

*El comercio azucarero de La Española  
en el siglo XVI.  
Presión monopolística y alternativas locales*

Justo L. DEL RÍO MORENO  
Lorenzo E. LÓPEZ Y SEBASTIÁN  
Universidad Complutense de Madrid

En las páginas que siguen pretendemos dar a conocer los primeros resultados obtenidos tras abordar un tema tan específico de la historia económica americana, como es el del azúcar en su conjunto. En la presente ocasión nos limitamos al principal productor y a las relaciones generadas en el marco que afectó a su comercio, pero es nuestra intención profundizar en el análisis del sector, investigando todas las zonas productoras del siglo XVI.

Como sucede con muchos temas, en la aplicación de técnicas actuales para su estudio, la primera dificultad a superar es la escasez de documentos con datos aprovechables para la aplicación de aquéllas; en los casos donde existe información cuantificable, o es muy aislada, o hace referencia a un área geográfica demasiado limitada, o difícilmente permite elaboraciones primarias, haciendo poco aconsejable el intento de realizar estudios equivalentes a los efectuados para otras épocas más recientes.

Sin embargo, el historiador debe tratar de aprovechar al máximo la información que obtiene y, por tanto, en nuestra aproximación a las fuentes hemos optado por seleccionar, criticar, ensamblar y presentar los aspectos cualitativos que más pueden ayudar a comprender el proceso en profundidad, preparando con ello el terreno a futuras investigaciones elaboradas con información de otra naturaleza, igualmente contenida en los mismos documentos.

EL COMERCIO AZUCARERO DE LA ESPAÑOLA  
Y LA HISTORIOGRAFIA DEL AZUCAR EN ESPAÑA Y AMERICA

Los estudios realizados sobre el tema azucarero son bastante numerosos hasta el presente. A las primeras publicaciones, de carácter general, debidas

a autores como Edmundo von Lippmann<sup>1</sup> o Noel Deerr<sup>2</sup>, siguieron algunos trabajos de ámbito regional, marcadamente descriptivos, muy influenciados por la atracción que ejerció en los investigadores sociales tanto el análisis de las formas de vida en el ingenio como el proceso técnico de obtención de azúcar. En esta línea podemos citar los notables trabajos del brasileño Gilberto Freyre<sup>3</sup>, el mexicano Fernando Sandoval<sup>4</sup>, el cubano Fernando Ortiz<sup>5</sup>, la española Juana Gil-Bermejo<sup>6</sup> o el norteamericano Mervyn Ratekin<sup>7</sup>.

A la descripción romántica, un tanto idealizada, siguió una corriente historiográfica, más atenta a aspectos vinculados con la producción, las condiciones laborales o las relaciones sociales entre los distintos grupos de trabajadores. Esta tendencia esta significativamente representada por Roland T. Ely<sup>8</sup>, Manuel Moreno Fragnals<sup>9</sup> y una larga lista de autores, a los que añadimos a José Pérez Vidal<sup>10</sup> para el caso levantino español.

En el tratamiento de la industria azucarera, viene decantándose un grupo de investigadores preocupados por los estudios comparativos de carácter interregional, o intercontinental, sin que falten otros más ambiciosos —saliedo del tema monográfico azucarero— que establecen comparaciones entre distintos sistemas de explotación latifundista —haciendas y plantaciones—, como se advierte en los trabajos de Sidney Mintz y Eric Wolf<sup>11</sup> o Cristóbal Kay<sup>12</sup>.

La lista de publicaciones es bastante más amplia, aunque, eso sí, tenemos que reconocer la escasez de estudios referentes al siglo XVI, en cuya época estamos más interesados desde la realización de un trabajo global referido a la agricultura, que nos ha permitido tomar conciencia de la importancia de la caña y su industria<sup>13</sup>. Merece destacarse la visión global que ofrece J. H. Galloway<sup>14</sup>, desde la perspectiva de la geografía histórica, con un ámbito cronológico que va de los orígenes oceánicos de la caña hasta el siglo XX, compendio sistematizador de aspectos, áreas, autores y tendencias, con notable erudición bibliográfica.

---

<sup>1</sup> LIPPMANN, 1930.

<sup>2</sup> DEERR, 1950.

<sup>3</sup> FREYRE, 1933.

<sup>4</sup> SANDOVAL, 1951.

<sup>5</sup> ORTIZ, 1973.

<sup>6</sup> GIL-BERMEJO, 1970.

<sup>7</sup> RATEKIN, 1953.

<sup>8</sup> ELY, 1963.

<sup>9</sup> MORENO FRAGINALS, 1978.

<sup>10</sup> PEREZ VIDAL, 1973.

<sup>11</sup> MINTZ y WOLF, 1975.

<sup>12</sup> KAY, 1974.

<sup>13</sup> RIO MORENO, 1991.

<sup>14</sup> GALLOWAY, 1989.

La abundancia de monografías relativas al tema azucarero en general y a los apartados referentes a producción, manos de obra, rentabilidad, o a los ya citados, evidencian una clara descompensación, si los comparamos con el comercio azucarero, considerado —a lo sumo— una parte indiferenciada del intercambio, y rara vez estudiado monográficamente, referido a áreas concretas.

Este último aspecto, objeto del presente trabajo, cuenta con aportaciones tan significativas como las obras de Clarence H. Haring<sup>15</sup>, que en 1918 inició una línea de investigación en la historia económica americana, Huguette y Pierre Chaunu<sup>16</sup>, Sidney Mintz<sup>17</sup> o Eufemio Lorenzo Sanz<sup>18</sup>, todas ellas de carácter global, atentas a las tendencias generales del tráfico mercantil atlántico en una y otra dirección. Por tanto, en todos los casos anteriores, puede ponderarse la importancia del comercio azucarero en el contexto general.

No faltan estudios de carácter regional, de tanta importancia como los anteriores, entre los que destacamos los de Francisco Morales Padrón<sup>19</sup>, José Peraza de Ayala<sup>20</sup>, Guillermo Camacho<sup>21</sup>, Virginia Rau y Jorge de Macedo<sup>22</sup>, Ramón Hernández<sup>23</sup> o Felipe Fernández-Armesto<sup>24</sup>.

Sin embargo, el comercio azucarero americano del siglo XVI, cuyo principal centro productor fue la isla Española, no ha recibido la merecida atención por parte de los historiadores interesados en dicha centuria<sup>25</sup>.

## AREAS PRODUCTIVAS EN LA AMERICA DEL SIGLO XVI

La industria azucarera, concebida para la exportación, estuvo condicionada por las situaciones respectivas de los centros de producción, puertos de embarque hacia Sevilla y demandas locales complementarias. A la vez, los grandes mercados estimularon al sector azucarero, proporcionán-

---

<sup>15</sup> HARING, 1979.

<sup>16</sup> CHAUNU, 1955-1959.

<sup>17</sup> MINTZ, 1985.

<sup>18</sup> LORENZO SANZ, 1979.

<sup>19</sup> MORALES PADRON, 1955.

<sup>20</sup> PERAZA DE AYALA, 1977.

<sup>21</sup> CAMACHO Y PEREZ GALDOS, 1961.

<sup>22</sup> RAU e MACEDO, 1962.

<sup>23</sup> HERNANDEZ DIAZ, 1982.

<sup>24</sup> FERNANDEZ-ARRESTO, 1982.

<sup>25</sup> Los autores del presente trabajo ofrecimos un primer acercamiento a este tema en el Tercer Seminario Internacional de la Caña de Azúcar, celebrado en Motril (Granada) en septiembre de 1991. LOPEZ Y SEBASTIAN, y RIO MORENO, e. p.; RIO MORENO, y LOPEZ Y SEBASTIAN, e. p.

dole capital, implementos y los elementos necesarios para asegurar una producción de calidad y cantidad suficientes para hacer rentables los viajes comerciales.

A partir de un núcleo incipiente, establecido en la isla Española, se instauraron, con mucha menor entidad, algunos ingenios en Puerto Rico y Jamaica, mientras que Cuba no incorporó esta industria hasta principios del siglo XVII. La Española fue la primera isla en la implantación del cultivo y beneficio de la caña y, además, la zona que proporcionó el 80 % de la producción total antillana durante el siglo XVI.

En las tierras continentales la difusión del cultivo corrió de norte a sur. Fue, sin embargo, Nueva España la que alcanzó el predominio en el siglo XVI, destacando en dicho virreinato las áreas de Veracruz, Puebla, Tuxtla y Cuernavaca; extendiéndose, ya en el último tercio del siglo, al reino de Nueva Galicia. Fueron señores de ingenio los primeros conquistadores, y entre ellos el mismo Hernán Cortés, añadiendo aquéllos esta actividad a sus respectivos cargos, beneficios y negocios ejercidos en las nuevas tierras.

En territorios de la Audiencia de Guatemala, destacaron las regiones de Chiapas y la cuenca del río Champotón, dependiente de la gobernación de Yucatán.

También existieron, ya a finales de siglo y con menor envergadura, algunos trapiches en Panamá, así como en las cercanías de algunas ciudades costeras de Tierra Firme, como Caracas, Maracaibo, Cartagena o Santa Marta.

Más al sur, en el Nuevo Reino, tampoco faltaron trapiches en los alrededores de ciudades importantes como Bogotá, Cali o Tunja<sup>26</sup>. La estribación meridional del cultivo y beneficio de la caña, podemos establecerla en el virreinato del Perú, iniciándose en las ciudades costeras del norte y centro, Trujillo, Huánuco y Nazca, donde se instalaron los trapiches más antiguos del virreinato, extendiéndose dicho cultivo a los valles cálidos del interior, en los territorios correspondientes al Perú andino, Bolivia y Paraguay actuales, así como Tucumán en la Argentina de hoy.

La propia naturaleza de la explotación y elaboración de la caña azucarera exigía considerables inversiones de capital, del que no siempre se disponía, por lo que había que buscarlo en la Península, así como elementos tecnológicos o mano de obra muy cualificada. Estas necesidades hacían que el emplazamiento de los ingenios fuera tanto más adecuado cuanto más fácil fuera la comunicación con los puertos de salida hacia Europa.

Se estableció, en la práctica, una especialización primaria, en función de los mercados, dividiéndose las explotaciones mencionadas en tres grandes grupos. El primero, y más elemental, fue el que destinaba su producción a

---

<sup>26</sup> RIO MORENO, 1991, pp. 303-315.

satisfacer la demanda interna de las regiones y ámbitos locales, formado, generalmente, por pequeños productores establecidos en enclaves muy aislados de las grandes vías comerciales. El segundo grupo, mixto o intermedio, comprendía plantaciones de entidad, que satisfacían la demanda local y regional, debido a sus emplazamientos, teniendo a la vez participación importante en el comercio internacional del azúcar; podemos destacar en este grupo las primeras explotaciones novohispanas localizadas en Veracruz, Tuxtla y Puebla. El último grupo, de mayor importancia para el tema que nos ocupa —pues La Española pertenece a él—, estaba formado por los centros especializados en el comercio internacional, establecidos en las Antillas, sin olvidar que en este siglo no había comenzado la industria del azúcar en Cuba. El volumen de este comercio se desglosaba, según hemos podido calcular, en un mínimo del 80 % aportado por La Española, un 15 % por Puerto Rico y apenas un 5 % por Jamaica.



Figura 1.—Áreas de cultivo de caña y producción de azúcar de las Antillas Mayores y costas circuncaribes en el siglo XVI.

## ETAPAS DEL COMERCIO AZUCARERO EN LA ESPAÑOLA

Como en todo proceso, hay unos orígenes que —en lo relativo al comercio azucarero— se caracterizan por la conjunción de una serie de factores, heterogéneos y a veces contrapuestos, resultantes de la actuación de fuerzas diversas. A los intereses económicos de la burguesía, tanto en la Metrópoli como en el mundo americano, hay que sumar las presiones ejer-

cidas por la administración local, representada por los gobernadores Jerónimos, la Audiencia de La Española y el propio cabildo de Santo Domingo. Junto a las anteriores, una fuerza concurrente, no siempre coordinada con aquéllas, estaba constituida por los complejos intereses estatales, donde se aunaban los deseos colonizadores, el control político y, cómo no, los ingresos de la Real Hacienda.

Este período originario, cuya duración podemos extender hasta 1520, fue el «banco de prueba» de la primera agroindustria implantada en América por los europeos. La nueva producción fue concebida como alternativa y complemento a los intereses más generalizados de ganaderos y mineros, que sirvieron como acicate en los primeros contactos, en un momento rico en expectativas para la futura definición de los territorios continentales americanos<sup>27</sup>.

En lo referente al comercio azucarero del siglo XVI, podemos establecer un mínimo de cinco períodos, además del anteriormente señalado, que serían los siguientes:

— 1521-1530: Constatada la productividad y analizadas las potencialidades de los nuevos territorios, esta etapa se caracterizó por los efectos de las múltiples inexperiencias que, tanto en el trato con los naturales como por desconocimiento del territorio, tendrían sobre el cultivo de la caña azucarera y su posterior beneficio.

