

NOTAS SOBRE EL COMERCIO ENTRE CANARIAS Y SANTO DOMINGO DURANTE EL REINADO DE CARLOS II (1665-1700)

María Isabel Paredes Vera

El objetivo básico de nuestro trabajo es efectuar una revisión de algunos aspectos del tráfico comercial entre el archipiélago canario y La Española en el último tercio del siglo XVII. Haremos hincapié en el análisis de las variaciones que se observan en dicho periodo en la legislación que regulaba el comercio canario-americano, en particular en lo relativo al que hacía escala en Santo Domingo o tenía esta ciudad como destino. Aún más trascendentes nos parecen, desde el punto de vista del estudio del comercio canario con las Indias, los cambios que se producían referentes a los puertos de los que salían las embarcaciones que habían de atravesar el Atlántico con rumbo a la capital dominicana, y es en este aspecto donde ofrecemos algunas aportaciones que esperamos sean de utilidad en futuras investigaciones por constituir un avance de otra tarea más extensa que deberá proseguirse en archivos canarios, además de los que hemos consultado hasta ahora, en Sevilla fundamentalmente. Cabe destacar en este sentido cómo el puerto de San Miguel de La Palma desempeña un papel de mayor relevancia en la última década del siglo, presentando un número más elevado de salidas bajo registro que los otros puertos del archipiélago.

Las fuentes documentales utilizadas, inéditas en casi su totalidad, proceden del Archivo General de Indias y las constituyen en su mayoría legajos depositados en la sección de la Audiencia de Santo Domingo, Contaduría, Contratación, Indiferente General, Escribanía de Cámara y Consulados. Insistimos en el carácter parcial de nuestro estudio porque las dificultades que entraña la búsqueda de datos sobre el tema concreto que pretendemos analizar resultan con frecuencia insalvables. Podemos destacar entre esas dificultades, y no son las únicas, que las series documentales aparecen incompletas y otras fuentes como las de los fondos del Seminario de San Telmo (Universidad de Mareantes), contienen información de gran valor, pero que en lo que a nuestra investigación se refiere, es posterior a 1688.

Hemos elegido como marco cronológico el reinado del último de los Austrias, en la segunda mitad del siglo XVII, el periodo de la historia de España más olvidado por la historiografía contemporánea, llamado, impropriamente quizás, el siglo de la decadencia. Y decimos impropriamente porque esa centuria no debe aparecer en su totalidad marcada por el signo del desastre y la decadencia. Años antes de iniciarse la segunda mitad del pasado siglo, se alzaron las voces de algunos historiadores que mostraban su desacuerdo con esa imagen de una España inmersa casi irremediabilmente en una crisis total que aún duraba a la muerte de Carlos II en 1700. A esas voces se han unido otras posteriormente, aunque sin llegar, ni con mucho, a llenar el mencionado vacío historiográfico. En este campo de la historia y siguiendo distintas corrientes, podemos citar a Haring, Hamilton, Elliott, Kamen o Domínguez Ortiz entre otros. Consideran algunos de estos expertos que se puede hablar, aún dentro de la crisis, de cierto grado de recuperación, sobre todo en lo que respecta a la economía, a partir de 1680, mientras hay alguno que remonta los primeros síntomas de recuperación a la década de los setenta. En esos años, tras llegar a punto más alto de la inflación, tiene lugar la reforma del sistema monetario, uno de los aciertos del gobierno del

vituperado Carlos II y se publica la Recopilación de Leyes de Indias de 1680. Estos dos hechos se pueden considerar, en cierto modo, la expresión de otro signo, aunque sólo sea parcial, de recuperación, en lo tocante a la política de la Corona en sus territorios de Ultramar y para nuestro propósito, conviene intentar analizar su efecto en Santo Domingo en concreto por ser centro, con Canarias, de nuestra atención.¹

De forma paralela, se produce en La Española una situación similar a la de la metrópoli ya que como en ella, compartiendo algunas de las causas de su profunda crisis, encontramos a los dominicanos en el peor momento de su historia. Se hallaban, hacia la segunda mitad de la centuria, casi aislados por la escasez de navíos de registro que les abasteciesen de las más esenciales mercancías y les permitiesen comercializar sus productos, ya que las embarcaciones procedentes de la metrópoli, solían tener como destino La Habana, Nueva España u otros puertos del Caribe y no se detenían casi nunca en aquella isla. Cuando uno de los mencionados navíos de registro llegaba al puerto de Santo Domingo, constituía un acontecimiento social, además de la repercusión económica del suceso.

Otro evento que conmocionaba todos los estratos sociales de la capital dominicana era la llegada, en los años que nos ocupan, desde Panamá, y algo más tarde desde el virreinato de Nueva España, del situado con que se pagaba a militares y funcionarios y que sirve también de indicativo del estado en que se hallaba La Española en aquellos años. Se atendía con la plata del situado a las necesidades de defensa y fortificación de la isla, aunque a su llegada ya solía estar, en la práctica, gastado y sobre todo los soldados del presidio se encontraban permanentemente endeudados. La isla, de su situación privilegiada en los primeros años del siglo XVI, pasó a estar marginada de las rutas comerciales y a depender para su supervivencia de la recepción del mencionado situado que, sin mucha regularidad, se enviaba desde las Cajas Reales de Panamá y México, mucho más ricas.² Sin este aporte económico, los dominicanos no hubiesen podido mantener con Canarias relaciones comerciales de la forma en que lo hicieron y que aquí analizaremos en parte, al no tener permitido las naves transportar mercancías en el tornaviaje, ni tampoco regresar directamente desde Santo Domingo a Canarias.

Tanto en la Península como en tierras dominicanas, con poca diferencia cronológica, se producen epidemias y alteraciones climatológicas (sequías e inundaciones en la primera que arruinan las cosechas, y huracanes y terremotos en la isla caribeña que asolan los cacahuales plantados pocos años antes y que prometían convertirse en su más importante fuente de ingresos). Por todos estos motivos y otros similares o de diferente índole y que afectaron ya a la metrópoli, ya a la provincia de ultramar, comprobamos que durante los años de la regencia de doña Mariana de Austria, y los primeros del reinado de su hijo, Carlos II, ambas viven una etapa de profunda crisis. Una ha perdido su carácter de potencia hegemónica, en lo político y en lo militar, y la otra su situación de privilegio como llave o entrada de las Indias. La Española pasó a un estado de pobreza generalizada, rayana en la miseria, después de sus opulentos y prometedores inicios y tras ser la primada de América en numerosos aspectos durante el siglo XVI, particularmente en su primera mitad. Recordemos que en esta isla se funda por españoles la primera ciudad, el primer hospital, la primera Audiencia, la primera catedral y primera archidiócesis del Nuevo Mundo.

