



EL PUERTO DE SANTO DOMINGO DE LA ESPAÑOLA EN EL SIGLO XVII. TRÁFICO COMERCIAL Y RELACIONES CON CANARIAS

THE PORT OF SANTO DOMINGO IN HISPANIOLA IN THE XVIIITH CENTURY. COMMERCIAL TRAFFIC AND TRADE WITH THE CANARY ISLANDS

María Isabel Paredes Vera*

Cómo citar este artículo/Citation: Paredes Vera, M^a. I. (2017). El puerto de Santo Domingo de la Española en el siglo XVII. Tráfico comercial y relaciones con Canarias. *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2016), XXII-026. <http://coloquioscanariasmerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9974>

Resumen: Santo Domingo, primer Puerto abierto al tráfico comercial entre América y España, había perdido, a favor del de La Habana, el papel predominante que había desempeñado a principios del siglo XVI. En este trabajo, analizamos la situación de este puerto a lo largo del siglo XVII, y algunas de las consecuencias de haber sido el único en La Española con licencia para comerciar con la Metrópoli. Así mismo, estudiaremos algunos aspectos del comercio entre el puerto dominicano y las Islas Canarias.

Palabras clave: Puerto, Santo Domingo, tráfico comercial, siglo XVII, Canarias

Abstract: Santo Domingo, the first port opened to the commercial traffic between America and Spain, had lost the predominant role played in the beginnings of the XVIth century in favour of La Habana. In this paper, we analyse the situation of this Dominican port through the seventeenth century, and some consequences of being Santo Domingo the only port in Hispaniola which had got licence to trade with the Spanish Metrópolis. We also review trade relations between Hispaniola and the Canary Islands.

Keywords: Port, Santo Domingo, trade, seventeenth century, Canary Islands

A comienzos del siglo XVII, el que fuera primer puerto abierto al tráfico comercial entre el Viejo y el Nuevo Mundo había dejado ya de desempeñar un papel preponderante en el trasiego de hombres y mercancías, a favor del de La Habana. La situación empeoró al dejar de ser el puerto dominicano escala imprescindible para las flotas que se dirigían periódicamente a Tierra Firme y al Virreinato de Nueva España, separándose, en el puerto cubano, rumbo a sus respectivos destinos. Desde 1498 hasta fines del siglo XVI, en su breve esplendor inicial y en su temprana decadencia, el puerto de la ciudad de Santo Domingo fue objeto de un acertado estudio, presentado en el XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana, por el doctor Gutiérrez Escudero¹. En la presente comunicación pretendemos seguir su evolución a lo largo del siglo XVII, en particular, durante los reinados de los últimos Austrias, la última década del de Felipe IV y la totalidad del de Carlos II., prácticamente. Concluiremos nuestro análisis con el cambio de dinastía y la subida al trono español del primer monarca de la Casa de Borbón,

Nuestro objetivo es acercarnos a algunos aspectos de la historia dominicana en una de sus épocas más difíciles, contemplándola a través de un nexo común, el puerto de la ciudad de Santo Domingo, el primero del Nuevo Mundo abierto al tráfico naval con la metrópoli.

* Dra. en Historia de América. Profesora Tutora de Historia Contemporánea. UNED, Málaga. (Jubilada). C/ Cuenca, 7-1^oC. 29860. Estepona. Málaga. España. Correo electrónico: paredesvera@hotmail.com

¹ GUTIÉRREZ ESCUDERO (2010), pp. 1061-1062.

Abordaremos dos cuestiones entre las muchas que se nos ofrecen al tenerlo como centro de nuestra investigación. En primer lugar, revisaremos su ubicación, algunas de sus características y peculiaridades y el estado de su sistema de defensa en la segunda mitad del siglo XVII. Por otra parte, pretendemos señalar las consecuencias que acarreó el hecho de ser éste el único puerto de la isla autorizado por la Corona para realizar transacciones mercantiles. Nos referiremos brevemente al tráfico comercial mantenido en esos años con la Península (Sevilla y desde 1680, Cádiz), con otros puertos americanos y dedicaremos especial atención, al comercio dominicano con las Islas Canarias.

Como fuentes básicas utilizaremos los documentos de la sección de Contratación, Audiencia de Santo Domingo, Contaduría y Escribanía de Cámara en el Archivo General de Indias, los Libros de Cuentas del Real Colegio Seminario de San Telmo, en el Fondo Antiguo del Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla y nos apoyaremos en bibliografía existente sobre el tema, como las obras, ya clásicas pero imprescindibles, sobre la normativa del comercio canario, de Morales Padrón y Peraza de Ayala.

EL PRIMER PUERTO DE LAS INDIAS ESPAÑOLAS; SU AISLAMIENTO Y MARGINACIÓN DE LAS RUTAS COMERCIALES EN EL SIGLO XVII

Emplazado a orillas del río Ozama, en su margen derecha, y muy próximo a su desembocadura en el Mar Caribe, se encuentra el puerto de Santo Domingo, el primero de la América hispana, llamado puerta y llave de las Indias en sus primeros años de corta bonanza. Los problemas que propiciaron su rápida decadencia persistieron unos y se acentuaron otros a lo largo del siglo XVII, particularmente, en su segunda mitad. El primero de ellos derivaba de la situación de crisis, política militar y económica que azotaba a la Corona de España, aun teniendo en cuenta que el tema de la decadencia española, espoleado por la Leyenda Negra y aumentando más y más hasta fines de siglo, ya hace décadas que está siendo cuestionado, y se ha hecho retroceder los atisbos de recuperación hasta la década de los ochenta. Las costosas guerras europeas incluso las domésticas que llevaron a la independencia de Portugal y a los levantamientos de Cataluña, ayudaron a que no se prestase a Santo Domingo toda la atención que necesitaba, convirtiéndola en una colonia marginal dentro del Imperio de los Austrias españoles. Además de lo comentado sobre las dos flotas, apenas llegaban navíos sueltos bajo registro, ni siquiera barcos de aviso. El tráfico mercantil de La Española, pese a estar centrado en su único puerto era escaso, con la excepción del que mantenía con otros puertos americanos y con los canarios.

Uno de los motivos de que fuese poco frecuentado este puerto era el difícil acceso hasta él para los barcos de gran tonelaje, a lo que se unía una barra de arena que con los años había ido creciendo a lo largo del Ozama, desde su desembocadura hasta el muelle, en la misma ciudad, dificultando cada vez más la navegación. Una serie de arrecifes a lo largo de la costa, a ambos lados de la desembocadura, entorpecían la entrada. Sólo las urcas y los fly-boats, de poco calado podían alcanzar sin excesiva dificultad el muelle.

