Sevilla⁷⁴. Estuvieron interesados en el asunto, como representantes y diputados de los acreedores de Lizarrazas, el florentín Jacome Bote (Botti), el genovés Andrea Lomelín y más Jerónimo de Aresti, Luis Sánchez Dalvo y el jurado Alonso Ruiz. Además de Nuño de Castro y Jorge Quintanilla fueron involucrados en el pago en tierra colombiana incluso el maestre guipuzcoano Domingo de Anchieta, y más los dos en cuyo poderes parece estaba la sobredicha mercancía, Francisco de Zúñiga y Pedro de Espinosa, ambos vecinos de Cartagena. Es probable que incluso éstos perteneciesen a la red de colaboradores de la compañía que el banco vasco había formado con Hipólito⁷⁵. Parte de los 499 pesos de oro y 681 pesos de plata llegados de Cartagena a su nombre en 1553 (Apéndice III) pudieron estar relacionados con la compañía formada con Lizarrazas.

En enero de 1554, Castro y Quintanilla fueron autorizados a recibir en Cartagena la herencia de Hernando de Baena, importante mercader hispalense, según los poderes que se le enviaron desde Sevilla por los hermanos Luis y Pedro García, procuradores de los herederos de Baena, entre ellos el hijo Martín de Baena⁷⁶. A esta compañía pudo estar relacionado otro miembro de la familia burgalesa asentado en Sevilla, Hernando de Castro, quien recibió en

⁷² APS, Oficio XVII, Andrés de Toledo, Lib. II, f. 818, 1-V-1548.

⁷³ APS, Oficio IV, Cristóbal de la Becerra, f. 903, 20-VIII-1551.

⁷⁴ Juan de Hipólito Melgarejo era su nombre extenso y tenía 38 años en 1555. AGI, Contratación, 5218, N.14. Sobre la quiebra del banco Lizarrazas, cf. Sardone, “El aporte de vascos a las requisas...”.

⁷⁵ APS, Oficio XV, Alonso de Cazalla, Lib. I, f. 735v, 22-III-1553.

⁷⁶ APS, Oficio XV, Alonso de Cazalla, Lib. I, f. 213v, 25-I-1554.

Sevilla, llegada de Cartagena, una remesa de 1.755 pesos globales, entre plata, plata corriente y oro.

El mercader Hernando de Lipar, quizás un oriundo de la isla de Lipari o bien de Sicilia, como Urbano de Mesina⁷⁷, resulta vecindado a Cartagena de Indias por lo menos del año 1549, cuando resultaba deudor, con Juan de Valenciano, vecino de Nueva Granada, de 400 pesos de oro de 18 quilates de Fernando de Valenzuela, quien para su cobranza entregó poderes a Pedro de Heredia y Bartolomé de Porras⁷⁸. En 1552, Lipar resulta tener compañía con Juan de Canelas, vecino de Triana, quien le envió a Cartagena algunas mercancías, así como la que le envió en el navío del maestre Martín García salido con la flota de Francisco de Mendoza⁷⁹.

Para acabar esta reseña sobre los mercaderes asentados en Cartagena de Indias, cabe señalar la importancia de la remesa de Francisco Gutiérrez en 1553 (7.271 pesos de plata y 36.355 maravedíes de avería pagada), y más la presencia de Juan de Francia, un posible oriundo francés, titular de cuatro remesas llegadas con la flota de Carreño en 1553 consistentes en 1.172 pesos de oro, 86,5 marcos de perlas de diferentes tipos, y una barra de plata ensayada.

