

EL PUERTO DE CARTAGENA VISTO
POR ALGUNOS AUTORES COLONIALES

Raro es el autor colonial que no vivió o no pasó por Cartagena en alguna de sus peregrinaciones por el Nuevo Mundo. Después de Santo Domingo, Cartagena fue la ciudad más visitada de América por ser la obligada escala de quienes iban a Panamá y Centroamérica, al Nuevo Reino de Granada y al extenso virreinato del Perú. A mediados del siglo xvi compartió ese puesto con La Habana, que la superó después como lugar de cita de casi todos los que volvían de América, cuando se convirtió en el punto de reunión de las dos flotas de México y Tierra firme, que se encontraban allí para emprender juntas el regreso a España. La Habana, por falta de *Hinterland*, continuó siendo, sin embargo, una mera escala. Cartagena era algo más: era la entrada a un vasto imperio en donde había que permanecer semanas y aun meses. Allí no se pasaba sino que se vivía. Vamos a hablar rápidamente de las características de Cartagena como puerto y de su movimiento comercial tal como lo vieron algunos autores coloniales que allí estuvieron días o años. Pero antes diremos algo sobre las flotas que hacían el accidentado viaje de España a las Indias y sobre la duración de éste.

LA FLOTA.

En materia de comunicación marítima de España con Cartagena, hay que distinguir tres etapas principales: la primera, muy breve, es aquella en que el servicio de barcos no era todavía regular, en que zarpaban navíos accidentalmente, de acuerdo con las necesidades o los caprichos de los primeros conquistadores; la segunda etapa que se organiza después de 1543 y que dura más de veinte años, es ya propiamente lo que se llama 'la flota'. Esta salía dos veces al año de España, en marzo y septiembre (aunque estas fechas no se cumplían casi nunca) con destino a todos los puertos de América. Al llegar al Mar Caribe se iban desprendiendo de la 'flota' los navíos que tomaban rumbo hacia los puertos de su destino. La tercera etapa arranca de 1566. A partir de entonces la flota se hace más poderosa y se divide en dos servicios perfectamente diferenciados: la flota de México, que sale en abril con destino a Veracruz y que deja algunos barcos en las Antillas Mayores (especialmente en Santo Domingo) y en Honduras y la flota de Tierra firme con destino a Nombre de Dios (o Portobelo desde el siglo xvii), pero cuyo puerto terminal era en realidad Cartagena, ya que los navíos preferían esperar allí a que les llegara la noticia de haber arribado a Panamá los barcos de cabotaje que traían los metales preciosos del Perú. Esta flota, llamada con más propiedad 'los galeones', zarpaba en agosto y de ella se desprendían algunos barcos

con rumbo a Santa Marta, Riohacha o Maracaibo. Los 'galeones' fueron más numerosos que 'la flota' propiamente dicha durante el siglo xvi para hacerse sensiblemente iguales en la centuria siguiente. Las dos flotas salían de Sevilla (por Sanlúcar de Barrameda) y se detenían casi siempre en Cádiz en donde se les agregaban otros barcos. La importancia de Cádiz fue creciendo con el tiempo hasta desplazar a Sevilla en el siglo xviii. Excepcionalmente hubo tres flotas en 1595 que llevaron a Sevilla enormes cantidades de plata, oro y perlas de todas las Indias, según apunta Rodríguez Marín en su edición de *Rinconete y Coriadillo*. Pero, en cambio, desde 1696 hasta 1706, es decir, durante un largo lapso de diez años, no volvieron los galeones a Cartagena, debido seguramente al estado de postración en que quedó esta ciudad después del ataque del Barón de Pointis y a la Guerra de Sucesión en España.

