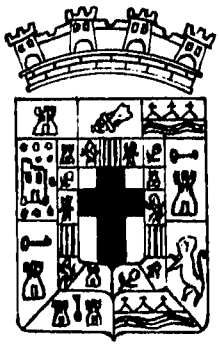


---

## **EL COMERCIO ENTRE SANTO DOMINGO Y ANDALUCIA (1750-1795)**

**M.<sup>a</sup> Rosario Sevilla Soler**



ALMERIA



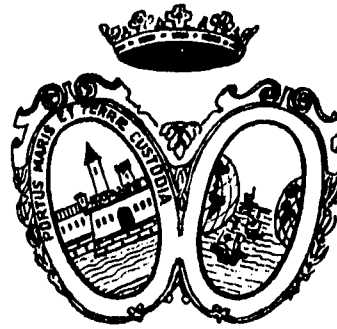
CADIZ



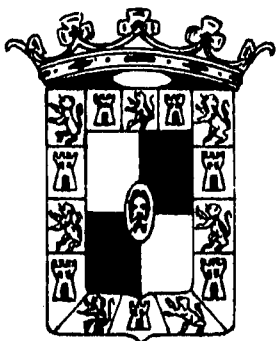
CORDOBA



GRANADA



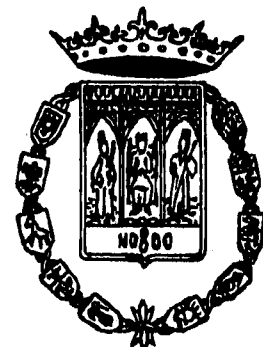
HUELVA



JAEN



MALAGA



SEVILLA

A lo largo de los siglos **xvi** y **xvii**, y desde que se descubre la riqueza de los territorios continentales, el comercio de Santo Domingo con la Metrópoli será bastante escaso. Los productos naturales que se cultivaban en la isla eran mínimos, y poca cuenta tenía a los comerciantes peninsulares llevar sus mercancías a un lugar del que poco podían conseguir a cambio.

Debido a ello, el comercio de Santo Domingo en estos siglos no tendrá más remedio que realizarse, casi exclusivamente, con las colonias vecinas, ya fueran españolas o extranjeras como veremos más adelante.

La legislación que regulaba el comercio español con América había permanecido invariable desde principios del siglo **xvi** hasta el **xviii**, concretamente hasta la promulgación del Reglamento de 1720, conocido como el Proyecto de Galeones <sup>1</sup>, con los consiguientes perjuicios para la economía.

Las limitaciones legales al comercio hispano-americano y la complejidad fiscal, trajeron consigo que las colonias españolas fueran deficientemente abastecidas por su Metrópoli, en especial las más pobres, entre las que se encontraba la isla de la Española. La Península no les proporcionaba los artículos necesarios, y sus precios, dado el gran número de impuestos que había que abonar, eran demasiado elevados.

Por todo ello, a lo largo del siglo **xvii**, el comercio americano, merced a la desidia de las autoridades españolas, se realizaba sobre todo con los extranjeros, y especialmente a través del contrabando.

Pero el cambio de dinastía que se produce en España a comienzos del siglo **xviii**, tuvo rápidamente repercusiones en el sistema económico español y, en consecuencia, también en Santo Domingo. Los monarcas españoles del siglo **xviii**, verán el comercio como uno de los medios más rápidos para conseguir el robustecimiento económico del país, de modo que la intervención estatal, inherente a las ideas del mercantilismo, estará desde luego presente en todo momento en el tráfico español con sus colonias ultramarinas <sup>2</sup>.

Y, en este sentido, las innovaciones de los monarcas de la casa de Borbón comenzarán a sentirse ya desde la primera mitad del siglo, por lo que respecta a las reformas de la legislación comercial, con el Reglamento de 1720, que modificó ampliamente el sistema fiscal imperante, y con el Decreto de 1735, merced al cual desapareció el sistema de flotas vigente en el siglo anterior <sup>3</sup>, de forma que, según algunos autores, finalizaba en estos años el comercio restringido y monopolizado de los siglos anteriores <sup>4</sup>.

La primera mitad del siglo no representa aún el principio del comercio libre, pero sí la transición a las libertades que vendrán años después, y que harán que la situación económica y comercial española, y con ella la de sus colonias, experimente un cambio substancial e irreversible a lo largo del siglo **xviii**.