Conclusiones

Este estudio, introductorio, sobre el inicial comercio que se desarrolló en Cartagena de Indias, tras su fundación de 1533 y durante dos décadas, ha evidenciado como el puerto colombiano vio crecer constantemente su importancia en el ámbito del trato colonial, en particular en las rutas entre Sevilla y el puerto atlántico de Nombre de Dios. Este crecimiento fue más consistente hasta el año de 1550, cuando, debido incluso a la guerra estallada entre España y Francia, el tráfico hispano-americano sufrió pesantes contracciones por la falta de navíos y por la más reducida frecuencia de los viajes de la Península. Sin embargo, esta reducción de viajes entre 1550 y 1554 fue en parte compensada por el mayor porte de los navíos empleados en la Carrera de Indias, que pasaron rápidamente a tener un tonelaje de 120/150 toneles hasta incluso los 350 toneles.

El análisis de los protocolos notariales de Sevilla ha evidenciado como Cartagena de Indias fue uno de los principales puertos de escalas de la navegación entre la ciudad hispalense y el puerto ístmico de Nombre de Dios, con una frecuencia incluso importante (Apéndice I).

Las cuentas del derecho del almojarifazgo cobrado en los puertos de Cartagena de Indias y Nombre de Dios han suministrado importantes informaciones en términos micro y macro-económico. En particular, se han podido detallar todos los viajes cumplidos entre la ciudad

⁷⁷ Según su apellido podía proceder de Lipari, nombre de una isla del archipiélago de las Eolias cerca de Sicilia. Se señala que en el actual territorio de Serbia existe una pequeña población de nombre Lipar.

⁷⁸ APS, Oficio V, Pedro de Castellanos, Lib. III, f. 1064, escritura de 14-XI-1549.

⁷⁹ APS, Oficio IV, Cristóbal de la Becerra, f. 2448, escritura de 23-X-1552.

colombiana hasta el principal puerto de Tierra Firme a partir de 1548, año en que terminó el favorable régimen de exención fiscal otorgado a la provincia cartagenera, y hasta 1554, último año de observación (Apéndice II). El estudio del tráfico de navíos entre Cartagena y Nombre de Dios ha confirmado como las embarcaciones más utilizadas en esta ruta fuesen de pequeño cabotaje, como fregadas y barcos, y como los meses más intensos del tráfico en ingreso fuesen aquellos de diciembre y marzo (Cuadro y Gráfico 6).

Entre los actores del comercio incipiente con Cartagena se destacan los papeles de Pedro de Heredia, que tuvo grandes intereses incluso en la isla Española; de los burgaleses Nuño y Hernando de Castro y del banco del vizcaíno Domingo de Lizarrazas, activo en la provincia con su socio Juan de Hipólito; de los sevillanos Bartolomé de Porras y Jorge de Quintanilla; y finalmente de algunos extranjeros, particularmente italianos y griegos, que operaban tanto como maestre o *arrez* de buques o bien como mercaderes.

Bibliografía

- CHAUNU, Pierre y Huguette, *Seville et l'Atlantique*, SEVPEN, Paris 1955-1960 (12 volúmenes).
- DEL RÍO MORENO, Justo L., *Los inicios de la agricultura europea en el Nuevo Mundo, 1492-1542*, Santo Domingo: Editora Búho, 2012.
- ELTIS, David. *The Rise of African Slavery in the Americas*, Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla: EHHA, 1945.
- GÓMEZ PÉREZ, María del Carmen, *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*, Madrid-Sevilla: EHHA-CSIC, 1994.
- GUTIÉRREZ AZOPARDO, Ildelfonso, "El comercio y mercado de negros esclavos en Cartagena de Indias (1533-1850)", *Quinto Centenario*, 12, 1987, pp. 187-210.
- HARING, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en época de los Habsburgos*, México: FCE, 1979.
- LORENZO SANZ, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid: Diputación de Valladolid, 1980 (2 vols).
- PALACIOS PRECIADO, Jorge, *La Trata de Negros por Cartagena de Indias*, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja 1973.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, *El hombre frente al mar: naufragios en la Carrera de durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1999.
- SARDONE, Sergio, "Comerciantes y tesoros de Indias: préstamos y 'libranzas' tras la requisita de remesas de 1538". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Colloques 2015. <http://nuevomundo.revues.org/67787>.
- SARDONE, Sergio, "El aporte vasco a las requisas de remesas indianas durante el reinado de Carlos I", *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, N. 9, 2015, pp.247-294.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, *Ejército y fiscalidad en Cartagena de Indias. Auge y declive en la segunda mitad del siglo XVII*, Bogotá: El Áncora Editores, 2006.
- TOVAR PINZÓN, Hermes, *El Imperio y sus Colonias. Las Cajas Reales de la Nueva Granada en el siglo XVI*, Bogotá: Archivo General de la Nación, 1999.
- TOVAR PINZÓN, Hermes "Remesas, Situados y Real Hacienda en el siglo XVII", en Antonio M. Bernal (Ed.) *Dinero, Moneda y Crédito en la Monarquía Hispánica*, Fundación ICO-Marcial Pons Historia, Madrid 2000, pp.241-267.
- VIDAL ORTEGA, A. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, EHHA-CSIC, Sevilla 2002.