En 1665, al inicio de la minoría de Carlos II, nos encontramos en Santo Domingo con una economía enfocada, en lo que a la agricultura se refiere y desde 1640 aproximadamente, de forma casi total a los cultivos de cacao, teniendo sus esperanzas puestas los dominicanos en las exportaciones de este producto, en especial a España y México, desde donde había fuerte

demanda. Los prometedores recursos que en un principio deslumbraron a los que llegaban a La Española, oro y azúcar, desgraciadamente se agotaron o no se convirtieron en la fuente de riqueza que se soñaba conseguir, y otros con los que se contaba, como las maderas de todo tipo en las que tan rica era la isla, no se explotaban apenas ni comercializaban por falta de iniciativas tal vez, pero sobre todo, por falta de medios. Apenas circulaba moneda y el tráfico comercial con la metrópoli se hallaba reducido a la mínima expresión, una vez desviado el interés de la Corona hacia otros lugares de las Indias más productivos para sus arcas. Y volviendo a las esperanzas depositadas en el cacao, digno de competir con el venezolano, resultaron igualmente frustradas, como apuntábamos anteriormente, tras la serie de catástrofes que azotaron la isla entre 1666 y 1673.³ Será a partir de esta última fecha, que señala el comienzo de un periodo de calma sísmica que dura hasta fines de siglo, cuando se podrá hablar de indicios, leves pero significativos, de recuperación. Es posible atribuir ésta al auge alcanzado por el comercio, auge desde luego relativo pero existente, al menos comparado con otros aspectos de la economía insular y que se basaba especialmente en la venta de los cueros de ganado vacuno, tanto de los hatos como, en menor grado, cimarrón, e iba dirigido a los habitantes de la zona occidental de la isla, Saint-Domingue. Estos tratos comerciales, en buena parte de carácter ilícito, con sus vecinos franceses, proporcionan a los hispano-dominicanos mercaderías y productos, muchos de ellos de primera necesidad, que no les llegaban de la metrópoli por la escasez, y aún casi ausencia, de los navíos de registro, y entre las mercancías que pasaban a su vez a los galos, se encontraban ocasionalmente algunas procedentes de Canarias y llegadas a La Española fuera de registro, convirtiéndose así en objeto de contrabando. No resulta demostrable esta afirmación por ahora, pero todo lleva a pensar que el comercio ilícito, tanto por tierra como marítimo, constituyó en este último tercio de la centuria el verdadero sostén de la economía dominicana.

Respecto al asentamiento francés, que logrará su reconocimiento oficial implícito con la paz de Ryswick, en 1697, a lo largo del reinado de Carlos II, vivirá días de prosperidad, bien comunicado con su metrópoli y abastecido por ella, en contraste con la penuria y escasez sufrida por la parte hispana de la isla. En la última década del siglo, se seguirán manteniendo, de forma simultánea a las relaciones comerciales anteriormente aludidas, enfrentamientos armados de distinta importancia, desde escaramuzas fronterizas (en realidad en una frontera aún sin delimitar) o batallas de la trascendencia de las del Guarico o la de La Limonade. Con la mirada, y las ambiciones, puestas en el trono español, próximo a quedar vacante a la muerte sin descendencia del último de los Austrias, Luis XIV intentaba presentar la colonización de Saint-Domingue como modelo en su género.⁴

De otro lado, si nos hemos referido brevemente a la presencia de los franceses en la isla por su repercusión, aunque no sea muy amplia, en el comercio entre Canarias y Santo Domingo, es bien cierto que no podemos omitir algunas observaciones sobre la actuación de los ingleses en La Española ya que a través del comercio de vinos canarios desempeñarán aquéllos un papel relevante en el tráfico comercial del que tratamos de analizar algunos aspectos. Inglaterra será desde el XVI y sobre todo a lo largo del XVII, la primera importadora de vinos canarios, particularmente malvasías.⁵ Resulta igualmente obligatorio remontarnos unos diez años en el tiempo que hemos señalado como límite de nuestro estudio, hasta abril de 1655, durante el reinado de Felipe IV, cuando el republicano Cromwell envió una armada bajo el mando de Penn y Venables a la conquista de La Española. Si bien los ingleses no lograron su objetivo inicial al ser rechazados por las tropas del presidio y las milicias de la ciudad de Santo Domingo, la consecuencia casi inmediata de este intento fallido fue la pérdida de Jamaica para la Corona española.⁶

Al retirarse la armada británica de las costas dominicanas, pusieron rumbo a la citada isla, a la que atacaron y tomaron rápidamente. El peligro de la proximidad de la nueva colonia de la corona inglesa sirvió para revitalizar el interés de Felipe IV y de la Junta de Guerra por La Española, a la que por su valor estratégico convenía mantener mejor fortificada y fuera del alcance del poder naval de ingleses y holandeses. Para ello se aumentó la dotación del presidio y también los ingresos recibidos en forma de situado, hecho éste que mejoró las posibilidades de los dominicanos de mantener relaciones comerciales más frecuentes con Canarias al disponer de algo más de efectivo con qué pagarlas, ya que es sabido que no se les permitía llevar caudales, productos manufacturados ni determinadas mercancías al Archipiélago en su viaje de vuelta desde el Caribe. Hemos de tener presente en nuestras dilucidaciones la existencia del contrabando, ya mencionado, paralelo al comercio legal. Los escenarios donde se desarrollaban las acciones contrabandistas, independientemente del contrabando que se hacía a través de fraudes en las cargas que llegaban bajo registro al puerto de Santo Domingo, eran, por una parte, los ríos del sur de la isla, por donde introducían sus mercancías holandeses e ingleses, y la zona de la frontera con el asentamiento francés, aún sin delimitar, ya que no se reconoce oficialmente la existencia de la colonia gala hasta 1697.

CANARIAS Y SANTO DOMINGO

El otro vértice de lo que podríamos calificar de triángulo marcado por la crisis en la segunda mitad del siglo XVII, se encuentra situado en estos mismos años en otro archipiélago al otro lado del Atlántico, el constituido por las Islas Canarias. Además de los puramente económicos (dificultades en la agricultura y en el comercio que trataremos con más detalle en otros apartados), se enfrentaban los canarios a problemas de carácter demográfico y a otros derivados de los vaivenes de la política internacional, que les afectan por su localización estratégica, en pleno Atlántico, como avanzadilla de la Metrópoli hacia las islas del Caribe y escala obligada de las Flotas y Galeones. Esta situación, permitió a Canarias desempeñar un papel fundamental en las rutas comerciales que unían la Península con el Nuevo Mundo.

La primera fuente de ingresos del archipiélago en los años que venimos tratando, giraba casi exclusivamente en torno al cultivo de la vid con cuyos frutos se elaboraban los caldos (vinos y en menor cantidad, aguardiente) que a su vez constituían los productos más exportados en la época que nos ocupa. Desde los primeros años de la conquista castellana de Canarias la agricultura había desempeñado el mismo papel de protagonista en la economía insular, aunque los frutos de la tierra, objeto de exportación, habían ido cambiando de forma cíclica. Así, el producto de mayor salida con anterioridad a los vinos había sido el azúcar. Hasta llegar al momento de la comercialización de los citados caldos, los agricultores debían enfrentarse a una serie de problemas derivados de las características del suelo (montañoso en gran parte y volcánico y aunque muy fértil en general, agostado por las sucesivas cosechas), de su climatología, con largos periodos de sequía, de la carestía de la mano de obra y de los altos costos de mantenimiento y del laboreo de la tierra.⁷

Y en el otro extremo del triángulo, Santo Domingo, como veremos en el trabajo que pretendemos desarrollar, mantendrá una relación muy estrecha con Canarias. Esta relación, en el periodo que nos ocupa, será más frecuente que con los puertos peninsulares con licencia para comerciar con las Indias, Sevilla y Cádiz.