El itinerario de las flotas a partir de 1566 era el siguiente: la de México después de tocar en una de las Antillas menores iba a Santo Domingo y costeara el Sur de Cuba para llegar a Veracruz; la de Tierra Firme tocaba también en una de las pequeñas Antillas y de allí tomaba hacia el suroeste hasta avistar la Sierra Nevada de Santa Marta; entonces contorneaba la costa de lo que hoy es Colombia procurando mantenerse lejos de las peligrosas aguas del Río Grande de la Magdalena hasta llegar a Cartagena. El viaje terminaba en Nombre de Dios y después del siglo xvii en Portobelo. Desde allí los galeones iban a La Habana para encontrarse con la flota de México, ya de regreso de Veracruz (o San Juan de Ulúa) con el fin de que juntas pudieran defenderse mejor de los corsarios en la vuelta a España. Los galeones volvían siempre de Nombre de Dios a Cartagena en su viaje a La Habana, lo que convirtió a aquella, durante gran parte de la Colonia, en el verdadero puerto de entrada y salida del Perú. Sabemos que el Inca Garcilaso de la Vega estuvo en Cartagena en 1560, cuando iba del Perú a España y allí se sorprendió al ver a cinco indios desnudos que caminaban "uno en pos de otro como grullas"¹. Nunca dejó de haber tampoco comunicación directa entre Santo Domingo y Cartagena (probablemente en navíos independientes). En 1572 el Padre Acosta va de Santo Domingo al Perú vía Cartagena y en 1610 los primeros inquisidores de Cartagena llegan a ésta ciudad procedentes de Santo Domingo, en donde habían residido algún tiempo.

La flota estaba compuesta por un número de navíos que iba de diez a treinta (y a veces más, cuando se le agregaban navíos particulares en conserva). Ocasionalmente salían también navíos o flotillas independientes, como lo era con toda probabilidad la que trajo a San Pedro Claver a Cartagena, integrada solamente por tres galeones. En

¹ *Comentarios reales*, ed. de Angel Rosenblat, t. I, Buenos Aires, 1943, pág. 36.

total, según Haring, zarpaban de Sevilla de sesenta a setenta navíos por año hacia las Indias².

La llegada de la flota era, como es de suponer, un magno acontecimiento. Entonces, cuenta Andrade³ "se tocan las campanas y se enarbolan las banderas en las torres y suenan los tambores, y sale la milicia de gala a recibirlos y se dispara toda la artillería y no queda cojo ni tullido . . . que no salga a recibirlas". Al mando de la flota venían gentes de la mayor distinción. La flota del año 1654 estaba bajo el mando del Marqués de Montealegre quien asistió al sepelio de San Pedro Claver "con toda la caballería de España" y "toda la nobleza de la Armada", según cuenta un testigo⁴.

DURACIÓN DEL VIAJE.

La duración del viaje era variable. De Cádiz o Sanlúcar de Barrameda (Sevilla) a las Islas Canarias se gastaban unos ocho días, con buen tiempo. De allí a cualquiera de las Antillas menores podían requerirse veinticinco días, o dos meses. El primer viaje de Colón — que fue obviamente el primero que se hizo a América — se realizó en un lapso muy aceptable: treinta y tres días de las Canarias a Guanahaní. Espira y Federman, años más tarde, demoraron mes y medio en un viaje mucho más corto. El Padre Las Casas hizo un accidentado viaje en la flota de 1544; salió de Sanlúcar el 9 de julio de ese año y llegó a Gomera (Canarias) diez días después. Allí tuvo que reposar la tripulación otros diez días. De la Gomera hasta Santo Domingo tardó la flota cuarenta y tres días debido a la calma que reinó al acercarse a las Antillas Menores en donde no desembarcaron. En total, pues, la flota tardó sesenta y tres días de Sevilla a Santo Domingo, lo que era excesivo, aun para aquellos tiempos. En cambio a Pedro de Silva le bastó un mes para ir de Tenerife a la Isla de Margarita (en Venezuela), lo cual puede considerarse excelente. En esta materia se lleva la palma la flota en que viajó a América el Padre Acosta en julio de 1571: "A mí me acaeció pasando a Indias, verme en la primera tierra poblada de españoles en quince días después de salidos de las Canarias"⁵. El Padre Acosta lo atribuye a las brisas

² Cf. ANGEL VALTIERRA, S. I., *El santo que libertó una raza: San Pedro Claver S. J., esclavo de los esclavos negros. Su vida y su época (1580-1654)*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1954, págs. 117 y sigs.