Y por lo que se refiere concretamente a la isla Española, el tráfico mercantil entre Santo Domingo y la Península está marcado, en virtud de la política seguida por la Corona por tres hitos fundamentales: la creación de la Real Compañía de Comercio de Barcelona en 1755, los comienzos del «libre» comercio en 1765, y el Reglamento de Libre Comercio de 1778.

En los comienzos de los años cincuenta, antes de la creación de la Compañía de Barcelona, el comercio de Santo Domingo con la Metrópoli era muy escaso. Y ese tráfico, en su mayor parte, se produce desde luego con Andalucía, de manera que de las siete embarcaciones de que tenemos noticias que salieron de España a Santo Domingo desde 1750 a 1756, cinco cargaron sus mercancías en Andalucía (71,428 por 100), una en puertos andaluces y en otros lugares (14,28 por 100), y tan sólo una exclusivamente en otros puertos (14,28 por 100) <sup>5</sup>.

Respecto a las que salieron de Santo Domingo con destino a España en estos mismos años, sólo tenemos noticias de que lo hicieron dos, y de ellas, una desembarcó sus productos en Cádiz y la otra en Canarias <sup>6</sup>.

En 1755, una Real Cédula autorizaba a un grupo de comerciantes catalanes a la creación

de una compañía de comercio para traficar con Santo Domingo, Puerto Rico y la Margarita. Se trataba con ello de fomentar el comercio con estas colonias, hasta entonces prácticamente abandonadas a su suerte.

Pero el establecimiento efectivo de la Compañía de Barcelona no se llevó a cabo hasta 1757 y, desde luego, no supo satisfacer las necesidades de los dominicanos, según los cuales, eran escasos los víveres y ropas que aquélla les proporcionaba, cuando unos y otras les eran tan necesarios<sup>7</sup>.

Y por ello la Corona, pasando por alto los privilegios que había concedido a la Compañía, ordenó al presidente de la Casa de la Contratación en Cádiz que concediera permiso a cualquier navío que saliera de allí con destino a Cuba, para que desembarcara mercancías en Santo Domingo<sup>8</sup>, recurriendo de este modo al lugar que tradicionalmente había comerciado más con la isla, Andalucía.

Es evidente con ello, que la creación de la Compañía de Comercio de Barcelona no respondió a las aspiraciones de la Corona ni de los isleños. Pero también es cierto que significó un incremento claro en el tráfico comercial entre Santo Domingo y España. Sin embargo, esto no quiere decir que este comercio se desarrollara exclusivamente con Cataluña. La mayor parte de las embarcaciones en que se realizaba el tráfico pertenecían a la Compañía, pero el comercio siguió efectuándose fundamentalmente con Andalucía, de manera que desde 1757 a 1765, ambos inclusive, salieron de España con destino a Santo Domingo veintitrés navíos, de los que diez cargaron sus mercancías en Cádiz (43,45 por 100), otros diez en Barcelona y Cádiz (43,45 por 100), y sólo tres en otros lugares (13,04 por 100)<sup>9</sup>.

Por lo que se refiere a las embarcaciones que llegaron a España desde Santo Domingo en el mismo período, según los documentos con que contamos fueron dieciocho, de las que quince atracaron en Andalucía, concretamente en Cádiz (93,33 por 100), y tres en Canarias<sup>10</sup>.

Ahora bien, desconocemos si esos quince navíos desembarcaron sus mercancías realmente en Cádiz o en otros lugares. Según las ordenanzas de la Compañía, todas sus embarcaciones debían ser examinadas en Cádiz a su vuelta del Caribe y pagar allí sus derechos, y nos ha resultado imposible averiguar si descargaban también allí o si, por el contrario, algunas seguían después viaje a Barcelona con su carga.

Pero el mayor incremento del tráfico dominicano con Andalucía, vendrá dado por la promulgación del Real Decreto e Instrucción de Libre Comercio con las Antillas de 1765.

Había finalizado ya la etapa de las grandes compañías comerciales, representada en Santo Domingo por la ya mencionada Compañía de Comercio de Barcelona, para dejar paso a un régimen comercial más libre.

Las ideas mercantilistas habían ido evolucionando paulatinamente al amparo de las nuevas teorías fisiocráticas y liberalistas, y los intentos reformistas de los Borbones, que se manifestarán sobre todo en la segunda mitad del siglo XVIII, van a recoger esas nuevas corrientes, aunque desde luego se continúe con el proteccionismo.

