

**Las reformas borbónicas, Santo Domingo y el comercio con los puertos del Caribe,
1700-1750**

**The bourbon reforms, Santo Domingo and the commerce with the Caribbean ports,
1700-1750**

Antonio Gutiérrez Escudero
Consejo Superior de Investigaciones Científicas - España

Recibido: Abril 1 de 2010
Aceptado: Mayo 14 de 2010

Resumen

En el presente trabajo se estudian los efectos del primer reformismo borbónico sobre un territorio marginal de la América Hispana como fue la isla de Santo Domingo. Se exponen la serie de disposiciones emitidas por la Corona para la recuperación del tráfico naval, a la vez que se analiza el importante comercio que mantuvo el puerto de la capital dominicana con sus homólogos del Caribe, principalmente. La información que se aporta procede de los fondos depositados en el Archivo General de Indias (Sevilla).

Palabras claves: Reformas borbónicas, Archivo General de Indias, tráfico naval, Santo Domingo

Abstract

In the present work we study the effects of the first Bourbon reforming policy on a marginal territory of Hispanic America as it were the island of Santo Domingo. It is exposed a serie of dispositions emitted by the Corona for the recovery of the naval traffic, at the same time here we analyzes the importance commerce that the Dominican capital's port with its Caribbean homologues, first of all. The information that is contributed comes from the bottoms deposited in the General archives of Indians. (Seville).

Keywords: Bourbon reforms, the General Archives of the Indies, ship traffic, Santo Domingo

Introducción

A principios del siglo XVIII la presencia extranjera en el Caribe era un hecho incuestionable e irreversible, aprovechado además para multiplicar las funciones de las islas tropicales. A su privilegiada ubicación para el control del tráfico oceánico se unía el valor comercial alcanzado con su explotación y el servir de asentamiento para el desarrollo del contrabando.

La nueva centuria será testigo de un continuado enfrentamiento bélico que tiene su punto clave en el área antillana. La Guerra de Sucesión española (1702-1714), la del Asiento o de los Nueve Años (1739-1748), las del Tercer Pacto de Familia (1762-1763 y 1779-1783)

enmascaran motivaciones más profundas. Son batallas encaminadas no sólo a defender lo conquistado anteriormente, sino a ampliarlo si fuera posible. Estaba en juego el dominio sobre la participación comercial en los beneficios americanos -de vital importancia tanto para el mantenimiento de la política interna como de la ultramarina- y la obtención de mayores riquezas a través de la venta de productos tales como el azúcar, el añil, el café, el algodón o el tabaco.

España puso un especial énfasis en los derechos que amparaban la presencia hispana en el Nuevo Mundo, realizando un esfuerzo titánico para controlar el tráfico americano a fin de preservarlo en lo posible de la influencia de las otras potencias marítimas en discordia. No se admitirá el más mínimo desgajamiento del suelo indiano, y en la defensa de estos intereses no se dudará en aceptar la ayuda de la pujante Francia de Luis XIV, incluso a riesgo de que los galos manipularan la administración colonial en su propio beneficio¹. Aunque los problemas surgirán por el deseo de las naciones europeas de evitar el exclusivismo colonial, trasladando a las Indias las rivalidades existentes en el Viejo Continente².

Un nuevo siglo, una nueva dinastía

Al inicio de la centuria la disputa por la sucesión a la Corona hispana entre el archiduque Carlos, un Austria, y Felipe de Anjou (futuro Felipe V), un Borbón, se presentaba ante determinados estamentos peninsulares más bien como un símbolo claro de elección: continuismo o innovación, respectivamente. Durante casi tres lustros España mantuvo, en unión con Francia, una guerra externa contra la Gran Alianza (Austria, Inglaterra, Holanda, Portugal y Saboya) y una guerra interna que "supuso para el país un doloroso conflicto civil, que enfrentó no sólo a los partidarios de los Borbones y a los seguidores del partido austriaco. También se enfrentaron dos concepciones de la monarquía, la centralista y la que podríamos denominar

¹ Parry, J.H.: *El Imperio Español de Ultramar*, Madrid, 1970, p. 264. Bethencourt, Antonio: *Patiño en la política de Felipe V*, Valladolid, 1954, pp. 5-6.

² Véase Navarro García, Luis: *Hispanoamérica en el siglo XVIII*, Sevilla, 1992.

foralista o pactista, la misma que había estado vigente desde que los Reyes Católicos habían unido los distintos reinos peninsulares bajo una misma corona"³.

Desconocemos qué hubiera sucedido de haber reinado en España el archiduque Carlos, es decir si de verdad se hubieran confirmado los temores de que su política en nada, o en muy poco, hubiera modificado las pautas establecidas por los Habsburgos antecesores⁴. Pero en cualquier caso la entronización de los Borbones en España supondrá un cambio radical en el sistema político imperante, con repercusiones decisivas en los dominios hispanoamericanos⁵. Incluso durante la propia guerra de Sucesión española se asiste a la paulatina implantación de una serie de reformas de todo tipo cuyo objetivo principal era colocar a España en idénticos niveles que el resto de naciones europeas. Sin embargo, sería injusto pensar que este conjunto de modificaciones económicas, administrativas, científicas, etc. son aportadas única y exclusivamente por los franceses que acompañan y asesoran a Felipe V bajo la supervisión de Luis XIV, como si en la Península no hubiera existido -al igual que en un buen número de monarquías de Europa- un ambiente favorable y dispuesto a poner en marcha un verdadero repertorio reformista. A este respecto son esclarecedoras las afirmaciones de Demetrio Ramos respecto a que "ni las reformas fueron exclusivas del siglo XVIII, ni la tendencia ilustrada se agota en sus fronteras cronológicas"⁶.

Del mismo modo resulta arriesgado pensar que a partir de 1701 "surgen de súbito en el país hombres cultos, anhelosos del bien común", cualificados para desempeñar las más altas tareas de gobierno⁷, como si no hubieran existido con anterioridad o no hubieran aparecido en la escena política hispana sin la instauración borbónica. Sí podríamos aventurar que el cambio dinástico actuó de precipitador, a manera de un proceso químico, en el ánimo de un buen

³ Avilés Fernández, Miguel: *La instauración borbónica*, Madrid, 1984, p. 13. Acerca de este conflicto pueden consultarse las monografías de Kamen, H.: *La guerra de sucesión en España, 1700-1715*. Barcelona, 1974, Calvo Poyato, José: *La guerra de sucesión*. Madrid, 1988, y Voltes, Pedro: *La Guerra de Sucesión*. Barcelona, 1990.

⁴ Dos buenos estudios sobre la España austracista durante los primeros años del siglo XVIII son los de León Sanz, Virginia: *La Guerra de Sucesión española a través de los Consejos de Estado y Guerra del Archiduque Carlos de Austria*. Madrid, 1989 y *Entre Austrias y Borbones. El Archiduque Carlos y la monarquía de España, 1700-1704*. Madrid, 1993.

⁵ Véanse Ramos Pérez, Demetrio: "La época de la nueva monarquía" y Navarro García, Luis: "La política indiana", ambos en *América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones*. Tomo XI-1 de la *Historia General de España y América*, Ediciones Rialp, Madrid, 1983, p. XI-XLI y 3-64, respectivamente.

⁶ Ramos Pérez, p. XI.

⁷ Véase Voltes, P.: *Dos mil años de economía española*. Barcelona, 1988, p. 108.

número de españoles deseosos de dar por cerrada una larga etapa de vicisitudes en la historia de España e iniciar con renovados bríos una nueva centuria que permitiera la puesta en práctica del ideario europeo ilustrado que comenzaba a desarrollarse⁸.

Proyectismo y Reformismo en Indias

Dos de los mejores autores que han sabido reflejar este estado de cosas y sus repercusiones sobre los dominios hispanos en América son José Muñoz Pérez y Luis Navarro García, cuyos estudios sobre el proyectismo en el siglo XVIII⁹ y las transformaciones políticas acaecidas a lo largo de la centuria¹⁰ representan sendos modelos muy adecuados para el propósito de este trabajo, enlazan con algunas de las ideas expuestas con anterioridad y anticipan varias de las cuestiones que pretendemos exponer en este artículo.