Los vientos y las corrientes que frecuentemente no permitían remontar el Ozama hasta el embarcadero, eran también obstáculos que se convirtieron en ventajas al impedir probables ataques enemigos. Así ocurrió en abril de 1655, durante la fallida invasión inglesa de la armada de Penn y Venables, enviada por Cromwell. En un principio, el almirante Penn defendió el plan de desembarcar por la misma ciudad de Santo Domingo, ascendiendo por el Ozama hasta el puerto, pretensión que expuso al general Venables y al resto de los oficiales británicos mientras navegaban entre St.Kitts y La Española. En sus memorias, este general relató que tanto él como sus oficiales no estuvieron de acuerdo con esa estrategia y finalmente, tras revisar las distintas posibilidades de alcanzar la capital dominicana, se decidió

desembarcar por Haina, lugar por donde lo había hecho Drake, con éxito, al emprender la invasión y saqueo de la ciudad de Santo Domingo en 1586.

Tras muchas vicisitudes, y dos tentativas de desembarco abortadas, una al este del Ozama, protagonizada por Penn con sus marinos, en lo que probablemente fue una maniobra para engañar a los dominicanos y otra, por las fuerzas de Venables que se retiraron de su destino inicial, Haina, por no encontrar las circunstancias propicias. Finalmente desembarcaron estos últimos por Nizao. Penn y sus hombres, saltaron a tierra por Haina, esperando allí la llegada del resto de la expedición inglesa. Tras ser rechazada la invasión a la altura del fuerte de San Jerónimo, por las tropas del presidio, ayudados por los lanceros del interior de La Española y por las milicias ciudadanas, los ingleses se retiraron y se dirigieron hacia Jamaica, invadiéndola y estableciéndose en ella. En 1670, ya era colonia británica².

LA DEFENSA DEL PUERTO DE SANTO DOMINGO DE LA ESPAÑOLA

Al menos en el siglo que nos ocupa, la Fortaleza, también citada como la Fuerza de Santo Domingo, con la torre del Homenaje, primera edificada en América, no desempeñó nunca un papel relevante y efectivo en la defensa del puerto. Debió haber sido su primer y más importante guarda y vigía, y atemorizar a los posibles invasores que entraran por el río. Levantada a principios del siglo XVI, en la orilla derecha del Ozama, en el XVII estaba bastante deteriorada. Entre 1652 y 1653, el gobernador Pérez Franco construyó en ella una plataforma de tiro. Poco después, Montemayor y Cuenca, gobernador interino, hizo colocar seis cañones que defendían desde allí la entrada del puerto y ordenó reparar un punto expuesto particularmente a la erosión de las aguas saladas que habían penetrado socavando la base de la Fortaleza, problema que arrastraba desde el siglo anterior. Posteriormente fue reconstruida por Padilla y Guardiola en 1677.³ Con una ubicación estratégica para la defensa del puerto de Santo Domingo, se alzaba desde el siglo XVI un, en la orilla opuesta a la Fortaleza, un pequeño fuerte con el que se pretendía impedir la entrada en la ría a posibles fuerzas enemigas. Se conocía con el nombre de la Torrecilla y estaba situado en el extremo este de la boca del Ozama, desde donde podía vigilar la llegada de embarcaciones por el Caribe. En el siglo XVII ya se interesó en su reconstrucción el Presidente Antonio Osorio, y el Conde de Peñalba dotó su guarnición con 32 piezas de artillería, pero uno de sus sucesores, Félix de Zúñiga no juzgó este baluarte tan valioso o útil para la defensa del puerto y la ciudad de Santo Domingo y lo mandó desmantelar en 1656⁴.

Dentro del sistema defensivo del puerto de la capital dominicana en el siglo XVII hay que señalar la presencia de una cadena que lo cerraba y que protegía su entrada, en realidad de carácter más preventivo o disuasorio que defensivo. Hay pruebas documentales de su existencia en la anterior centuria. Hacia 1672, se tiene noticia del mal estado en que se encontraba esta cadena. El Presidente- Gobernador de La Española, Zayas Bazán, consiguió que cada año la Corona dedicase entre 70 u 80 pesos para su conservación o reparación, o para reconstruirla si fuese preciso. Para ello, debería presentarse informe ante el Consejo de Indias detallando el coste de la reconstrucción. Sobre el estado de la cadena, el Consejo solicitó en 1672 la opinión del ex Presidente- Gobernador Carvajal y Cobos, quien expresó su criterio de que, con los adecuados cuidados podía durar bastantes años, mientras que hacerla de nuevo supondría un gasto de 700 a 800 pesos. Constan pagos hechos en ese mismo año al carpintero de ribera

² VEGA (2013), pp. 35-57; MORALES PADRÓN (1952), pp. 325-334.

³ UGARTE (2011), pp. 8-79.

⁴ *Ibidem*, pp. 41-42

Francisco López por la construcción de unos cabestrantes utilizados para la colocación de la cadena, así como otros aparejos para ella. El importe de lo abonado por este trabajo fue de 99 pesos⁵.

Las autoridades metropolitanas decidieron recurrir a los caudales de la Real Hacienda durante seis años con el fin de pagar el sostenimiento de la cadena. Don Gaspar de Castro Rivera, Procurador General de la ciudad de Santo Domingo en la Corte de Carlos II, expuso que hasta entonces, la ciudad se había ocupado de este gasto, insistiendo en la necesidad de que tanto la entrada del puerto como la boca del río Ozama gozasen de la protección que la cadena les prestaba. Los vecinos, empobrecidos después de la serie de catástrofes padecidas durante la década de los 60, sobre todo en el terrible año de 1666, insistieron por boca de su Procurador en la imposibilidad de seguir costeando semejante gasto⁶.

El castillo de San Jerónimo, si bien no estaba junto al cauce del Ozama, no se hallaba lejos de él, en la costa del Mar Caribe, y sin duda el propósito de su construcción fue defender el puerto y la ciudad de Santo Domingo de ataques que llegasen por mar. Desempeñó un papel fundamental en el rechazo a la citada invasión inglesa de 1655. Allí, a causa de una emboscada preparada por el capitán Álvaro Garavito, perdieron la vida 600 ingleses en un encuentro decisivo que les obligó a retirarse a Haina, donde esperaban sus navíos⁷.

El fuerte o castillo de San Jerónimo, originalmente llamado de Gubia por levantarse en la playa de ese nombre, se encontraba "...a un cuarto de legua" de la capital dominicana. Lo había mandado construir el Presidente-Gobernador Chaves Osorio (1627-1634), quien no llegó a verlo terminado. Fue su constructor Diego González de Andújar. Cuando llegó a Santo Domingo la Real Orden de 7 de marzo de 1630, aprobando su edificación, la obra ya estaba en plena ejecución⁸. Su planta era cuadrada, de 200 varas cada lado, con cuatro baluartes en sus esquinas. Más tarde, el también Presidente Gobernador Conde de Peñalba lo rodeó de un foso. Se conservó en relativo buen estado pero en 1937 fue destruido por una explosión de origen desconocido.