TRÁFICO COMERCIAL ENTRE CANARIAS Y SANTO DOMINGO

Los primeros contactos comerciales del archipiélago canario con América tuvieron como escenario el Caribe, en concreto la isla de La Española. Desde Canarias habían llegado a la isla antillana cultivos como la caña de azúcar y el plátano. Su rápida y adecuada aclimatación y el desarrollo que alcanzaron sus cultivos, convirtió a estos productos a su vez en objeto de exportación por parte de La Española. Para evitar que se repitiese esta situación, se prohíbe que en las provincias indianas se cultive la vid, ya que podrían haber ejercido los vinos americanos una fuerte competencia frente a los peninsulares y canarios en los mercados europeos y por supuesto, en los americanos. Durante casi todo el siglo XVII, los caldos canarios, vino y aguardiente, constituían los productos que la isla caribeña importaba en mayor cantidad.

En esos mismos años, Inglaterra desempeñaba el papel de principal importador de los vinos canarios, como ya hemos apuntado, especialmente las malvasías. Durante el reinado del británico Carlos II, casado con la princesa portuguesa Catalina de Braganza, prosigue dicha importación, y, mientras vivió el monarca, los caldos de Canarias continuaron gozando de su favor y consumiéndose en la Corte, y como reflejo, en casi todo el país, aunque también se consumen en menor escala el oporto y otros vinos portugueses. Esto último sucede, no porque dejasen de apreciar las malvasías, sino por seguir el rumbo marcado por la influencia de la reina y por los cambios políticos a nivel internacional en el Viejo Continente que unirán a Portugal e Inglaterra frente a España, lo que implicará para los exportadores de vino canarios la pérdida de ambos mercados, el luso, con la significativa inclusión de Brasil, y el inglés.

En 1640 Portugal se separa de la Corona española, y tendrá como rey a Juan IV, duque de Braganza, hasta 1656. En el mismo año de 1640 se subleva Cataluña, no respondiendo los lusitanos a la llamada de reclutamiento de soldados por parte de Felipe IV para sofocar la rebelión de los catalanes. España reconoce la independencia de Portugal, por el Tratado de Lisboa, en febrero de 1668 y los portugueses, tras perder el apoyo de Francia, se asegurarán el de Inglaterra incluso con pactos matrimoniales. Entre las concesiones que como dote de Catalina de Braganza, en 1662, se ofrecieron a Carlos II, además de las plazas de Tánger y Bombay, beneficios fiscales para el comercio inglés. Estos privilegios que beneficiarán al comercio inglés, serán la causa remota de la revuelta que tuvo lugar en el puerto tinerfeño de Garachico en 1666 y que es conocida por el Derrame del vino, episodio de gran trascendencia en la historia del comercio de los caldos canarios y que incluso dará su nombre a todo un periodo plagado de dificultades en la isla tinerfeña y que había sido precedido por otro del máximo auge en las exportaciones vinícolas de Tenerife y por el intento en 1665 de fundar una compañía inglesa para la comercialización de los vinos canarios. De todos modos, aunque los vinos, portugueses y sobre todo el oporto y el madeira, empezasen a gozar del favor de la corte británica, la crisis del mercado inglés no alcanzará tintes dramáticos para los comerciantes canarios hasta 1685. Llegarían a su peor momento las exportaciones de caldos isleños a otras naciones de Europa en pleno siglo XVIII, cuando prácticamente se había perdido a Inglaterra como importadora, especialmente de malvasías.⁸

Volviendo al último tercio del XVII, amparados por las exenciones y privilegios que les fueron concedidos por la Corona en 1678, que si bien reducían el tonelaje anual permitido a 600 toneladas, anulaban la limitación del número de embarcaciones que podían salir hacia el Caribe, también en un año, los comerciantes canarios intensificaron sus exportaciones, concretamente a los mencionados puertos del Caribe, y por ende al de Santo Domingo, únicos

a los que les estaba permitido dirigirse bajo registro.⁹ El puerto dominicano se verá mucho más frecuentado por navíos procedentes del Archipiélago en las dos últimas décadas del siglo que en años precedentes.¹⁰

EL RÉGIMEN LEGISLATIVO DE EXCEPCIÓN EN EL COMERCIO CANARIO-AMERICANO

Desde los primeros tiempos de la conquista, el movimiento comercial entre las Islas Canarias y las Indias fue considerable. La estratégica situación de aquéllas, que les permitió abastecer de provisiones y pertrechos, incluso a Colón, cuando emprendía el que sería su viaje de Descubrimiento, hizo que la Corona tuviera, por su propio interés, una consideración muy especial hacia este archipiélago. Vieron en él una avanzada de la metrópoli, desde donde sería más fácil alcanzar sus objetivos, tanto comerciales como políticos, en las tierras recién descubiertas al otro lado del Atlántico. Esa consideración para con el archipiélago canario, se tradujo en la creación de un régimen de privilegio, con licencias y exenciones que habrían de regular el tráfico comercial entre aquellas y los puertos americanos y que según Peraza de Ayala, surgió como consecuencia de la escasez de recursos, o al menos de recursos explotados y, probablemente, del exceso de población del Archipiélago. Y de todos los puertos de América, parece ser Santo Domingo el más interesado en mantener relaciones comerciales con Canarias, afirmación ésta que se basa en el gran número de peticiones de prórroga de la licencia para comerciar con los puertos del Archipiélago firmadas por procuradores de La Española y presentadas ante el Consejo de Indias.¹¹ Ofreceremos una breve relación de estas disposiciones legales relativa al periodo que venimos tratando, con el solo motivo de enmarcar jurídicamente el tráfico comercial en esas fechas entre Canarias y La Española.

Morales Padrón sintetiza el proceso jurídico-comercial canario en tres etapas. Los años que nos interesan con relación al presente estudio son los que abarca la segunda de ellas, a la que denomina “de restricción”, refiriéndose. Claro está, a las circunstancias del tráfico comercial entre Canarias y América y que va de 1614 a 1718, fecha ésta en que se publicó el Reglamento y Ordenanzas sobre el Comercio de las Islas Canarias en Indias. Pretendía estructurar de modo permanente dicho tráfico. Las suspensiones y licencias se sucedieron entre los años mencionados. Así, en 1649, el Consejo de Indias ordenó el cese del trato comercial del archipiélago canario con América, pero no había transcurrido ni un año cuando se le renovó el privilegio, al igual que sucedió en repetidas ocasiones en lo que restaba de siglo. La última licencia de este tipo concedida en el siglo XVII fue la de 1697. Esta última no presentaba prácticamente variaciones respecto a las anteriores prórrogas.