APÉNDICES

I

Navíos aprestados en Sevilla con destino o escala prevista en Cartagena de Indias, 1535-1553

Año	Nombre	Maestres o Señores	Destino	Escalas
1535	<i>S. Cristóbal</i>	¿Juan de Borja?	S. Domingo	Ca
1535	<i>La Victoria</i>	Juan Mejía	N. Dios	Ca
1535	<i>S. María de la Victoria</i>	¿Iñigo de Arbolacha? Alonso Martínez	?	Ca
1535	<i>S. Cruz</i>	Juan Rodríguez	N. Dios	PR y Ca
1535	<i>S. María del Campo</i>	Juan de Valladares	N. Dios	Ca
1535	<i>Santiago</i>	Vicente Roldán	N. Dios	Ca
1535	<i>S. Salvador</i>	Juan Martín Enamorado	N. Dios	Ca
1535	<i>S. María de la Barca</i>	Blas Colchero	N. Dios	¿SM? y Ca
1535	<i>La Madalena</i>	Juan Quintero	N. Dios	SM y Ca
1536	<i>S. María de Guadalupe</i>	Pedro Márquez	N. Dios	SG, PR, CV, SM, Ca
1536	<i>S. María del Campo</i>	¿Anton de Ygalta? Juan de Saona (piloto)	N. Dios	Ca
1536	<i>La María</i>	Alonso Quintero	N. Dios	SM y Ca
1536	<i>La Trinidad</i>	Francisco de la Caba	N. Dios	Ca
1536	?	Juan Venegas (piloto)	N. Dios	SD, Ca
1536	<i>S. Gil</i>	?	N. Dios	PR, SD, Ca
1537	<i>Regina Coeli</i>	Juan Carreño	N. Dios	PR, SD, Ca y SM
1537	<i>S. María la Blanca</i>	Sebastián Rodríguez Pavón	N. Dios	Ca
1537	<i>S. Ana</i>	Juan Roldán, piloto	N. Dios	SD y Ca
1538	<i>Santa María La Antigua</i>	Maestre Jorge	Cartagena	SJ
1538	<i>S. Ana</i>	Juan Roldán, piloto	N. Dios	Ca
1538	<i>La Concepción</i>	Francisco Díaz Caballero	N. Dios	Ca
1538	<i>Santa María de Icíar</i> ⁸⁰	Martín Pérez Lezcano	N. Dios	SM y Ca
1538	<i>San Nicolás</i>	Pedro de Ureta	N. Dios	Ca
1539	<i>Santa María La Concepción</i> ⁸¹	Cristóbal Romero y Francisco Camacho	Cartagena	
1539	<i>Espíritu Santo</i>	Cristóbal Rodríguez Solomando	N. Dios	Ca
1539	<i>Espíritu Santo</i>	Pedro Gallegos	N. Dios	SM y Ca
1539	<i>Sancti Spíritus</i>	¿Hernando Camacho?	N. Dios	SM y Ca
1539	<i>Santa María del Jesús</i>	Gregorio de Santiago	N. Dios	SJ y Ca
1539	<i>Espíritu Santo</i>	Francisco Rodríguez	N. Dios	SG, PR y Ca
1539	<i>Santa Catalina</i>	¿Blas Gallego?	N. Dios	Ca
1539	<i>Santa María de Óndiz</i>	¿Gregorio Palomino?	N. Dios	Ca

⁸⁰ Galeón.