Fruto de ese cambio paulatino de actitud, por lo que se refiere a la variación de la política económica llevada a cabo por los monarcas españoles, será la Real Cédula de Instrucción de Libre Comercio con las Antillas que ya hemos mencionado. No se trataba por supuesto del establecimiento del librecambio, pero significó la abolición del puerto único para el comercio con Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Margarita y Trinidad y la supresión de algunos derechos, lo que indudablemente tenía que favorecer la intensidad del tráfico comercial.

Las instrucciones para efectuar el libre comercio se dieron con fecha de 16 de octubre de 1765, y fueron promulgadas por una Real Cédula posterior de 8 de noviembre del mismo año<sup>11</sup>.

Por ella, fue abolido el derecho de palmeo establecido por el Proyecto de Galeones de

1720, el de toneladas, el impuesto del seminario de San Telmo, el de extranjería, y los de visitas y reconocimientos de carenas, habilitaciones, licencias y otros gastos, por lo que se refería a la isla de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad <sup>12</sup>.

Quedaban abiertos al tráfico con las Antillas los puertos de Cádiz, Sevilla y Málaga en Andalucía, además de los de Alicante, Gijón, Cartagena, Barcelona, Santander y La Coruña, al tiempo que cualquier vecino de las colonias españolas de Barlovento era autorizado a extraer frutos de la Península, pagando a su salida un 6 por 100 de alcabala, en esta ocasión en el puerto de destino <sup>13</sup>.

Y estas primitivas concesiones fueron ampliándose paulatinamente, al tiempo que se declaraban libres de derechos a su entrada en la Península algunos productos americanos como el algodón o el café <sup>14</sup>.

Y, debido a todo ello, durante la etapa en que la citada instrucción estuvo vigente se incrementa considerablemente el comercio de Santo Domingo con España, al tiempo que las embarcaciones denominadas del libre comercio o de particulares desembarcarán en cuanto a su número a las de la Compañía de Barcelona, al quedar ésta en condiciones de igualdad respecto a los demás comerciantes en su tráfico con la Española.

Al amparo de la nueva reglamentación, desde 1766 y 1778, en que se extiende la libertad de comercio a la mayor parte de las colonias americanas, desembarcaron mercancías en Santo Domingo procedentes de la Metrópoli 61 embarcaciones, de las que sólo doce eran propiedad de la Compañía de Comercio de Barcelona.

Y, en contra de lo que podría pensarse al ser abiertos al tráfico con Santo Domingo un mayor número de puertos españoles, el porcentaje de navíos que salen de puertos andaluces aumenta a un 63,93 por 100 con 39 embarcaciones, mientras que doce cargan mercancías en Andalucía y otros lugares, un 19,67 por 100, y diez solamente en otros puertos con un 16,39 por 100.

Y de las 39 que salieron de puertos andaluces, 31 lo hicieron en Cádiz, seis de Málaga, una de Sevilla y una de Málaga y Cádiz, situándose esta última ciudad a la cabeza de las exportaciones españolas a Santo Domingo <sup>15</sup>.

Por lo que respecta a las embarcaciones que transportaron mercancías desde Santo Domingo a la Península, tenemos noticias de que lo hicieron veintiséis, de las que el 100 por 100 desembarcaron en puertos andaluces, concretamente veinticinco en Cádiz y una en Sevilla <sup>16</sup>.

Y no deja de ser significativo este hecho cuando ya el monopolio gaditano había sido abolido para el comercio entre Santo Domingo y la Metrópoli, evidenciándose con ello que las relaciones comerciales entre la Española y Cataluña en los años anteriores surgieron por los privilegios de que gozó la Compañía Catalana, pero que la relación lógica y coherente tendía a realizarse con Andalucía, merced a la larga tradición de más de dos siglos en este sentido, y no con otras zonas peninsulares.

Así pues, y como se puede apreciar claramente, el Reglamento de 1765 significó un aire renovador que incrementará el comercio dominicano con Andalucía, de modo que llegará a alcanzar grados desconocidos durante el resto del siglo XVIII.

Sin embargo, el decreto de 1765 no fue otra cosa que una especie de ensayo de lo que sería el Reglamento de 1778 <sup>17</sup>, que a juicio de las autoridades tuvo resultados positivos, lo que originó la promulgación del llamado Reglamento del Libre Comercio de 12 de octubre de 1778. Por él, se extendía el libre comercio a todas las colonias españolas en América, con excepción de Venezuela y Nueva España, habilitándose para este tráfico veinticuatro puertos en Indias.