Fue una etapa de acumulación de prácticas importadas y de conocimientos técnicos sobre un producto que acabó siendo el más característico del área, la definió y generó sistemas aplicables a otros ámbitos del continente americano.

— 1531-1541: Una vez implementada la industria azucarera, su consecuencia natural fue la exportación hacia áreas de demanda que podían ser tanto americanas como europeas. Los éxitos iniciales estimularon a nuevos productores, que contando con una fuerte demanda, vieron necesario un incremento de la producción a escala muy superior a la lograda hasta entonces. Dicho incremento requería una fuerte inversión de capital, del que no todos disponían, para la adquisición de fuerza de trabajo y bienes de equipo. Hacia la mitad del período se acusó un fuerte endeudamiento de la mayor parte de los productores de azúcar, que obligó a muchos de ellos a cambiar de actividad, arruinó a otros y, globalmente, trajo aparejada la pérdida del control sobre el comercio, que cayó en manos de mercaderes y compañías radicados en Sevilla.

— 1542-1545: En esta corta etapa se acusó la aplicación de las Leyes Nuevas, con dos consecuencias interrelacionadas que fueron, en primer lu-

---

<sup>27</sup> RIO MORENO, 1991, pp. 301-330.

gar, el desvío del tráfico esclavista hacia Veracruz y Nombre de Dios, puertos de Nueva España, Tierra Firme y el Perú, con la consiguiente pérdida de mano de obra, o lo que fue peor, el encarecimiento de la poca que llegaba, tan escasa que hizo prohibitiva su disponibilidad a los azucareros, quienes asistieron al creciente deterioro de sus costosas instalaciones, muchas veces sin haberlas amortizado siquiera.

— 1546-1570: Comienza aquí un período más largo, en el que se define la tendencia general que predominará hasta el fin del siglo. Su característica principal fue la decadencia progresiva, a veces interrumpida por cortas coyunturas favorables, pero impotentes para modificar el sentido de aquella. Se manifestaba en el endeudamiento creciente, agravado con la insuficiencia de medios de transporte, que hacía excesiva la oferta de azúcar. El elemento decisivo para explicar la tendencia de este período, hemos de buscarlo en la potenciación del oligopolio, formado por compañías e intermediarios, que especulaban en virtud del «atravesamiento» y refinado de los azúcares en Sevilla, en claro detrimento de la economía dominicana.

— 1571-1599: Fue la etapa de caída absoluta, a pesar de las medidas —anacrónicas e inestables— que intentaron corregirla. Estos remedios se centraron en el incremento de exenciones estatales al comercio y en la puesta en práctica de nuevas alternativas agrarias. Sin embargo, la falta de navíos —por ir a otros mercados más atractivos, dejar las flotas aislada a La Española en sus rutas y, finalmente, por los efectos derivados de la derrota de la Invencible—, unida a la inseguridad en los mares, hizo del contrabando la única salida posible para los isleños. El imparable decrecimiento comercial llevó a la ruina a los señores de ingenio y a la desaparición del sector azucarero, en La Española, como industria competitiva.

## LA ECONOMÍA DE LA ISLA ESPAÑOLA Y EL MONOPOLIO COMERCIAL SEVILLANO: DIACRONIA DE UNA RELACION CONFLICTIVA

Cuando en 1511 fray Antonio de Montesinos denunció desde el púlpito las penurias que padecía la población aborigen y parte de la española, estaba evidenciando deficiencias políticas e inadecuaciones del sistema económico, que inducían a los abusos e impunidades reflejadas en sus críticas. Consecuencias del estado de conciencia despertado por el religioso, fueron, entre otras, la promulgación de las Leyes de Burgos en 1512, normativa que intentaba dotar de condición jurídica a la nueva población, para evitar los excesos cometidos sobre ella. En el mismo año se creó la sede episcopal de Santo Domingo, quizá con la esperanza de ejecutar el espíritu de las Leyes de Burgos en lo tocante a la evangelización.

Si para el mundo americano fue importante el año 1512, el de 1514 pudo ser fecha clave para la historia isleña. En dicho año, Albuquerque

llevó a cabo un nuevo repartimiento, esperado en la isla como solución y medida redistributoria de la fuerza de trabajo disponible, que resultó una frustración más para la población industriosa. En realidad, lo único que cambió fue el grupo de beneficiarios del contingente encomendado, permaneciendo la obligación de dedicar un tercio de esta mano de obra a la extracción minera, situación que se mantuvo hasta la muerte del Rey Católico en 1516, dificultando con ello los cambios en las actividades económicas.

El período comprendido entre 1514 y 1517 se caracterizó por la falta de gobierno efectivo, pues el propio almirante don Diego Colón no se encontraba en la isla y el alto funcionariado sólo miraba a sus propios beneficios, olvidándose del bienestar de la población nativa y española, quizá disculpados por la inexperiencia, amparados en la lejanía metropolitana y consecuente falta de control administrativo, así como por la escasa dotación de sus cargos y elevada inflación que padecía la isla ya por entonces.

En este marco de crisis económica, polarizada en el decrecimiento de la rentabilidad minera y la caída vertiginosa de la población aborígen, que afectó laboralmente tanto a las explotaciones mineras como agropecuarias, destacan las iniciativas de algunos miembros de la administración y muy especialmente de las órdenes religiosas, encarnadas en este tiempo por dominicos y, más tarde, franciscanos, en los últimos años de la segunda década del siglo XVI, aglutinadas bajo el mandato de los tres gobernadores jerónimos, Ludovico de Figueroa, Bernardino de Manzanedo y Alonso de Santo Domingo.

En este contexto, fueron los frailes dominicos de La Española quienes, en 1516, hicieron llegar a la Corte una larga y patética carta en la que analizaban las causas del malestar dominante en Indias y proponían algunos remedios para tan caótica situación.

En lo referente al comercio, parecía evidente que las nuevas producciones americanas, entre las que destacaban los azúcares, cañafístola y algodón, debían exportarse a cualquiera de los puertos de España. Paralelamente, era necesario que, desde cualquiera de los muelles peninsulares pudieran fletarse navíos, pues transportando mayor número de mercancías, aumentaba la oferta y bajaban los precios de productos tan básicos como el pan o el vino. De otra forma, proveyéndose sólo desde Sevilla, centralizadora del comercio con América, siempre faltarían<sup>28</sup>.

Las circunstancias arriba apuntadas continuaron deteriorando la situación social y económica, sin que desde España se presentaran alternativas modi-

---

<sup>28</sup> «Representación de los frailes dominicos sobre los remedios de las Indias». CODDIN, t. XI, p. 253.

ficadoras de las duras condiciones de vida impuestas a la mano de obra indígena o justificativas de la inversión y riesgo económico de los colonizadores españoles.

\* \* \*

Esta situación y ambiente obligó en 1518 a los Cabildos de todas las ciudades de La Española a reunirse en Cortes Generales, con objeto de proponer alternativas y solicitar de la Corona el remedio y la ayuda necesaria para llevar a cabo sus propuestas. No faltaron iniciativas concretas referidas al comercio, como fueron las planteadas por los representantes de la ciudad de Santiago de la Vega, quienes insistieron en sus propuestas sobre la conveniencia de liberalizar el tráfico mercantil con todos los puertos de España, para asegurar el abastecimiento de la isla, aunque con la obligación de que el destino final del retorno fuera únicamente Sevilla. Algunas ciudades, como Azua, pedían exenciones a la producción destinada al aprovisionamiento de otras islas caribeñas y muy especialmente de Tierra Firme, el principal foco de demanda en estos años<sup>29</sup>.

Otra petición, no menos importante, era la solicitud de que pudieran instalarse extranjeros en La Española; aunque, con la excepción expresa de los genoveses, los mayores comerciantes del momento, pues con sus importantes recursos financieros podían afectar negativamente al desarrollo económico de la isla si actuaban como «regatones», denominación dada en la época a los intermediarios y revendedores, que encarecían artificialmente los productos y elevaban el coste de la vida<sup>30</sup>.

La consecuencia inmediata de los acuerdos tomados en las Cortes Generales, fue el nombramiento de dos procuradores generales de toda la isla, que actuaron como portavoces de las ciudades. Las pretensiones isleñas fueron expuestas por el licenciado Antonio Serrano, quien en 1519 se trasladó a España para darlas a conocer al rey. Uno de los temas prioritarios, que Serrano debía presentar al gobierno, era la solicitud de libertad de comercio, para evitar el encarecimiento de las mercancías importadas, causado por el fletamiento de buques exclusivamente desde Sevilla. Tal petición fue atendida solamente en parte, permitiéndose la salida de mercancías desde Cádiz, además de Sevilla, pero prohibiendo la partida desde cualquier otro puerto peninsular<sup>31</sup>.

Con un carácter más específico, relativo al azúcar, se intentaron conseguir efectos parecidos indirectamente. En 1519 y 1520 los oficiales reales

---

<sup>29</sup> AGI, Santo Domingo, leg. 77, ramo 1, doc. n.º 7.

<sup>30</sup> AGI, Santo Domingo, leg. 77, ramo 1, doc. n.º 5.

<sup>31</sup> R. C., Barcelona 14-IX-1519. Citada por SACO, 1538, vol. I, p. 206.

de La Española escribieron a Carlos I diversas cartas manifestando la necesidad de legalizar el tráfico mercantil azucarero de la isla con sus reinos europeos. Argumentaban en favor de ello que, «en Sevilla hay poco despacho» y, permitiéndose la exportación a otros puertos europeos, todos los señores de ingenio y demás pobladores se animarían viendo que con el aumento de la demanda de azúcar crecerían las ventas y, previsiblemente, los barcos donde exportar aquélla llegarían cargados de mercancías para satisfacer las necesidades locales<sup>32</sup>.

La solicitud, una vez más, no fue atendida, aunque no por esto dejaron los isleños de reiterar sus deseos bajo distintas fórmulas. Una de ellas, inserta en un nuevo memorial fechado en la ciudad de Santo Domingo en 1521, reflejaba el interés general, manifiesto como necesidad, de que se diera permiso a extranjeros de cualquier procedencia para residir y comerciar en la isla. La intención era relanzar el comercio y, sobre todo, acceder de esta forma a los requerimientos del mercado europeo. Con este mismo objeto, solicitaban explícitamente la legalización del mercado con Europa o, cuando menos, con los reinos del Emperador<sup>33</sup>.

Este deseo de apertura directa al Viejo Continente fue reiterado en 1523 por fray Luis de Figueroa, presidente de la Audiencia de Santo Domingo, aunque la solicitud y súplica quedó también sin respuesta<sup>34</sup>.

\* \* \*

Sin embargo, no debemos pensar por esto que se prohibía tal contratación, o que no había quien, a título particular, pudiera obtener su beneficio. Así, Luis Fernández de Alfaro, mercader y esclavista sevillano, obtuvo en 1526 licencia para llevar su nao a Flandes sin pasar por Sevilla, transportando en aquélla azúcares y melazas procedentes de Santo Domingo. El permiso fue otorgado con tal que la nave fuese registrada antes, en Sanlúcar de Barrameda, por los oficiales reales, quienes debían comprobar «que no lleva oro de ninguna calidad, ni perlas, ni otra cosa de las prohibidas e vedadas»<sup>35</sup>.

Pero el ejemplo expuesto es, al igual que algunos otros, sin duda, una singularidad. Por lo general, la Corona se resistió a la oficialización de este comercio, como lo prueba la respuesta del Emperador, dada en 1528, ante una nueva súplica de Santo Domingo, donde se reconoce la conveniencia de la medida para el fomento de la agricultura americana, pero no para los ingresos en las arcas regias:

<sup>32</sup> SACO, 1938, vol. I, p. 205; RAMOS, 1978, pp. 131-132.

<sup>33</sup> Memorial de las ciudades de la isla Española. AGI, Justicia, leg. 45, ff. 526-528.

<sup>34</sup> SACO, 1938, vol. I, pp. 216-217.

<sup>35</sup> R. C., Granada 29-IX-1526. WRIGHT, 1916, p. 774.

«no se pueden preveer los ynconvenientes que dello podrían subceder, aunque muchas veces sobre ello se ha hablado, agora he mandado que se torne a platicar y con toda brevedad se provea lo que paresciere que más conviene»<sup>36</sup>.

El cabildo de Santo Domingo no tardó en contestar a la negativa, lo que hizo en octubre de 1528:

«vimos lo que Vuestra Magestad nos mandó responder... Suplicamos a Vuestra Magestad... mande proveer en ello como conviene al bien destas partes»<sup>37</sup>.

Como era de esperar, la solicitud no fue atendida, aunque paulatinamente, los plantadores fueron consiguiendo la legalización del tráfico comercial con ciertos puertos de España, además de los ya permitidos de Sevilla y Cádiz. En Galicia, se abrieron los de La Coruña y Bayona; en Asturias, el de Avilés; en Cantabria, los de Las Montañas (Santander) y Laredo; en Vizcaya, el de Bilbao; en Guipúzcoa, el de San Sebastián; en Murcia, el de Cartagena y en el reino de Granada, el de Málaga.