En síntesis, Muñoz Pérez defiende que *el proyecto* "es un producto típico de nuestra España del XVIII", fomentado en algunos casos por los propios monarcas y sus gabinetes, y cuyos antecedentes más cercanos habría que buscarlos en el llamado *arbitrismo* del siglo anterior. Sin embargo, mientras el arbitrio insistía con terquedad en un solo punto -la necesidad de hallar solución al problema de la Hacienda nacional, sin cuyo arreglo persistirían el resto de los males del país-, el proyecto pretende remediar un aspecto concreto de cualquiera de las ramas de la administración, la sociedad o la economía¹¹.

Añade, además, Muñoz Pérez que esta tendencia al proyectismo durante el XVIII "sobrepasa su condición de género, para ser más bien *una actitud mental, ligada como pocas al alma de una época...es, sobre todo, una forma de ver, plantear y resolver los problemas, que es consustancial con el siglo*", cuyo fundamento más significativo podría encontrarse en el

⁸ Sobre este particular consúltense las obras de Hazard, Paul: *La crisis de la conciencia europea, 1680-1715*. Madrid, 1952 y *El pensamiento europeo en el siglo XVIII*. Madrid, 1985; Sánchez-Blanco Parody, Francisco: *Europa y el pensamiento español del siglo XVIII*. Madrid, 1991; y Díaz, Furio: *Europa, de la ilustración a la revolución*. Madrid, 1994.

⁹ Muñoz Pérez, José: "Los proyectos sobre España e Indias en el siglo XVIII: el proyectismo como género", en *Revista de Estudios Políticos*, Madrid, vol. LIV, nro. 81 (mayo-junio de 1955), pp. 169-195.

¹⁰ Además de las ya citadas véase la obra de Navarro García, "Carlos III y América", en *La América española en la época de Carlos III*. Sevilla, 1986, pp. 9-15.

¹¹ Muñoz Pérez, *Los proyectos*, pp. 170-171 y 182.

intento de difundir "las reformas emprendidas *en el ambiente general del país*"¹². Son esa *actitud mental* y ese *ambiente*, como decíamos al principio, los que pueden explicar todas las alteraciones que se suceden con la entronización borbónica y que quedarán reflejadas de forma meridiana en Hispanoamérica.

Nos quedarían aún un par de factores para completar nuestra visión, que tomamos precisamente del profesor Luis Navarro García. Por el primero de ellos admitimos dos fases bien diferenciadas en el reformismo borbónico en Indias divididas por el año 1763, momento a partir del cual se producirá una intensificación en el proceso de transformación de las estructuras americanas. Estaríamos así ante dos etapas, una inicial de cambios moderados (reinados de Felipe V y Fernando VI), "donde el esfuerzo desplegado por la Corona no se dirigió tanto a cambiar las estructuras como a recuperar el grado de opulencia y poderío" que había conocido el Imperio en época pasada¹³, y otra posterior de acción mucho más intensa y ambiciosa (reinado de Carlos III)¹⁴.

El otro factor al que antes aludíamos se refiere al factor humano, es decir a las personas que contribuyeron a hacer realidad todos los planes reformistas propuestos¹⁵. Pese al interés que pudiesen tener los Borbones por llevar a cabo sus proyectos nada hubiesen logrado de no contar con una serie de colaboradores que secundaron sus ideas o que fueron los promotores de otras nuevas igualmente positivas. En palabras referidas a Carlos III, pero que podríamos aplicar a los dos reyes que le precedieron, Navarro García afirma que "la gloria de su reinado, las empresas acometidas, los éxitos cosechados, no es la obra de un solo hombre. Destacadas personalidades, políticos de amplia visión, eficaces burócratas, contribuyeron de manera poco común a formular una nueva política y a ponerla en vigor, venciendo en ocasiones serias resistencias"¹⁶.

¹² Esta actitud hace "que los dictámenes y representaciones de los *fiscales* y *burócratas* rebasen en ocasiones sus límites de trámite, y *no sólo informen, sino que propongan medios*". Ibidem, pp. 173, 174 y 189 (los resaltados del texto son nuestros).

¹³ Navarro García, "La política indiana", p. 64.

¹⁴ Navarro, *Hispanoamérica*, p. 53, y "Carlos III y América", pp. 9-15.

¹⁵ Luis Navarro considera que en la formulación y aplicación de la política indiana durante el siglo XVIII intervienen cuatro polos principales: el rey, el gobierno, el Consejo de Indias y el Consulado. Los dos primeros representan la actitud innovadora, frente a los dos últimos que, por mentalidad e intereses, adoptarían una postura conservadora. Navarro, "La política indiana", p. 63.

¹⁶ Navarro García, "Carlos III y América", p. 10.

Podemos añadir, por tanto, que el ambiente propicio de la época, una renovada actitud mental, las nuevas corrientes de pensamiento y la disposición positiva de una notable materia prima humana contribuyó a la culminación de un proceso de reformas de toda índole (políticas, administrativas, económicas, militares, etc.), iniciadas desde principios del siglo XVIII y encaminadas a devolver a España el prestigio de gran potencia perdido durante la centuria precedente. Al menos para ofrecer un punto de vista distinto es justo decir, aunque sea un análisis que correspondería hacerlo en otro estudio, que la historiografía anglosajona arguye que de 1759 a 1788 es un período de mejoras pasajeras que oculta -la clásica calma que antecede a la tempestad- una decadencia inevitable e imparabile que tiene su apogeo en la invasión de tierras hispanas por las tropas napoleónicas y la posterior independencia de los territorios ultramarinos¹⁷.

En cualquier caso, sí podríamos afirmar que en aquellas regiones hispanoamericanas donde por distintos motivos las reformas borbónicas no fueron tan intensas, tal como en Santo Domingo, no faltaron sin embargo proyectos de todo tipo y personas firmemente decididas a impulsar su progreso a través de la presentación de una serie de planes e ideas, que con mayor o menor fortuna han quedado recogidos en la documentación pertinente. Queremos decir que con independencia de las directrices generales o concretas emanadas desde el gobierno central y dirigidas a las diferentes autoridades indianas, a un lado y otro del Atlántico podemos encontrarnos con una excelente representación de individuos empeñados en contribuir con su esfuerzo particular a esa tarea de renovación emprendida por la Corona y sus ministros¹⁸.

Proyectos y Reformas en el comercio de Santo Domingo

La idea de que las Indias eran un importante mercado que cultivar mediatiza toda la política hispana con sus posesiones ultramarinas. Desde el Gobierno se buscará afanosamente la recuperación del comercio con América, para lo cual les parecía necesaria a algunos una

¹⁷ Céspedes del Castillo, Guillermo: “La expansión territorial de la América española en la época de Carlos III”, en *La América española en la época de Carlos III*. Sevilla, 1986, pp. 28 y 29.

¹⁸ Sobre este particular hemos publicado Gutiérrez Escudero, A.: “Acerca del Proyectismo y del Reformismo Borbónico en Santo Domingo”, *Temas Americanistas*, 13, Sevilla, 1997, pp. 17-30.

modificación sustancial del sistema heredado de los Austrias¹⁹. No puede sorprendernos, por tanto, el gran número de iniciativas adoptadas en este sentido que resumimos en una rápida panorámica: creación de la Junta de Restablecimiento del Comercio (1705); organización de la Junta de Hacienda y Comercio (1713); el Proyecto de Galeones y Flotas (1720); la normalización del sistema de "registros" o "navíos sueltos"; instauración de las Compañías Privilegiadas de Comercio; la promulgación del Decreto de 1765 que permitía el tráfico entre distintos puertos peninsulares y las islas de Barlovento; la publicación del Reglamento de Comercio Libre (1778); la Real Orden de 1789 que ampliaba el Reglamento y concedía a los puertos menores, entre ellos Santo Domingo y Montecristi, la exención de aranceles en sus intercambios con los puertos mayores de Indias, etc.

A Santo Domingo, en principio, le favorecían todas estas medidas pues no en balde la principal queja de sus habitantes era el escaso o nulo contacto comercial que se mantenía con la Península, circunstancia que en opinión de los gobernadores dominicanos les había impelido a un contrabando desaforado²⁰ y hacia necesario disponer de un guardacostas que impidiese o dificultase los intercambios fraudulentos con las naves extranjeras²¹. Otra cuestión es el provecho que de las citadas providencias pudiera obtenerse en la parte hispana de la isla. No habían faltado, tanto con los Habsburgos como en pleno reformismo borbónico, órdenes específicas destinadas a reavivar el tráfico de Santo Domingo con la metrópoli.