Una serie de condicionamientos determinaban las relaciones comerciales entre Canarias y América. Entre ellos, uno benefició a La Española durante años; de las mil toneladas en que estaba establecido el límite de las exportaciones permitidas, cuatrocientas tenían que tener como puerto de destino obligatorio Santo Domingo. Las condiciones de tonelaje adjudicado a cada puerto del Caribe a los que se les permitía comerciar con Canarias (Puerto Rico, Santo Domingo y La Habana) variaron a lo largo del período que estudiamos, así Campeche aparece en los últimos años con más frecuencia que lo había hecho a lo largo del período estudiado. Reflejan a su vez estas modificaciones de las permisiones concedidas al comercio insular las incidencias y circunstancias que le afectaron en estos años. Cabe destacar, aunque volveremos a esta cuestión más adelante, la presión ejercida por el Consulado de Sevilla, representando a los comerciantes peninsulares, ante el Consejo de Indias y considerando al comercio canario como el causante de los males que aquejaban a aquellos. Otra limitación que perduró a lo largo de todo el periodo que tratamos fue la referida a los puertos de

Cartagena, Portobelo y Veracruz, que se encontraban cerrados al tráfico comercial con Canarias. Sólo podían hacer objeto de sus transacciones a “los caldos y frutos de la tierra”, excluyendo todo tipo de producción industrial y estándole prohibido llevar en el tornaviaje oro, plata o frutos de la tierra de los más apreciados en Europa, como el añil la cochinilla.

Una Real Cédula de 16 de mayo de 1650, renovó a las Canarias la licencia para comerciar con América, y se la prorrogó por seis años, bajo las mismas condiciones que la que Felipe IV había concedido el 2 de enero de 1632. En febrero del año anterior, se había decretado la suspensión del comercio canario con América por fraudes cometidos por los isleños, pero la Corona atendió a las súplicas de los comerciantes y oficiales reales, derogó la orden y concedió 700 toneladas por seis años; 400 para Tenerife, 200 para La Palma y 100 para la “isla de Canarias”. Con similares términos pero con una duración de sólo tres años y admitiendo una carga de 700 a 1.000 toneladas en lugar de las mil 1.500 que habían solicitado los comerciantes canarios, se otorga otra licencia en 1657 mediante Real Cédula del 10 de julio. También habían solicitado se les concediera el libre comercio con las Indias, tal como en 1656 les había otorgado el Emperador. Esta licencia de 1657 concedía a Tenerife 600 toneladas, en tres navíos de 200 cada uno, mientras que a La Palma y Gran Canaria se les permitía un único navío por cada puerto, de 300 y 100 toneladas respectivamente. En 1664, 1669 y 1673 se renovó esta permisión, influida la Corona sin duda en su decisión por los servicios extraordinarios prestados por las islas en forma de donativos y levas con que contribuyeron a la campaña de Portugal,

Por fortuna, algunas restricciones se suprimieron en 1678, por Real Cédula de 25 de abril, y en ella, si bien se limitaba la carga a 600 toneladas por viaje por la fuerte oposición del Consulado, el número de embarcaciones lo decidían los canarios, y aunque en principio ya no tenían que navegar en conserva de as flotas, en este aspecto prevaleció la demanda del Consulado y se les obligó a hacer los viajes de ida y retorno en conserva, regresando a la Península, bajo pena de ser consideradas ilícitas sus navegaciones y pudiendo ser decomisadas sus mercancías. La Corona fijaba así mismo las características de las embarcaciones y señalaba como obligatorio el transporte de un determinado número de familias canarias a las islas de Barlovento.

Pese a las acusaciones repetidas de contrabando y fraude que presentaba el Consulado de Cargadores de Sevilla, cada día más fortalecida su influencia en detrimento de la ejercida por la Casa de la Contratación, se produjeron cambios favorables para el comercio canario en la legislación que lo regulaba. Las siguientes prórrogas concedidas por la Corona estaban fechadas en 1688 y 1697, por ocho años cada una y permitiendo cargas de 1.000 toneladas, con el compromiso de llevar a Santo Domingo 5 familias canarias por cada 100 toneladas de carga.¹² De las 1.000 toneladas, en 1692, correspondieron 150 a Santo Domingo, según informe del Procurador General de aquella ciudad, Franco de Torquemada.¹³

En cuanto al otro vértice del triángulo formado por los intereses comerciales, con énfasis en lo que a las exportaciones canarias corresponde, se halla la Metrópoli. El corazón de ésta, en la segunda mitad el siglo XVII no era otro que Sevilla, mirando siempre hacia las Indias, al otro lado del Atlántico. Y en esos años España ve agotada su potencia militar, pierde su hegemonía naval y su primacía en el Viejo Continente, los tercios de Flandes son derrotados definitivamente y se rebelan Cataluña y Portugal La independencia de este reino, iniciada en 1640, será reconocida por España, en 1668, por el Tratado de Lisboa.¹⁴ Debilitada la economía castellana por los gastos de las continuas guerras y el mantenimiento del ejército en lugares alejados de lo que había sido el Imperio, azotados sus campos por sequías y plagas

y sus gentes por terribles epidemias, apuntábamos que el puerto de Sevilla, que además en estos mismos años dejará de ser el único abierto al comercio con las provincias de Ultramar, teniendo que compartir este monopolio con el de Cádiz y contemplar el traslado a este último de la Casa de la Contratación, tenía puesta su mirada en las Indias y en las embarcaciones que de ellas venían o iban. La dominaba la esperanza que de ellas les seguiría llegando la riqueza necesaria para recobrar o al menos hacerlo en lo posible, todo lo perdido a lo largo del siglo que corría. Sin embargo, considerando las circunstancias desde nuestra perspectiva histórica, es fácil imaginar que nunca podría hacerse realidad esa esperanza. Para el comercio entre España y sus territorios indianos, el peor momento se vive en esta segunda mitad del XVII.¹⁵