En todos aquellos puertos, los buques debían registrarse ante las justicias, presentando el registro a los oficiales reales de Santo Domingo y pagando allí los derechos acostumbrados. Previamente, tendrían que enviar un traslado del registro al Consejo de Indias y pasar a la vuelta por Sevilla<sup>38</sup>. Sin embargo, fueron pocos los mercaderes que se acogieron a tal autorización; al menos, así lo indica la carta que, en 1532, remitía a España el cabildo de Santo Domingo<sup>39</sup>.

Esta insistencia de apertura a otros puertos no desapareció, tal y como se manifiesta en el carta que dirigió el cabildo a la emperatriz Isabel, en 1530. La respuesta, una vez más, fue un aplazamiento, que encubría claramente una evasiva:

«yo holgara de mandar proveer en ello lo que me suplicais si al presente hubiera disposición. Venido Su Magestad a estos reinos se entenderá en ésto y proveerá lo que más convenga»<sup>40</sup>.

El mismo año de 1530, la Audiencia —compuesta en su mayoría por oidores que eran a la vez señores de ingenio— hizo llegar un escrito al Emperador para que se legalizara el comercio con Flandes, alegando que en aquellos

---

<sup>36</sup> Carta del rey al cabildo de Santo Domingo. Burgos 15-II-1528. WRIGHT, 1916, p. 776.

<sup>37</sup> Carta de la ciudad de Santo Domingo. CODOIN, t. XXXVII, p. 406.

<sup>38</sup> R. C., Toledo 15-I-1529. AGI, Justicia, leg. 997. n.º 3, ramo 1, pieza 1.

<sup>39</sup> Carta de 25-IX-1532. AGI, Santo Domingo, leg. 73, ramo 1, doc. n.º 6.

<sup>40</sup> Carta del cabildo de Santo Domingo. AGI, Santo Domingo, leg. 73, ramo 1, doc. n.º 2.

puertos tenían muy buena salida los azúcares. Sin embargo, Carlos V respondió en el tono acostumbrado: «que se verá»<sup>41</sup>.

El deseo de consolidar una situación de hecho, legalizando el tráfico azucarero con puertos europeos distintos al de Sevilla, continuó en años sucesivos. Los licenciados Zuazo e Infante, en 1532, pedían aquélla para Flandes<sup>42</sup>; y Alvaro Caballero, en su calidad de procurador general de la isla, la volvió a solicitar en 1540, añadiendo la petición de exenciones fiscales al comercio para facilitar el tráfico interregional en el Caribe<sup>43</sup>.

Por estas fechas, el mercado receptor sevillano tenía su demanda sobradamente satisfecha, debido a la gran cantidad de azúcares que llegaban procedentes de Valencia y Granada, Canarias, así como de Portugal y Sicilia. Esta circunstancia constituyó un inconveniente más para la oferta dominicana, cada vez mayor y menos diversificada.

La queja de los señores de ingenio antillanos, producida por lo antedicho, dio lugar a una orden del Emperador a su Consejo para que estudiara el asunto, siguiéndose de ello una práctica prohibición de comercializar azúcares de cualquier reino español o extranjero, en favor de los americanos<sup>44</sup>.

Esta solución fue sólo parcial para la expectativa antillana, pues, durante los años siguientes, continuó la petición de licencias para comerciar con Flandes y el resto de Europa, como fueron las solicitadas en 1545<sup>45</sup>, 1549<sup>46</sup>, 1554<sup>47</sup>, 1555<sup>48</sup>, 1556<sup>49</sup> y otros, que nunca llegaron a otorgarse.

\* \* \*

Ante la reiterada negativa del Estado, algunos mercaderes comenzaron a llevar los azúcares a Portugal para comercializarlos desde sus puertos por toda Europa. En este sentido, señalemos el caso de Pedro de Tamayo, quien en 1558 describía a su socio Pedro Ruiz —estante en Santo Domingo— cómo había descargado en Lisboa las doce cajas de azúcar que le envió, remitiéndolas a Brujas, donde las recibió un conocido suyo, llamado Aguilera, que las vendió a muy buenos precios<sup>50</sup>.

<sup>41</sup> Carta de 10-V-1530. AGI, Santo Domingo, leg. 49, ramo 1, doc. n.º 4.

<sup>42</sup> Carta de 20-II-1532. AGI, Santo Domingo, leg. 49, ramo 1, doc. n.º 14.

<sup>43</sup> AGI, Santo Domingo, leg. 49, ramo 2, doc. n.º 71.

<sup>44</sup> *Ibid.* MARTE, 1981, p. 381.

<sup>45</sup> Carta del Cabildo. AGI, Santo Domingo, leg. 73, ramo 1, doc. n.º 32.

<sup>46</sup> Carta del Cabildo. AGI, Santo Domingo, leg. 73, ramo 1, doc. n.º 36.

<sup>47</sup> AGI, Justicia, leg. 1002, n.º 1, ramo 3, pieza 2, f. 31.

<sup>48</sup> Carta de la Audiencia. AGI, Santo Domingo, leg. 71, lib. 2, f. 92.

<sup>49</sup> Carta de los licenciados Grajeda y Escobar. AGI, Santo Domingo, leg. 49, ramo 3, doc. n.º 160.

<sup>50</sup> AGI, Justicia, leg. 981, n.º 2, pieza 2.

Estando prohibido el tráfico mercantil directo entre las Antillas y los países europeos, los azúcares eran exportados desde Sevilla hasta la mayor parte de las ciudades europeas importantes. Este mercadeo lo llevaban a cabo las mismas compañías y mercaderes que recibían los productos de América, beneficiándose de la exención en el pago de alcabalas que disfrutaban los azúcares dominicanos, además de incrementar sus ganancias<sup>51</sup>. Los grupos más importantes de comerciantes que distribuían azúcares por Europa eran alemanes<sup>52</sup>, italianos<sup>53</sup> y sevillanos<sup>54</sup>; con frecuencia asociados entre sí. Gracias al negocio de las lanas, los mercaderes de Medina del Campo y Burgos también penetraron en el mercado europeo, pues contaban con una infraestructura previa para la distribución, utilizando los mismos canales con el azúcar<sup>55</sup>.

\* \* \*

Hasta ahora, nos hemos referido a las expectativas antillanas, con respecto a su propia producción azucarera, en relación con el mercado español, centralizado en Sevilla, y con los infructuosos intentos para acceder directamente a los demás del Viejo Continente.

A todos estos problemas hay que añadir la marginación que padeció la isla Española en los viajes de retorno de las flotas que, procedentes de Veracruz y Nombre de Dios, llevaban como destino Sevilla. Tal aislamiento venía dado por dificultades técnicas, provocadas por la coincidencia de

---

<sup>51</sup> LORENZO SANZ, 1979, vol. II, p. 617.

<sup>52</sup> Las relaciones comerciales con Europa suponen en sí un tema amplísimo de estudio, que no pretendemos abordar en el presente trabajo. Sin embargo, parece interesante señalar, como ejemplos representativos, nombres de mercaderes alemanes tan importantes como Felipe Melemburque, Lasayo Noren Vergal, Lázaro NoreMBERGER y Sebastián Rens, factor de los Welser en Santo Domingo, entre otros muchos.

<sup>53</sup> En el comercio italiano con la América de esta época, hay que diferenciar las importantísimas compañías de las ciudades financieras, entre las que figuran Génova, Florencia, Venecia o Nápoles, la mayor parte de ellas con representantes en Sevilla y Santo Domingo y, a veces, radicados hasta en la misma isla. De la larga lista de nombres destacamos, por su relevancia en el comercio azucarero, los miembros de las compañías esclavistas constituidas por Agustín y Adán de Vivaldo, Gaspar y Esteban Centurión, Tomás y Domingo de Forne o Esteban y Baltasar Justinián.

<sup>54</sup> Entre los mercaderes de origen sevillano, atendiendo al volumen de su comercio, destacamos a Diego, Alvaro y Alonso Caballero; Diego y Francisco Hernández de Alfaro; Pedro Hernández de Utrera; Alonso de Cazalla, Pedro Díaz de Jerez; Alonso Mateos; Francisco de Carmona o los hermanos Alvaro y Juan Jorge.

<sup>55</sup> R. C. al Consulado de Burgos, Valladolid 14-VII-1536. AGI, Indiferente General, leg. 1962. lib. 4, ff. 129-129 v.

Entre los personajes más significativos de este grupo figuran Melchor de Carrión, Juan de la Serna, Cristóbal Gutiérrez de Sanvitores, Diego Díaz, Cristóbal de Haro o Francisco de Burgos.

vientos y corrientes contrarias en los meses de retorno, que dificultaban o imposibilitaban la navegación cómoda y segura. Hasta tal punto afectó esta circunstancia a La Española que, desde mediados de la década de 1530, al perder protagonismo con respecto a Nueva España y el Perú, cada vez fue más escaso el número de navíos que recalaron en la isla, dando paso la insuficiencia de tráfico naval al decaimiento del comercio con Sevilla.

En este sentido, puede señalarse el memorial que los representantes de los frailes dominicos de la isla Española remitieron a la Corte en 1528, a petición del cabildo de Puerto Plata, exponiendo sus quejas al respecto y adelantándose al declive que antes mencionábamos. Por aquellos años, fray Tomás de Berlanga y fray Antonio de Montesinos no tenían reparos en afirmar que los barcos que llegaban a la isla eran insuficientes para la comercialización de sus productos.

La prohibición de las autoridades de Santo Domingo, que impedía a los maestros ir a Puerto Plata a recibir cargazones, argumentando que las naves tenían que partir hacia Castilla todas juntas —pero ocultando la imposición del peso de la capitalidad ante la escasez de elementos de transporte, frente a una ciudad más pequeña—, hizo que los frailes consiguieran una provisión para que, no habiendo urgente necesidad, les permitieran partir libremente, para no poner impedimentos al ya escaso tráfico marítimo que afectaba a la isla<sup>56</sup>.

Con ser importantes, no eran los inconvenientes señalados los únicos que padecía el comercio azucarero dominicano, como se manifiesta en el resumen que sobre él exponían los licenciados Cerrato y Grajeda en 1546, comprensible si lo contextualizamos con lo ya dicho. En pormenorizada carta, dirigida al soberano, presentaban cuatro puntos básicos que, a su modo de ver, explicaban la progresiva disminución del tráfico azucarero a la que se estaba llegando, siendo éstos:

1. Al haberse instaurado en aquel año, en Sevilla, el pago de la alcabala y el almojarifazgo sobre el mercadeo de los productos que llegaban de América, La Española había sufrido especialmente sus consecuencias, porque su economía no era minera, sino agrícola.

2. Los huracanes, que periódicamente asolaban la región, suponían un grave riesgo de cuantiosas pérdidas, de las que se recuperaban con dificultad, mencionándose que el último de dichos huracanes había derribado muchos edificios y hundido veinticinco navíos en el puerto, valorándose el daño en más de 400.000 pesos.

---

<sup>56</sup> Memorial —y apostilla del Consejo del rey— de los frailes dominicos de la Española, de 10-III-1528. AGI, Indiferente General, leg. 1382-A.



3. Al disminuir la afluencia de barcos desde Sevilla, las importaciones de productos españoles valían el doble, con el consiguiente aumento de los precios, que repercutía en los costes generales de producción, resultando más caro de lo debido el producto final. Paralelamente a esto, la insuficiencia de buques encarecía los fletes hasta tal punto que el transporte llegaba a suponer un tercio del valor de la carga, siendo además el tonelaje disponible insuficiente para exportar toda la producción.

4. La alternativa, o solución complementaria, que podía aportar el comercio interregional, había desaparecido prácticamente con el desarrollo agropecuario de las regiones por entonces colonizadas del Caribe, que no demandaban ya los productos de La Española. Con la caída de la demanda regional no entraba en la isla oro ni plata, siendo el primer efecto de esta carencia la escasez de moneda, que dificultó las transacciones interiores, produciendo como efecto secundario el establecimiento de elementos sustitutorios de intercambio perecederos, como el azúcar o los cueros, que suplían la circulación monetaria.

Abundando en esta opinión, el propio licenciado Grajeda reconocía en carta de 1548, que hacía más de ocho meses que no llegaba a Santo Domingo un solo navío, que en los últimos años los arribados no sobrepasaban el número de diez y necesitaban anualmente más de cuarenta para exportar los productos isleños<sup>57</sup>.

La situación se prolongó, como testimonian otros informantes aportando datos parecidos en fechas posteriores. Así, en diciembre de 1552, Alonso de Villasigas señalaba que desde hacía siete meses, es decir desde abril o mayo que salió la flota para Castilla, no había llegado al puerto dominicano nave alguna<sup>58</sup>. Villasigas se refiere a un caso excepcional en el tráfico marítimo, pues aquella flota contó con sesenta naos, que efectivamente llegaron al puerto de Santo Domingo, con el consiguiente júbilo de toda la población.