Desde 1690 la Corona había intentado potenciar el tráfico naval entre las islas Canarias y la Española. A este fin dio órdenes muy concretas para que "de las toneladas de frutos que en cada un año puedan salir de esas islas para comerciar en las de Barlovento, en que está comprendida la isla Española, se introduzca precisamente en ella cada año hasta 150 toneladas", al tiempo que se le precisaba al Juez de Indias en las Palmas que no debía autorizar la salida de registros para otros destinos "sin que anteceda haber dádole en el número de

¹⁹ Navarro García, "La política indiana" pp. 5, 13-16, 25, 29-31, 34-36, 43-45 y 62.

²⁰ Véase Gutiérrez Escudero, A.: *Población y economía en Santo Domingo, 1700-1746*, Sevilla, 1985, pp. 197-207.

²¹ Véase a este respecto la documentación contenida en Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Santo Domingo, 91.

toneladas referido para el de Santo Domingo" y que de no cumplir este mandato se les negaría a los maestros canarios el permiso para cualquier otro puerto de Hispanoamérica²².

Esta última exigencia no fue la única impuesta a los comerciantes del archipiélago con tal que recalaran en el puerto de Santo Domingo y, presumiblemente, llevaran a cabo algún tipo de transacción económica. Sabemos que el comercio de Canarias con América estaba condicionado al transporte de inmigrantes isleños, de tal modo que cada navío estaba obligado a conducir al Nuevo Mundo 5 familias por cada 100 toneladas de carga, compromiso que no siempre se cumplía²³. Pues bien, el propio Consejo de Indias llegó a sugerir al rey "que se mande no pueda salir de aquí en adelante ninguna embarcación del permiso para las Indias sin llevar las familias asignadas a la isla Española, dando registro para ella o a lo menos escala para que toquen en el puerto de Santo Domingo, previniendo a los gobernadores y oficiales de los otros puertos, donde según la permisión pueden llegar a consumir sus registros, sean detenidos los maestros y embarcaciones que no hubieren tocado en Santo Domingo"²⁴

En 1700 se llegó a proponer que todas las naves que saliesen de los puertos de Venezuela, Cumaná, La Habana, Santiago de Cuba, Puerto Rico y Margarita "con frutos de sus mismos territorios, lleven facultad de tocar en Santo Domingo y verificar allí su registro" sin que por ello se les pudiera imputar causa alguna²⁵. Al mismo tiempo se planteaba la escala obligatoria en el puerto de la capital dominicana -a la ida o al retorno- de todos los navíos que desde la Península navegasen con rumbo a las islas de Barlovento, Venezuela, Trinidad, Cumaná y Margarita²⁶. Las razones para la adopción de estas medidas quedan claras cuando en la documentación se alude a "asegurar la conservación y defensa de la isla Española", "fomentar y disponer lleguen al puerto de Santo Domingo el mayor número de embarcaciones que sea posible, de forma que el continuado tráfico adelante el comercio y dé motivo a que se restablezca la cultura de sus fértiles campos", etc.²⁷

²² Real Orden. Madrid, 3 de febrero de 1690. AGI, Santo Domingo, 91.

²³ En general véase Morales Padrón, Francisco: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955.

²⁴ Minuta del Consejo al rey. Madrid, agosto de 1700. AGI, Santo Domingo, 239.

²⁵ Real Cédula. Madrid, 20 de noviembre de 1700. AGI, Santo Domingo, 239.

²⁶ Minuta de despacho al gobernador y oficiales reales de la isla Española. Madrid, 20 de noviembre de 1700. AGI, Santo Domingo, 239.

²⁷ Despacho al gobernador y oficiales reales de Venezuela. *Ibidem*.

Igualmente, en su preocupación por impulsar los intercambios entre Santo Domingo y la Península el Consejo de Indias sugirió en 1701 la dispensa de los derechos de Avería, Consulado y Almojarifazgo a fin de "esforzar a los naturales de estos reinos para que, alentándose a comerciar con la isla Española, logren sus naturales el consuelo de hallarse proveídos de los frutos y géneros que tanto importa, para que no admitan los comercios extranjeros"²⁸. En esto no hacía otra cosa la alta institución sino adelantarse a lo que años más tarde (1716) le comunicaba José Rodrigo al rey: "el último estado de las Indias ha sido tener en ellas los extranjeros el comercio, aun sin la circunstancia de que se hiciese por manos de españoles"²⁹.

La búsqueda de soluciones a la falta de tráfico naval con la Península llevó en 1722 a eximir del pago de alcabalas a las mercancías de los vecinos hispanodominicanos, tratando de animarles a embarcar sus productos³⁰. Además, en 1742 se intentó estimularlos para que enviasen sus naves a la Península con la promesa de la concesión de registro de vuelta cargado con productos hispanos y familias emigrantes³¹. Y, en fin, el 4 de mayo de 1755 se expedía la Real Cédula de erección de la Compañía de Comercio de Barcelona, creada con el objetivo de "restablecer el comercio de mis vasallos en las islas de Santo Domingo, Puerto Rico y la Margarita", ámbito geográfico de acción que más tarde se ampliaría a Cumaná³².

El elemento discordante: el contrabando

a) Comercio ilícito en las costas y puertos de Santo Domingo

El contrabando realizado en las costas y puertos de Santo Domingo fue otra de las formas de obtener manufacturas, si bien tenemos que hacer distinciones. A veces, este comercio ilícito se trataba de ocultar bajo la apariencia de una entrada legal en el puerto de la capital,

²⁸ Consejo de Indias al rey. Madrid, 21 de enero de 1701. AGI, Santo Domingo, 239.

²⁹ Véase Navarro García, "La política indiana", p. 25.

³⁰ Consejo de Indias al rey. Madrid, 16 de octubre de 1722. AGI, Santo Domingo, 236.

³¹ Real Despacho. San Ildefonso, 29 de octubre de 1742. AGI, Santo Domingo, 1.009.

³² Real Cédula de 4 de mayo de 1755. AGI, Santo Domingo, 1.100. Real Orden de 6 de marzo de 1761. AGI, Indiferente General, 2.382.

con el pretexto de arribada forzosa o cualquier otra excusa para luego expender los artículos almacenados y escondidos en las bodegas. No pocas embarcaciones fueron confiscadas y los productos vendidos en pública subasta por esta causa³³.

Un hecho curioso sucedió con los franceses cuando trataron de aprovechar la autorización concedida a los barcos de guerra de Francia, con motivo de los conflictos bélicos por la sucesión a la Corona hispana, para entrar en puertos hispanoamericanos. Pronto hubo que legislar a fin de evitar que las armadas galas no comerciasen con los españoles y hasta se hizo necesario señalar el caudal, entre mil quinientas y dos mil libras, que los navíos franceses podían transportar en mercancías para comprar con ellas los aprovisionamientos necesarios. La medida no debió dar buen resultado cuando tuvo que ordenarse, más tarde, la colocación de guardias hispanas en los barcos galos surtos en puertos indianos a fin de impedir el contrabando³⁴.

También muchos comerciantes particulares de Francia intentaron sacar ventajas de la unión franco-hispana, llegando por su cuenta a Santo Domingo y «pretendiendo introducir el comercio con extranjeros y paliarlo con título de las bagatelas permitidas a su nación»³⁵.

El contrabando más intenso, sin embargo, se dio en los ríos y caletas de la isla, adonde concurrían ingleses y holandeses, como se dijo, a cambiar sus manufacturas por cueros y plata. Las escasas guardias que vigilaban los lugares estratégicos se veían impotentes, por falta de medios y personal, para reprimir este comercio, cuando no se hallaban implicados en el mismo. El fiscal de la Audiencia añadía en 1749 que «de nada sirve dar órdenes a los subalternos de que celen la entrada de comercio ilícito porque la gran cantidad de

³³ A las subastas concurrían siempre las mismas personas, por lo general comerciantes y dueños de tiendas. Nos interesa resaltar la categoría militar de muchos de ellos: alférez José de Acevedo, alférez Alonso Muñoz, capitán Silverio de Manzanilla, alférez Claudio Bernal, sargento Miguel Sánchez Valverde, etc. Testimonio de Autos sobre el apresamiento de una balandra holandesa, 1709. AGI, Santo Domingo, 286.