LA ARMADA DE BARLOVENTO EN LA ESPAÑOLA

El puerto de Santo Domingo era uno de los más necesitados de protección dentro del área del Caribe y el Golfo de Méjico, servicio que debía prestar la Armada de Barlovento, abarcando su radio de acción las costas de Tierra Firme y Nueva España hasta La Florida. Desde que fue creada, su presencia en este ámbito tuvo carácter intermitente. Se puede considerar su antecedente a una armadilla con base en Santo Domingo, de existencia efímera pero que constituyó el primer intento real de organizar una escuadra permanente en Indias. Por primera vez aparecen, en 1575, por orden del Consejo de Indias, con el nombre de "armadas de barlovento", dos grupos de galeras con la misión de defender y vigilar aquellas aguas, uno con base en Cartagena y el otro alrededor de las cuatro Antillas Mayores. Simultáneamente, y como parte del mismo plan, y para establecer un doble sistema de defensa en la mar, se mantendría en Canarias un contingente similar, formado por dos galeones y una fragata⁹. No cuajó este intento, y en los últimos años del siglo XVI y los primeros del XVII, continúan los proyectos de

⁵ AGI, Santo Domingo 903, Real Cédula, Madrid, 31 de agosto de 1672. En total se abonó a Francisco López, por el trabajo expuesto y por otros aparejos, incluyendo el asentamiento de la cadena, entre mayo y septiembre, 199 pesos "y otras cantidades menores" que no se especifican.

⁶ PAREDES (2009), pp. 419-420.

⁷ VEGA (2013), pp. 35-41.

⁸ PAREDES (1982), pp. 412-413.

⁹ TORRES (1981), pp. 1-2. Obra imprescindible para seguir los avatares de la Armada de Barlovento y el papel que desempeñó en Indias.

organizar la ansiada armada, con mayor capacidad de acción, y de la que esperaban los habitantes de la zona que les ofreciese mayor seguridad frente a posibles ataques de piratas o de flotas enemigas que frecuentaban las aguas del Caribe y del Golfo de Méjico. No se hacían realidad, en buena parte por las difíciles circunstancias políticas y económicas por las que atravesaba el Imperio español, y por ende su Corona tanto en la Metrópoli como a nivel internacional.

Después de numerosos intentos de organización de esta armada, todos ellos abortados por carecer del soporte económico necesario para su creación y mantenimiento, entre 1610 y 1636, se observa un aletargamiento del proyecto. No obstante, de los navíos que habían ordenado que se retiraran de La Habana, en principio destinados a constituir la Armada de Barlovento, dos se quedaron en el puerto de Santo Domingo, con 200 hombres, por petición del Presidente-Gobernador de La Española, Antonio Osorio. Su prioridad en esta ocasión era limpiar las costas de la isla, en especial la del norte, la más frecuentada por piratas y con mayor presencia de navíos extranjeros, siendo escenario frecuente de operaciones de contrabando, sobre todo por parte de holandeses y en menor grado ingleses.. Ya en 1614 se había ordenado que se retirasen de La Española dichas embarcaciones y no prestasen servicio, al no haberse recibido de las Cajas Reales de la Nueva España nada de lo estipulado para pagar los salarios y el mantenimiento de los barcos¹⁰. En 1629 se elevó una consulta al Rey, apoyada por el parecer de la Junta de Guerra insistiendo en la necesidad de una armada de presencia continuada en la zona descrita¹¹.

Al fin, en 1636 cristalizó el tan debatido proyecto, impulsado por el Virrey de Méjico, el Marqués de Cerralbo, y quizás también por el temor que había levantado la toma de Campeche por los piratas en 1633. Hasta 1646, la Armada de Barlovento sufre innumerables contratiempos; se le encargan misiones que no son las que le corresponde llevar a cabo, pasa largas temporadas en Cádiz, sólo realiza algunas intervenciones aisladas en el Caribe. El mantenimiento de sus naves, artillería y hombres no fue el adecuado, casi siempre por la falta de los fondos que demandaba semejante empresa. Por otra parte, hay que reconocer que en esta etapa de la Armada que va de 1636 a 1648, año de su desaparición, prestó apreciables servicios a la Corona, como la protección y escolta de las flotas que transportaban la plata de la Nueva España hasta la Península, y desde ésta, azogue para el proceso de extracción de la plata en las minas americanas.

Desde su desaparición en 1648 no volvió a actuar la Armada de Barlovento hasta 1676, aunque a partir de 1655 se insiste desde Metrópoli en su restablecimiento formal, influyendo en esta decisión el deseo de recuperar Jamaica. En 1662 y 1663, se establece su reorganización. Un año más tarde se recibió en el Consejo de Indias noticia de hostilidades por parte de los ingleses que tenían como objetivo las haciendas dominicanas próximas a la costa además de algunos ataques a los pescadores de la Saona. Quedó sólo en amenaza la acción enemiga sobre las haciendas, y en 1665 seguía la Armada en trance de reorganización. Ese mismo año el capitán Francisco Martínez de Granada informaba al Consejo de Indias de las razones que hacían del puerto de Santo Domingo el lugar más apropiado para que invernase en él la Armada de Barlovento. Entre los motivos aducidos alegaba su capacidad para acoger buen número de embarcaciones, su situación a sotavento de Puerto Rico y a barlovento de los restantes puertos del Caribe y el Golfo, además de la ventaja política y administrativa que suponía el ser la ciudad de Santo Domingo la sede de la Real Audiencia, de amplísima jurisdicción. Se produjeron más intentos desde La Española de convertir el puerto de su capital en el lugar donde invernase la Armada de Barlovento, el último de ellos, en el siglo que venimos tratando, fue en 1699, pero nunca vieron las autoridades de La

¹⁰ *Ibíd.*, p. 30.

¹¹ *Ibíd.*, p. 33; AGI, Indiferente General, 1871,

Española cumplido este deseo que hubiese supuesto, además de mayor seguridad y protección, una importante fuente de ingresos para las arcas dominicanas.

El 21 de julio de 1667 se hizo por fin a la mar la esperada armada desde Chipiona y la barra de Sanlúcar. Una parte de la flota se quedó en el puerto de la ciudad de Santo Domingo y tras una corta estancia, se dirigió al de La Habana, donde se reunió con el resto de la Armada, partiendo a Trinidad y Maracaibo y sufriendo una fuerte derrota en 1668 a manos de los ingleses. Este hecho precipitó de nuevo su desaparición. Ocho años después, escoltó los navíos del azogue de la Nueva España hasta la Península. En 1677, encontramos de nuevo a parte de esa armada en el puerto de Santo Domingo, pasando desde allí a Campeche. En estos años no fue muy efectiva su actuación, posiblemente por seguir dividida. Aparte de contribuir a la vigilancia y defensa de las zonas que hemos citado, en las últimas décadas del siglo XVII, la Armada de Barlovento llevó a cabo la importante misión de transportar el situado a los puertos de las Antillas españolas, La Habana, San Juan de Puerto Rico y Santo Domingo. Era ésta del situado la principal entrada de la Real Hacienda de La Española, de la que dependía casi en exclusiva la economía dominicana. Esta ayuda, generalmente en lingotes o barras de plata, era prestada, por orden de la Corona, por los virreinos más ricos, Perú y Nueva España, grandes productores del preciado metal. Llegaba a lo largo del siglo XVII a los puertos arriba citados, destinándose a pagar los sueldos de los militares del presidio y de los funcionarios de la Real Audiencia. En el puerto de Santo Domingo, los habitantes de la ciudad celebraban con festejos su llegada por el alivio que significaba su para su asfixiada economía.