\* \* \*

No es difícil imaginar que el aislamiento, del que se quejaban los azucareros, se viera agravado por la inseguridad en los mares, en especial en períodos de guerra —como el que nos ocupa—, en los que se procuraba agrupar el mayor número posible de buques. Pese a estas precauciones, eran frecuentes las pérdidas, tal y como ocurrió con la flota mencionada que, a pesar de su tamaño, no se vio libre del ataque de los piratas, perdiéndose un barco en la isla de Puerto Rico y otro en Canarias<sup>59</sup>.

---

<sup>57</sup> Carta de 16-X-1548. AGI, Santo Domingo, leg. 49, ramo 3, doc. n.º 119.

<sup>58</sup> AGI, Justicia, leg. 994, n.º 3, pieza 1.

<sup>59</sup> Carta de la Audiencia, de 15-V-1553. AGI, Santo Domingo, leg. 71, lib. 2, f. 35v.

Falta saber si la excepcionalidad en la entrada al puerto de Santo Domingo de tan importante flota, estuvo motivada por las continuas presiones que recibía la Corona para solucionar la incomunicación de la isla o fue una simple maniobra de protección naval.

El inicio de la guerra con Francia significó, nuevamente, una caída del comercio intercontinental, agravándose la situación por las pérdidas ocasionadas a causa del corso francés. En efecto, éste obtuvo, entre 1553 y 1554, en el mar y en las tierras de Santo Domingo, más de 150.000 ducados de beneficios<sup>60</sup>. Por si fuera poco, en 1553, la escasa flota de Santo Domingo, compuesta solamente por trece carabelas, perdió la capitana, la mayor de ellas, en la barra del puerto<sup>61</sup>.

Fue precisamente a causa de la guerra con Francia por lo que la Corona insistió en la aplicación del sistema de flotas para el comercio con La Española. A pesar de esta medida, la realidad fue muy distinta en decenios posteriores, pues a la escasez de buques de guerra para la defensa de estas flotas, se añadió la prioridad otorgada a las procedentes de Nueva España y Tierra Firme, que transportaban los más preciados cargamentos de oro y plata, requiriendo para su protección los siempre escasos barcos de guerra disponibles y convirtiéndose así en fáciles presas los convoyes de La Española.

Desde principios de la década de 1550 las cargazones de azúcares quedaron abandonadas a su propia suerte, pues no fue rentable el empleo de tantos recursos en la protección de una flota que tardaba demasiado tiempo en llegar a España y portaba tan escasos bienes<sup>62</sup>. Solamente armar dos naos para acompañar a dos flotas, que fueran y volvieran a Santo Domingo, costaba más de 40.000 ducados, sin contar los intereses que la financiación externa suponía —siendo ésta la más frecuente—. Frente a tal gasto, el conjunto de las exportaciones de Santo Domingo representaba una cantidad poco mayor.

El valor de los productos que llegaban de La Española era insuficiente para sostener el coste de su protección y la Universidad de Mareantes, responsable de las flotas de Nueva España y Tierra Firme, no quería sufragar dicho gasto con cargo a los ingresos generados por éstas. En consecuencia, el Consulado desestimó que la flota dominicana fuera protegida, aconsejando en cambio la defensa militar permanente en puntos clave, desde donde pudiera neutralizarse la acción de corsarios y piratas, limpiando los mares de ellos y evitando además la pérdida de mercancías:

---

<sup>60</sup> AGI, Santo Domingo, leg. 1002, n.º 1, ramo 3, pieza 2, ff. 30-31.

<sup>61</sup> Carta del licenciado Alonso Maldonado, de 22-IX-1553. AGI, Santo Domingo, leg. 71, lib. 1, ff. 46-47.

<sup>62</sup> Carta del prior y cónsules de Sevilla, de 8-VIII-1553. AGI, Indiferente General, leg. 1561, doc. n.º 5.

«el trato de aquella isla no tiene ningún otro remedio syno que Vuestra Alteza mande que vaya una armada a guardar aquella ysla de Santo Domingo y las demás, pues cada día van allí mucha cantidad de corsarios franceses y les hace mucho daño... y que acá en estas costas de España haya armada de Su Magestad que tenga limpia la costa para que cuando las naos de Santo Domingo vengan a reconocer a España estén seguras...»<sup>63</sup>.

No andaba muy descaminado el Consulado de Sevilla en sus previsiones e informes, pues, de catorce naves que salieron en 1554 de Santo Domingo, sólo llegaron nueve a Sevilla, siendo prendidas cinco de ellas y corriendo las restantes grandes riesgos de ser capturadas por los franceses<sup>64</sup>.

\* \* \*

El poco peso otorgado a la economía dominicana en el período presente, interpretado en la isla como falta de atención oficial, hizo que las autoridades instaran a sus representantes en la Corte a intensificar las demandas de nuevas alternativas, que solucionaran la irreparable caída del tráfico con Sevilla. Esta posibilidad se complementaba con la antigua provisión real que permitía el mercadeo con Cádiz.

Así, en 1554, el procurador general de La Española recibía instrucciones para hacer efectiva la provisión, que permitía el contacto directo entre Santo Domingo y Cádiz, recusada en la práctica por el litigio interpuesto por Sevilla, consiguiendo que los oficiales de la Casa de la Contratación registraran los buques en Sanlúcar de Barrameda antes de la partida y a la llegada.

Con esta dependencia se producían serios inconvenientes entre los que destacaban los larguísimos retrasos, de más de un año, tiempo que podían permanecer los navíos detenidos en Sanlúcar esperando su registro, con la consiguiente pérdida de productos perecederos y la lógica impaciencia de los azucareros dominicanos —a la espera de los barcos para exportar en el tornaviaje—, así como de los dueños de las mercancías<sup>65</sup>.

El propio Consejo de Indias no dejaba de reconocer que, si la Casa de la Contratación permanecía en su actitud, no habría barco que quisiera cargar en Cádiz y, como consecuencia inmediata, pasaría más de un año sin que pudieran embarcarse los productos dominicanos.

La antigua aspiración, de establecer legalmente el tráfico comercial con Europa, quedó limitada a asegurar unos mínimos, establecidos por el Cabil-

---

<sup>63</sup> Carta del prior y cónsules de Sevilla, de 10-VII-1554. AGI, Indiferente General, leg. 1561, doc. sin número.

<sup>64</sup> Carta del prior y cónsules, Sevilla 10-XII-1554. AGI, Indiferente General, leg. 1561, doc. sin número.

<sup>65</sup> AGI, Justicia, leg. 1002, n.º 1, ramo 3, pieza 2, f. 42.

do en carta de 1569, resumidos en la apertura de cualquier puerto peninsular al comercio con La Española, pudiendo ir los navíos en flota o fuera de ella, con la condición de volver a Sevilla o Cádiz únicamente<sup>66</sup>.

\* \* \*

La conflictiva situación internacional hizo cada vez más necesario el mantenimiento de las flotas, en la comercialización de los azúcares dominicanos, aunque la obligada espera en puerto, para la concentración de buques, no siempre se respetó. Esto indujo al Consejo de Indias, en la década de 1570, a dar orden a la Audiencia de Santo Domingo para que no pudiesen partir barcos sueltos —prueba de que salían muchos así— por el grave riesgo que corrían de ser abordados y tomados por los piratas.

Según parece, era la pequeña isla Saona, situada al sureste de La Española, el punto de espera para el asalto a todo tipo de buques que, afrontando corrientes contrarias y sobrecargados de azúcares, tenían poca maniobrabilidad, siendo fáciles presas para los piratas.

A partir de 1573 el Consejo propuso la constitución de dos flotas anuales, al frente de las cuales iría una capitana y otra almiranta, garantes de su seguridad ante corsarios y piratas. Partirían aquéllas del puerto de Santo Domingo, una en enero o febrero, y la otra, en junio o julio<sup>67</sup>. La seguridad no debía ser la única razón que originó esta propuesta del Consejo de Indias, primando el control marítimo del tráfico mercantil, pues, al salir juntos todos los buques, tenían la certeza de que ninguno de ellos se apartaría del grupo para dirigirse por su cuenta hacia puertos gallegos o portugueses, garantizando su llegada a los muelles de Sevilla<sup>68</sup>.

El sistema de flotas suponía, evidentemente, seguridad y control del tráfico, aunque la base de su eficacia estaba en la continuidad; mientras, el problema principal de los azucareros era que apenas llegaban dos o tres barcos, anualmente, al puerto de Santo Domingo.

En contraposición a la dramática protesta de los productores de azúcar, estaba el punto de vista de los comerciantes sevillanos, a quienes resultaban suficientes los escasos buques que enviaban a la isla para su provisión de vino, harina, hierro, cobre, telas y otras importaciones.

Aunque hubiese sido así, y a pesar de las quejas de los vecinos, lo cierto es, que los señores de ingenio y ganaderos no podían comercializar

---

<sup>66</sup> Carta del cabildo de Santo Domingo, de 4-VI-1569. AGI, Santo Domingo, leg. 71, lib. 2, f. 420.

<sup>67</sup> R. C. a la Audiencia, Madrid 3-V-1573. AGI, Santo Domingo, leg. 889, lib. H2, f. 262v-263.

<sup>68</sup> R. C. a la Audiencia, Madrid 20-VII-1575. AGI, Santo Domingo, leg. 889, lib. H2, ff. 328-328v.

sus productos fuera de la isla con tan corto tonelaje, por lo que en 1573 pedían remedio a Felipe II, en este caso, a través del cabildo catedralicio<sup>69</sup>.

El cabildo secular apoyó esta petición, informando además, que sólo llegaban ya unos pocos navíos fletados desde Sevilla por orden de los mercaderes. Los pobladores, que acumulaban sus beneficios en azúcar para la exportación, no podían darle salida, pues les pedían de flete 14 y 15 ducados por caja. Se llegó así a evidentes abusos, como el cometido por Manuel Díaz, factor de Julio Ferrero, quien llevó por instrucción no tomar carga si no era recibiendo como derechos de flete la mitad del valor de ella, según informe de Alonso de Encinas<sup>70</sup>.

Por estos años, los productores dominicanos se conformaban con que de cada una de las flotas que iban a Nombre de Dios y Veracruz, se señalaran tres navíos para la isla, pudiendo navegar fuera de flota en su retorno y volver también libremente, según el citado Alonso de Encinas, quien especificaba que el Cabildo ya había ganado dos cédulas para que pudiesen llegar a Santo Domingo barcos sin aguardar a las flotas, porque de otra forma no iban<sup>71</sup>.

La Audiencia de Santo Domingo reconocía en 1573 que, para exportar las producciones de la isla, necesitaban más de veinte navíos y con la flota no llegaban más de cuatro, de manera que las nuevas producciones de algodón y jengibre y las viejas de azúcares y cañafístola, se perdían<sup>72</sup>.

El mismo año, Alonso de Encinas nos dice que los barcos fletados en Santo Domingo fueron sólo cuatro. Pero, además, habiendo una gran escasez de galeones para su defensa y dedicándose éstos a la protección de la flota de Tierra Firme, tuvieron que esperar el regreso de ésta para partir hacia España<sup>73</sup>.

Por estas mismas fechas hay que añadir un nuevo inconveniente para la fluidez del comercio azucarero. Los barcos que llegaban a Santo Domingo no podían ser de mucho tonelaje y calado para superar la barra del río Ozama y anclar en su muelle, complicándose así el sistema de carga y descarga, al tener que servirse de pequeñas embarcaciones para ello. La frecuente utilización de esta circunstancia como pretexto, permitía el uso de

---

<sup>69</sup> Carta del cabildo catedralicio, de 29-III-1573. AGI, Santo Domingo, leg. 71, lib. 3, f. 112.

<sup>70</sup> Carta de Alonso de Encinas, de 23-III-1573. AGI, Santo Domingo, leg. 73, doc. n.º 59-A.

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> Carta de la Audiencia, de 3-IV-1573. AGI, Santo Domingo, leg. 71, lib. 3, f. 16.

<sup>73</sup> Carta de Alonso de Encinas, de 16-IX-1573. AGI, Santo Domingo, leg. 73, ramo 2, doc. n.º 59-B.

otros fondeaderos, más profundos, alejados de Santo Domingo y fuera del control de la Real Hacienda, que así era defraudada<sup>74</sup>.

Se arbitró una solución parcial, que fue la concesión de licencia para la llegada de navíos en pequeños grupos de seis, con lo que el comercio se recuperó algo. En efecto, según la propia Audiencia, en 1574 arribaron al puerto dominicano veinticuatro barcos juntos, «cosa que de más de treinta años a esta parte no se veía, sino que cuanto más se juntaban eran doce o trece»<sup>75</sup>.

A pesar de ello, los inconvenientes arriba apuntados continuaban y la insuficiencia de la medida quedó manifiesta en 1577, fecha en que la flota de La Española era ya de cuatro barcos solamente<sup>76</sup>. Aun así, este tráfico no podía mantenerse, porque la población capitalina no pasaba de 2.000 vecinos, y su escasa demanda desencadenaba un proceso restrictivo para el comercio. Tan pequeño mercado desanimó a los comerciantes, reduciéndose su número hasta ser tan pocos que no se hacían competencia, subiendo después los precios a su antojo y duplicando sus beneficios. Sin embargo, esta situación agudizaba la falta de navíos para las exportaciones<sup>77</sup>.