³ Citado por VALTIERRA, *op. cit.*, pág. 426.

⁴ VALTIERRA, *op. cit.*, pág. 554.

⁵ JOSEPH DE ACOSTA, *Historia natural y moral de las Indias en que se tratan de las cosas notables del cielo, elementos, metales, plantas y animales dellas y los ritos y ceremonias, leyes y gobierno de los indios*, 2ª ed. preparada por Edmundo O'Gorman, México-Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1962, pág. 53.

favorables que soplaron y agrega que, dada la fuerza de éstas, pudo haber sido todavía más rápido. Pero no lo creemos así. Quince días de las Canarias a América era en aquella época cosa realmente excepcional. Como sabemos, los navíos llegaban primero a una de las Antillas Menores (Dominica, Guadalupe, Deseada o Marigalante). Don Juan de Mañozca y don Mateo de Salcedo, los primeros inquisidores de Cartagena, se hicieron a la vela en Cádiz el 29 de junio de 1610 y llegaron a Guadalupe treinta y cuatro días después. Nos consta que se detuvieron en Santo Domingo y que de allí pasaron a Cartagena, sin que sepamos con precisión cuánto tiempo gastaron. El infatigable trotamundos Pedro de Ordóñez Ceballos, que vivió algún tiempo en Cartagena a fines del siglo XVI, contó con una gran suerte en su viaje de venida. "No se hizo, hasta entonces", escribe, "mas próspero viaje, porque en ocho días surgimos en Canaria, en treinta y dos en la Dominica y en once en Cartagena"⁶.

Como se ve, de Santo Domingo o de una de las Antillas Menores hasta Cartagena se requerían unos once días; un poco más, como es obvio, que de Santo Domingo a Coro. Federman recorrió varias veces este último trayecto en ambos sentidos, empleando alternativamente diez, nueve y seis días, según la dirección del viaje y la época del mismo. El viaje de Cubagua (Venezuela oriental) a Santo Domingo podía hacerse en cinco días, con buen tiempo.

En total, pues, eran unos cincuenta y cinco días de navegación. Fray Juan de Santa Gertrudis, el autor de *Maravillas de la Naturaleza*, llegó a Cartagena en marzo de 1756, después de cincuenta y seis días de navegación⁷, lo que era perfectamente normal. Por cierto que el viaje no fue muy agradable porque cundió tal plaga de piojos en el navío que un marqués que iba para Lima "se mudaba ocho camisas cada día"⁸.

Cincuenta y seis días es muchísimo para nosotros, pero no para los viajeros de entonces, aun para los que iban hasta Lima como el fino Marqués de las ocho camisas diarias. El mismo Fray Juan de Santa Gertrudis que resolvió, a su regreso, tomar un navío directo de Lima a España tardó siete meses y medio en el viaje, sin contar con que tuvo que esperar un año para que el navío que encontró en Lima se decidiera a salir...

Esto, que parece increíble, no pasaba sólo en un puerto distante como Lima. También podía ocurrir en la misma Sevilla. El Fiscal de

⁶ *Viaje del mundo*, (Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, vol. 8), Bogotá, Editorial ABC, 1942, pág. 61.

⁷ Fray JUAN DE SANTA GERTRUDIS, O. F. M., *Maravillas de la naturaleza*, (Biblioteca de la Presidencia de Colombia, vol. 28), t. I, Bogotá, Empresa Nacional de Publicaciones, 1956, pág. 37.

⁸ *Ibid.*, pág. 36.

la Inquisición de Cartagena, don Pedro Triunfo de Socaya, estuvo 14 meses en Sevilla esperando que saliera la flota, que sólo zarpó a principios de 1643⁹.

CARTAGENA COMO ESCALA.