³⁴ Real Cédula. Madrid, 13 de mayo de 1702; Real Cédula. Buen Retiro, 6 de junio de 1703. AGI, Indiferente, 538, libro YY, 10, folios 6, 8 y 46 v. Real Cédula. Buen Retiro, 3 de junio de 1705. AGI, Indiferente, 431, libro 45, folio 293 v.

³⁵ Testimonio de Autos sobre el comiso efectuado a Francisco Bochel, de nación francesa. 1704. AGI, Santo Domingo, 251. En la mayoría de las ocasiones las naves transportaban mercancías de otros lugares extranjeros donde previamente habían recalado.

surgideros de la isla hacen que a alguno de ellos lleguen las naves, y por otro, algunos subalternos tienen intereses en estos comercios»³⁶.

Los testimonios de autos levantados a causa de los apresamientos de estas naves por los corsos dominicanos son reveladores. En ellos se manifiesta la asiduidad de los intercambios; el beneplácito de la población por este tráfico; la implicación de gran número de negros y mulatos, indicio del tipo de raza de los individuos que poblaban los ranchos y estancias situados lejos de los centros urbanos; la existencia de diversos lugares fijos para las transacciones, etc.³⁷

Tampoco pudo terminarse con este comercio, esencial también para poblaciones como Azua, Seibo, Higüey y Baní, alejadas del puerto de Santo Domingo y para toda esa multitud de haciendas diseminadas a lo largo del litoral. Las noticias de avistamientos de navíos extraños, rondando los surgideros de la parte española y en algunos parajes del interior gracias al remonte de los ríos³⁸, se constatan hasta pasada la primera mitad de siglo³⁹.

Conviene resaltar que los propios navíos españoles que llegaban a Santo Domingo con registro legalizado, en ocasiones, solían transportar mercancía clandestina que a veces era

³⁶ Informe. Santo Domingo, 1749. AGI, Santo Domingo, 1.009.

³⁷ Testimonio de Autos sobre el apresamiento de una balandra holandesa. Santo Domingo, 2 de agosto de 1692; Ignacio Pérez Caro al rey. Santo Domingo, 16 de octubre de 1695; Testimonio de Autos sobre el apresamiento de una balandra holandesa. Santo Domingo, 23 de noviembre de 1695. AGI, Santo Domingo, 66. Testimonio de autos sobre el apresamiento de una balandra. Santo Domingo, 17 de octubre de 1699. AGI, Santo Domingo, 68. Testimonio de Autos sobre el apresamiento de tres balandras. Santo Domingo, 2 de julio de 1717. AGI, Santo Domingo, 236.

³⁸ En la relación de servicios del sargento mayor Andrés de Ocaña, se refiere la presencia de navíos y balandras holandesas en los ríos Soco y Macorís, en el extremo oriental de la isla. Testimonio, 1723. AGI, Santo Domingo, 296. En algunos casos, la estancia de estas embarcaciones se prolongaba por varios días y la tripulación convivía con la población dominicana. Testimonio de Autos sobre el apresamiento de tres naves holandesas. Santo Domingo, 2 de julio de 1717, cit.

³⁹ En 1752 se apresaba una balandra holandesa; en 1753 una goleta francesa y un paquebot holandés con carga de oro, plata, palo de tinta, cueros, tabaco, cacao, etc. Testimonio de Autos. Santo Domingo, 5 de abril de 1753. AGI, Santo Domingo, 281.

descubierta y decomisada⁴⁰, pero otras conseguían venderla sin ser descubiertos. Incluso en la Armada de Barlovento, y de forma reincidente, llegaron a detectarse géneros ilícitos⁴¹.

Era difícil gobernar con esta situación. Las salpicaduras de la intervención en el contrabando alcanzaban a todos, población y autoridades, con o sin razón. Capitanes, escribanos, guardamayor del puerto, oficiales reales, gobernadores, oidores y otros cargos, si hacemos caso a las acusaciones, estarían implicadas en los fraudes.

Algo de cierto debía de haber. José Manuel Sotillo, juez residenciador del gobernador Rocha, informaba que «el comercio ilícito está en la ciudad como si estuviese permitido. Hay tiendas públicas e incluso por las calles se venden los géneros. En las casas principales se saca aguardiente de caña y se vende, además de tener toda clase de tisúes, rasos, tafetanes, lienzos de todo género, encajes, puntas, galones, sombreros. En lo comestible, todo tipo de géneros; en lo potable, de todos los licores... El día que abrí la residencia hubo tal trastorno de géneros de las tiendas comprendidas de registros a casas particulares que parecía la ciudad una Ginebra por su confusión»⁴².

b) Participación de las autoridades dominicanas en los fraudes

Quizá sobre quienes recaían con más fuerza las acusaciones de proteger, fomentar o lucrarse con el comercio ilícito fuera sobre los gobernadores dominicanos⁴³. Ignacio Pérez Caro fue depuesto de su cargo acusado de contrabando, si bien luego sería exonerado y gobernaría de nuevo Santo Domingo de 1704 a 1706.

⁴⁰ Así sucede, por ejemplo, con la balandra «Ave de Gracia», que procedente de Cartagena de Indias iba hacia Puerto Rico. La carga decomisada a más de loza se componía de piedras preciosas, tejidos, botones y otras mercancías. Testimonio de Autos. Santo Domingo, 16 de junio de 1716. AGI, Santo Domingo, 295.

⁴¹ En 1718 se decomisaron cintas, abanicos, medias de seda, piezas de saya y raso y géneros de China. En 1719, loza de Puebla. Testimonio de Autos, 1719. AGI, Santo Domingo, 253. Sobre el comercio fraudulento cometido por la Armada véase Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*. Sevilla, 1981, pp. 285-288.

⁴² Algunas noticias más en el mismo expediente. Informe. Santo Domingo, 23 de enero de 1737. AGI, Santo Domingo, 302.

⁴³ Ya en 1715 Felipe V acusaba a los gobernadores y demás ministros de Indias de contribuir al fomento del contrabando protegiendo a los navíos franceses. Real Cédula. Buen Retiro, 5 de noviembre de 1715. AGI, Indiferente, 538, libro YY, II, folio 33 v.

A Severino de Manzaneda (1699-1702) se le imputó la estrecha amistad mantenida con las autoridades coloniales francesas, permitir la entrada de navíos de esta nacionalidad con cualquier excusa y dejarles vender sus mercancías y estar confabulado con el factor del Asiento de Negros para traer artículos desde Curaçao⁴⁴.

Otras autoridades figuran también en la documentación como partícipes en el comercio fraudulento. Y se llega a señalar la existencia de intermediarios que serían los encargados de comprar o vender en nombre de aquellos a quienes la ley prohibía dedicarse a tal menester. Del mismo Bravo de Anaya se decía que en su casa se vendían encajes, lanas, sedas, cordobanes y cacao, y que mantenía sociedad con los mercaderes Vicente Álvarez y Rodrigo Claudio Maldonado, surtiendo de géneros a distintas tiendas de la capital⁴⁵.

Con estas perspectivas el problema capital radicaba en la forma de gobernar. ¿Había que ser intransigente, severo, castigar las infracciones por mínimas que fueren, o, por el contrario, mostrarse benévolo y condescendiente con los transgresores? El dilema lo resolverá cada gobernador de acuerdo con su mentalidad, pero desde 1730 se tendió hacia una actitud de tolerancia.

Alfonso de Castro, vistas las necesidades de Santo Domingo y la falta de registros peninsulares, cuestionaba la licitud de las leyes prohibitorias del contrabando en lugares donde las deficiencias eran tan acusadas y se planteaba cómo «contra el Derecho Natural podré yo desnudar a los vasallos de V. M. y descaminarles las provisiones y alimentos necesarios para vivir. Sin permitirlo, castigo y aprehendo, pero no persigo». Este gobernador solicitará que a falta de registros de España se permitiera el trato con las colonias extranjeras amigas pagando los derechos correspondientes, pues en su opinión no podía recurrirse a las provincias indianas «pues a más de que a ninguna le sobra... son tan

⁴⁴ Testimonio de Autos sobre el descubrimiento de mercancía en la casa del oidor de la Audiencia, Dr. Diego Bartolomé Bravo de Anaya. 1700. AGI, Santo Domingo, 68.