En 1679, parte de los navíos de la Armada de Barlovento transportó el situado a los puertos de Santo Domingo y Puerto Rico, y también lo hizo en 1690 (el importe del situado dominicano por entonces solía ser de 70.000 pesos, pero en esta ocasión se entregaron 102.000 pesos, con seguridad para compensar alguno de los acostumbrados atrasos). En 1692, el Almirante Astina llevó 70.000 pesos y al año siguiente, el general de la Armada Vivero Galindo, entregó a los Oficiales Reales de Hacienda de Santo Domingo 62.000 pesos a cuenta del situado de aquel año. Hasta mayo de 1695 no llega al puerto dominicano esa ayuda que como es sabido constituía la principal fuente de ingresos de la isla y el motor de su menguada economía. En esta ocasión la cantidad fue de 880.000 reales (110.000 pesos)¹².

La intervención militar más importante que realizó la Armada de Barlovento en Santo Domingo, fue en 1695, cuando prestó auxilio en la lucha contra los franceses, contando con la colaboración de la flota inglesa que también pretendía desalojar del oeste de la Isla Española a los galos que la ocupaban ilegalmente. Unidas ambas flotas, salieron para el Pitiguao (Petit Goave) en marzo, desembarcando las tropas algo lejos del Guarico, mientras por tierra llegaban fuerzas desde Santo Domingo. Cayeron primero el Guarico y luego Port de Paix en manos de ingleses y españoles. Fue ésta una de las pocas victorias obtenidas por la Armada de Barlovento, pero no resultó muy fructífera porque a los dos años, en 1697, por la Paz de Riwick, la zona conquistada volvía a ser oficialmente colonia francesa.¹³

MOVIMIENTO COMERCIAL EN EL PUERTO DE SANTO DOMINGO

Uno de los motivos de la pobreza que caracterizaba a la economía de La Española en el siglo XVII, al que algunos representantes de la historiografía dominicana ha llamado “siglo de la miseria”, fue el aislamiento que padecía la colonia con respecto a la Metrópoli dado el escaso número de navíos que, como hemos apuntado anteriormente, cruzaban el Atlántico en ambos sentidos, teniendo como puerto de salida o llegada, o de escala, el de Santo Domingo,

¹² GIL (1973), pp. 266-269; PAREDES (2009), p. 411.

¹³ TORRES (1981), pp. 156-157.

único en la isla que legalmente estaba abierto al comercio. De este aislamiento se quejaban también Cuba y Puerto Rico, aunque lo sufrieron en menor grado, en especial la primera. A lo largo de la citada centuria, el tráfico naval del puerto de Santo Domingo, había seguido disminuyendo paulatinamente, llegando a representar tan sólo de un tres a un cinco por ciento del movimiento mercantil global, por vía marítima, de la América española¹⁴.

El tráfico comercial de La Española con la Metrópoli, de forma oficial, estuvo supeditado al régimen de flotas casi exclusivamente. Las embarcaciones que desde la Península llegaban al puerto de Santo Domingo, o hacían escala en él, solían hacerlo en conserva de la Flota de Nueva España. Más raro era que lo hiciesen con la otra flota, la de Tierra Firme (ambas se separaban en La Habana para dirigirse a sus destinos). Podemos citar como ejemplo la nao *San Miguel*, que llegó al puerto dominicano en 1652, tras hacer la carrera en conserva de la flota mandada por el General Carlos de Mencos¹⁵. Pobre en número fue la presencia de navíos de aviso con destino en el puerto de Santo Domingo, que además de correspondencia oficial solían portar algunas mercancías, así como la de los navíos de registro que navegaban sueltos desde Andalucía o Canarias.

De esas carencias se lamentaban con frecuencia los dominicanos ante el Consejo de Indias por medio de los procuradores que los representaban. Así, en 1692, en informe presentado por el Procurador General de Santo Domingo, Francisco Franco de Torquemada, exponía que desde 1687 no había llegado navío de registro alguno a aquel puerto, pese a las promesas hechas por el Consejo de resolver el problema¹⁶. Décadas antes, en 1655, por Real Cédula de 14 de abril, se concedió a los vecinos de La Española, el envío desde la Península de dos navíos de permiso anualmente, durante seis años. Desafortunadamente, como solía suceder, la promesa no se cumplió. Dos años después, Juan González de Araujo, vecino destacado de Santo Domingo, solicitó permiso para construir un navío él mismo y hacerse a la mar. Aducía que la situación en que se encontraban los habitantes de la colonia, sin poder vender sus productos ni conseguir lo que necesitaban importar, casi todo de primera necesidad, era insostenible. Decía que en los dos últimos años, dos bajeles se habían hundido justo en la salida del puerto, un tercero había sido apresado por los ingleses y otra embarcación, cargada con productos para La Española, se había quemado en Canarias¹⁷. Desconocemos la respuesta a su petición, pero sí hemos logrado seguir algunas de sus actividades hasta 1689. Navegó, por orden real, de España a Santo Domingo en 1659, en el navío *La bendición de Dios y San Juan Bautista*, como su dueño y maestre; regresó a Sevilla y de nuevo a Santo Domingo con el mismo barco¹⁸. Más tarde transportó mercancías y frutos de la tierra entre La Española y otros puertos del Caribe hispano en barcos como la balandra *Santa Catalina*, de su propiedad. Nos hemos detenido exponiendo lo relativo a este comerciante y marino criollo porque quizás pueda ayudarnos a conocer algo más como era la vida comercial del único puerto de La Española que, oficialmente, podía desarrollarla.

Dado que la extensión del presente trabajo limita los temas a tratar en relación con el asunto central, el puerto de Santo Domingo en el siglo XVII, nos referiremos brevemente al tráfico comercial entre el citado puerto y los que el régimen de monopolio sostenido por la Corona a lo largo de 248 años, mantenía abiertos en la Península, el de Sevilla, y a partir de 1680, año en que se trasladó la Casa de la Contratación, el de Cádiz. Igualmente presentaremos algunas consideraciones sobre el movimiento comercial lícito entre La Española, a través de su puerto principal y único con licencia de la Corona para realizarlo, y

¹⁴ CHAUNU (1954), p. 75.

¹⁵ AGI, Contratación, leg. 2000, II.