Cartagena se fundó en enero de 1533. A partir de esa fecha empezó a adquirir importancia como puerto de un vasto sector de Suramérica, desplazando así a Santa Marta que se había fundado ocho años antes. En 1549 los tres primeros oidores, que iban a establecer la Real Audiencia de Santafé, llegaron a Cartagena y no a Santa Marta, a pesar de que los contactos entre este puerto y Santafé eran entonces muy estrechos por varias razones, entre otras, la de que de Santa Marta había salido la expedición que conquistó toda la Cordillera Oriental. A partir de entonces los grandes personajes que iban a Bogotá, o de paso para el Perú y aun para Chile, se detenían siempre en Cartagena. Los Marqueses de Mancera, Virreyes del Perú, pasaron por Cartagena y visitaron a San Pedro Claver¹⁰. También otro Virrey del Perú, el Conde de Chinchón y el Presidente de la Real Audiencia de Chile, Francisco Lasso de la Vega, estuvieron en Cartagena¹¹.

Sea que los viajeros tomaran la vía marítima a través de Panamá, o el camino terrestre (por el Río Magdalena, Popayán y Quito), Cartagena era el puerto obligado de todos los funcionarios, soldados y particulares que iban al extenso Virreinato del Perú, entonces la más rica y poderosa colonia española. Lo propio ocurría con las mercancías que entraban o salían de aquella rica región, especialmente el oro y la plata que iban a España, pero (sobre todo a partir de 1566) los que llevaban esos metales prefirieron la vía del Istmo, con sólo veinte leguas de travesía terrestre de Panamá a Nombre de Dios, lo que significaba únicamente tres días de navegación por el Río Chagres y uno por tierra¹². Al sustituir Portobelo a Nombre de Dios como puerto en el Atlántico, la travesía se hizo más larga y podía durar desde cuatro días a dos semanas según la ruta. No obstante, Cartagena siguió siendo en el siglo XVII el puerto de importación del Perú, como lo declara paladinamente el autor de *El Carnero*: Cartagena es "la puerta y escala por donde el Perú y este reino gozan de toda España, Italia, Roma, Francia, la India Oriental y todas las demás

⁹ JOSÉ TORIBIO MEDINA, *La imprenta en Bogotá y la Inquisición en Cartagena de Indias*, Publicación de la Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá, Editorial ABC, 1952, pág. 231.

¹⁰ VALTIERRA, *op. cit.*, pág. 482.

¹¹ VALTIERRA, *op. cit.*, pág. 772.

¹² ORDÓÑEZ DE CEBALLOS, *op. cit.*, pág. 225.

tierras y provincias del mundo a donde España tiene correspondencia, trato o comercio"¹³.

También había frecuente comunicación marítima entre Cartagena y Buenaventura, por lo menos desde 1585. Según una *Relación* de Fray Gerónimo de Escobar, que se encuentra en el Archivo de Indias, Sección Primaria, Patronato, Leg. 27, Ramo 13 y que nos fue facilitada gentilmente por el investigador don Santiago Pérez, Buenaventura era el puerto donde "llegan los varcos [*sic*] desde la ciudad de Panamá". "Hay sólo 3 españoles allí" (el alcalde y dos soldados). Y luego añade: "por este puerto es por do entran los pliegos de V. Alteza y los demás avissos que de acá van". No debía ser mucho este tráfico, que hoy podríamos considerar de cabotaje y que se concretaba especialmente al despacho y recibo del correo. Algunos de los navíos que iban y venían de Lima hacían escala en Buenaventura, sobre todo en el siglo xvi.

Excepcionalmente, y aunque parezca absurdo, Cartagena podía, en un momento dado, convertirse en escala entre África y Europa. Y ello por la siguiente causa: los navíos de África a Europa eran escasísimos, en razón de que casi todos, después de llenar sus bodegas de esclavos, venían a América a venderlos y sólo entonces regresaban a Europa. El Padre Sandoval narra el caso de un niño angolés que causó admiración en Cartagena por su color blanco y por ser "corto de vista" (seguramente un albino). "Trájole consigo, agrega, con ánimo de llevarlo al Rey Nuestro Señor, por cosa prodigiosa, Juan Correa de Sosa, Gobernador de Angola"¹⁴. No cabe duda, dado el claro testimonio del Padre Sandoval, que el Gobernador de Angola iba de África a Europa... vía Cartagena. Dos meses debió tardar de Angola a Cartagena y de allí a Europa otro tanto, sin contar el tiempo en que el barco estaría anclado en Cartagena y en otros puertos. Pero en todo caso era mejor que esperar en Angola un año o más a que apareciese un navío que lo llevara a España.