⁴⁵ Al también oidor Sebastián de Cereceda se le acusaba de connivencia con el mercader José de Acevedo. *Ibidem*. Testimonio de Autos sobre la llegada del francés Duquenot, 1700, AGI, Santo Domingo, 247. Testimonio de Autos sobre las mercancías pertenecientes al gobernador interino Juan de Barranco, 1704. AGI, Santo Domingo, 294.

altos los precios en ellas que habiéndose de revender en ésta con correspondiente ganancia, era menester mucha riqueza para que estos pobres comprasen lo necesario»⁴⁶.

Pedro Zorrilla, por su parte, aventuraba que sólo aplicando la pena capital podría acabarse con el contrabando y dudaba de la actitud a tomar ante la profusión de ropas y tejidos extraños y el nulo contacto con España. Al final discurrirá que la única solución era «con buen pulso contener los excesos, pero no imposibilitar absolutamente el uso de aquellos productos necesarios que faltaban, no importando de donde procediesen». El propio fiscal de la Audiencia, en 1749, dudaba de su cometido, pues «castigar a los que van vestidos con ropas de ilícito comercio es obligar al pueblo a andar desnudo, lo que iría contra las leyes humanas y divinas; pero no decirles nada por esos vestidos es disimular el comercio con extranjeros». Lo más acertado parecía «sufrir lo que no se puede remediar»⁴⁷.

El tráfico naval hispanodominicano

Para la confección de las series estadísticas, que a continuación van a relacionarse, hemos utilizado los libros-registro de la Casa de la Contratación y la información que nos proporcionan las Cuentas de Real Hacienda de Santo Domingo en las partidas dedicadas a «Almojarifazgo», «Alcabala», «Armada», «Salidas» y «Arqueo de embarcaciones».

Quiere esto decir que utilizamos datos oficiales y que se excluyen aquellos navíos llegados ilegalmente y decomisados con posterioridad, las arribadas de la Armada de Barlovento, buques de guerra, naves de aviso, etc. Tratamos, por tanto, de reflejar el movimiento naval comercial de Santo Domingo realizado a través del puerto de la capital⁴⁸.

⁴⁶ Castro al rey. Santo Domingo, 22 de noviembre de 1736. AGI, Santo Domingo, 305. La actitud liberal de Castro mereció una acusación que, sin embargo, no fue tenida en cuenta por el Consejo de Indias, que abogaría ante el rey por el envío anual de barcos a Santo Domingo como única forma de terminar con el contrabando. Consulta del Consejo al rey. Madrid, 1735. AGI, Santo Domingo, 243.

⁴⁷ Zorrilla al rey. Santo Domingo, 15 de mayo de 1743. AGI, Santo Domingo, 941. Informe, 1749. AGI, Santo Domingo, 1.009.

⁴⁸ Las fuentes utilizadas para este capítulo han sido: AGI, Contaduría, 1.061, 1.062, 1.063 y 1.065; Contratación, 1.261, 1.452, 1.454, 2.475, 2.458, 2.461, 2.468, 2.687, 2.900, 2.901 y 2.902; Santo Domingo, 287, 288, 289, 290, 291, 292; Secretaría del Juzgado de Arribadas, 457.

En los años comprendidos entre 1700 y 1750 nos consta la salida de 548 barcos con destino a España, provincias hispanoamericanas y colonias y países extranjeros, y la llegada de 819 naves procedentes de idénticos lugares⁴⁹. En ambos casos se refiere a navíos que transportaban cargamentos⁵⁰, elegidos para este apartado en razón de la mayor amplitud de datos aportados por las fuentes consultadas.

a) Movimiento de navíos: salidas

Si desglosamos por destinos las 548 salidas contabilizadas, tendríamos que hacia España sólo partieron cinco buques (0,91 por 100), a puertos hispanos de América lo hicieron 270 (49,27 por 100) y a las naciones y colonias foráneas 273 (49,81 por 100). Si mantenemos la triple división, la primera conclusión es la superioridad del contacto comercial con los países extraños y la casi nula relación con la Península. La comparación de los datos por décadas puede proporcionarnos nuevas perspectivas para el análisis.

Cuadro I. Movimiento decenal de navíos. Salidas

	1700-09	1710-19	1720-29	1730-39	1740-49
España	3	--	--	1	1
América Hispana	67	60	73	40	25
Colonias y países					
Extranjero	33	55	23	11	147
TOTALES	103	115	96	52	173
Porcentajes	19,10%	21,33%	17,81%	9,64%	32,09%

Del cuadro I interesa destacar, en primer lugar, las intensas fluctuaciones de las salidas. Tras una recuperación en la segunda década, quizá debido a la finalización de la Guerra de Sucesión española, comienza a descender a niveles alarmantes, alcanzando en el período

⁴⁹ Las cifras se refieren a viajes y no a embarcaciones. Una misma nave podía realizar varias idas y retornos al año.

⁵⁰ A través del «Arqueo de embarcaciones» puede verificarse la partida de navíos vacíos de carga. Ello elevaría la cifra de salidas a 934 buques. Las informaciones, sin embargo, carecen a menudo de la consignación del puerto de destino. Para las tablas de este capítulo hemos preferido utilizar los datos de «Salidas» de las Cuentas de Real Hacienda donde sí constan todas las referencias.

1730-1739 su punto más bajo, que con un total de 52 navíos supone una media de poco más de cinco barcos anuales, cifra realmente pobre.

Los motivos de la penuria de la cuarta década no aparecen reflejados en la documentación. Podemos aventurar un mayor control en la admisión de naves procedentes de las colonias extranjeras y el temor a la navegación a partir de 1738 a causa de los conflictos bélicos de la guerra de «la oreja de Jenkins». Cabría pensar también en un momento de apatía y falta de estímulos ante la ausencia de respuesta de la Corona a las peticiones de Santo Domingo. No olvidemos que de 1710 a 1739 sólo pudieron embarcarse productos insulares en un único navío con destino a España.

La desgana, sin embargo, será ampliamente sustituida por el entusiasmo en la década de 1740-1749, que sola representa casi un tercio del total de salidas de la media centuria. Con Pedro Zorrilla en el gobierno y la guerra de los Nueve Años como precipitador, es el gran momento comercial, favorecido por la apertura del puerto de Santo Domingo a los navíos de las naciones extranjeras neutrales. Estos afluyeron de tal forma que las 147 embarcaciones registradas suponen el 53,84 por 100 de todas las salidas hacia colonias extranjeras acaecidas entre 1700 y 1750 y el 84,97 por 100 de las de la década.

b) Viajes a puertos españoles

Sumamente interesante es comprobar la distribución de los viajes según el puerto de destino, pues nos permite conocer a qué lugares solían marchar con mayor frecuencia las naves. Para ello consideremos por separado España peninsular, Canarias y las provincias hispanoamericanas, por un lado, y las colonias extranjeras, por otro. Los cuadros II y III reflejan ambos supuestos.

Cuadro II. Número de navíos por decenios según puertos españoles de destino. Salidas

	1700-09	1710-19	1720-29	1730-39	1740-49	Total	%
España							
Peninsular	3					3	1,11
Canarias				1	1	2	0,74
Cumaná	4	4		1		9	3,33
Margarita			1	1	1	3	1,11
Trinidad	1	1		1		3	1,11

Coro	4	8	5	8	2	27	10,00
La Guajira	23	12	24	4	8	71	26,29
Maracaibo	9	14	8	7	4	42	15,55
Santa María	1					1	0,37
Cartagena I	14	4		2	4	24	8,88
Portobelo	3				4	7	2,59
Santiago Cuba		3	4	6	2	15	5,55
La Habana	1	2	1	3	2	9	3,33
Puerto Rico	7	11	24	2	6	50	18,51
Vera Cruz		1		3		4	1,48
TOTALES	70	60	73	41	26	270	
Porcentajes	25,29	22,22	27,03	15,18	9,62		

El cuadro II nos confirma algunas de las afirmaciones ya expuestas. El contacto con España es insignificante (3 navíos; 1,11 por 100) y menor aún con Canarias (2; 0,74 por 100). Tenían razón los dominicanos al quejarse de la poca comunicación con los puertos metropolitanos. Las relaciones comerciales se circunscriben al área caribeña, pues con Nueva España las comunicaciones son esporádicas (4 barcos a Veracruz, 1,48 por 100).