ACUSACIONES DEL CONSULADO DE SEVILLA CONTRA EL COMERCIO CANARIO

Y volvemos así a conectar con el archipiélago canario y las relaciones comerciales entre éste y Santo Domingo, como venimos señalando reiteradamente. El máximo representante de los intereses de los comerciantes andaluces era el Consulado de Cargadores de Sevilla que ante la trayectoria decadente de los dos puertos que gozaban del monopolio comercial con las Indias, el sevillano y el gaditano, culpará insistentemente de la disminución de los beneficios obtenidos como resultado de las transacciones mercantiles de carácter legal, a la actividad comercial de Canarias con América, concretamente con algunos puertos del Caribe entre los que se cuentan Puerto Rico, Santo Domingo y La Habana.¹⁶ Los motivos de tal acusación eran fundamentalmente, siempre según el Consulado, el contrabando, que hacía que se saturasen los mercados indianos antes de la llegada de las Flotas y de otra parte, el régimen legislativo de privilegio, con respecto a los restantes puertos de la metrópoli, que rompía el monopolio que gozaban Sevilla y posteriormente Cádiz y al que ya nos hemos referido ampliamente. Se afirmaba en la documentación en las que casi continuamente el Consulado exponía sus quejas ante la Casa de Contratación y el Consejo de Indias que al archipiélago canario llegaban numerosas embarcaciones extranjeras y en sus puertos se almacenaban productos prohibidos, en especial ropas y tejidos, que luego pasaban a América, eludiendo el pago de impuestos, perjudicando así a la Real Hacienda, y como hemos señalado, a los comerciantes peninsulares que veían reducirse su campo de acción y ponerse en peligro la estructura tradicional de la trama mercantil española. Al mismo tiempo, los comerciantes andaluces dejaban de lucrarse, o lo hacían en mucho menor grado, al no poder desarrollar sin ninguna traba su labor de intermediarios. Las mismas leyes que regulaban el comercio canario con las provincias de Ultramar eran las que intentaban evitar ese contrabando. El fallo más notorio lo constituía el comportamiento de los funcionarios quienes, escudándose en la distancia, fingían no recibir las órdenes y permitían fraudes en el arqueo de los navíos. Con este método, conseguían dar cierta apariencia legal a lo que en realidad era contrabando.¹⁷ Esta serie casi ininterrumpida de quejas había comenzado ya hacia 1654, como señala Pérez Mallaina haciendo alusión a un informe enviado por el citado organismo sevillano al rey en esa fecha y en el que señalaban la excesiva presión fiscal y el contrabando canario como los peores males que afectaban al comercio peninsular hispano con América (recordemos que Portugal se había separado ya de la Corona de España en 1640). La polémica, comenzada ya en los últimos años del XVII, alcanzará su punto más álgido en el XVIII, cuando según considerando las relaciones comerciales entre Canarias y América un fuerte peligro para el comercio peninsular. Parece indiscutible que durante los años en que estamos centrando nuestro trabajo, reinado de Carlos II, entre 1665 y 1700, el tráfico ilegal en la Carrera de Indias alcanzó cifras muy altas, para algunos, mayores que las ofrecidas por el comercio lícito lo que contribuyó a la ruina que se iba cerniendo sobre el dicho comercio legal con América y cuyo centro era por entonces, y oficialmente hasta 1680, Sevilla.¹⁸ Una faceta del

comercio ilegal desde Canarias la constituían las infracciones de la legislación especial de que gozaba este archipiélago con respecto a sus relaciones mercantiles con las Indias, aunque ya hemos visto que no todo eran privilegios, también sufrían restricciones. Las infracciones solían consistir desde alterar en el arqueo del número de toneladas, u ocultación o no declaración de parte de la carga en otros, operaciones éstas realizadas por los funcionarios como señalábamos anteriormente, hasta el uso de testafierros españoles (tanto peninsulares como canarios) tras los que se ocultaba un propietario de navío extranjero y a veces incluso la embarcación, que la legislación ordenaba que fuese de construcción canaria, era también extranjera y se habían limitado a cambiar el nombre de ésta.¹⁹ Será en este periodo cuando se contabiliza un mayor número de pleitos sobre esta materia del tráfico ilícito realizado desde Canarias. Hasta qué punto es cierto que el volumen y la importancia del contrabando canario sea tan relevante para el resto del comercio español que le haga responsable de su situación de crisis, como se afirmaba en los escritos dirigidos al rey o al Consejo de Indias por el Consulado, es el tema que desarrolla ampliamente con valioso aporte documental y en nuestra opinión con gran acierto, Pérez Mallaina, no sólo para los años que tratamos en nuestro trabajo sino también para el siglo XVIII.

PRODUCTOS EXPORTADOS POR CANARIAS A LA ESPAÑOLA

Los productos que fueron objeto de comercio entre las Islas Canarias y Santo Domingo, en la época que nos ocupa, fueron en primer lugar, o mejor dicho, casi exclusivamente, los caldos, esto es, el vino y en menor proporción, el aguardiente, como ya hemos expuesto, seguidos muy de lejos por harinas, frutos secos y en escasas ocasiones otros como libros o cera.²⁰ Como ejemplo de carga declarada de uno de las embarcaciones que se dedicaban al tráfico mercantil en la ruta a que nos venimos refiriendo, reseñaremos la del navío *Nuestra Señora de Aguas Santas*, que llevó al puerto dominicano 65 pipas de vino (equivalentes según el cómputo canario a 31.200 litros) por las que se pagaron 216.580 maravedíes de almojarifazgo, lo que suponía el 10% de su valor. Citaremos también la carga de otro navío, el *Jesús, María y José*, de fabricación canaria, y que desde aquel archipiélago se dirigía a La Habana, punto de llegada de las embarcaciones canarias mucho más frecuente que Santo Domingo. Había hecho escala en Puerto Rico, se detuvo en La Española, quedando su llegada registrada a fines de 1679 y cobrándosele 1.839 reales y 17 maravedíes en concepto de almojarifazgo, es decir, tan sólo el 2,5% del valor de la carga, por estar vigente la reducción de la que gozaba aquella isla desde 1678, por seis años. Esta carga consistía en:

- 40 pipas y $\frac{3}{4}$ de vino a 90 pesos la pipa.
- 21 pipas de aguardiente, a 170 pesos.
- 480 botijuelas de aguardiente a 170 pesos.
- 200 arrobas de harina a 20 reales.
- 100 mantas a dos reales unidad.
- 600 libras de fruta seca, a un real.
- 128 libras de cera a 10 reales la libra.

La mayor parte de estas mercancías estaban destinadas a ser vendidas en La Habana, pero el navío, a poco de dejar el puerto dominicano tuvo que regresar, realizando una arribada forzosa con el fin de ser carenado, sin que una vez más sea posible dilucidar si se produjo realmente una avería importante o se trataba de otro de los numerosos casos de falsas arribadas que ocultaban una acción de contrabando. Vendieron en Santo Domingo gran parte de la carga para costear la reparación de la avería y los gastos de la tripulación. Volvieron a

pagar almojarifazgo, 443 pesos por 17.720 reales en que se valoraron las mercancías vendidas, a saber:

- 9 pipas de aguardiente
- 3,5 pipas de vino
- 2 cajones de cera con 256 libras.
- 400 libras de fruta seca.²¹

El análisis de las cargas de los barcos que, en bastante escaso número llegan a Santo Domingo procedentes de Canarias, en los años que abarca el reinado de Carlos II, nos permitiría constatar el hecho de que realmente el producto que ocupa el primer lugar entre las exportaciones Canarias a Santo Domingo es el vino, seguido del aguardiente, y en menor cantidad, con diferencia, harina, frutos secos, cera, y esporádicamente (refiriéndonos siempre al comercio lícito, sometido a registro y que pagaba los correspondientes impuestos), libros y mantas entre otras mercancías. Los vinos canarios que se consumían en La Española eran del tipo denominado *vidueño* y palmeros, estos últimos más fuertes pero de más fácil conservación.