Cartagena era, además, el gran mercado negrero. De allí salían los esclavos para el interior del país, Panamá, Perú y aun Méjico. Pero esto dará tema para otro artículo.

CARTAGENA, CENTRO DISTRIBUIDOR.

Durante los dos primeros siglos de la Colonia los principales

¹³ JUAN RODRÍGUEZ FREILE, *El Carnero: Conquista y descubrimiento del Nuevo Reino de Granada, de las Indias Occidentales del Mar Océano y fundación de la ciudad de Santafé de Bogotá*, (Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, vol. 31), Bogotá, Imprenta Nacional, 1942, pág. 21.

¹⁴ ALONSO DE SANDOVAL, S. I., *De instauranda Aethiopia salute: El mundo de la esclavitud negra de América*, (Biblioteca de la Presidencia de Colombia, vol. 22), Bogotá, Empresa Nacional de Publicaciones, 1956, pág. 23.

artículos que venían de España eran vino, aceite, ropa, hierro y telas (cortes ricos, brocados altos, terciopelos, damascos y rasos, según Sandoval¹⁵). Tales productos se almacenaban en Cartagena y de allí se distribuían a Tunja, Santa Fe, Mompós, Honda, Vélez, Santa Fe de Antioquia, Cartago, Popayán y otras ciudades del Nuevo Reino y de las Provincias de Popayán y de Cartagena. El Justicia Mayor de Tunja en 30 de mayo de 1610 dice que los catorce o quince mercaderes de la ciudad tratan en España y Cartagena en sedas, paños, ropones y otros lienzos y mercaderías de Flandes, Francia y otras partes¹⁶.

Estrecho contacto mantenía también Cartagena con el Lago de Maracaibo hacia donde viajaban dos veces al año (en mayo y octubre únicamente, debido al poco calado de la barra del Lago) dos o tres fragatas que llevaban ropa, lienzos, vino y aceites y recogían tabaco, cacao, bizcocho y harina de trigo del Tocuyo, entonces muy apreciada¹⁷. Ocasionalmente este comercio se extendió también a la región de Caracas y, desde luego, a Panamá y buena parte de Centroamérica. No parece haber habido, en todo caso, un intercambio muy intenso con Méjico, Cuba y otras regiones americanas similar, por ejemplo, al que existió entre Méjico y Venezuela particularmente en el siglo XVIII.

Cartagena recibiría después de la Sabana de Bogotá, centro triguero y ganadero, harina y carne en tasajo. Fray Juan de Santa Gertrudis cuenta que la harina era muy cara en Cartagena (unos 36 o 40 pesos la carga) debido a los altos fletes¹⁸ y que en esta ciudad por lo menos en la segunda mitad del siglo XVIII, no se conseguía carne fresca, sino sólo de aves. "Toda su manutención, escribe, le va del llano de Santa Fe. Las harinas y la carne [...] llegan allá corruptas o viciadas". Pero en 1572, cuando pasó por Cartagena el Padre Acosta, el consumo de carne de cerdo era tan grande como lo es hoy: "En muchas partes [de las Indias] se come carne fresca de ellos [los puercos] y la tienen por tan sana y buena, como si fuera carnero, como en Cartagena"¹⁹. De modo, pues, que el buen Fray Juan de Santa Gertrudis exageraba (cosa que hacía con frecuencia) al pintar la escasez de carnes frescas en Cartagena y, en general, en el Nuevo Reino. Vale la pena notar, sí, que la Costa, que es hoy el principal centro ganadero del país, tuviera que traer entonces la carne de res desde Bogotá en las desfavorables condiciones que pinta Fray Juan.

¹⁵ *Op. cit.*, pág. 588.

¹⁶ VALTIERRA, *op. cit.*, pág. 150.