Las Antillas Mayores absorben, en conjunto, más de una cuarta parte de los viajes. A Puerto Rico fueron 50 embarcaciones (18,51 por 100), 9 a La Habana y 15 a Santiago de Cuba (3,33 y 5,55 por 100, respectivamente), que demuestran la unión con las islas vecinas, dada su cercanía y, en especial, con el territorio boricueño, donde solía dejarse mercancía procedente de España para su posterior envío a Santo Domingo.

Sobre todo destaca el alto porcentaje de La Guaira (71; 26,29 por 100), que la coloca a la cabeza de los puertos de destino con más de otra cuarta parte y que ratifica el estrecho contacto con la gobernación de Venezuela⁵¹. Si añadimos las cantidades de Maracaibo (42; 15,55 por 100), Coro (27; 10 por 100), Cumaná (9; 3,33 por 100), Margarita (3; 1,11 por 100) y Trinidad (3; 1,11 por 100), nos encontramos un total del 60,72 por 100, que es de sobra significativo.

El resto de los puertos carecen de importancia, a excepción de Cartagena de Indias (24; 8,88 por 100), pues ninguno sobrepasa el 5 por 100, pero los viajes a Santa Marta y

⁵¹ Arcila Farias, Eduardo, *Economía colonial de Venezuela*, México, 1946 pp. 42-43.

Portobelo ayudan a completar el panorama de estudio. Resaltemos, por último, la estabilidad del comercio con Hispanoamérica durante las tres primeras décadas. A partir de 1730, el descenso es imparable hasta llegar al 9,62 por 100 de 1740-1749, donde la situación por las colonias extranjeras es casi total, como podemos ver en el cuadro III.

c) Viajes a países y colonias extranjeras

El cuadro III presenta una estructura global bien diferente a la del cuadro II. El ritmo ascendente de las dos primeras décadas, correspondientes a la etapa de mayor actividad de los navíos del Asiento de Negros, deja paso a un profundo bache de 1720 a 1739, el último de cuyos porcentajes (4,08 por 100) coincide con el período de mayor depresión del comercio que señalábamos en el cuadro I.

Las causas del decaimiento del comercio con las colonias y países extranjeros podrían deberse a una mayor severidad en la autorización de salidas hacia esos destinos y a los prolegómenos de la guerra de los Nueve Años. La década 1740-1749 es, sin embargo, exultante, suponiendo más del 50 por 100 de los viajes.

El análisis individualizado de los puertos de destino nos manifiesta la superioridad absoluta de Curaçao (160 navíos, 59,47 por 100), absorbiendo casi los dos tercios de las navegaciones. Tengamos en cuenta que aun podría ser más elevada la supremacía si le sumamos algunos de los viajes asignados a «colonias extranjeras», que corresponden a desplazamientos no precisados.

La isla de Curaçao fue la despensa y el almacén de Santo Domingo, llamada jocosamente por las autoridades hispanas la «isla de la Gracia», porque todas las embarcaciones que salían o entraban en el puerto del Ozama «tomaban en ella la bendición», es decir, pasaban o habían pasado por ella⁵². En verdad tuvo la misma importancia en tráfico marítimo que Saint Domingue en el terrestre.

⁵² Simón Belenguer al rey. Santo Domingo, 2 de marzo de 1720. AGI, Santo Domingo, 253.

El resto de puntos de término apenas presentan relevancia. Se observa un aumento de los contactos con la colonia francesa de la Española a partir de 1740 y en especial con Guarico (25; 9,29 por 100) y Saint Louis (10; 3,71 por 100), pero ni siquiera en conjunto sobrepasan el 15 por 100).

Cuadro III. Número de navíos por decenios según puertos extranjeros de destino. Salidas

	1700-09	1710-19	1720-29	1730-39	1740-49	Total	%
Francia	1	1				2	0,74
Martinica	5				1	6	2,23
Guadalupe		1				1	0,37
Léogane	1					1	0,37
S. Louis	2				8	10	3,71
Guarico		1		1	23	25	9,29
Jacmel					1	1	0,37
S. Thomas		7			9	16	5,94
Barbada		1		1		2	0,74
Jamaica		1				1	0,37
Curaçao	13	37	6	4	100	160	59,47
S. Eustasio					3	3	1,11
I. Barlovento					1	1	0,37
New York					1	1	0,37
Colonias extranjeras	11	6	17	5		39	14,49
TOTALES	33	55	23	11	147	269	
Porcentajes	12,26%	20,44%	8,55%	4,08%	54,64%		

Una única excepción rompe el dominio del área antillana, si no contabilizamos los dos viajes a Francia. Nos referimos a la solitaria nave rumbo a New York que revela la primera relación con las colonias británicas del norte, comunicación extraña en nuestra época, pero más frecuente en la segunda mitad del siglo⁵³.

d) Movimiento de navíos: llegadas

Entre 1700 y 1750 llegaron a Santo Domingo un total de 819 embarcaciones, de las cuales doce procedían de España (1,46 por 100), 481 de Hispanoamérica (58,73 por 100) y 326 de países y colonias extranjeras (39,80 por 100).

⁵³ En nuestra época la ciudad importante de las colonias británicas del norte era Boston y no Nueva York. Sobre el comercio con estas poblaciones en la segunda mitad del siglo XVIII véanse Sevilla Soler, *Santo Domingo*, pp. 209 y ss., y Gary Max Walton, *Trade routes, ownership proportions, and American Colonial Shipping characteristics*. Anuario de Estudios Americanos. E.E.H.A., Sevilla, 1968, vol. XXV, pp. 437-468.

A simple vista, la afluencia de naves procedentes de los dominios españoles en Indias, en conjunto, es superior con amplitud a las demás, aunque no podemos desdeñar los valores correspondientes a las arribadas de lugares foráneos que mantienen una cota elevada. Es significativo también el ínfimo número de navíos llegados desde España, demostrativo del escaso contacto con la Península y Canarias.

Cuadro IV. Movimiento decenal de navíos. Llegadas

	1700-09	1710-19	1720-29	1730-39	1740-49
España		3	--	4	3
América hispana	77	93	108	122	64
Colonias y países extranjeros	46	70	24	15	165
TOTALES	126	163	136	140	231
Porcentajes	15,82%	20,47%	17,08%	17,58%	29,02%

Comparativamente, respecto a las salidas y por decenios, la entrada de navíos presenta porcentajes inferiores. Sin embargo, no es tan acusado el descenso sucedido entre 1720 y 1739, cuyos índices son superiores incluso a la primera década, y el número total de embarcaciones es siempre y en todos los períodos más elevados. Ello nos indica una mayor regularidad en la recepción de naves.

Las cuatro primeras décadas son similares, con ligera elevación en la segunda, quizá también debido a la finalización de la Guerra de Sucesión y al aumento del tráfico naval. La etapa destacada corresponde, como es habitual, al gobierno de Pedro Zorrilla, con la masiva llegada de buques forasteros, cuyas 165 unidades suponen el 50,61 por 100 de todas las entradas extranjeras de 1700 a 1750, y el 71,42 por 100 de las del decenio.

e) Embarcaciones procedentes de puertos españoles

Nacional o extraño, el vínculo natural de los dominicanos era la zona del Caribe. La presencia de un mayor porcentaje de puntos ajenos al área, en cuanto a puertos extranjeros se refiere, no distorsiona la armonía del conjunto. La confección de tablas según los puertos de origen arroja la suficiente luz al respecto.

El cuadro V revela la superioridad en las llegadas de navíos procedentes de Canarias respecto de la España peninsular, pero las cifras en ambos casos son tan exiguas que el conjunto representa sólo un 2,52 por 100 del total, y de nuevo referimos la razón de las protestas de las autoridades y habitantes dominicanos al quejarse de la nula comunicación con la metrópoli.