\* \* \*

Una de las opiniones más documentadas, con respecto a la situación del comercio azucarero dominicano, la tenemos en el doctor Cuenca, presidente de la Audiencia, quien, como contrapunto al patetismo de la opinión general, ofrece una explicación justificativa de las peculiaridades del tráfico comercial de La Española en 1578.

Para el letrado, llegaban anualmente a la isla muchos navíos procedentes de España, Nueva España y Tierra Firme. Eran tantos que no había productos para embarcar en todos y tenían que detenerse hasta que molían los ingenios. Una vez cargados, muchos partían en mal tiempo y no iban agrupados, debido a que los isleños, con el objeto de abaratar los fletes, detenían los azúcares para presionar a maestros y armadores.

De esta forma, la flota de 1578 no pudo partir hasta el 14 de junio, fecha en la que vientos y corrientes impedían ya doblar la Saona, perdiéndose y desbaratándose los barcos.

Con el objeto de evitar estos males, el doctor Cuenca propuso que la

---

<sup>74</sup> Memorial de algunos vecinos de Santo Domingo, sin fecha. AGI, Santo Domingo, leg. 73, ramo 2, doc. n.º 60-A.

<sup>75</sup> Carta de la Audiencia, de 12-IV-1574. AGI, Santo Domingo, leg. 71, lib. 3, f. 25v.

<sup>76</sup> Carta del doctor Cuenca, de 13-VIII-1577. AGI, Santo Domingo, leg. 50, ramo 3, doc. n.º 101.

<sup>77</sup> Carta del Cabildo, de 31-VIII-1577. AGI, Santo Domingo, leg. 73, ramo 2, doc. n.º 74. Carta del doctor Aliaga, de 6-XI-1577. AGI, Santo Domingo, leg. 79, ramo 3, doc. n.º 127.

flota se dirigiera a La Habana y esperase allí a las de Nueva España y Tierra Firme. Para favorecer el tráfico comercial, sugirió la constitución de dos flotas, una en enero y otra en marzo<sup>78</sup>.

En tanto se veía esta propuesta en España, la Audiencia proveyó que quienes tuvieran azúcares en enero, los cargaran o vendieran en dicho mes, bajo pena de perder los productos que almacenasen<sup>79</sup>.

La medida provisional tomada por los jueces tuvo que revocarse, quedando los pareceres del presidente de la Audiencia en meros deseos y testimonio de su capacidad, pues el Consejo de Indias mandó que no se hiciese novedad alguna<sup>80</sup>.

Las autoridades dominicanas hicieron llegar al Consejo de Indias sus persistentes reivindicaciones, enviando aquél en 1579 una Real Cédula a la Universidad de Mareantes para que evaluara cierta información que había dado el licenciado Antolínez —miembro del Consejo— sobre el comercio con las islas Antillas. Tal informe aportaba nuevos matices explicativos sobre las causas de su deterioro, con la originalidad de ser distintas a las consideradas hasta entonces. Causas y consecuencias, aunque diversas, podemos resumirlas de la siguiente manera:

1. Al parecer, un importante número de navíos se había perdido, en los últimos años, por salir sin un general, nombrado por el Rey, y gente de guerra.

2. Aunque la Audiencia nombraba a una persona como general, éste solía ser «hombre que viene a sus negocios y falto de experiencia», es decir, un mercader.

3. También era causa de pérdidas excesivas el que los navíos fueran demasiado cargados, pues de esta forma se dificultaba la navegación.

4. La navegación en tiempos contrarios, constituía un grave riesgo de pérdidas.

Atendiendo a las causas anteriores, podían darse las situaciones siguientes:

1. Muchos buques regresaban a su punto de destino, debiendo aplazar el viaje hasta el año siguiente.

2. Otros, eran capturados por corsarios o piratas franceses e ingleses.

3. Estando la flota al mando de un mercader, los barcos navegaban sin orden ni concierto, los maestros y pilotos no le tenían la obediencia que

<sup>78</sup> Carta del doctor Cuenca, de 14-VI-1578. AGI, Santo Domingo, leg. 51, ramo 3, doc. n.º 20.

<sup>79</sup> Carta del doctor Cuenca, de 15-II-1578. AGI, Santo Domingo, leg. 51, ramo 1, doc. n.º 6.

<sup>80</sup> Carta del doctor Cuenca, de 14-VI-1578, Santo Domingo, leg. 51, ramo 3, doc. n.º 20.

convenía y cada uno iba por su lado, pues eran hombres de mar y tenían sus propias conveniencias.

4. En otros casos, al llegar a las Azores, hacían «dejación»<sup>81</sup> de sus navíos en ellas.

La solución que planteaba el licenciado Antolínez, pasaba por la implantación de una flota para las islas, al mando de un general, militar profesional, con la gente de guerra necesaria, agrupándose todos los barcos procedentes de Jamaica y Puerto Rico en Santo Domingo. Las costas se echarían en averías sobre los productos mercadeados<sup>82</sup>.

Sin embargo, en Sevilla tardaron demasiado tiempo en contestar a la propuesta antes citada. El Consejo tuvo que dictar dos cédulas, ambas en junio de 1579, dirigidas a los oficiales de Sevilla y al propio Consulado, para que contestaran sobre el parecer que se les había pedido<sup>83</sup>.

La solución dada, como siempre, fue parcial y a nadie satisfizo, limitándose a ordenar que los navíos fuesen artillados. Pese a la orden, en 1581, la Audiencia de Santo Domingo reconocía que los buques no portaban artillería ni municiones y, al ser visitados, los maestros se prestaban las armas unos a otros para cumplir con las ordenanzas de la Casa de la Contratación.

A consecuencia de lo anterior, el Consejo de Indias proveyó que las naves fueran convenientemente artilladas<sup>84</sup>, pero esta disposición, como hemos dicho, tenía serias dificultades prácticas para su ejecución. Varias razones explican la dificultad apuntada: los barcos eran pequeños y de insuficiente tonelaje, no podían trasladar todas las producciones almacenadas en Santo Domingo, se sobrecargaban y, finalmente, abandonaban su artillería en favor del mayor beneficio de los fletes.

Así, según afirmaba Rodrigo Ribero en 1581, los doce navíos que llegaron a La Española tenían tan escasa capacidad que no podían transportar todas las mercancías acumuladas, navegando demasiado cargados y siendo presas fáciles de corsarios y piratas<sup>85</sup>.

Los ataques y pérdidas consecuentes no disminuyeron, pues la mayor parte de las naves mercantes continuaron navegando sin las armas obligadas

<sup>81</sup> Consistía esta operación en el abandono fraudulento del buque y la carga, para acceder al cobro del seguro, siendo frecuente el engaño en cuanto al estado de la nave y, sobre todo, al destino de las mercancías transportadas.

<sup>82</sup> R. C., Madrid 25-III-1579. AGI, Santo Domingo, leg. 868, lib. 3, ff. 85v.-87v.

<sup>83</sup> Reales Cédulas, Madrid, 21-VI-1579. AGI, Santo Domingo, leg. 868, lib. 3, ff. 93v.-95.

<sup>84</sup> R. C. a la Casa de Contratación, Madrid 19-IX-1581. AGI, Santo Domingo, leg. 868, lib. 3, ff. 107-107v.

<sup>85</sup> Carta de Rodrigo Ribero, de 24-XII-1581. AGI, Santo Domingo, leg. 70, n.º 16, f. 10v.

y, además, porque el valor de las producciones isleñas, fue del todo insuficiente para sufragar el gasto militar que suponía la incorporación en la flota de una nave capitana y otra almiranta<sup>86</sup>.

Debido al inseguro tráfico, a partir de 1583, los barcos cargados en Santo Domingo tuvieron que dirigirse a La Habana, esperando allí su incorporación a las flotas, pues de esta forma ganaban en seguridad, disminuyendo los costes de la misma, al navegar en las ya constituidas de Nombre de Dios y Veracruz.

\* \* \*

La preocupación por la seguridad quedaba más o menos resuelta, pero dejaba pendiente la principal deficiencia del comercio antillano, esto es, la escasez de transporte. Mirando siempre por sus propios intereses, en 1583, los azucareros dominicanos, a través de las instituciones isleñas, volvieron a solicitar ante el Consejo de Indias las ya antiguas peticiones, requiriendo éste un nuevo parecer sobre el tema del Consulado de Mercaderes.

La Española había pedido que pudieran ir navíos procedentes de Galicia, Asturias y otras partes, fuera de flota. Además, como la medida no era suficiente, solicitó que de cada flota que llegara a Sevilla, dos barcos fueran obligados a partir hacia la isla, una vez descargados. Tal proposición estaba basada en los argumentos ya clásicos:

«no yr los dichos navíos y no haber en qué poder sacar los frutos de azúcar, cueros y gengibre... que es en tanta cantidad que para sacarlo son menester doce o quince navíos cada año por lo menos. Y así, por no sacarse se pierden porque aunque en las flotas van algunos navíos no pasan de dos o tres cada año y estos pequeños»<sup>87</sup>.

Como consecuencia inmediata de las presiones y peticiones ante la Corona, se produjo un relanzamiento momentáneo del comercio dominicano. En efecto, sabemos que en 1584 partió de la isla la mayor flota de la década, compuesta por dieciséis barcos de gran tonelaje que, a decir del licenciado Cristóbal de Ovalle, «hacía muchos años que no salía una flota tan grande de Santo Domingo»<sup>88</sup>. Abundando en esta opinión, Juan de Aldaz escribía al rey que la isla recibiría un gran bien si cada año se acercaban a cargar de azúcares dos navíos de la flota de Nueva España y otros dos de la de Tierra Firme, en un claro intento de sistematizar y estabilizar la afluen-

---

<sup>86</sup> R. C. a la Audiencia de Santo Domingo, de 23-VII-1581. AGI, Santo Domingo, leg. 73, ramo 2, doc. n.º 94.

<sup>87</sup> R. C., Madrid 19-IV-1583. AGI, Santo Domingo, leg. 899, lib. H3, ff. 148-148v.

<sup>88</sup> Carta de 16-VI-1584. AGI, Santo Domingo, leg. 51, ramo 2, doc. n.º 89.

cia de medios de transporte, siempre excepcional, en orden a la prosperidad de la isla<sup>89</sup>.

Sin embargo, este momento sería el último de relativa prosperidad, dando paso a un nuevo ciclo descendente con el que se cerró el siglo, agravado a partir de 1588, con la derrota de la Invencible. No faltaron voces pidiendo algún remedio, como la de Lope de Vega, gobernador y capitán general de La Española, quien en 1593 se lamentaba de la falta de buques para el transporte de las mercancías isleñas<sup>90</sup>.

No obstante, se dejaba una cierta apertura a la esperanza con la Real Cédula de 1599 —no pudo esperarse más para agotar el siglo— que, dirigida a las autoridades de La Española, permitía la navegación de hasta seis filibotes<sup>91</sup> en conserva de las flotas, con tal que éstos fueran de españoles y llevaran maestros y tripulación de España<sup>92</sup>.

Por tanto, podemos concluir este apartado, definiendo y aislando la dualidad en la que concurrían, por un lado, los intereses de la Corona —siendo el comercio azucarero una de sus preocupaciones, pero no la principal, a pesar de la importancia que tenía para ella el control fiscal y la seguridad de las rutas— y, por otro lado, los intereses de los comerciantes radicados en Sevilla que, incentivados por la ganancia, aceptaban los riesgos, aunque ello supusiera menos viajes, resarcándose con el aumento de precios, que arruinaban doblemente la economía isleña.

Un tercer elemento incidía en la línea antes trazada, siendo éste la propia realidad de La Española, que acusaba las tensiones o desequilibrios y constituía el elemento básico de reivindicación de soluciones.

Este sistema, más o menos equilibrado, alteraba las relaciones internas en la economía de la isla, viéndose afectado por innumerables problemas, como el retroceso en la circulación monetaria, los pagos en especie y el endeudamiento, que dio paso a la elaboración de azúcares de calidad decreciente, conforme aumentaban los precios.

---

<sup>89</sup> Carta de 28-X-1584. AGI, Santo Domingo, leg. 73, Ramo 2, doc. n.º 101.

<sup>90</sup> Carta respuesta, San Lorenzo 22-IX-1593. AGI, Santo Domingo, leg. 868, lib. 3, f. 147v.

<sup>91</sup> Buque, posiblemente de origen holandés, por su parecido con la urca, caracterizado por el pequeño calado o poco fondo y gran anchura de su cubierta o amplia manga en el centro. Sin embargo, el nombre es corrupción del inglés «fly boat» o «barco mosca».

<sup>92</sup> R. C. a la Española, Denia 10-VI-1599. AGI, Santo Domingo, leg. 868, lib. 4, ff. 33-33v. R. C. a la Casa de Contratación, Barcelona 5-VII-1599. AGI, Santo Domingo, leg. 868, lib. 4, ff. 34v.-35.