⁸¹ Carabela

Año	Nombre	Maestres o Señores	Destino	Escalas
1539	<i>Santo Antón</i>	Francisco Pérez	N. Dios	SM y Ca
1540	<i>Santa Casilda</i> ⁸²	Diego Gallego	Cartagena	
1541	<i>Santa Agueda</i>	Alonso Díaz	Cartagena	
1541	<i>La Concepción</i>	Diego Martín Camarena	Cartagena	
1542	<i>Madalena</i>	Benito González	N. Dios	Ca (*)
1545	<i>San Medel y Celadon</i>	Íñigo de Ibarrola	N. Dios	Ca (*)
1546	<i>La Concepción</i>	Antonio Camacho	N. Dios	SJ y Ca (*)
1547	<i>San Antón</i>	<i>Pedro Camacho</i>	N. Dios	¿Ca?
1548	<i>Nuestra Señora de Guadalupe</i>	Luis de Carvajal	N. Dios	Ca
1551	<i>Santa Catalina</i>	¿Alonso Galdamez?	¿N. Dios?	Ca
1553	<i>Santa María de Guadalupe</i>	Juan Pérez	N. Dios	IM, CV, SM y Ca
1553	<i>San Nicolás</i>	Diego Lobo	Cartagena	IM, CV y Ca
1553	<i>San Salvador</i>	Diego Bernal	N. Dios	Ca
1553	<i>Santa María</i>	Diego de Lepe	N. Dios	Ca
1553	<i>Santa María del Camino</i>	Alonso Martín Morejón	N. Dios	Ca

Fuentes: *Catálogo del Fondo Americano del Archivo de Protocolos de Sevilla*, Sevilla, Instituto Hispano-Cubano para la Historia de América, 1533-2016 (13 volúmenes).

(*) Indicado por Chaunu, *Seville et l'Atlantique*, 6 (Cuadro 1).

Abreviaturas: Ca: Cartagena; CV: Cabo de la vela; IM: Isla Margarita; PR: Puerto Rico o San Juan; SG: San Germán (Puerto Rico); SM: Santa Marta.

II

El derecho del almojarifazgo cobrado en el puerto de Nombre de Dios de buques procedentes de Cartagena de Indias, 1548-1554 (Valores en pesos decimales)

Día	Mes	Buque	Nombre	Maestre o Arrez	Derecho	Mercancía
1548						
20	ene	navío	S. Juan	Vicencio de Fina	31,8	509,0
25	abr	navío	S. Domingo	Pedro de Muralla	16,1	258,2
10	jun	barco	S. Juan	Francisco Márquez	7,9	126,0
7	jul	canao	? (Hernando Díaz)	Francisco Márquez	12,8	204,3
30	jul	barco	Santiago	Francisco Corzo	5,3	84,0
16	dic	caravela	S.M. de Nazaret	Juan Díaz Almirante	34,2	547,2
1549						
15	abr	barco	S. Juan	Francisco de Lerma	22,0	352,0
20	abr	barco	S. Domingo	Ibarrola, Pedro de	41,9	670,7
13	jun	barco	S. Juan	Vicencio de Fina	18,8	300,7
15	jun	caravela	S.M. de Esperanza	Francisco de Lerma	31,5	503,5
14	jul	barco	S. Domingo	Baltasar Díaz	15,4	246,0
26	oct	navío	S.M. de Esperanza	Francisco de Lerma	51,8	828,0