Cuadro V. Número de navíos por decenios según puertos españoles de origen. Llegadas

	1700-09	1710-19	1720-29	1730-39	1740-49	Total	%
España peninsular	--	--	2	--	--	2	0,42
I. Canarias	3	--	--	3	1	7	1,47
Sta.C.Tenerife	--	--	2	--	1	3	0,63
Margarita	5	5	6	4	--	20	4,20
Cumaná		7	13	7	--	1	28
Trinidad	2	2	2	--	--	6	1,26
La Guaira	19	22	31	23	21	116	24,36
Coro	12	17	15	25	8	77	16,17
Maracaibo	2	6	13	10	6	37	7,77
Cartagena I.	7	6	6	12	1	32	6,72
Santa Marta	1	--	--	2	--	3	0,63
Puerto Rico	10	13	21	19	20	83	17,43
La Habana	4	2	--	8	4	18	3,78
Santiago C.	8	7	7	18	3	43	9,03
Veracruz	--	--	--	1	--	1	0,21
TOTALES	80	93	112	125	66	476	
Porcentajes	16,80%	9,53%	23,52%	26,26%	13,86%		

Además, la llegada a Santo Domingo de alguna embarcación del archipiélago canario era, en ocasiones, una simple escala para dejar familias emigrantes y desembarcar una insignificante cantidad de productos españoles.

Así, el 19 de junio de 1700, el navío «Sacramento, Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Javier», de registro a Campeche, sólo deposita 120 arrobas de harina; el 7 de julio del mismo año, el navío «Nuestra Señora de Regla, San José y San Francisco Javier», de registro a La Habana, vende 75 arrobas de harina; el 10 de septiembre de 1701, la gabarra «Nuestra Señora del Rosario y las Animas», de registro a Maracaibo, seis fanegas de almendras, doce fanegas de nueces, 80 ristras de ajos, una pipa de aguardiente, dos sacos de bizcocho blanco y 23 arrobas de harina; el 16 de mayo de 1720, el navío «La Santísima

Trinidad», de registro a Campeche, dos pipas de vino y pipa y media de aguardiente. Por último, el 28 de junio de 1721, el navío «San Juan Bautista», de registro a Campeche, cuatro pipas de vino y cuatro pipas y media de aguardiente⁵⁴. Es decir, cantidades muy alejadas de esas 150 toneladas de productos que obligatoriamente debían conducir a la isla.

La situación descrita propició la búsqueda de determinados artículos en otras zonas. Los puertos caribeños vinieron de este modo a subsanar las deficiencias, manteniéndose con ellos un activo comercio. Si exceptuamos Veracruz, no hay ninguna embarcación procedente de área distinta del Caribe.

Individualmente destaca, otra vez, La Guaira, con casi una cuarta parte de los navíos entrados en Santo Domingo, evidenciando una estrecha e intensa comunicación ya resaltada. Si le sumamos los porcentajes de Coro (77; 16,17 por 100), Maracaibo (37; 7,77 por 100), Cumaná (28; 5,88 por 100), Margarita (20; 4,20 por 100) y Trinidad (6; 1,26 por 100), tendríamos que el 59,64% por 100 de las llegadas proceden de las costas venezolanas.

También con las Antillas Mayores es importante el contacto, pues unidas Puerto Rico (83; 17,43 por 100), Santiago de Cuba (43; 9,03 por 100) y La Habana (18; 3,78 por 100) absorben el 30,24 por 100 del comercio dominicano⁵⁵. Vía La Habana se recibieron multitud de géneros novohispanos: colchas y zapatos de Campeche, pimienta de Tabasco, etc., actuando como nexo de unión entre el Virreinato y Santo Domingo. El resto de los puertos no añaden ninguna novedad.

f) Embarcaciones procedentes de colonias y países extranjeros

Es lógico, igualmente, que el tráfico marítimo con las naciones extranjeras provenga del Caribe con algunas llegadas desde Europa o lugares ajenos al mundo caribeño.

⁵⁴ Consignación de «Alcabalas» en Cuentas de Real Hacienda, 1700-1750. AGI, Santo Domingo, 287-292. Morales Padrón, *El comercio canario*, pp. 124 y 347-349.

⁵⁵ El envío desde España de armas, municiones y mercancías con destino a Santo Domingo que se remitían a Cuba y Puerto Rico para su posterior transporte al territorio dominicano puede verse en Libros-registro de idas. AGI, Contratación, 1.261, 2.900, 2.901 y 2.902 A.

Llama la atención en el cuadro VI la diversidad de puertos de origen respecto a los de destino (26 frente a 15) y ésta puede ser la primera característica del análisis y quizá la única tomada en su conjunto, porque el resto del comentario se asemejaría al aplicado al cuadro III. En sí, ambas tablas son casi idénticas con porcentajes decenales similares que recogen el alza de los dos primeros decenios, el descenso en los dos siguientes y la subida espectacular en el período 1740-49.

A la cabeza de los puertos figura Curaçao (165; 51,56 por 100) con un índice superior al 50 por 100. El 63 por 100 del tráfico con la isla holandesa se efectuó entre los años comprendidos de 1740 a 1750, cuando tuvieron entrada 105 de los 168 navíos registrados en la media centuria, por las causas señaladas con anterioridad.

La colonia francesa de Saint Domingue le sigue en importancia, aunque a muy lejana distancia, no alcanzando ni un 15 por 100 en total y destacando sólo Guarico (34; 10,62 por 100). En realidad las remisiones se concentran en los años 1737 a 1744, con 31 embarcaciones de las 34 registradas, como un débil opositor a ese monopolio exclusivo mantenido por Curaçao en esos mismos años. Ahora bien, sumadas las cantidades de la Francia europea y la americana tenemos un porcentaje del 23,08 por 100, casi una cuarta parte.

Cuadro VI. Número de navíos por decenios según puertos extranjeros de origen. Llegadas

	1700-09	1710-19	1720-29	1730-39	1740-49	Total	%
Francia		1				1	0,31
Marsella		1				1	0,31
S. Juan Luz		1				1	0,31
Brest		1				1	0,31
La Rochela			2			2	0,62
Burdeos					1	1	0,31
Lisboa	1					1	0,31
S. Thomas	8	11			11	30	9,37
Barbada	1	3	2			6	1,87
Antigua		1				1	0,31
Jamaica		1			1	2	0,62
S. Catalina		3				3	0,93
Curaçao	15	36	10	2	102	165	51,56
S. Eustasio				1	2	3	0,93

S. Martín					1	1	0,31
Santa Cruz					1	1	0,31
Bahía (Brasil)	1					1	0,31
Martinica	12	2	--	1	7	22	6,87
Petit Goâve	1	1	--	--	--	2	6,87
Léogane	1	1	--	1	--	3	0,62
Guarico	--	1	--	5	28	34	10,62
S. Louis	--	--	--	--	5	5	1,56
Bayajá	--	--	--	--	1	1	0,31
Terranova	--	1	--	--	--	1	0,31
New York	--	--	--	--	1	1	0,31
Colonias extranjeras	6	5	10	5	4	30	9,37
TOTALES	46	70	24	15	165	320	
Porcentajes	14,37%	21,87%	7,50%	4,68%	51,56%		

Señalemos, para finalizar, la presencia de puertos franceses de Europa que enviarían sus barcos aprovechando la buena correspondencia entre las Coronas de España y Francia durante este siglo; los solitarios navíos venidos de Lisboa y Bahía, y de las no menos distantes Terranova y New York; la serie de islas, como Antigua, Santa Catalina, Santa Cruz, Barbada, San Eustasio, San Martín e incluso Jamaica, que al menos una vez mantienen contacto con Santo Domingo.

Ni Saint Thomas (30; 9,37 por 100) ni Martinica (22; 6,87 por 100) son destacables aunque superan a la mayor parte de los puertos. Quedan 30 buques sin asignar en «colonias extranjeras» que bien podrían incrementar las cantidades de algunos de los sitios reseñados.

g) Comparación entre las salidas y las llegadas de navíos españoles y extranjeros

Si comparamos las salidas con las llegadas de embarcaciones procedentes o con destino a un mismo puerto veremos la supremacía de éstas sobre aquéllas.

El cuadro VII nos demuestra que fue mayor siempre el envío de naves a Santo Domingo con mercancía que las remisiones desde el puerto del Ozama, con la única excepción de Maracaibo, pues los casos de Veracruz y España peninsular, por su propia irregularidad, no son representativos.