En Santo Domingo, el reflejo de esta disposición fue la apertura de un nuevo puerto al

comercio peninsular, el de Montecristi, que, junto con el de Santo Domingo, quedó englobado en los llamados puertos menores.

Se rebajaron considerablemente los aranceles sobre las exportaciones españolas, quedando reducidos en los puertos menores, entre los que como ya hemos dicho se encontraban los de Santo Domingo y Montecristi, a un 1,5 y un 4 por 100, según se tratase de productos nacionales o extranjeros, al tiempo que se declaraban libres de derechos a su salida de España, y de almojarifazgo a su entrada en los puertos americanos durante diez años, las manufacturas de lino, cáñamo y algodón de las fábricas españolas, y otros 45 productos del mismo origen.

También fueron reformados los impuestos sobre los productos coloniales, anulándose los que hasta entonces pagaban a su salida de los puertos de América, y reduciéndose los de entrada en la Península a un 2 por 100 sobre el oro, un 5 por 100 sobre la plata, y un 3 por 100 sobre los géneros que no habían sido declarados totalmente libres como la madera o el café <sup>18</sup>.

Pero este nuevo reglamento no hizo que se incrementara el comercio dominicano con la Metrópoli. Hasta entonces, las libertades se habían limitado al área del Caribe, y los comerciantes le concedieron a Santo Domingo una atención muy superior a la que le prestaran en etapas anteriores. Pero al extenderse el libre comercio a casi todas las posesiones americanas, las Antillas dejarán de interesarles, si exceptuamos desde luego la isla de Cuba, donde obtenían azúcar suficiente para lograr importantes beneficios.

La escasez de productos originarios del país que los dominicanos pudieran dedicar a la exportación y la falta de moneda, mal crónico en la España durante todos estos años, fueron dos factores fundamentales para que los comerciantes peninsulares dirigieran su interés a los nuevos puertos americanos abiertos al tráfico con la Península.

Así, desde 1779 a 1795, en que se produjo la cesión oficial de toda la isla a los franceses, sólo tenemos noticias de 39 navíos que transportaran géneros desde la Península a la Española, con una media de algo más de dos al año. Sigue figurando también en este caso a la cabeza del tráfico Andalucía, con un total de diecisiete navíos (47,22 por 100), mientras que los procedentes de Andalucía y otros puertos alcanzan la cifra de diez (27,77 por 100), y sólo son nueve los que proceden de otros lugares, un 25 por 100.

En esta ocasión, el porcentaje de los que salen de puertos andaluces desciende considerablemente respecto al período anterior, si siendo igual el número de navíos que cargan en Cádiz que el de los que lo hacen en Barcelona, aunque la primera había ido hasta entonces a la cabeza del tráfico con Santo Domingo, incluso en la etapa en que la Compañía de Comercio de Barcelona había logrado su máximo florecimiento.

Dentro, sin embargo, de estos diecisiete navíos que salen de los puertos andaluces en estos años con destino a Santo Domingo, Cádiz sigue jugando un papel fundamental con ocho, pero ya seguida muy de cerca por Sevilla con seis, mientras que de Málaga sólo parten tres.

Por lo que se refiere al resto, ocho salieron de Barcelona, uno de Santander, y tres de lugares que desconocemos por no aparecer su procedencia en los registros <sup>19</sup>.

Respecto a los que descargaron mercancías en los puertos españoles procedentes de Santo Domingo, sólo tenemos noticias de que lo hicieron diecisiete en esta etapa, es decir, uno al año. De ellos, ocho navíos descargaron en Andalucía, el 47,82 por 100 del total, aunque junto con los que transportaron mercaderías a la vez a puertos andaluces y a otros lugares, siete, suman el 88,93 por 100, siendo solamente dos embarcaciones, el 11,70 por 100, las que se dirigen a otros puertos sin pasar antes por Andalucía.

Por lo que se refiere a los ocho barcos que descargan productos exclusivamente en

Andalucía, todos lo hacen en Cádiz, marteniéndose la hegemonía de esta última ciudad como mayor receptora de los productos dominicanos <sup>20</sup>.

Así pues, a partir de la promulgación del Reglamento de Libre Comercio de 1778, el número de embarcaciones que llevaron a cabo el tráfico mercantil entre los puertos andaluces y Santo Domingo disminuyó considerablemente, debido a la ampliación de las libertades a otros puertos que atraían con más fuerza a los comerciantes.