⁸² Carabela

Día	Mes	Buque	Nombre	Maestre o Arrez	Derecho	Mercancía
14	nov	fregata	Santiago	Juan Gutiérrez	9,0	144,0
13	dic	navío	S. Jorge	Manuel Alonso	15,9	254,2
26	dic	navío	N.S. de la Esperanza	Antón Ginovés	40,0	640,3
1550						
31	ene	barco	S. Sebastián	Diego Beltrán	26,2	419,2
20	mar	navío	S. Juan	Juan de Carmona	23,1	369,0
27	mar	navío	Esperanza	Antón Ginovés	45,9	734,8
1	abr	navío	S. Juan	Juan de Carmona	51,0	816,0
15	abr	fregata	S. Maria	Francisco de Lerma	9,6	154,0
20	jun	navío	S. Catalina	Marcos de Cátera	23,3	373,5
22	jun	fregata	S. María	Francisco de Lerma	20,0	320,0
16	ago	barco	S. Juan	Francisco Jiménez	20,9	334,0
29	ago	navío	S. Catalina	Diego Hernández	22,9	366,0
25	ago	fregata	Santiago	Simón González	34,5	552,7
5	oct	caravela	S. Francisco	Miguel Respo	7,0	111,7
9	oct	barco	S. Andrés	Manuel Díaz	15,4	246,0
1	dic	navío	S. Antón ⁸³	Tomé de la Rúa	54,3	868,8
1551						
28	feb	barco	S. Pedro	Francisco de Lerma	11,0	176,0
24	jun	navío	S.M. de Nazaret	Diego Hernández	15,9	254,0
24	nov	fregata	S. Cosme	Manuel Díaz	16,6	265,3
14	dic	barco	S. Jorge	Jerónimo Rodríguez	10,8	172,3
14	dic	barco	S. Pedro	Rodrigo Alonso	14,6	234,0
19	dic	caravela	S. Juan	Gaspar de Silva	3,7	58,7
1552						
14	mar	fregata	Santiago	¿Mochedano, Diego?	19,4	310,8
18	mar	navío	S. Antonio	Antonio Verdejo	23,2	371,0
2	may	caravela	S. Juan	Juan de Carmona	14,1	226,0
21	jun	fregata	S. Cosme y S. Damián	Manuel Díaz	29,9	478,5
14	jul	navío	S. Antonio	Andrés García	8,1	129,7
8	ago	fregata	S. Cosme y S. Damián	Agustín de Candía	16,5	263,3
14	nov	fregata	S. Miguel	Dimitre Meçina	23,9	381,7
10	dic	fregata	Santiago	Alonso de Taranto	4,6	74,2
10	dic	barco	S. Jorge	Juan Sánchez Mexía	17,9	286,8
11	dic	barco	La Candelaria	Juan Bautista de la Gorra	48,2	771,7
1553						
10	ene	fregata	S. Miguel	Dimitre Meçina	16,8	268,5
5	feb	fregata	¿S. Mames?	Juan Lorenzo	59,2	946,7
4	mar	barco	S. Catalina	Juan Fernández	33,6	538,0
7	mar	navío	S.M. de la Candelaria	Bartolomé de la Rentería	38,7	619,2

⁸³ Procedido de Santo Domingo y Cartagena de Indias.