## EL COMERCIO CANARIO, ALTERNATIVA EN LAS RELACIONES HISPANO-ANTILLANAS

Desde el descubrimiento del Nuevo Mundo, el archipiélago canario tuvo una especial relación con América. Los puertos de las islas eran los últimos lugares donde podían abastecerse los navíos y, también, los puntos más cercanos para proveer a los incipientes asentamientos españoles en América.

La favorable situación geográfica se complementaba con una importante agricultura básica, como el trigo y la vid, que no tardarían en sustituir a los cultivos de caña azucarera, cuando surgieron al otro lado del Atlántico explotaciones más competitivas. Se interrelacionaba así la economía canaria con la antillana, sin que queramos decir con esto que abandonaran totalmente el cultivo de la caña y la industria subsiguiente, que fue cediendo ante los citados cultivos, hasta su práctico eclipsamiento con el fin del siglo<sup>93</sup>.

El comercio entre Canarias y las Antillas fue restringido legalmente a partir del momento en que se creó la Casa de la Contratación. En efecto, el férreo control estatal, que desde 1503 existía en Sevilla, no dejó demasiadas opciones de mercadeo a los pobladores de las Afortunadas, quienes habiendo desarrollado el cultivo de la caña en el Atlántico, tuvieron que diversificar su economía con vistas al Nuevo Continente, aunque quedarían frustrados sus esfuerzos e iniciativas con la mediatización del control ejercido por Sevilla<sup>94</sup>.

Antes de caer en la postración, los comerciantes de trigos y vinos canarios pusieron sus ojos en las demandas que surgían en las islas portuguesas productoras de azúcar, como eran Madeira y Azores, especializadas en dicho producto, donde circulaba el dinero y cuya demanda de trigo, vino y otros alimentos podían satisfacer desde Canarias<sup>95</sup>.

Sin embargo, siempre quedó clara la vocación americana del Archipiélago y, desde principios de la década de 1520, las Canarias pidieron permiso al Emperador para legalizar sus contactos comerciales con el Nuevo Mundo. A veces, sus peticiones encontraron acogida favorable por parte del monarca, quien en 1526 permitió a la isla de La Palma, con carácter exclusivo, la exportación de todos sus productos a cualquier parte de las Indias, aunque limitando el tiempo de validez de la licencia a dos años. En ese

---

<sup>93</sup> El tema azucarero canario ha sido ampliamente estudiado por FABRELLAS JUAN, 1952; CAMACHO, 1961; FERNANDEZ-ARMESTO, 1982; HERNANDEZ DIAZ, 1982; MORALES PADRON, 1974.

<sup>94</sup> MORALES PADRON, 1955; PERAZA DE AYALA, 1977.

<sup>95</sup> CAMACHO Y PEREZ GALDOS, 1966; RAU e MACEDO, 1962; SERRÃO, 1950; VIEIRA, 1987.

mismo año, la isla de Tenerife pidió y obtuvo una autorización semejante<sup>96</sup>.

No se oculta una cierta voluntad de la Corona en reconocer una situación de hecho, favorable tanto a los territorios colonizados del Caribe como al propio archipiélago canario. Prueba de ello es, que habiendo terminado el vigor de la licencia en 1528, se negoció y obtuvo la ampliación de dicho plazo en 1533, esta vez por un período de siete años, o sea, hasta 1540.

A la prórroga anterior siguieron otras sucesivas, con validez de 1540 a 1545, y una ampliación posterior por cuatro años a partir de 1546<sup>97</sup>.

La insistencia en obtener tales facilidades, excepcionales sin duda en un sistema de monopolio tan rígido como el establecido por la Corona, se debió a la habilidad de los comerciantes canarios, aunque apoyados en el atronador eco que poducían las voces de las autoridades insulares dominicanas, en especial, las del Cabildo y la Audiencia, que se erigieron en postulantes de la iniciativa canaria ante la falta de navíos.

En efecto, advirtiendo el escaso número de buques que arribaban al puerto de Santo Domingo, y por presiones de las instituciones citadas, se dictó en 1534 una Real Cédula para que las embarcaciones procedentes de las islas Canarias pudieran proveer a las Antillas hasta 1537<sup>98</sup>.

Reconocían los oidores dominicanos, en carta de 1540, que yendo barcos desde Canarias, se paliaban los duros efectos del monopolio sevillano. De esta forma podían exportar todas sus producciones, con fletes más baratos, evitando así el abandono de muchas plantaciones de caña y molinos azucareros, que comenzaba a producirse<sup>99</sup>.

Como hemos dicho, por presiones de la Audiencia de Santo Domingo, la cédula fue ampliada hasta 1540, aunque a instancias de la Universidad de Mareantes, fue prohibido el tráfico mercantil directo desde Canarias a América. La consecuencia de las tensiones producidas fue un largo pleito entablado entre el cabildo de Santo Domingo y los maestros sevillanos, a resultas del cual, el Consejo de Indias dictó sentencia el 20 de julio de 1547, dando sobrecarta y confirmando la provisión real que había recibido la isla de Tenerife en Valladolid el 9 de mayo de 1545.

La aplicación de dicha sentencia es muy discutible, pues, en 1548 el licenciado Grajeda escribía que ya no iban barcos a la isla Española, procedentes de Canarias y el Condado de Flandes, como consecuencia de la aplicación de cierta provisión —dictada en tiempos de la guerra con Francia— que vedaba la navegación a buques de menos de ochenta toneles. Con esta medida se hacía ineficaz el derecho reconocido en la sentencia, al no

---

<sup>96</sup> MORALES PADRON, 1955, p. 173.

<sup>97</sup> PERAZA DE AYALA, 1977, pp. 162-165.

<sup>98</sup> R. C. de 28-IX-1534. AGI, Indiferente General, leg. 422, lib. 16, f. 127v.

<sup>99</sup> Carta de 24-XII-1540 en Santo Domingo. CODOIN, t. I, p. 577.

disponer las Canarias de naves con la capacidad mínima exigida por la legislación a que hace referencia el licenciado Grajeda.

Por estas fechas, no llegaban desde Sevilla a la isla muchos más de diez barcos, siendo necesario un mínimo de cuarenta para exportar los azúcares y cueros, por lo que quedaban sin vender dichos productos. La poca actividad naval afectó a las rentas de la Real Hacienda, que disminuyeron de 15.000 castellanos que ingresaba en tiempos pasados, a los escasos 3.000 pesos que entraron en las arcas regias entre 1547 y 1548. Así pues, la Corona experimentó una pérdida del 80 % de lo que venían siendo sus ingresos por comercio en la isla Española.

Ante tan considerables pérdidas, el monarca mandó al Consejo de Indias que volviera a discutir el asunto del comercio entre Canarias y América. Sin embargo, no debió ser favorable el dictamen en apoyo de las excepciones y, por tanto, a pesar del descenso en el cobro de derechos, no llegó a legalizarse la apertura mercantil<sup>100</sup>.

Sabemos, que veinte años después de la resolución anterior, en concreto el año de 1569, el tráfico comercial de Santo Domingo se limitaba a dos o tres navíos sevillanos y algunas carabelas canarias, cuyas cargazonas procuraban un ingreso a las arcas reales de apenas 1.500 pesos, en razón del almojarifazgo<sup>101</sup>. Este espectacular decrecimiento tuvo un proceso complejo, que trataremos de resumir a continuación.

En 1549 la Audiencia de Santo Domingo se dirigía al monarca haciéndole saber la ruina económica que supondría para la isla el impedimento de la navegación, tanto de buques canarios como flamencos, tal y como habían conseguido los maestros de Triana, porque «es la principal cosa de la sustentación desta tierra»<sup>102</sup>.

En efecto, aunque bastaban cuatro naves para aprovisionar a la isla, «no tenían navíos en que llevar los azúcares y cueros... (pues) para sacar las cosas de la granjería de la tierra son menester cuarenta como desto ya se tiene mucha yserencia»<sup>103</sup>.

Las Canarias continuaron recibiendo concesiones para comerciar con América a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI<sup>104</sup>. Esto no impidió que en 1572 se prohibiera a los barcos del archipiélago navegar fuera de flota, en un intento por combatir los muchos fraudes, que hacían los dueños

<sup>100</sup> Carta del licenciado Grajeda con apostilla del Consejo de Indias, de 16-X-1548. AGI, Santo Domingo, leg. 49, ramo 3, doc. n.º 119.

<sup>101</sup> Carta de la Audiencia, de 6-VI-1569. AGI, Santo Domingo, leg. 71, lib. 2, f. 425.

<sup>102</sup> Carta de 27-VII-1549. AGI, Santo Domingo, leg. 49, ramo 3, doc. n.º 127.

<sup>103</sup> *Ibid.*

<sup>104</sup> MORALES PADRON, 1955, pp. 174-175.

de aquéllos a la Real Hacienda, prohibición equivalente a la supresión de este tráfico<sup>105</sup>.

La disposición anterior no se cumplió, teniendo la Corona conocimiento de ello y aceptando la situación, tanto por presiones de las autoridades antillanas como por las solicitudes y razonamientos de los comerciantes canarios.

Las cartas y peticiones del Cabildo y de la Audiencia de Santo Domingo solicitando la apertura legal del comercio con Canarias fueron continuas a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XVI<sup>106</sup>. En tal sentido, el Cabildo dominicano envió una probanza, fechada en 1573, intentando demostrar que para la exportación de los productos locales era necesario un mínimo de veinte navíos. Resultaba imposible pensar en un número semejante si no contaban con las carabelas que llegaban de Canarias —aproximadamente dieciséis o diecisiete por año—, sin las cuales apenas llegaban al puerto dos o tres buques sevillanos en los que poder transportar sus productos<sup>107</sup>.

La exposición, razonamientos y pareceres, fue corroborada por la sólida opinión del arzobispo Andrés de Carvajal, en una no menos patética carta<sup>108</sup>, a la que sucedió otra del mismo año, admitiendo en ambas que, aunque la flota llevaba trece barcos, quedaban —sin posibilidad de exportarse— mercaderías para cargar otros trece, siendo el coste de los fletes excesivamente caros<sup>109</sup>.

Un nuevo imprevisto vendría a dificultar las relaciones comerciales fluidas entre ambas partes del Atlántico, pues en 1574 Felipe II dictó una Real Cédula, dirigida a los oficiales de Canarias, para que no dejaran partir a ningún vecino que pretendiera afincarse en América. La causa de esta medida estaba en el temor a que las islas Canarias terminaran por despoblarse, pues cada vez resultaba más atractiva para sus habitantes la expectativa americana y el archipiélago era «frontera de enemigos», resultando básico para la seguridad fijar en él una población estable.

Como estos temores respondían a la realidad, la medida fue aplicada con rigor, afectando directamente al comercio interoceánico, pues cualquier

---

<sup>105</sup> R. C., San Lorenzo 1-X-1572. AGI, Santo Domingo, leg. 79, ramo 2, doc. n.º 25.

<sup>106</sup> Cartas de la Audiencia, de 15-V-1553 y 2-IV-1555. AGI, Santo Domingo, leg. 71, lib. 2, ff. 36 y 90, respectivamente. Carta del cabildo de Santo Domingo, de 15-VI-1555. AGI, Santo Domingo, leg. 71, lib. 1, ff. 84-84v.

<sup>107</sup> Probanza de Santo Domingo, de 27-III-1573. AGI, Santo Domingo, leg. 13, ramo 1, doc. n.º 7 y AGI, Santo Domingo, leg. 73, ramo 2, doc. n.º 61.

<sup>108</sup> Carta de 28-III-1573. AGI, Santo Domingo, leg. 71, lib. 3, f. 74.

<sup>109</sup> Carta de fray Andrés de Carvajal, de 29-III-1573. AGI, Santo Domingo, leg. 71, lib. 3, f. 78.

vecino era un emigrante ilegal en potencia y el deseo de quedarse en las nuevas tierras podía tentar incluso a los comerciantes bien situados<sup>110</sup>.

El tráfico comercial, ilegal pero consentido, llegó prácticamente a desaparecer, como nos confirman las cartas que en los años 1576, 1577 y 1578 dirigió el cabildo de Santo Domingo al Consejo, manifestando que ya no iban navíos de Canarias y Galicia a La Española. A consecuencia de tal falta, los comerciantes sevillanos, sin competencia alguna, subían cada vez los precios de las mercaderías y la tierra se despoblaba.

Fue tal el alza de precios, que llegó a costar una vara de ruán 12 pesos o una pipa de harina de trigo, de siete fanegas, entre 450 y 500 pesos de la moneda de la isla, que eran 50 ducados de Castilla<sup>111</sup>. Precios parecidos, e igualmente elevados, tenían el cobre, el hierro, distintas herramientas y otras importaciones.

A causa de este encarecimiento de la vida, no había hombre que quisiera permanecer en la isla, resultando imposible encontrar trabajadores para el laboreo en plantaciones, molinos azucareros y hatos ganaderos, creándose de esta forma serios problemas a la producción agroindustrial y ganadera. Así se reconoce en las citadas cartas, donde se especifica que la causa de falta de trabajadores era que con el sueldo que recibían «no ganaban para vestirse aún de lienzo y así se van los que quedan»<sup>112</sup>.