¹⁶ AGI, Santo Domingo, 284, r1, fol. 3.

¹⁷ AGI, Santo Domingo, 88, r3.

¹⁸ AGI, Contaduría 1451 y AGI, Contratación 2900.

otros puertos americanos. Considerando los intereses de este Coloquio, analizaremos con más detalle algunos aspectos del comercio entre el Archipiélago Canario y La Española.

OBSERVACIONES SOBRE EL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE EL PUERTO DE SANTO DOMINGO
Y LA PENÍNSULA

La totalidad del comercio de La Española con la Península, bajo el régimen de monopolio vigente, se realizaba por el puerto de Santo Domingo. Los artículos que desde la capital dominicana se exportaban a Sevilla y después a Cádiz, eran en primer lugar, y a distancia de los restantes, cueros y cacao, seguidos de jengibre, tabaco, melados, palo de Brasil, cocos, añil, tamarindos y zarzaparrilla, entre otros. Como ejemplo de algunas de estas exportaciones¹⁹, aportamos la carga de la nao *N^a Señora del Rosario y de la Soledad*, que en 1667 llegó a Sevilla con registro de Santo Domingo. Transportaba 2.198 cueros de ganado vacuno y 1.590 arrobas y 309 libras de cacao. Respecto a este último producto, pronto desaparecería casi de las transacciones comerciales con origen en La Española. Hacia 1640 empezó a rendir beneficios la producción de cacao en esta isla antillana, alcanzando auge considerable durante más de dos décadas, convirtiéndose en fuerte competencia para el cacao venezolano. Con la serie de catástrofes naturales que tan duramente azotaron al agro dominicano y a sus gentes y que culminaron en el malhadado año de los seises, la cosecha de cacao se perdió totalmente y los cacaotales quedaron asolados. Este renglón de la agricultura insular no se recuperó en toda la época colonial. Las cargas de cacao que se registran después de 1666, corresponden a cosechas anteriores a ese año, o a reexportaciones del mismo producto, pero procedente de otros puertos del Caribe venezolano.

El último cacao registrado como procedente de cultivos insulares llevaba fecha de 1668. Los cueros siguieron manteniendo su puesto como producto dominicano más exportado, incluso llegó a ser el primer exportador de ellos en toda la América hispana²⁰. Hemos de considerar que nos estamos refiriendo al comercio legal de cueros, el que se hacía bajo registro, pagando los correspondientes impuestos, desde el puerto de Santo Domingo. Desconocemos el monto que pudo alcanzar el contrabando de este producto, superando probablemente a la venta oficialmente regulada, en particular en las últimas décadas del siglo XVII.

Aunque el auge de la producción del tabaco dominicano tuviese lugar en el siglo XVIII, ya en el último cuarto del siglo precedente encontramos envíos de este producto a la Península que indican una cierta recuperación de la agricultura insular, que va más allá de lo que se venía afirmando, tras los citados desastres de los años que precedieron a esta última etapa. Supondrán los cultivos y el comercio del tabaco un atisbo de esperanza para la exhausta economía dominicana. Hemos calculado que las exportaciones de este producto, desde el puerto de Santo Domingo, entre 1673 y 1699, llegaron a 33.210 libras, aunque sobrepasada esta cifra, por supuesto, por el tabaco cubano y el venezolano.

El monopolio que ejerció la Corona sobre el tabaco, con la creación del Estanco correspondiente por Real Cédula de 3 de mayo de 1684, influyó negativamente en la comercialización de este producto de origen caribeño, y por tanto del producido en La Española. Ningún particular podía vender su tabaco libremente en España, sólo a través del Estanco²¹.

¹⁹ AGI, Contratación 2456. Ver GARCÍA FUENTES (1980). Trata con amplitud el tráfico comercial entre España y el Caribe entre 1650 y 1700.

²⁰ PAREDES (1982), pp.1 44-145.

²¹ PAREDES VERA (1982), p. 160.

EL COMERCIO ENTRE SANTO DOMINGO Y LA PENÍNSULA

Ya nos hemos referido a la escasez de tráfico mercantil entre La Española y la Metrópoli en los años que venimos tratando, problema que se acentuó al convertirse La Habana en caladero de las flotas que se dirigían a la Nueva España y a Tierra Firme y primer puerto reexportador hacia otros lugares del Caribe hispano. Cruzando el Atlántico en sentido contrario, a Santo Domingo llegaban barcos con registro de la Casa de la Contratación, pero de forma irregular y distanciada. Esta circunstancia, unida a la falta casi total de navíos de aviso que en otros puertos de la América española servían de paliativo a tal situación, así como al reducido número de escalas que las flotas u otros barcos, con registro para diferentes destinos, realizaban en el puerto de Santo Domingo, contribuía al paulatino empobrecimiento del comercio, tanto en importaciones como en la exportación de sus propios productos. Entre 1650 y 1699, hemos hallado, consultando fuentes diversas, la llegada de 43 embarcaciones al principal puerto de La Española, procedentes de la Península. Con esta afirmación no pretendemos establecer el número exacto de los barcos que desde Sevilla o Cádiz arribaron al puerto de Santo Domingo. Por lagunas en la documentación o variaciones en la forma de ésta, no podemos disponer de esa información, aunque la investigación sigue abierta sin duda a nuevas aportaciones.

Los artículos más importados a La Española, desde Sevilla, y a partir de 1680 de Cádiz, eran vino, aguardiente, aceite, vinagre, frutos secos, aceitunas, tejidos, ropas, sombreros, calzado, papel, cera, siderúrgicos y afines (herramientas, planchuelas, clavos, alambre, latón, etc.), libros, medicinas y jabón, entre otros. El producto con mayor presencia en las importaciones dominicanas era sin duda el vino, predominando el de la zona sevillana del Aljarafe, y después en las dos últimas décadas, se transportó también vino gaditano.

Para hacernos una idea más aproximada de lo que podía llegar en estos navíos de registro a los muelles del Ozama, analizamos algunos datos sobre uno de ellos, el bajel *Carlos V*, cuyo maestre era Juan de Ollo. Salió de Sevilla con registro fechado en julio de 1655, transportando 300 infantes y municiones para el presidio dominicano. Hizo escala en Puerto Rico, y consta que en abril de 1656 pagaron en el puerto de la capital dominicana el derecho de almojarifazgo por la carga que llevaron como “sobrados de la permisión”. Por 150 botijas de vino, abonaron 24.480 maravedíes, y otros 30.668 maravedíes por una cantidad no especificada de aceite, vino, vinagre. El barco era de fabricación holandesa, de 170 toneladas de porte.²²

EL COMERCIO ENTRE CANARIAS Y SANTO DOMINGO (1650-1700)

Es de sobra reconocido el destacado papel que las Islas Canarias, como avanzada de la Corona hispana en el Atlántico, desempeñaron en el tráfico marítimo de España con sus dominios americanos, en especial con la zona de las Antillas y el Caribe español, en donde está enclavado el puerto de Santo Domingo. Y si cabe, aún tuvieron mayor transcendencia para el archipiélago las relaciones comerciales que Canarias mantuvo con las Indias. Desde los primeros años del descubrimiento, el movimiento comercial entre las Antillas y el archipiélago canario fue considerable, llegando a gozar los puertos de este último del privilegio de ser una excepción al sistema de monopolio de la Casa de la Contratación, que

²² AGI, Contaduría, 1060, Cargo de almojarifazgo y AGI, Contratación 1451, registros de navíos. Para todo lo relativo al tráfico comercial

como ya señalamos, mantuvo abierto al tráfico con las Indias, un único puerto, el de Sevilla, y a partir de 1680, el de Cádiz²³.