No pretendemos ofrecer una lista completa de las embarcaciones que desde Canarias llegaron a Santo Domingo; las lagunas en la documentación son casi insalvables por ahora y las utilizadas por nosotros han sido fuentes bibliográficas en una mínima parte y fundamentalmente, legajos del Archivo de Indias, no relativos específicamente al tráfico comercial desde Canarias, sino entresacados de referencias obtenidas en las cuentas de los oficiales reales de Hacienda, ramos de alcabalas y almojarifazgos, y en otras secciones como Escribanía de Cámara o Indiferente General, pero sí hemos conseguido aumentar el número de las escasas embarcaciones que fueron protagonistas de dicho tráfico durante el reinado del último de los Austrias. Insistimos en el aumento, al aproximarse el final de la centuria, de los barcos, generalmente de muy poco tonelaje, salidos de San Miguel de La Palma, cuando en décadas precedentes habían predominado los que tuvieron como origen Tenerife. Otra observación que no podemos obviar es que tanto al realizar la labor de investigación en documentos inéditos como al analizar los resultados expuestos por otros investigadores, como en el caso de García Fuentes, vemos que en muchas ocasiones no se indican datos relevantes, como el tonelaje, carga, etc., casi siempre la información resulta muy incompleta, aunque lo que sí se puede afirmar, si aceptamos como ciertos los datos obtenidos en los registros sobre los arqueos, que solían ser de muy escaso tonelaje, encontrando alguno de 15 toneladas. Y lo que afecta aún más al tema que nos ocupa, puede, casi con toda seguridad, que algunos de los navíos que presentan otros destinos permitidos en el Caribe al comercio canario, hicieran escala en el puerto de Santo Domingo por lo que consideramos improcedente elaborar tablas cuantitativas o hacer afirmaciones categóricas respecto a porcentajes con los datos con que contamos, pero sí los consideramos lo suficientemente valiosos como para que en los archivos canarios correspondientes se siga con la búsqueda iniciada sobre este periodo tan poco estudiado. Por nuestra parte, pretendemos continuar en el futuro esta investigación analizando más detalladamente los fondos existentes del Seminario de San Telmo (Universidad de Mareantes), depositados en el Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla, documentación ésta consistente en registros de navíos canarios y que tiene fecha inicial de 1688. Hasta entonces no empezaron a cobrarse los impuestos del Seminario de San Telmo y de la Universidad de Mareantes que eran proporcionales al tonelaje de las embarcaciones, no encontrándose por tanto en dicha institución sevillana listas completas de arqueo anteriores a esa fecha todo ello con independencia de proseguir al mismo tiempo indagando en los existentes en el Archivo General de Indias.²²

CONCLUSIONES

El reinado de Carlos II, último monarca de la dinastía de los Habsburgo, coincide con un periodo en que el comercio canario con Santo Domingo, aun considerando la situación de crisis generalizada e incluso de decadencia en muchos aspectos, vive días de auge en comparación con el comercio peninsular con el mismo destino, siendo el puerto de San Miguel de la Palma el que ofrece mayor número de salidas en el conjunto de las reseñadas en el presente trabajo en el último cuarto de siglo, teniendo siempre los caldos canarios como principal objeto de exportación. Al ir disminuyendo las exportaciones a Inglaterra, aumenta el comercio con los puertos del Caribe, aunque esto se notará en mayor grado en el siglo siguiente al abrirse los mercados de América del Norte a los vinos del archipiélago.

En estos años se produce también una situación de fuerte rivalidad entre el Consulado de Sevilla, como representante de los comerciantes andaluces de un lado y el comercio canario de otro, siendo acusados estos últimos de perjudicar gravemente al comercio peninsular con América por el contrabando y por la legislación especial que según el Consulado beneficiaba a los insulares, situación que no concluirá hasta el siglo XVIII, con el Reglamento de Libre Comercio de 1765.

NOTAS

- ¹ Davies, T.: *La decadencia española (1621-1700)*. Nueva Colección Labor, Barcelona, 1969. Domínguez Ortiz, A.; *El Antiguo Régimen. Los Reyes Católicos y los Austrias*. Alianza Editorial-Alfaguara, Madrid, 1974, pp. 344 y 402.; *Orto y ocaso de Sevilla*. Sevilla, 1946.
Elliott, J.: “América y el problema de la decadencia española”. *AEA*, XXVIII, Sevilla 1971, pp.1-23.; *La decadencia económica de los imperios*. Alianza Editorial, Madrid 1977, pp.132-133. Insiste en hablar más de decadencia de Castilla que de España en general, por ser la primera la que soportaba la mayor parte de los gastos del Imperio.
Girard, A.: *La rivalité commerciale et maritime á Seville et Cádiz au temps des Habsbourg*. México, 1939.
Haring, C.H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en tiempos de los Habsburgos*. México, 1939.
Kamen, H.: *La España de Carlos II*, Ed. Crítica. Barcelona, 1981, pp. 7-8.
Palacio Atard, V.: *Derrota, agotamiento y decadencia en la España del siglo XVII*. Biblioteca del Pensamiento Actual, Madrid, 1949, p. 32.
- ² Gil Bermejo, J.: “Problemas con el situado de Santo Domingo en el siglo XVII”. *Actas del XL Congreso Internacional de Americanistas*, Roma-Génova, 1972, pp. 266-269.; Paredes Vera, M. I: *La Española en la segunda mitad del siglo XVII*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Sevilla, 1981, vol. II, pp. 41-48; AGI, Santo Domingo, 72; Contaduría 1059 y 1060.
- ³ Martínez Barrio, D.: *Consideraciones sobre la historia sísmica de la República Dominicana*. Publicaciones de la Universidad de Santo Domingo, vol. XLIV. Ciudad Trujillo, 1946. pp. 10, 24 y 25. Sobre los huracanes, plagas y otras catástrofes naturales que arrasaron la agricultura dominicana entre 1666 y 1673, en *Memorial del Arzobispo de Santo Domingo al fiscal del Consejo de Indias*, febrero de 1692, Archivo General de Indias (en adelante AGI), Santo Domingo 316.
- ⁴ Gutiérrez Escudero, A.: *Las relaciones hispano-francesas en La Española (1700-1746)*, Tesis de Licenciatura inédita. Sevilla, 1979. Aunque fundamentalmente se centra en el siglo XVIII, contiene interesantes referencias al comercio entre ambas partes de la isla en las últimas décadas del siglo anterior. Igual sucede con la obra del mismo historiador *Población y economía en Santo Domingo (1700-1746)*. Publicaciones de la Diputación Provincial de Sevilla. Serie V Centenario del Descubrimiento de América, nº 6, pp. 149-150, y 159-161. Moya Pons, F.: *Historia colonial de Santo Domingo*, Universidad Católica Madre y Maestra, Santiago de los Caballeros, RD. 1977, pp. 215-223 (su base documental es la Colección Incháustegui, actualmente en la UCMM); AGI, Santo Domingo 92; Testimonios de Autos sobre comercio con franceses, Santo Domingo, 7 de julio de 1681; AGI, Santo Domingo 66, Autos sobre detención de dos franceses por comercio ilícito, Santo Domingo, 7 de junio de 1691.
- ⁵ Béthencourt Massieu, A.: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1700)*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1991, pp. 29-30. Analiza todos los aspectos más relevantes del tema o que tengan relación con él, con base documental e información bibliográfica abundantes.
- ⁶ Incháustegui, M. J.: *La gran expedición inglesa contra las Antillas Mayores. El plan antillano de Cromwell (1651-1655)*, México, 1953. El autor murió dejando sin publicar la segunda parte de la obra, pero ésta es de consulta imprescindible, por su exhaustiva documentación. Sobre la pérdida de Jamaica y sus posteriores consecuencias que alcanzan al campo del comercio; Morales Padrón, F.: *Jamaica española*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1953, pp. 315-333; Wright, I. A.: *Spanish Narrative on the English Attack on Santo go (1655)*, 1926.