Finalmente, ante las presiones de los procuradores de Santo Domingo, en 1577, el Consejo de Indias permitió el comercio intercontinental efectuado con navíos procedentes de Canarias<sup>113</sup>, Galicia y Vizcaya para el trato con La Española sin aguardar a las flotas<sup>114</sup>.

La agilidad en la comunicación se había logrado, fuera de los plazos preestablecidos en el sistema de flotas, con este permiso unilateral. Otra cosa era obtener facilidades para el registro en los puertos de origen sin necesidad del paso por Sevilla, que fue el motivo principal de las peticiones dominicanas.

A partir de 1580 tenemos constancia de la existencia en Canarias de una dependencia delegada de la Casa de la Contratación, a cargo de un veedor, para efectuar las operaciones de registro en los navíos que partieran hacia América. No ocurrió lo mismo con los comerciantes gallegos, deseosos de una facilidad semejante, pese a la petición en su favor del cabildo

---

<sup>110</sup> R. C., Aranjuez 18-II-1574. UTRERA, 1950, vol. II, p. 104.

<sup>111</sup> Los 50 ducados de Castilla equivalían a 41,67 pesos de 450 maravedís.

<sup>112</sup> Cartas de noviembre de 1576, enero de 1577 y de 17-VI-1578. AGI, Santo Domingo, leg. 73, ramo II, doc. n.º 68 y 81, respectivamente.

<sup>113</sup> Apostilla del Consejo de Indias, inserta en las instrucciones del cabildo de Santo Domingo a sus procuradores, de 1-VII-1577. AGI, Santo Domingo, leg. 73, ramo II, doc. 77.

<sup>114</sup> *Ibid.*

dominicano, efectuada en 1589, y reiterada en 1583, desatendidas por el Consejo<sup>115</sup>.

Se cierra, por tanto, el siglo con un balance relativamente positivo para los mercaderes canarios, en comparación con gallegos y vizcaínos, en el tráfico con La Española, tal vez justificado por su más larga tradición en tal comercio y situación geográfica privilegiada. Sin embargo, no cuestionamos la superior importancia del monopolio sevillano, manifiesta desde el punto de vista legal y reflejada en su mayor influencia ante la Corona, frente a las constantes peticiones, no atendidas, de la administración local dominicana.

### PORTUGAL Y LA ESPAÑOLA, ENTRE EL COMERCIO Y EL CONTRABANDO

En la constante búsqueda de alternativas para la evacuación de sus productos, los habitantes de La Española no regatearon esfuerzos en abrir nuevas líneas comerciales con reinos distintos al castellano. Para el caso de Portugal, los contactos comerciales están documentados desde la década de 1520, continuando en momentos posteriores, con mayor o menor vigencia, hasta su interrupción en 1540 con cierta brusquedad.

En el citado año, los maestros sevillanos ganaron una provisión que impedía a los barcos no castellanos negociar con las Indias, provisión que recurrió el cabildo de Santo Domingo, alegando qué males y perjuicios se seguirían para el tráfico azucarero, fundamentalmente, y para la economía en general. Sintetizando sus argumentos, podemos reducirlos a dos:

1. Con la discontinuidad del proveimiento y escasez de mercancías, el incremento de precios afectaría a los productos básicos de consumo, en especial al pan y al vino.

2. Esa misma escasez de buques dificultaría las exportaciones pecuarias y agroindustriales, que perderían la posibilidad de embarcarse y, ante la necesidad, cuando menos, subirían los fletes<sup>116</sup>.

No surtiendo el recurso interpuesto el efecto esperado por el Cabildo, las quejas ante el Consejo de Indias se recrudecieron. Cinco años después, en 1545, la misma institución dominicana volvía a denunciar el doble abuso que padecían, comprando a elevadísimos precios los productos importados

---

<sup>115</sup> Carta del concejo de Santo Domingo, de 26-V-1583. AGI, Santo Domingo, leg. 73, ramo I, doc. n.º 10.

<sup>116</sup> Carta de la Audiencia de Santo Domingo, de 23-XI-1540. AGI, Santo Domingo, leg. 49, ramo 2, doc. n.º 69.

y pagando la mitad del valor de sus azúcares y cueros, como derechos de flete, si querían utilizar para la exportación los mismos barcos que les proveían.

Como hemos dicho, la producción se sostenía gracias a que los bienes que salían, lo hacían a través de mercaderes canarios, quienes tenían que superar en Sevilla trabas e inconvenientes sin número, puestas para obstaculizar su actividad, y procurando que todo entrara y saliera por «ese agujero y contadero»<sup>117</sup>.

No pasó mucho tiempo sin que la ciudad de Santo Domingo entablara un largo pleito con los maestros y señores de navíos castellanos. A causa de dicho pleito, iniciado en 1547, se puso de manifiesto que la Real Cédula —dada en Madrid el 18 de junio de 1540—, prohibiendo a los extranjeros el comercio con América, no se había cumplido. En efecto, el documento especifica en su preámbulo que los portugueses pasaban a América fingiendo fletar sus navíos para Canarias y «escondidamente se van a la isla Española y otras partes de las dichas Indias», llevando las mercaderías sin registrar ni pagar derechos. En el tornaviaje hacían lo mismo, cobrando poco por el flete de los azúcares cargados, al evadir los impuestos, con el consiguiente perjuicio para los barcos de Sevilla, que no encontraban carga que tomar y debían esperar en el puerto dominicano mucho tiempo.

En junio de 1541, los maestros sevillanos presentaron una probanza en la que describían las muchas tretas que empleaban los portugueses para navegar hacia el Nuevo Mundo. Siendo la principal de ellas, la falsa venta de sus navíos a castellanos, evitando así pasar como dueños de sus carabelas, para hacerlo como pilotos o maestros. Además, la Audiencia de Santo Domingo —como parte interesada en el negocio—, no aplicaba con rigor la cédula que prohibía el paso de portugueses o de carabelas de este país, sino que seguía consintiendo el virtual fraude.

La Corona debió tomar cartas en el asunto, porque, en 1547 Gonzalo Fernández de Oviedo presentó en Aranda del Duero una petición de La Española para que el monarca derogase su orden. Se apoyaba para pedirlo en un alegato razonado, que Oviedo expuso de la siguiente manera:

1. Yendo barcos de Portugal, bajaban los precios por haber más abundancia de mercaderías en la isla y, a la vez, para aprovechar el retorno, los maestros rebajaban los derechos de fletes con lo que la isla podía exportar más fácilmente sus productos.

2. Los mercaderes y maestros sevillanos pretendían que la isla estuviese «sujeta a ellos» y no tuviese otro trato. Les pesaba que llegaran navíos de

---

<sup>117</sup> Carta firmada por Juan de Villoria, Gaspar de Astudillo, Francisco Dávila y Diego y Alvaro Caballero. MARTE, 1981, p. 406-407.

Canarias con vinos y harinas, presionando a la Corona para que fuera rigurosa en la represión de este comercio.

3. Como iban pocos navíos desde Sevilla, no eran suficientes para sacar los productos de la isla, por lo que no resultaba descabellada la petición dominicana.

4. Los portugueses iban con licencia real y, por tanto, antes que suprimirse tales licencias debían ampliarse.

El mencionado pleito entre la ciudad de Santo Domingo y los maestros y navieros castellanos se resolvió en el Consejo de Indias, dictándose sentencia el 20 de julio de 1547, en la que se reafirmaba la prohibición impuesta en 1540 a los extranjeros para comerciar con América, dictándose sobre carta de dicha Real Cédula<sup>118</sup>.

La resolución fue mal acogida en Santo Domingo, no conformándose las autoridades, y reaccionando a ella a través de la petición realizada ante el licenciado Cerrato, antiguo oidor de la Audiencia de Santo Domingo, y presidente de la Audiencia de Guatemala en el momento de la petición, para que con su autoridad influyera en la modificación de aquélla.

Accedió a ello Cerrato, concedor de las realidades de La Española, y partiendo del grave inconveniente que suponía en el aislamiento en que comenzaba a quedar la isla, resumió los problemas de aquélla en carta fechada en Guatemala en 1548, de la que transcribimos la parte más sustancial:

«... para provisión de aquella isla de las cosas que ha menester de España bastan en cada un año que vengan de Sevilla tres o cuatro navíos e aún estos no vienen, porque pasan a Tierra Firme e a Nueva España por los grandes fletes que allá llevan e para llevar los frutos de la tierra de que viven todos los vecinos de aquella isla que es açucar e cueros e cañafístola e otras cosas, no bastan veinte naos para ello. Por maña que si los vecinos de aquella isla hobiesen de estar atenedos para llevar sus frutos a España en las naos que de Sevilla han de venir, sería cosa excusada e todo se les perdería e así que dentro de pocos años se perderían los vecinos e sus granjerías e para esto tienen por último remedio que entre el año vienen algunas carabelas portuguesas con licencia de Vuestra Magestad a traer negros e otras carabelas vienen de las islas de Canaria e del Condado e de otras partes con pescado, con sal, con vino y otros bastimentos y en estas carabelas que comunmente son pequeñas e bastan para venir hasta la isla, los vecinos envían sus cueros e azucares e cañafístola e guayacán e otros frutos de la tierra de que viven e se sostiene aquella isla porque como Vuestra Magestad sabe aquella isla ni los vecinos della no tienen indios de repartimiento, ni corregimientos, ni ayudas de costa, ni otros entretenimientos para se sostener... e mandan agora que aquellas carabelas no lleven los frutos de la tierra, lo cual es a fin de llevar los de Sevilla fletes excesivos e quitarles agora que no envíen sus frutos en estas carabelas e navíos pequeños e que

---

<sup>118</sup> AGI, Justicia, leg. 978, n.º 1, ramo 2, pieza 1.

aguarden a navíos grandes no los habiendo ni viniendo a la isla ni teniendo a que venir es derechamente destruir y despoblar aquella isla e quitarles los frutos que Dios les da e por consiguiente echar de ella a los pobladores que si no se aprovechan de sus frutos no pueden allí vivir e aún con ellos viven con harto trabajo... y porque podría decir alguno que en los navíos que de estas islas vuelven se pueden llevar los frutos de aquella isla quiero avisar a Vuestra Magestad que entre otros ynfortunios de aquella yslla fue uno, que de ninguna parte de estas Indias que vaya navío a España, así de Nueva España como de Honduras o Nombre de Dios no puede ir a La Española porque son los vientos contrarios continuamente, porque si esto no fuera no hobiera otra cosa en el mundo como La Española, pero le faltó, aunque no trabajos e fatigas...»<sup>119</sup>.

Pese a los obstáculos, el comercio dominicano con Portugal, parece que siguió siendo relativamente intenso hasta el último tercio del siglo XVI, tal y como se deduce por la copia de parte de una carta, fechada en Santo Domingo en 1574, que llegó a la Universidad de Mareantes de Sevilla. El autor reconocía que las autoridades de la isla, tanto la Audiencia como el Cabildo y hasta los oficiales de la Real Hacienda, consentían la práctica de tal comercio, como se desprende del siguiente párrafo.

«no me parece estos señores están en remediar esto de Galicia ni que dejen de venir portugueses con no poca cantidad de maravedís que por ellos está ahogada la tierra de ropa por su puro interés y no mirando el perjuicio del comercio de los naturales y daño de llevarse cuanto oro y plata parece tan derechos a su tierra (se llevan) cuan públicamente tratan y contratan con sus tiendas puestas en estas cuatro calles como si fuesen naturales...»<sup>120</sup>.

Esta permanente práctica comercial, que tanto favorecía a la economía isleña, no complacía del mismo modo al Consejo de Indias y para evitar el desvío de los barcos en el viaje de regreso hacia los puertos de Galicia y Portugal, el remedio que aplicó, fue obligar a la práctica del sistema de flotas en 1575 nuevamente. En adelante, todos los buques debían ir juntos, acompañados de capitana y almiranta, y descargar en Sevilla<sup>121</sup>.

A pesar de ello, el ejercicio de esta actividad no llegó a eliminarse totalmente, arribando los barcos portugueses bajo distintos pretextos. Así, el licenciado Rodrigo de Ribero nos proporciona el dato de que aún en 1581 llegaban muchos navíos portugueses a la isla pretextando que iban al Brasil o llegaban de alta mar destrozados a causa de las tormentas. La Audiencia y los oficiales de la Real Hacienda, cómplices e interesados en el negocio, permitían tanto la venta de sus mercancías como la carga de azúcares, nomi-

<sup>119</sup> Carta del licenciado Cerrato, Gracias a Dios 28-IX-1548. AGI, Guatemala, leg. 9-A, f. 190.

<sup>120</sup> Carta de 7-VII-1574. AGI, Santo Domingo, leg. 79, ramo 2, doc. n.º 22 bis.

<sup>121</sup> R. C. a la Audiencia de Santo Domingo, Madrid 20-VII-1575. AGI, Santo Domingo, leg. 889, lib. H2, ff. 328-328v.

nalmente para Sevilla, aunque sabiendo que su destino sería un puerto muy diferente, lo que no impedía que diesen su consentimiento a esta práctica<sup>122</sup>.