¹⁷ Fray PEDRO SIMÓN, *Noticias históricas de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*, t. I, Bogotá, Casa Editorial de Medardo Rivas, 1882, pág. 233.

¹⁸ Fray JUAN DE SANTA GERTRUDIS, *op. cit.*, pág. 256.

¹⁹ JOSEPH DE ACOSTA, *op. cit.*, pág. 206.

EL VIAJE DE CARTAGENA A BOGOTÁ.

No es de extrañar que ello sucediera así pues el viaje de Cartagena a Bogotá era a veces más largo que el de Cartagena a España (el de Bogotá a Cartagena duraba menos, pero lo suficiente para que se dañase el tasajo). En los primeros años del siglo xvii la carga pesada (vino, aceite, cera, hierro, acero, jabón) era llevada hasta Bocas de Ceniza por mar para remontar el Río Magdalena. La carga ligera se transportaba en mulas de Cartagena a Barranca de Mateo (cerca de Calamar) en sólo tres días. Sin embargo, cuando se abrió el Canal del Dique (después de agosto de 1650) se disminuyeron notablemente los costos, aunque aumentó el tiempo del viaje, que en todo caso era más rápido, que el que se hacía por las Bocas de Ceniza, el cual tomaba a las fragatas catorce días desde Cartagena a Barranca de Mateo (Calamar). En este punto se fletaban champanes hasta Mompós, lo cual significaba otros diez o catorce días de viaje. De Mompós se iba en canoas hasta Honda, lo que añadía a la cuenta otros catorce días más. Esta fue durante mucho tiempo la parte más peligrosa de todo el viaje debido a los ataques de los indios. En 1598 tenían que juntarse flotillas de treinta o cuarenta canoas para defenderse de aquellos. Ello equivalía a detenerse en Mompós unos tres o cuatro meses adicionales mientras se reunía la flotilla. De Honda a Bogotá, se transportaba la carga en mulas. Sólo demoraban cuatro días, pero era ésta la parte más costosa del viaje. Contando con suerte, el desplazamiento de carga y pasajeros de Cartagena a Bogotá duraba sesenta o sesenta y cinco días, es decir, más que un viaje de España a Cartagena.

LOS PRECIOS.

Es fácil comprender, por ello, las difíciles condiciones del comercio en aquella época, y los altos precios en que se vendían no sólo los productos procedentes de Europa, sino también los que se traían de otros puntos de América. Y, en nuestro caso particular, los que venían de Bogotá a Cartagena. Ya vimos que la carga de harina de Bogotá podía valer en Cartagena hasta cuarenta pesos a fines del siglo xviii.

En el interior de Colombia y en la misma época un costal de harina costaba doce pesos y una arroba de tasajo tres o cuatro reales, pero un frasco de vino valía dos pesos. En el Sur del Huila hemos recogido los siguientes precios, también a fines del siglo xviii: dos varas de tocuyo, un peso; una libra de tabaco, cuatro pesos; un quintal de sal, 12,5 pesos; un quintal de queso, cinco pesos. En Popayán, según Fray Gerónimo de Escobar, una botija de vino de una arroba valía diez y seis pesos, a fines del siglo xvi, una arroba de aceite, veinte pesos y una libra de jabón, un peso.

Del Nuevo Reino podía decirse lo que Cervantes de Salazar escribe de Méjico en 1554: "lo que en España compran con cualquier

moneda de cobre, aquí no hallas quien te lo venda, no digo por el duplo, pero ni aun por el triplo de plata". En cambio, los pollos eran baratos porque no requerían transportes largos. En el siglo XVIII costaba medio real cada uno en todo lo que hoy es Colombia. Lo propio debería ocurrir con los cerdos y con los demás alimentos que se conseguían localmente.

LA FLOTA QUE TRAJO "EL QUIJOTE" A CARTAGENA.