Día	Mes	Buque	Nombre	Maestre o Arrez	Derecho	Mercancía
12	mar	fregata	Los Reyes	Jerónimo Rodríguez	23,8	380,2
3	mar	fregata	S. Miguel	Juan Catalán	29,3	468,0
4	abr	fregata	S. Juan	Hernán Gómez	45,2	722,8
24	jun	barco	Los Reyes	Hernando Alonso	21,5	344,0
4	ago	fregata	S. Bartolomé	Agustín de Candía	16,2	259,5
3	sep	barco	S. Juan	Bautista Corzo	34,1	545,5
4	oct	fregata	Santispíritus	Andrés García	25,8	413,0
7	oct	fregata	S. Jorge	Domingo de Escalante	34,2	546,5
28	oct	barco	S. Marcos	Juan Lorenzo	12,7	203,7
19	nov	barco	S. Bartolomé	Nicolás de Candía	14,6	233,3
19	nov	fregata	S. Juan	Bautista Corzo	24,8	396,0
20	nov	fregata	S. Juan	Juan Antonio	20,7	331,0
1	dic	fregata	S. Catalina	Juan de Henao	19,5	312,3
1	dic	fregata	S. Pedro	Juan Lorenzo	34,2	547,3
2	dic	fregata	S. Pedro	Pedro Ginovés	8,0	127,5
6	dic	fregata	Santispíritus	Andrés García	30,1	482,3
8	dic	fregata	S. Juan	Hernando de Cádiz	22,4	357,7
14	dic	fregata	S. Catalina	Pedro Hernández	7,8	124,3
19	dic	fregata	S. Juan	Nicolás de Candía	15,8	252,8
1554						
19	ene	caravela	S. Catalina	Juan de Herrera	32,1	513,7
9	ene	navío	S. Catalina ⁸⁴	Manuel González	26,0	415,8
15	mar	fregata	S. Miguel	Dimitre Meçina	41,4	663,2
23	may	fregata	Los Reyes	Juan Sánchez	32,5	520,0
23	may	fregata	S. Catalina	Domingo Hernández	19,3	309,3
31	may	fregata	S. Pedro	Antón Cordero	12,8	205,0
4	jul	fregata	S. Martín	Macias González	21,8	348,0
16	ago	barco	S. Pedro	Francisco Bueno	7,7	122,8
10	dic	barco	Santiago	Agustín de Candía	15,8	252,3

Leyenda:

ene: enero; feb: febrero; mar: marzo; abr: abril; may: mayo; jun: junio; jul: julio; ago: agosto; sep: septiembre; oct: octubre; nov: noviembre; dic: diciembre.

Fuente: AGI, Contaduría, 1452. Cargo del almorjarifazgo.

III

La *avería* cobrada sobre las remesas cargadas en Cartagena de Indias en el navío de Juan de la Isla, de la flota de Bartolomé Carreño llegadas a Sevilla en octubre de 1553
(Valores en pesos y maravedís)⁸⁵

⁸⁴ Procedidos de Cabo de la Vela y Cartagena de Indias.

N.	Titular	Cantidades y metales	Avería
1	Alonso Álvarez (¿alguacil?)	91 pesos de oro	455
2	Francisco Álvarez	707 pesos de buen oro	3.535
3	Rodrigo de Ballesteros	505 pesos de plata	2.525
4	Alonso de la Barrera	705 pesos de plata	3.525
5	Lope Bellarino	480 pesos de plata	2.400
6	Bartolomé Carreño (<i>general</i>)	682 pesos de oro	3.410
7	Bartolomé Carreño (<i>general</i>)	4 partidas de oro y plata	n.s.
8	Bartolomé Carreño (<i>general</i>)	60 partidas de oro y plata	n.s.
9	Bartolomé Carreño (<i>general</i>) u Oficiales Casa de la Contratación	444 pesos de de oro 88 marcos plata	4.420
10	Hernando de Castro	600 pesos de plata corriente	3.000
11	Hernando de Castro	257 pesos de oro ⁸⁶	1.285
12	Hernando de Castro	600 pesos de oro	3.000
13	Hernando de Castro	153 pesos de plata	765
14	Hernando de Castro	145 pesos de oro y plata	725
15	Gaspar de Cazalla	1.326 pesos de oro	6.630
16	Pedro Díaz de Baeza	1.366 pesos de plata	6.830
17	Ruy Díaz de Gibraleón	280 pesos de plata	1.400
18	Juan de Francia	572 pesos de oro	2.860
19	Juan de Francia	80 marcos de perlas ⁸⁷	2.000
20	Juan de Francia	600 pesos de oro 6,5 marcos de tipos de perlas 1 barra de plata ensayada	4.680
21	Luis García – Martín de Baena	253 pesos de plata	1.265
22	Francisco Gutiérrez	7.271 pesos de plata	36.355
23	Isabel Hernández de Cazalla	262 pesos de plata	1.310
24	Diego Hernández	1.500 pesos de oro	7.500
25	Juan Ipólito ⁸⁸	499 pesos de oro	2.495
26	Juan Ipólito	330 pesos de plata	1.550
27	Juan Ipólito	351 pesos de plata	1.755
28	Rodrigo de Jeréz (<i>jurado</i>)	1.462 pesos de oro	7.310
29	Juan de Llerena	400 pesos de perlas comunes	2.000
30	Juan Lopes de Silveira ⁸⁹	1.071 pesos de oro	5.355
31	Alonso de Mondaca	150 pesos de plata	750
32	Diego de Montesino	1.288 pesos de plata	6.440
33	Diego de Montesino	241 pesos de plata	1.205
34	Oficiales Casa de la Contratación	1.250 pesos de plata	6.250