#### PERSPECTIVA COMERCIAL DEL SIGLO XVI: LA ESPAÑOLA, ENTRE EL VIEJO Y EL NUEVO MUNDO

Situándonos en el contexto general del siglo, en lo referente a la actividad económica del Nuevo Mundo, y más concretamente su comercio azucarero, se desprende la característica básica que individualiza a la isla Española, adjetivada como excepcional. Excepcional, por ser piedra de toque en la colonización, empleo de mano de obra o adecuación de recursos y posibilidades. Sin olvidar que procedieron de ella los revulsivos capaces de mover la opinión de la época, en cuanto a la conquista y población de los territorios americanos.

Excepcional, también, en lo relativo a la economía, pues el monocultivo de la caña, la elaboración de azúcares y la explotación ganadera, unida a la subsiguiente industria del cuero, se orientaron, desde los inicios de su colonización, hacia el Viejo Mundo, en un sistema de explotación, que originó la dependencia directa de éste, tanto para el aprovisionamiento como para la exportación.

Finalmente, excepcional, en cuanto al comercio, por los cambios que registró, pasando de ser el foco principal de atracción en el Caribe, a enclave aislado de las grandes rutas del comercio intercontinental. Las sólidas relaciones de interdependencia establecidas con la Península, forzaron siempre a las instituciones locales a solicitar, reiteradamente, exenciones y permisos para el comercio directo con los puertos españoles, peninsulares y canarios, así como con Portugal y Flandes.

Como hemos visto, las relaciones comerciales entre Santo Domingo y Sevilla oscilaron entre dos extremos, uno formado por la Corona, cuya preocupación principal fue la seguridad del transporte, con las consecuencias fiscales que de aquella se derivaban, sin descartar por ello asuntos de interés relativos a la población, producción, control del territorio y tantos otros.

El otro extremo, estaba formado por los mercaderes establecidos en Sevilla, cuyo principal incentivo era la ganancia, asumiendo a veces los riesgos de la falta de seguridad, en favor de la rentabilidad mercantil, siendo ellos quienes tenían la capacidad última de decisión sobre el comercio. Para los comerciantes la escasa oferta siempre era beneficiosa, por lo que mantenían una mínima relación con las Antillas, sirviéndose de muy pocos buques. Esta insuficiencia fue la mayor causa alegada por los isleños para

---

<sup>122</sup> Carta de 24-XII-1581. AGI, Santo Domingo, leg. 70, doc. n.º 16.

justificar su ruina, pues veían aumentar constantemente los precios de las importaciones, sufrían el desabastecimiento y carecían de medios para la exportación de sus propias producciones.

La bipolaridad señalada estaba sobrepuesta a la realidad de La Española, que constituía a lo sumo el fulcro de una palanca, cuyo esfuerzo unas veces hacía la Corona —aunque se concentrara, como hemos dicho, en la seguridad, sobre todo— y otras veces, cuando esta preocupación decaía, el esfuerzo lo realizaban los mercaderes buscando sus beneficios. La consecuencia inmediata de estas oscilaciones era el malestar permanente de los isleños. El modelo funcionaba como un sistema alternativo, con grandes períodos de desatención, desequilibrio y coyunturas concretas de una cierta prosperidad mercantil, donde hay que inscribir determinados años de alguna expectativa, referidos anteriormente, aprovechados con frecuencia desde la isla para utilizarlos como ejemplo de lo que debería ser un próspero comercio.

El tipo de relación descrito, en cuanto al comercio intercontinental, afectaba sustancialmente a los vínculos económicos internos, tanto a la producción como al consumo. Refiriéndonos a la primera, asistimos a un proceso de deterioro y desaparición paulatina del comercio regional, que aboca en una dependencia casi exclusiva del mercado sevillano. Esta supeditación se agravó por el endeudamiento que la importación de capitales y medios de producción provocaron. Por si fuera poco, esta relación comercial, basada en términos de intercambio descompensados, en breve plazo llevó aparejada una descapitalización total: desapareció la reserva de metales preciosos, en poco más de dos décadas, originando un retroceso en la economía monetaria, que obligó al empleo del azúcar como elemento básico de intercambio económico. Se comparaba y vendía pagando en azúcar la mayor parte, del principal e intereses, de las deudas contraídas con los financieros radicados en Sevilla.

Tras el endeudamiento llegó la picaresca; los pagos se hicieron en azúcares, pero cada vez menos elaborados, lo que a su vez creó en Sevilla la necesidad de implantar refinerías, que aumentaban el precio del producto final frente a ofertas más competitivas de otras áreas, volviéndose los efectos de esta picaresca contra la propia producción dominicana<sup>123</sup>.

Cuando el azúcar dejó de ser rentable o, mejor dicho, cuando el negocio se hizo prohibitivo —ante la ausencia de capitales para su regeneración—, surgió una producción agraria paralela, la del jengibre, que vino a competir más favorablemente con el industrializado sector azucarero, quitando a éste protagonismo mercantil.

Por último, la conjunción de los inconvenientes apuntados, junto con la

---

<sup>123</sup> RIO MORENO, 1990.

rigidez de un mercado monopolístico, alejado de la realidad de los lugares de producción, dieron al traste con la base azucarera de la economía dominicana, con la consecuencia ulterior del surgimiento de una industria azucarera cubana, ya en el siglo XVII.

Se acusa, en general, un desasosiego de las gentes de La Española, manifiesto en las constantes presiones institucionales sobre la Corona, frente al monopolio representado por Sevilla. No llegaron nunca normas liberalizadoras del comercio que corrigieran las deficiencias que, año tras año, denunciaban las autoridades. En más de una ocasión se temió que la isla se despoblara, utilizándose este temor como argumento definitivo en las peticiones de medidas especiales, que fueron consiguiendo parcialmente en un largo conformar de la Corona.

El tema principal que caracteriza al comercio azucarero del siglo XVI hay que buscarlo en el conflicto de intereses establecido entre Sevilla y La Española, personalizado en mercaderes y señores de ingenio, rivales en el control del comercio isleño, que llegó a enfrentar a las instituciones peninsulares y locales, siendo la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias favorables a los mercaderes y compañías radicados en Sevilla, mientras la Audiencia y el Cabildo dominicanos defendieron a ultranza los intereses de los azucareros.

Esta competencia, agravada por la poca disponibilidad de navíos y la inestabilidad causada por las guerras, transformó los riesgos coyunturales provocados por aquéllas en estructurales, generalizando la piratería y el contrabando.

Fue precisamente el contrabando el mecanismo regulador al que recurrieron los isleños, cada vez con mayor profusión a partir de 1560. Además de practicarlo, lo utilizaron como argumento en sus peticiones, mientras que la Corona se excusó en la represión de aquel para no otorgarlas.

El círculo vicioso centrado en torno al contrabando, gravitó como un elemento importante en las relaciones de Santo Domingo con la Corona, haciéndose extensivo al resto de los territorios del Caribe, teniendo consecuencias funestas.

En La Española, este comercio ilícito, adquirió una especial importancia en las costas cercanas a La Yaguana, Montecristi y Puerto Plata, aplicándose para combatirlo medidas contraproducentes, entre las que recordamos la despoblación forzosa del norte de la isla, llevada a cabo en 1606 por el gobernador Osorio, facilitando con ello los primeros asentamientos franceses. Así, el precio pagado por la rigidez, terminó siendo la pérdida de soberanía territorial.

En definitiva, hemos presentado el proceso de decadencia económica del principal centro colonizador de las Antillas, coincidente en su ocaso con

la pérdida del control marítimo del Caribe y la ocupación extranjera de territorios antillanos. Pero así entramos en un nuevo siglo, con distintos problemas, que sobrepasan el ámbito cronológico y temático impuesto en nuestro trabajo.

#### BIBLIOGRAFIA

- CAMACHO Y PEREZ GALDOS, Guillermo (1961): «El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria, 1510-1535». *Anuario de Estudios Atlánticos*. Madrid-Las Palmas, vol. VII.
- (1966): «Cultivos de cereales, viña y huerta en Gran Canaria (1510-1537)». *Anuario de Estudios Atlánticos*. Madrid-Las Palmas, vol. XII.
- CODOIN (1864-89): *Colección de Documentos Inéditos relativos al descubrimiento y organización de las antiguas posesiones de Ultramar*. Madrid.
- CHAUNU, Huguette et Pierre (1955-59): *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris.
- DEERR, Noel (1950): *The History of Sugar*. London.
- ELY, Roland T. (1963): *Cuando reinaba su magestad el azúcar. Estudio histórico sociológico de una tragedia latinoamericana: el monocultivo en Cuba*. Buenos Aires.
- FABRELLAS JUAN, María Luisa (1952): «La producción de azúcar en Tenerife». *Revista de Historia de Canarias*. La Laguna, n.º 100.
- FERNANDEZ-ARMESTO, Felipe (1982): *The Canary Islands after the Conquest. The Making of a Colonial Society in the Early Sixteenth Century*. Oxford.
- FREYRE, Gilberto (1933): *Casa Grande e Senzala*. Río de Janeiro.
- GALLOWAY, J. H. (1989): *The Sugar Cane Industry. An Historical Geography from its Origins to 1914*. Cambridge.
- GIL-BERMEJO, Juana (1970): *Panorama histórico de la agricultura en Puerto Rico*. Sevilla.
- HARING, Clarence H. (1979): *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México.
- HERNANDEZ DIAZ, Ramón (1982): *El azúcar en Canarias (s. XVI-XVII)*. Las Palmas de Gran Canaria.
- KAY, Cristóbal (1974): «Desarrollo comparativo del sistema señorial europeo y del sistema de haciendas latinoamericano». *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, vol. 31.
- LIPPMANN, Edmund Oskar von (1930): *Historia do Açúcar*. Río de Janeiro.
- LOPEZ Y SEBASTIAN, Lorenzo E., y RIO MORENO, Justo L. del (e. p.): «El tráfico azucarero antillano en el siglo XVI: del sistema de navíos al régimen de flotas». *Producción y comercio del azúcar de caña en época preindustrial*. Motril.

- LORENZO SANZ, Eufemio (1979-80): *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid.
- MARTE, Roberto (1981): *Santo Domingo en los manuscritos de Juan Bautista Muñoz*. Santo Domingo, República Dominicana.
- MINTZ, Sidney W. (1985): *Sweetness and Power. The Place of Sugar in Modern History*. Nueva York.
- MINTZ, Sidney W., y WOLF, Eric (1975): «Haciendas y plantaciones en Mesoamérica y las Antillas», en *Haciendas, latifundios y plantaciones en América Latina* (ed. por Enrique Florescano). México.
- MORALES PADRON, Francisco (1955): *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla.
- (1974): *Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria (1531)*. Sevilla.
- MORENO FRAGINALS, Manuel (1978): *El ingenio. Compendio económico social cubano del azúcar*. La Habana.
- ORTIZ, Fernando (1973): *Contrapunteo cubano del tabaco y del azúcar*. Barcelona.
- PERAZA DE AYALA, José (1977): *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla.
- PEREZ VIDAL, José (1973): *La cultura de la caña de azúcar en el Levante español*. Madrid.
- RAMOS PEREZ, Demetrio (1977): «Los cabildos señoriales de la época de Diego Colón». *Revista de Historia del Derecho*. Buenos Aires, n.º 5.
- (1978): *La fundación de Venezuela: Ampíes y Coro, una singularidad histórica*. Valladolid.
- RATEKIN, Mervyn (1953): «The Early Sugar Industry in Española». *Hispanic American Historical Review*. Durham, n.º 34.
- RAU, Virginia, e MACEDO, Jorge de (1962): *O açúcar da Madeira nos fins do século XV: problemas de produção e comercio*. Funchal.
- RIO MORENO, Justo L. del (1990): «Refinerías sevillanas de azúcar (siglos XVI y XVII)». *La caña de azúcar en tiempos de los grandes descubrimientos (1450-1550)*. Motril.
- (1991): *Los inicios de la agricultura europea en el Nuevo Mundo (1492-1542)*. Sevilla.
- RIO MORENO, Justo L. del, y LOPEZ Y SEBASTIAN, Lorenzo E. (e. p.): «El tráfico azucarero antillano en el siglo XVI: el marco legal y la expectativa local». *Producción y comercio del azúcar de caña en época preindustrial*. Motril.
- SACO, José Antonio (1938): *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países Américo-Hispanos*. La Habana.
- SANDOVAL, Fernando (1951): *La industria del azúcar en Nueva España*. México.

- SERRÃO, Joel (1950): «Sobre o Trigo das Ilhas nos séculos XV e XVI». *Das Artes e da Historia da Madeira*. Funchal, vol. I, n.º 2.
- UTRERA, fray Cripriano de (1950): *Historia Militar de Santo Domingo*. Ciudad Trujillo, República Dominicana.
- VIEIRA, Alberto (1987): *O comercio inter-insular nos séculos XV e XVI. Madeira, Açores e Canarias*. Funchal.
- WRIGHT, Irene A. (1916): «The Commencement of the Cane Sugar Industry in America 1519-1538 (1563)». *American Historical Review*. Washington, vol. XXI.