Un capítulo especial de la excelente obra de Irving A. Leonard está dedicado a la venida del Quijote a América el mismo año de su aparición en España, a bordo de las dos flotas de 1605. En la de Tierrafirme venían consignados a Antonio de Toro, de Cartagena, cien ejemplares del Quijote, y en la de Nueva España, 262 ejemplares para Clemente de Valdés, de Méjico. Como una demostración de que las fechas de salida no se cumplían siempre, la flota de Tierrafirme, integrada por diecinueve galeones, zarpó de Sevilla el 15 de mayo de 1605, en tanto que la de Méjico no salió sino el 12 de julio del mismo año. Esta última llevaba treinta y tres naves y se le incorporaron diez más en Cádiz.

La lectura del Quijote comenzó en altamar en donde el libro inmortal apasionó a pasajeros y tripulantes. De los diez y nueve galeones que se dirigían a Tierrafirme, trece iban a Cartagena y al Istmo, dos a Santa Margarita, y uno a cada uno de estos puertos: Santa Marta, Riohacha, Puerto Rico y Santo Domingo. La flota se detuvo largamente en las Canarias debido a la avería de uno de los barcos, precisamente el Espíritu Santo que llevaba los cien ejemplares del *Quijote* a Cartagena. Es de presumir que éstos llegarían completos a esta ciudad desde donde se distribuyeron a todo el Nuevo Reino de Granada y regiones vecinas.

Resulta notable y altamente indicador que la máxima obra de nuestra literatura llegase a América el mismo año de su publicación en España, contrariando así en el hecho normas legales que nunca se cumplían sobre los libros de caballería y otras obras de comercio prohibido en América.

BIBLIOGRAFIA

- ACOSTA, P. JOSEPH, S. I., *Historia natural y moral de las Indias en que se tratan de las cosas notables del cielo, elementos, metales, plantas y animales dellas, y los ritos y ceremonias, leyes y gobierno de los indios*, 2ª ed. preparada por Edmundo O'Gorman, México-Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1962.
- ARCILA FARIAS, EDUARDO, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*, México, 1950.
- FEDERMAN, NICOLÁS, *Historia indiana*, traducida por Juan Friede, Madrid, Aro, Artes Gráficas, 1957.

- GARCILASO DE LA VEGA (el Inca), *Comentarios reales*, edición de Angel Rosenblat, Buenos Aires, 1943, 2 ts.
- LEONARD, IRVING A., *Los libros del Conquistador*, México-Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1953.
- MEDINA, JOSÉ TORIBIO, *La imprenta en Bogotá y la Inquisición en Cartagena de Indias*, Publicación de la Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá, Editorial ABC, 1952.
- ORDÓÑEZ DE CEBALLOS, PEDRO, *Viaje del mundo*, (Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, vol. 8), Bogotá, Editorial ABC, 1942.
- RODRÍGUEZ FREILE, JUAN, *El Carnero: Conquista y descubrimiento del Nuevo Reino de Granada de las Indias Occidentales del Mar Océano y fundación de la ciudad de Santafé de Bogotá*, (Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, vol. 31), Bogotá, Imprenta Nacional, 1942.
- SANDOVAL, ALONSO DE, S. I., *De instauranda Aethiopum salute: El mundo de la esclavitud negra en América*, (Biblioteca de la Presidencia de Colombia, vol. 22), Bogotá, Empresa Nacional de Publicaciones, 1956.
- SANTA GERTRUDIS, fray JUAN DE, O. F. M., *Maravillas de la naturaleza*, (Biblioteca de la Presidencia de Colombia, vol. 28), t. I, Bogotá, Empresa Nacional de Publicaciones, 1956.
- SIMÓN, fray PEDRO, *Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*, t. I, Bogotá, Casa Editorial de Medardo Rivas, 1882.
- TORRE REVELLO, JOSÉ, *Lecturas indianas (siglos XVI-XVIII)*, en *Thesaurus*, t. XVII, págs. 1-29.
- TORRE, fray TOMÁS DE LA, *Desde Salamanca, España, hasta Ciudad Real: Diario de viaje 1544-1545*, México, 1945.
- VALTIERRA, ANGEL, S. I., *El santo que libertó una raza: San Pedro Claver S. J., esclavo de los esclavos negros. Su vida y su época (1580-1654)*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1954.

NICOLÁS DEL CASTILLO MATHIEU.

Cartagena.