⁸⁵ El registro contiene una primera parte de remesas que se cargaron en Nombre de Dios, numeradas de 1 a 245; la segunda parte, que contiene las remesas cargadas en Cartagena de Indias, numeradas de 1 a 31; la tercera para, que se refiere a las cargadas en La Habana, numeradas de 1 a 8.

⁸⁶ Para los herederos de Antón Núñez: los llevó Diego Hernández de Baeza, por Antón Núñez.

⁸⁷ Recibió la partida en Sevilla Álvaro Beltrán.

⁸⁸ También llamado Hipólito.

⁸⁹ ¿Portugués?

N.	Titular	Cantidades y metales		Avería
35	Licenciado Ojeda	1.100	pesos de oro	5.500
36	Licenciado Ojeda	500	pesos de oro fino	2.500
37	Melchor de Palma (<i>jurado</i>)	84	pesos de oro fino	420
38	Bartolomé Pérez	269	pesos de plata	1.345
39	Bartolomé Pérez	447	pesos de plata	2.235
40	Rodrigo y Hernán (<i>El Mozo</i>) Pérez Rodrigo Gonzalo Jorge	635	pesos de plata	3.175
41	Gonzalo de Porras	600	pesos de oro fino	3.000
42	Francisco de Quintanilla	408	pesos de oro y plata	2.040
43	Juan Rodríguez de Medina	1.140	pesos de plata	5.700
44	Juan Rodríguez de Medina	578	pesos de plata	2.890
45	Juan Rodríguez de Medina	481	pesos de plata	2.405
46	Alonso Ruiz (o Gaspar de Cazalla)	770	pesos de plata	3.850
47	Alonso Ruiz	745	pesos de plata	3.725
48	Francisco Sánchez Ortiz	78	pesos de oro	390
49	Gaspar y Melchor Sánchez	1.873	pesos de plata (tostones)	9.365
50	Francisco de Sandoval	995	pesos de plata	4.975
51	Cristóbal de Sanlúcar	735	pesos de oro fino	3.675
52	Juan Sardo	50	pesos de plata corriente	250
53	Su Magestad	9.462	pesos de oro	47.310
54	Fernán Suárez de Villalobos	800	pesos de oro de minas	4.000
55	Lorenzo de Villareal	190	pesos de plata	950
56	Diego de Zárate (o Juan Sardo)	100	pesos de plata corriente	500

Fuente: AGI, Contratación, 4339. Relación de las partidas de oro y plata y otras cosas que por el registro de la nao nombrada La Concepción de que vino por maestro Juan de la Isla, de la provincia de Tierra Firme el año pasado de 1553 años...