El comercio canario con Indias seguía un régimen especial de licencias y concesiones, en forma de Reales Cédulas que se renovaban periódicamente y que le permitían escapar del monopolio establecido en la Península por la Corona siguiendo las directrices del mercantilismo que regían por entonces el comercio hispano, además de establecer el número de toneladas de mercancías y productos de la tierra que se podían exportar por año, (a lo largo de la centuria, varió entre 600 y 1000 toneladas anuales) a los puertos de las Antillas Mayores y del Caribe hispano. En 1649 se decretó la suspensión del comercio canario con América, por fraudes cometidos por los isleños, pero una Real Cédula de 16 de mayo de 1650, renovó a las Canarias la licencia para renaudarlo, con prórroga de seis años, y bajo las mismas condiciones que Felipe IV había establecido en 1632. Concedió 700 toneladas de carga, 400 para Tenerife, 200 para La Palma y 100 para la “isla de Canaria”. En 1657 se aumenta la permisión a 1000 toneladas. Se renovó la licencia en 1664, 1669 y 1673. Sin duda, en la decisión de la Corona influyeron los servicios extraordinarios prestados por las islas en forma de donativos y levas como contribución a la campaña de Portugal.

La alarmante disminución de los beneficios obtenidos por los comerciantes sevillanos y luego por los gaditanos como consecuencia de sus transacciones comerciales con las Indias llevó, entre otros motivos, al Consulado de Cargadores de Sevilla a acusar a Canarias de que el contrabando que practicaban de forma paralela al tráfico mercantil legal con América, era la causa principal del preocupante estado del comercio peninsular con las Indias. El Consulado consideraba un régimen excesivo de privilegios y exenciones el disfrutado por los canarios, pero esto no se ajustaba a la realidad del archipiélago. Aún al gozar de la permisión más alta, 1000 toneladas anuales para el conjunto de las islas, no podían dar salida a todos los productos de la tierra, en especial al vino y al aguardiente. Pérez Mallaina llegó a la conclusión de que la razón del decline del dicho comercio peninsular no fue el contrabando, que sin duda existió pero no con tanta fuerza como para afectar en tal alto grado al tráfico legal.²⁴

Pese a esas acusaciones de fraude y contrabando lanzadas por el cada vez más fuerte Consulado de Cargadores de Sevilla, el comercio canario siguió gozando de prórrogas de las permisiones citadas. Así sucedió en 1688 y 1697, permitiendo cargas de 1000 toneladas. De esta cantidad, en 1692 correspondieron 150 a Santo Domingo²⁵. A partir de 1684, comienza el puerto Dominicano a contemplar la llegada de la llamada “contribución de sangre”, grupos de familias canarias que se asentaron en la isla de La Española. Una de las condiciones que en las últimas décadas del siglo XVII debían cumplir los navíos canarios para que se les prorrogasen las permisiones, fue el transporte de cinco familias isleñas por cada 1000 toneladas de carga declarada. Fundaron, después de múltiples avatares, penurias e incluso enfermedades, en las proximidades de la ciudad de Santo Domingo, un pueblo al que nombraron San Carlos de Tenerife.²⁶

El producto canario más exportado a La Española desde Canarias, en el siglo XVI, había sido el azúcar, pero en la época que nos ocupa fue el vino, casi exclusivamente el conocido como “vidueño” y también el “palmero”, seguido del aguardiente, aunque en ocasiones

²³ PERAZA DE AYALA (1953); MORALES (2011). Sobre exenciones y privilegios concedidos al comercio canario con América.

²⁴ PÉREZ-MALLAINA (1993), pp. 8-10. En 1654 el Consulado sevillano envió un informe al al Rey señalando como los dos males fundamentales del comercio español con América la excesiva presión fiscal y el contrabando canario. AGI, Consulados, Libro 52.

²⁵ AGI, Santo Domingo 284, r1; El Procurador y Alferez Real de la ciudad de Santo Domingo, Franco de Torquemada, al Rey. Madrid, 2 de febrero de 1692.

²⁶ GUTIÉRREZ ESCUDERO (1992), p. 710. Cfr. DEIVE (1991).

excepcionales la carga de éste superó a la del vino. Otra exportación frecuente fue la harina. Se transportaron también, en mucha menor cantidad, desde Canarias, mantas, frutos secos, loza, cera, papel, herrajes y algunos libros. Las mercaderías no especificadas se transportaban en paquetes cerrados que no los abrían en la aduana. No resulta difícil imaginar que, dado que el tonelaje permitido bastaba solamente para poder comerciar con una parte no muy considerable de la producción del archipiélago canario, en los distintos tipos de barcos que se dirigían a Santo Domingo, o hacían escala en su puerto, o se detenían en él a causa de falsas arribadas forzosas, iban mercancías sin declarar, objeto por tanto de contrabando. Los fraudes más frecuentes eran el falseamiento del arqueo de los barcos, atribuyéndoles menos tonelaje del real, o hacer pasar barcos de fabricación extranjera, sobre todo holandesa, por españoles.

No pretendemos ofrecer una lista completa, ni casi, de las embarcaciones que desde Canarias llegaron a Santo Domingo; las lagunas en la documentación son casi insalvables, y las fuentes documentales se hallan dispersas aún dentro de un mismo archivo en secciones diversas. Sin duda irán apareciendo nuevos datos que puedan ampliar los que aquí presentamos.

EMBARCACIONES CON REGISTRO DE CANARIAS HACIA SANTO DOMINGO (1650-1699)²⁷

De los barcos registrados a su salida del Archipiélago Canario para las Indias, ocho de ellos partieron de Tenerife, otros ocho de La Palma y un último aparece sin especificar el lugar del que zarpó.

— 1650, fragata *N^a Señora de la Encarnación y del Rosario*, maestre José Bautista, origen Tenerife, carga; vino. Registro en Puerto Rico, el 7-III-1650. Permanecieron allí ocho meses, y al no encontrar salida para los vinos que transportaban, salieron para Santo Domingo (AGI, Escribanía de Cámara, 123C).