No obstante, si incluyésemos en las salidas los buques partidos de vacío, el orden se invertiría. La falta de datos para signarlos adecuadamente y el propósito de contabilizar sólo la navegación con cargamento nos lleva a limitar las deducciones.

Igual sucede con las idas y retornos a colonias y países extranjeros que el cuadro VIII ejemplifica. Únicamente el apartado de «colonias extranjeras» se muestra inferior en las llegadas, pero ello puede deberse a una mayor escrupulosidad a la hora de consignar el origen de las embarcaciones. Los casos de Francia, Barbada, Jamaica, San Eustasio y New York, aunque incluidos, son poco significativos por su escaso volumen.

Para una mejor comprensión, en el cuadro VIII se han agrupado los puertos pertenecientes a una misma nación o colonia que aislados podrían darnos resultados no muy fidedignos. Así, por ejemplo, Guarico, Saint Louis, Bayajá, Petit Goâve y Léogane están representados por Saint Domingue. Hemos suprimido los lugares sin correspondencia en llegadas y salidas que no permitirían ninguna comparación.

Cuadro VII. Tráfico naval entre santo domingo y puertos españoles. Salidas y llegadas

	Navíos hacia	Navíos procedentes	Total	% salidas	% llegadas
España peninsular	3	3	5	60,00	40,00
Canarias	2	10	12	16,6	83,3
Cumaná	9	28	37	24,3	75,6
Margarita	3	20	23	13,0	87,0
Trinidad	3	6	9	33,3	66,6
Coro		27	77	104	25,9
La Guaira	71	116	187	37,9	62,0
Maracaibo	42	37	79	53,1	46,8
Cartagena I.	24	32	56	42,8	57,1

Santa María	1	3	4	25,0	75,0
Santiago C.	15	43	58	25,8	74,1
La Habana	9	18	27	33,3	66,6
Puerto Rico	50	83	133	37,5	62,4
Veracruz	4	1	5	80,0	20,0

Cuadro VIII. Tráfico naval entre Santo Domingo y puertos extranjeros. Salidas y entradas

	Navíos hacia	Navíos procedentes	Total	% salidas	% llegadas
Francia	2	7	9	22,2	77,7
S. Domingue	37	45	82	45,1	54,8
Martinica	6	22	28	21,4	78,5
S. Thomas	16	30	46	34,7	65,2
Barbada	2	6	8	25,0	75,0
Jamaica	1	2	3	33,3	66,6
Curaçao	160	165	325	49,2	50,7
S. Eustasio	3	3	6	50,0	50,00
I. Barlovento	1	9	10	10,0	90,0
New York	1	1	2	50,0	50,0
Colonias extranjeras	39	30	69	56,5	43,4

Aparte de exportaciones de cueros, maíz, cacao, casabe, azúcar, cañafistula, sal, etc., a los principales puertos arriba mencionados, desde Santo Domingo se remitían todos aquellos productos propios del lugar más algunos otros recibidos de distintos lugares hispanoamericanos y extranjeros. Así constan los envíos de tablas, tablitas, duelas, vigas, curvas, alfarjias, etc., a Curaçao y Saint Thomas; de jengibre y de miel a Maracaibo, Cartagena de Indias y Portobelo; tabaco a Coro, Cartagena de Indias, Maracaibo, Puerto Rico, Margarita, Curaçao, Léogane y Saint Thomas; algodón a Martinica, San Eustasio y Curaçao; *panela* a Coro; escobas de guano a Caracas; estribos y sillas de montar a Coro, Puerto Rico y La Guaira; sacos de carbón a Curaçao; jamones a La Guaira; chícharos y frijoles a Cartagena de Indias y Curaçao; aceitunas a La Habana; manteca a Puerto Rico, Portobelo, Cumaná y La Guaira; queso a Saint Thomas, Cartagena de Indias, Puerto Rico, Cumaná y Caracas; pimienta y canela a Maracaibo y Cumaná; vinos y aguardientes a Coro, Maracaibo, Mayagüez, La Guaira, La Habana, Santiago de Cuba, Cartagena de Indias, Saint Louis y Curaçao; jarcia a Maracaibo, Coro, Cartagena de Indias y Puerto Rico; cera a Coro y Maracaibo; palo brasilete y palo campeche a Puerto Rico, Martinica, Curaçao, Saint

Thomas, San Eustasio, La Guaira, La Habana y Santiago de Cuba; añil a Cartagena de Indias y Curaçao; arroz a Cartagena de Indias, Maracaibo, Coro, La Guaira y Puerto Rico.

De igual manera Santo Domingo actuó como un centro redistribuidor. Los curtidos de suela de Puerto Rico, por ejemplo, se transportaban a Portobelo, Guarico y Jacmel; bacalao, arenques y caballas llegadas de Terranova, Santa Catalina y Curaçao se remitieron a Saint Louis, Saint Thomas y La Guaira; la sal de Coro a La Habana, Puerto Rico y Veracruz, y así otros casos.

En cuanto a las importaciones y a falta del necesario abastecimiento desde la Península, Santo Domingo importaba toda suerte de productos. Unos por necesidades vitales (aguardiente, vino y harina), otros por satisfacer los deseos suntuarios de los dominicanos (sombrosos, colchas, sillas) y otros para paliar las deficiencias de la técnica local (loza). Las mercancías más variadas eran bien recibidas. Es necesario señalar de nuevo que en la isla no se consumirían todos los géneros importados, dedicando algunos de ellos a su reexpedición a otros lugares americanos. Una muestra de todo ello es la siguiente: queso, de Coro, Maracaibo y Martinica; maíz, de Cartagena de Indias, Cumaná y Margarita; frijoles, de Curaçao; casabe, de Puerto Rico, Cumaná y Saint Louis; cebollas y ajos, de Canarias, Caracas, Cumaná, San Eustasio, Guarico y otras colonias extranjeras; Aceite y vinagre fueron enviados, en distintos recipientes y medidas, desde Petit Goâve, Martinica, Marsella, Brest, Curaçao, San Eustasio, Guarico, Saint Thomas, Caracas, Puerto Rico, Maracaibo, La Habana y Canarias; Carne salada, manteca, mantequilla y jamones, de La Habana, Puerto Rico, Guarico, Saint Thomas, Curaçao, Santa Cruz, Martinica e isla Santa Catalina; conservas, dulces, miel, carne de membrillo y frutos secos (pasas, ciruelas, almendras, higos, etc.), de Caracas, Santiago de Cuba, Coro, Maracaibo, Canarias, Guarico y Martinica; diversos tipos de pescados (caballa, bacalao, sardinas, arenques y lisa), de Cumaná, Puerto Rico, Maracaibo, Santiago de Cuba, Martinica, Terranova, Saint Thomas, Curaçao, Santa Catalina y de los puertos de Saint Domingue y otros lugares extranjeros; sombreros, zapatos de Campeche, sillas, hamacas y colchas de Caracas, La Habana, Coro, Santiago de Cuba, Cartagena de Indias y Maracaibo; rúan y raso de Martinica y Guarico; lienzo crudo de Puerto Rico; lanas de Maracaibo, Coro y Margarita; colchas de Campeche,

vía La Habana, y cortes de cama de Santiago de Cuba; *Jabón*, se recibió de Martinica, Guarico, Saint Thomas, Puerto Rico, La Guaira y Veracruz; brea y alquitrán, de Curaçao y Guarico; pita floja, de Cartagena de Indias, y *jarcias* y *lonas*, de Puerto Rico y Curaçao; cera, de Santa Marta, Coro, Caracas (La Guaira), Maracaibo, Martinica, Guarico y Curaçao; velas de sebo, de Puerto Rico, Curaçao, Martinica y La Guaira; hierro, cobre, clavazón y otros metales, de Martinica, Guarico, Curaçao, Saint Thomas, Puerto Rico, Santiago de Cuba, Caracas, Cumaná y Coro; resmas de papel, de La Guaira, Curaçao y Martinica. Por último, debemos destacar el abundante envío de loza, amén de búcaros, tinajas, cazuelas, ollas y ladrillos. Las mayores remesas corresponden a Cartagena de Indias, que prácticamente monopoliza la comercialización, pero también se recibió loza guaiquiri, de Margarita; loza de Puebla, vía La Habana; porcelana de Curaçao; y loza de «Talavera» desde San Eustasio (seguramente sería loza de Delft).