- ⁷ Bethencourt: *Canarias e Inglaterra...*, pp. 77-78. Cita a su vez a Peraza de Ayala, J.: “El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII”, en *Revista de Historia*. Universidad de La Laguna, 1950. Separata.
- ⁸ Bethencourt: *Canarias e Inglaterra...*, pp. 53-63.
- ⁹ Bethencourt: *Canarias e Inglaterra...*, pp. 87 y 91. La crisis sufrida entre 1685 y 1687, constituye el golpe de gracia a la exportación de la malvasía a Inglaterra, situación que será ya irreversible en el siglo XVIII. Todo ello repercute en las exportaciones a América, aún restringidas a algunos puertos del Caribe, entre ellos el de Santo Domingo, aunque allí los vinos que se consumirán serán el vidueño, y los palmeros.
- ¹⁰ García Fuentes, L.: *El comercio español con América (1650-1700)*. Publicaciones de la Diputación Provincial de Sevilla y Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1980, p. 99; AGI, Consulados, 56, 109; Morales Padrón, F.: *Cedulario de Canarias...*, Sevilla, 1970, vol.3, p. 313.
- ¹¹ Béthencourt: *Canarias e Inglaterra...*, p. 12.
- ¹² Morales Padrón, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1955; *Cedulario...*, pp.254 y ss. Peraza de Ayala: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Santa Cruz de Tenerife, 1952, p. 51 y ss.; AGI, Consuados, 56, 281; 57, 135 y 57, 98.
- ¹³ El Procurador de la ciudad de Santo Domingo, Francisco Franco de Torquemada, Alférez Real y descendiente en línea materna y paterna de descubridores y primeros pobladores de La Española firmó varios documentos, memoriales y peticiones al Rey y al Consejo de Indias, en los que se pueden encontrar valiosos datos sobre la situación de la isla. AGI. Santo Domingo 284, 1. Madrid, 2 de febrero de 1692.
- ¹⁴ Davies, T: *La decadencia...*, pp.173-175.; Domínguez Ortiz: “Carlos II”, en *La crisis del siglo XVII, Historia de España*, vol 6, p.136, Editorial Planeta, Barcelona 1988; Morales Padrón: *Jamaica...*, pp. 404-405.
- ¹⁵ García Fuentes: *El comercio español...*, pp. 3-6.
- ¹⁶ Heredia Herrera, A.: “Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de de Cargadores a Indias, en Sevilla y Cádiz”, *Anuario de Estudios Hispano-Americanos*, XXVII, Sevilla, 1970, pp. 219-279.; AGI, Consulados, 52, 67
- ¹⁷ Pérez- Mallaina Bueno, P. E.: *La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario sevillana (1650-1708)*. Colección Alisios, Las Palmas, 199, pp. 8-13.
- ¹⁸ Artiñano y Galdácano: *Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias*; García Fuentes: *El comercio...*, pp. 55-66; AGI, Contratación 5.092, 3º, 208. (Sobre cambios de la cabecera de las flotas).
- ¹⁹ García Fuentes...: *El comercio...*, p. 69; Pérez Mallaina; *La metrópoli...*, pp.18-23; AGI, Indiferente General, 3110. Real Provisión, Madrid, 6 de junio de 1665. Del juicio de residencia del Superintendente

del comercio de Canarias. Don Tomás Muñoz; datos sobre nueve buques extranjeros pasados a Indias en sólo cuatro años.

²⁰ García Fuentes: *El comercio...*, p. 508. Tabla con las exportaciones de Canarias a América (puertos autorizados del Caribe) de 1679 a 1700 (el autor afirma no disponer de datos anteriores a 1679). Los productos embarcados son vino, aguardiente, vinagre, cera labrada, frutos secos, trigo, harina, textiles, mantas y fardos sin especificar.

²¹ Paredes Vera, M. I.: *El almirante...*, p. 326. AGI, Contaduría 1060, datas de almojarifazgos y alcabalas.

²² Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla. Libro 186.; Pérez Mallaina: *La rivalidad...*, p. 1

APÉNDICE

TRÁFICO NAVAL BAJO REGISTRO ENTRE LOS PUERTOS CANARIOS Y SANTO DOMINGO (1665-1699)

1667

Fragata *Nuestra Señora de la Concepción*

Maestre: Francisco del Castillo.

Procedencia: La Palma.

Destino: Santo Domingo, con escala en Puerto Rico.¹

1672

Navío *Santa Teresa de Jesús*

Maestre: Francisco Montero.

Procedencia: La Palma

Carga: 66 pipas de vino y alguna harina.

Almojarifazgo: 4.794 reales.²

1673

Navío (no se indica el nombre)

Propietario: Juan Conrado

Procedencia: La Orotava

Carga: 8 pipas de vino.

Almojarifazgo: 832 reales.³

1679

Navío *Jesús, María y José* (de fabricación canaria)

Maestre: Miguel Díaz.

Propietario: Thomas de Castro.

Procedencia: Tenerife.

Carga: vino, aguardiente, cera, libros, trigo, mantas, "...y otros frutos de la tierra".⁴

1682.

Embarcación sin especificar nombre.

Procedencia: Santa Cruz de Tenerife.⁵

Salida entre el 12-XI-1688 y 20-XII-1689

Navío *Nuestra Señora de la Soledad*, 75 toneladas.

Propietario: José Rodríguez Lindo

Destino: La Habana con escala en Santo Domingo.⁶

1689

Navío *Nuestra Señora de la Soledad y las Ánimas*

Maestre y propietario; Miguel Jorge Roncales.

Procedencia: Canarias

Carga: 14,5 pipas de vino a 250 pesos cada una.

Destino: Con registro para La Habana; arribada forzosa a Santo Domingo por avería.⁷

1691

Dos fragatas.

Procedencia: Canarias.

Carga: Sin especificar. Transporta familias canarias para establecerse en Santo Domingo.

Destino: Con registro para La Habana y Campeche. Escala en Santo Domingo siempre.

Almojarifazgo: 30.464 maravedíes.

Alcabalas: 3.468 maravedíes.⁸

1692

Navío *San Francisco Javier y Santa Bárbara*

Maestre: Andrés Rodríguez Bello

Procedencia: Tenerife.

Carga: 7 pipas de aguardiente y 5 pipas de vino.

Destino: Campeche. Arribada forzosa a Santo Domingo.

Almojarifazgo: (al 17,5%) 90.440 maravedíes.⁹

1695

Fragata *San Joseph, San Francisco Javier y San Guillermo*

Maestre y propietario Gregorio Dávila.

Procedencia: La Palma.

Carga: vino y otras mercaderías sin especificar.

Alcabala: el 2% del valor de la carga (22.889 maravedíes).¹⁰

1695

Nuestra Señora de la Encarnación y San Joseph

Capitán y maestre: Gaspar de los Reyes.

Procedencia: San Miguel de La Palma

Carga: 17 pipas de aguardiente y 7 pipas de vino.

Arribada forzosa. Llegó a Santo Domingo "...para dar carena, hacer una bomba y galiñar otra".