— 1652, labra *N^a Señora del Rosario y San Antonio*, maestre Juan de Ledesma, procedente de Tenerife, carga; 22 pipas de vino y 90 vasos de loza. Almojarifazgo, 79.526 maravedíes (AGI, Contaduría 1060, Cuentas de los oficiales reales de Hacienda de Santo Domingo, ramo de almojarifazgos).

— 1653, labra *N^a Señora del Rosario y San Antoni*, maestre y propietario Fernando Díaz, origen, La Palma, carga, 35 pipas de vino, almojarifazgo 116.280 maravedíes (AGI, Contaduría 1060).

— 1654, navío *N^a Señora de Aguas Santas*, maestre Pedro Domínguez, desde Tenerife, carga; 65 pipas de vino, derecho de almojarifazgo al 10%, 216.580 maravedíes, (AGI, Contaduría 1060).

— 1656, navío *N^a Señora de la Estrella*, maestre Juan del Castillo. Salió de Tenerife, con vinos, destino, Caracas. Arribó a Santo Domingo perseguido por el enemigo. El Gobernador y Presidente de la Audiencia, Conde de Peñalba, le permitió descargar sus mercancías en Santo Domingo; pagó el 17,5 del valor de su carga como almojarifazgo (453.152 maravedíes).

— 1667, fragata *N^a Señora de la Concepción*, propietario y maestre Francisco del Castillo. Procedente de La Palma, destino Santo Domingo, escala en Puerto Rico, carga vino y harina sin especificar cantidad, AGI, Contaduría 1079).

²⁷ Hemos obtenidos estos datos en el AGI, en registros de navíos en la sección de Contratación (incompletos, con grandes lagunas en el XVII), en los libros de cuentas de la Real Hacienda (AGI, Contaduría), alguno en AGI, Escribanía de Cámara, y a partir de 1688 que se empezó a recaudar en Canarias a los barcos isleños que comerciaban con Indias el tributo llamado la Limosna de San Telmo, en el Libro 186, del Fondo Antiguo de la Universidad de Sevilla.

— 1672, navío *Santa Teresa de Jesús*, maestre Francisco Montero, origen La Palma, destino Santo Domingo. Carga registrada, 66 pipas de vino y harina. Almojarifazgo, 4.794 reales. (AGI, Contaduría 1059). Gozó ya de la reducción del almojarifazgo concedido a La Española, pagó el 2,5% en lugar del 15% que correspondía a los vinos y el 10% a otras mercaderías.

— 1673, (No consta el tipo de barco ni su nombre), propietario, Juan Conrado, procedente de La Orotava (Tenerife), destino Santo Domingo, carga registrada, 8 pipas de vino, almojarifazgo 832 maravedíes.

— 1679, Navío *Jesús, María y José*, de fabricación canaria, maestre Miguel Díaz, propietario, Thomas de Castro, origen, Tenerife, destino La Habana, escala en Santo Domingo. A poco de salir del puerto volvió en arribada forzosa a Santo Domingo. Carga; vino, aguardiente, trigo, libros, cera, mantas “y otros frutos de la tierra”. (AGI, Contaduría 1059).

— 1682, embarcación sin nombre, de Santa Cruz de Tenerife a Santo Domingo. (AGI, Contratación 2849, registros de navíos canarios para comerciar con América; *apud* MORALES PADRÓN, F, *El comercio canario-americano...*, p. 345).

— Del 12-XI- 1688 al 20-XII-1689, navío *N^a Señora de la Soledad y las Ánimas*, propietario José Rodríguez Lindo, de Canarias, a La Habana, escala en Santo Domingo, 75 toneladas, carga; 14,5 pipas de vino a 250 pesos la pipa.

— 1689, navío, *Nuestra Señora de la Encarnación y las Ánimas*, maestre y propietario, Miguel Jorge Roncales, desde Canarias con registro para La Habana, arribada forzosa a Santo Domingo por avería, carga; 14,5 pipas de vino a 250 pesos cada una. (AGI, Contaduría 1064, r5).

— 1691, dos fragatas, procedentes de Canarias, hacia Campeche y La Habana, escala en Santo Domingo, transportó hasta allí algunas familias canarias. Almojarifazgo, 30.464 maravedíes y alcabalas, 3.468 maravedíes. (AGI, Contaduría, 1061)

— Entre 6- IX- 1691y 1695, *N^a Señora de la Encarnación y la Flor de Mayo*”, Capitán y Maestre, Gaspar de Los Reyes, de San Miguel de La Palma a Santo Domingo, arqueo 19 toneladas.

— 1692, navío *San Francisco Javier y Santa Bárbara*, maestre, Andrés Rodríguez Bello, origen, Tenerife, destino Campeche; arribada forzosa a Santo Domingo, carga; 7 pipas de aguardiente y 5 pipas de vino, almojarifazgo (17,5 %), 90.440 maravedíes.

— 1693 (18-VI), navío *N^a Señora del Rosario, San Francisco Xavier y Santa Bárbara*, propietario Pascual Ferrer, arqueo 60 toneladas,

— 1695, fragata, *San Joseph, San Francisco Xavier y San Guillermo*, maestre y propietario, Gregorio Dávila, origen, La Palma, destino Santo Domingo. Arqueo, 15 toneladas, carga; vino y otras mercaderías sin especificar, alcabala al 2%, 22.889 maravedíes, (AGI, Contaduría 1061, r1)

— 1695, *N^a Señora de la Encarnación y San Joseph*, capitán y maestre, Gaspar de los Reyes, origen, San Miguel de La Palma, destino sin especificar; entró a Santo Domingo por arribada forzosa por avería, “para carenar, hacer una bomba y galiñar otra”. Carga; 17 pipas de aguardiente y 7 pipas de vino; almojarifazgo, 166.600 maravedíes. (AGI, Contaduría 1061)

— 1697, Tipo de barco sin especificar y sin nombre; de La Palma con destino a Santo Domingo. AGI, Contratación 2851, *apud* MORALES PADRÓN, F, (19..), p. 346.

— Entre 7-VIII - 1698 y 31-XII-1699, fragata *San José*, 15 toneladas, de La Palma a Santo Domingo.