Almojarifazgo: 166.600 maravedíes.¹¹

1697

Embarcación sin especificar nombre.

Procedencia: La Palma.

Carga: sin determinar; presumiblemente vino o aguardiente sobre todo.¹²

Salida entre el 7-VIII-1698 y el 31-XII-1699.

Fragata *San José*, 15 toneladas.

Procedencia: La Palma.

Destino: Santo Domingo.¹³

1698

Fragata *San Joseph, San Francisco Javier y San Guillermo*.

Propietario y maestre: Gregorio Dávila.

Procedencia: La Palma.

Carga: vino y otras mercancías sin especificar.

Alcabala; 2% del valor de la carga (26.329 maravedíes).¹⁴

Salida entre el 7-VIII-1698 y el 31-XII-1699.

Fragata *San José*, 15 toneladas.

Procedencia: La Palma

Destino: Santo Domingo.¹⁵

EXPORTACIONES DE VINO Y AGUARDIENTE DE ESPAÑA (INCLUYENDO CANARIAS) 1665-1700
(EN ARROBAS)

	A INDIAS		A SANTO DOMINGO	
1665	94.782,75	800	14.523	-
1666	18.698	100		
1667	33.604	800	16.323	-
1668	128.786	4.098,5	15.432	50
1669	25.278	350		
1670	71.448,5	1.479	4.570	-
1671	50.799,5	2.170		
1672	47.489	634	5.630	162
1673	147.881,5	4.276,25	3.547	123
1674	7.375	100		
1675	93.470	1.458	2.057,5	-
1676	2.250	1.100		
1677	7.187	648		
1678	81.415,5	2.504	3.410	286
1679	15.762	9.459		
1680	94.371,5	20.012	3.630	250
1681	23.944	6.076,75		
1682	50.037	8.168,25	2.511	5.433
1683	28.005,5	6.758,75		
1684	32.275,75	4.893	3.625	60
1685	1812,5	380		
1686	10.290,5	6.224,25		
1687	58.125	5.691,5	1.750	1.030
1688	35.409,5	13.927		
1689	32.232	4.446		
1690	26.931	13.506,5		
1691	1.747,5	1.414	1.247,5	1.414
1692	51.148	12.177,5		
1693	8.820	2.245	2.250	-
1694	1.600	750		
1695	110.610,75	16.315	4.575	1.481
1696	17.087	17.678,25	495	-
1697	6.545	19.516,5	135	-
1698	24.827,5	7.788	2.925	580,5
1699	37.653,25	27.219	1.438	655 ¹⁶

EXPORTACIONES DE CANARIAS A INDIAS (PUERTOS DEL CARIBE INCLUYENDO SANTO DOMINGO)

	VINO	AGUARDIENTE
1679	11.299,5	9.180
1680	11.358,75	14.069,45
1681	13.069	5.271,75
1682	7.634,25	6.504,25
1683	12.150	6.238,75
1684	19.783,25	3.754
1685		
1686	8.478	6.208,75
1687		
1688	8.304,75	10.861,75
1689		
1690	648	3.007,5
1691		
1692		
1693		
1694		
1695		
1696	2.997	15.230,25
1697	2.295	17.455,5
1698		
1699	11.670,75	20.739 ¹⁷

NOTAS AL APÉNDICE

- ¹ López Cantos, A.: *Historia de Puerto Rico (1650-1700)*. Escuela de Estudios Hispano- Americanos, Sevilla, 1975, pág. 323; AGI, Contaduría 1079. Cuentas de los oficiales reales de Puerto Rico, 1667.
- ² AGI, Contaduría 1059. Cuentas de los oficiales reales de Santo Domingo, ramo de almojarifazgos, 1672.
- ³ AGI, Contaduría 1059. Cuentas de los oficiales reales de Santo Domingo. Esta embarcación ya gozó de la reducción del almojarifazgo ordenada para La Española; pagó el 2'5% del valor de la carga registrada, en lugar del 15% que correspondía a los vinos y del 10% de las restantes mercancías.
- ⁴ AGI, Contaduría 1059.
- ⁵ Morales Padrón, F.: *El comercio...*, p. 315. AGI, Contratación 2849, registros de navíos.
- ⁶ Pérez-Mallaina Bueno: *La rivalidad...*p. 68. Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla, libro 186.
- ⁷ AGI, Contaduría 1064, 5. Cuentas de los oficiales reales de Santo Domingo, 1689.
- ⁸ AGI, Contaduría 1061,1.
- ⁹ *Ibidem*; Cuentas de los oficiales reales de Santo Domingo de 1692.
- ¹⁰ *Ibidem*; Cuentas de 1695.
- ¹¹ *Ibidem*; Pérez-Mallaina: *La rivalidad...*, p. 74. En los documentos consultados en el AGI, se afirma, ofreciendo amplios detalles, que se trató de una arribada forzosa, mientras que Pérez-Mallaina, basándose en los de la Universidad de Mareantes, señala como puerto de destino Santo Domingo. Recordemos que esta última institución sevillana informa sobre la salida de las embarcaciones y los libros de cuentas de los oficiales reales de Santo Domingo se refieren a las tasas pagadas a la llegada a Indias, en estos casos, alcabalas y almojarifazgos.
- ¹² Morales Padrón: *El comercio...*, p. 346; AGI, Contratación 2851.
- ¹³ Pérez-Mallaina: *La rivalidad...*p. 77. Esta es la embarcación de menos tonelaje entre las reseñadas. La mayoría de las que cubrían el tráfico comercial entre Canarias y Santo Domingo eran de escaso tonelaje comparadas con las que lo hacían desde la Península. El Consulado de Sevilla acusaba de falsedad en los arqueos a los funcionarios canarios; afirmaba que embarcaciones como las que aquí incluimos, salidas de La Palma, de 19 y 15 toneladas eran poco más que barcazas con los bordes subidos y no eran así las que realmente cruzaban el Atlántico hasta el Caribe.
- ¹⁴ AGI, Contaduría 1061, 2. Cuentas de los oficiales reales de Santo Domingo, almojarifazgos 1698.
- ¹⁵ Estas tablas han sido elaboradas con datos recogidos de García Fuentes, *El comercio español...*, pp. 431-434 y 440-444. El autor insiste en la falta de documentación para largos períodos, dentro de la segunda mitad del XVII, lo que dificulta enormemente, imposibilita en nuestra opinión, por ahora, la cuantificación del movimiento de navíos y del volumen de las exportaciones canarias en la época que tratamos.

- ¹⁶ Las exportaciones de vino a Santo Domingo desde España incluyendo Canarias, en conjunto registrada entre 1665 y 1699 alcanzan la cifra de 88.074 arrobas y las de aguardiente 11.524,5 arrobas. A lo largo de todo el período documentado la exportación de aguardiente bajo registro de Canarias a los puertos del Caribe incluyendo Santo Domingo (122.264,98 arrobas) es mayor que la de vino (110.388,25 arrobas). Pero a partir de 1688 las cantidades de vino superan a las de aguardiente.
- ¹⁷ La última década del siglo, los registros muestran que el puerto de La Palma se ha convertido casi en exclusivo exportador de vino y aguardiente a Santo Domingo.