EL COMERCIO ENTRE EL PUERTO DE SANTO DOMINGO Y OTROS PUERTOS CARIBEÑOS Y DE NUEVA ESPAÑA

Para terminar, nos referiremos brevemente al tráfico comercial que Santo Domingo sostenía con otros puertos americanos. Era éste mucho más intenso que el mantenido con los puertos peninsulares e incluso con los canarios. Ello se debía, en primer lugar, a la gran distancia que separaba a la Española de la metrópoli y a la desproporción entre las necesidades más elementales de la isla (alimentos, ropa y herramientas, entre otras) y los abastecimientos que de forma muy irregular les proporcionaba la Corona mediante los contados navíos de registro. Así mismo influyó en la mayor intensidad del tráfico comercial dominicano con los puertos de las otras Antillas Mayores, Nueva España y costas de Tierra Firme el hecho de que los barcos utilizados eran de mucho menor porte, con menos tripulación, necesitaban menos bastimentos y no tenían que correr los riesgos que la travesía del Atlántico implicaba. Otra ventaja era que las mercancías llegaban al puerto dominicano en mejor estado de conservación.²⁸

Los productos objeto de este comercio interprovincial eran harina, maíz, pescado salado, carne salada, vino, cordobanes (pieles de cabrito curtidas para repujar), venados, sal, loza, vidrios, jabón, semillas de coyol de Puerto Rico, y algunos tejidos, como lana y mantas. Estos últimos, en su mayoría, habían sido comprados a los navíos de registro españoles y revendidos a otros puertos indianos, como Santo Domingo. Los tejidos más lujosos o delicados, como tafetán doble, holandas, cambayas, mantillas, y algunos sombreros y guantes habían llegado a los puertos americanos desde Europa antes de revenderlos en la ciudad de Santo Domingo. En menor cantidad, aparece entre las cargas palo brasil o brasilete, tabaco de Barinas y de La Habana, zarzaparrilla, queso, manteca, sebo, pimienta de Tabasco, brea, alquitrán o alguna partida aislada de bacalao. También encontramos entre la carga de los barcos que realizaban este tráfico, productos que no estaban destinados a ser consumidos por los dominicanos, sino que tenían como último destino la reexportación a la metrópoli cuando en sus lugares de origen carecían de navío de registro o calculaban que su avalúo les sería más provechoso al beneficiarse de algunas de las exenciones gozadas por Santo Domingo. Tal sucedía sobre todo con el cacao y los cueros y, ocasionalmente, ya que se solían mandar directamente a la Península, perlas procedentes de las costas venezolanas, en particular de La Margarita²⁹.

Las embarcaciones empleadas eran de pequeño tonelaje, en registros y libros de la Real Hacienda se les denomina en muchos casos de manera general como “fragatas”, pero en realidad se desprende de otro tipo de documentación que se trataba de bergantines, tartanas y hasta canoas y piraguas. Los puertos desde los que solían partir con sus mercancías para Santo Domingo eran los de Campeche y Veracruz en Nueva España, La Habana y San Juan desde las cercanas islas antillanas de Cuba y Puerto Rico, y desde la costa de Tierra Firme, Coro, Maracaibo, Cartagena, La Guaira, Caracas, Margarita y Cumaná.³⁰

Los impuestos que los productos procedentes de los diversos puertos americanos pagaban en la aduana de Santo Domingo a su entrada eran el 2% en concepto de alcabala y el 5% de almojarifazgo. Al salir de sus respectivos puertos de origen habían tenido que abonar la “media annata de fragatas”³¹.

Estudio aparte merecería el movimiento comercial fraudulento, no comprobable a través de las fuentes documentales oficiales, desde las falsas arribadas, a la ocultación de mercancía fuera de registro con la frecuente anuencia de autoridades locales y peninsulares incluso el contrabando directo. El comercio canario se incluiría también dentro de este apartado, ya que,

²⁸ PAREDES (1982), pp. 185-186. Cfr. GARCÍA FUENTES (1980). Trata ampliamente el tráfico comercial entre 1650 y 1700 en el área del Caribe.

²⁹ AGI, Santo Domingo 316; Informe del Contador de la Real Hacienda de Santo Domingo, Juan de Soria Pardo al Consejo de Indias sobre las actividades de Manuel de Abrego, factor del Asiento de Negros.

³⁰ PAREDES (1982), pp. 135-189.

³¹ AGI, Contaduría 1615. Cuentas de los Oficiales Reales de Hacienda, Caracas, 1652-1653.

como es sabido. Las continuas rocesas fines de dicho siglo y primeras décadas del XVIII con el Consulado de Mercaderes de Sevilla fueron motivados porque esta institución peninsular consideraba que la causa de su decadencia era el contrabando canario y los privilegios que se le había concedido por la Corona a los puertos del archipiélago en el tráfico comercial con América, quebrantando el monopolio de la Casa de la Contratación. Sin embargo, no debemos olvidar que tanto para la economía de Canarias como para la de Santo Domingo, hubiese sido aún más difícil su supervivencia sin el contrabando en estos años en que para ambas se habían acumulado las adversidades, en forma de sequías, malas cosechas, epidemias y hasta la pérdidas de mercados importantes en Europa, como sucedía con el inglés con respecto al vino de Canarias. En el caso de Santo Domingo, padeció catástrofes naturales con más frecuencia e intensidad que en otras épocas, huracanes y terremotos que asolaron su territorio, y la constante amenaza de piratas, bucaneros y colonos galos que fueron ocupando la zona occidental de La Española.

BIBLIOGRAFÍA

- CHAUNU, P. (1954). *L'Amérique et les Amériques*. París.
- GARCÍA FUENTES, L. (1980). *El comercio español en América (1650-1700)*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, C.S.I.C.
- GIL BERMEJO, J. (1973). "Problemas con el situado de Santo Domingo en el siglo XVII", en *Actas del XL Congreso Internacional de Americanistas*, Roma-Génova, 1972, pp. 266-269.
- GUTIÉRREZ ESCUDERO, A. (2010). "El puerto de Santo Domingo de La Española." *XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, (2008). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- MORALES PADRÓN, F. (2011). *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Edición Homenaje a Francisco Morales Padrón. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria/ Casa de Colón.
- MORALES PADRÓN, F. (1953). *Jamaica española*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC.
- PALM, E. W. (2002). *Los monumentos arqueológicos de La Española*. Santo Domingo, RD: Sociedad Dominicana de Bibliófilos.
- PAREDES VERA, M. I. (2009). "Ejército, milicias y sociedad en La Española (1650-1700)" en NAVARRO ANTOLÍN, F. (Ed.) *Orbis Incognitus. Avisos y legajos del Nuevo Mundo. Actas del XII Congreso Internacional de la AEA, Septiembre 2007*, vol.II, Universidad de Huelva, pp. 397-420.
- PAREDES VERA, M. I. (1982). *La Española en la segunda mitad del siglo XVII*. Tesis doctoral inédita, Facultad de Filosofía y Letras, Departamento de Historia de América, Universidad de Sevilla.
- PERAZA DE AYALA, J. (1953). *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. La Laguna: Universidad de La Laguna.
- PÉREZ-MALLAINA, P. E. (1993). *La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1708)*. Colección Alisios, núm. 9, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- TORRES RAMÍREZ, B. (1981), *La Armada de Barlovento*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC.
- UGARTE, M. (2011). *Fortificaciones coloniales de Santo Domingo*, Santo Domingo: Editora Nacional.
- VEGA, B. (2013). *La derrota de Penn y Venables en Santo Domingo, 1655*. Santo Domingo: Editora Búho, Academia Dominicana de la Historia, vol. CX.