Y esta reducción en el número de embarcaciones, que como hemos visto no sólo afecta al comercio con Andalucía, sino con toda la Península, hacía que las necesidades de la isla no quedaran cubiertas, siendo constantes las quejas de los gobernadores a este respecto <sup>21</sup>.

En realidad, durante toda la segunda mitad del siglo XVIII, la colonia española dependía en un principio de su Metrópoli para el abastecimiento de determinados productos, en especial víveres y ropas. Pero el comercio español no lo suministraba en cantidades suficientes <sup>22</sup> y, en consecuencia, en la mayor parte de los casos Santo Domingo no tendrá más remedio que recurrir a las colonias americanas, ya fueran españolas o extranjeras, como se observa en el siguiente cuadro comparativo del volumen del tráfico en estos años, aunque esta dependencia varíe según las normas legales vigentes en un determinado momento <sup>23</sup>:

### IMPORTACIONES DOMINICANAS desde 1754 a 1775

Años	De la América española	De la extranjera	De España
1754 a 1756	69 (71,132%)	24 (24,742%)	4 ( 4,123%)
1757 a 1765	164 (57,342%)	99 (34,615%)	23 ( 8,041%)
1766 a 1775	260 (66,666%)	75 (19,230%)	55 (14,102%)

### EXPORTACIONES DOMINICANAS desde 1754 a 1775

Años	A la América española	A la extranjera	A España
1754 a 1756	29 (67,441%)	13 (30,232%)	1 ( 2,325%)
1757 a 1765	46 (46,464%)	35 (35,353%)	18 (18,181%)
1766 a 1775	110 (78,014%)	12 ( 8,510%)	19 (13,475%)

Hemos de señalar que no podemos establecer esta misma comparación a partir de 1775, dado que no contamos con la documentación posterior a este año por lo que se refiere al comercio intercolonial. Pero dentro de las embarcaciones que comerciaron entre Santo Domingo y la Península sí se puede fijar el número de las que salían o atracaban en puertos andaluces para un mayor número de años, tal y como se ha hecho en el siguiente cuadro, en el que aparecen las cifras globales de las embarcaciones que realizaron este tráfico en casi toda la segunda mitad del siglo XVIII <sup>24</sup>:

## IMPORTACIONES DOMINICANAS DE ESPAÑA de 1752 a 1795

Años	De puertos andaluces	De andaluces y otros	De otros puer
1752 a 1756	5 (71,428%)	1 (14,285%)	1 (14,285%)
1757 a 1765	10 (43,428%)	10 (43,428%)	3 (13,043%)
1766 a 1778	39 (63,934%)	12 (19,672%)	10 (16,393%)
1779 a 1795	17 (43,589%)	10 (25,641%)	12 (30,769%)

## EXPORTACIONES DOMINICANAS A ESPAÑA desde 1752 a 1795

Años	A puertos andaluces	A andaluces y otros	A otros puer
1752 a 1756	1 (50 %)	—	1 (50 %)
1757 a 1765	15 (83,333%)	—	3 (16,666%)
1766 a 1778	26 (100 %)	—	—
1779 a 1795	8 (47,058%)	7 (41,176%)	2 (11,764%)

En cuanto a los productos que eran objeto de este tráfico, de Andalucía salían principalmente para Santo Domingo víveres (aguardiente, vinagre, vino, aceite, almendras, garbanzos, aceitunas, pasas, ajos, galletas, frijoles, chacina y bacalao), algunas telas, especiería, loza, clavazón y jabón respecto a los productos españoles, y loza, cristal, algunos tejidos, medias, harina, queso, papel y otros extranjeros.

Como ejemplo de éstos, dejamos constancia del registro de un navío que partió de Andalucía hacia Santo Domingo en estos años.

— Registro de la tartana «Nuestra Señora de los Reyes», que salió del puerto de Sevilla el 28 de febrero de 1786 con destino a Santo Domingo <sup>25</sup>:

— Frutos y géneros extranjeros	Valor en reales
26 quintales de hierro en flexes de arcos .....	1.950
40 quintales de hierro .....	2.400
35 dobles de plachuela .....	1.500
11 flexes de baratillo .....	540
18 docenas de vasos de cristal	
48 resmas de papel de Génova .....	4.018
105 perolas de azófar	
1.300 varas de caserillos ordinarios .....	2.600
1.500 arrobas de harina de Filadelfia .....	33.000
9 quintales de queso de Flandes .....	900
Varios víveres para el rancho .....	2.450
Total: .....	49.448



— Géneros y frutos del reino

268 arrobas de jabón duro .....	5.360
5.100 docenas de loza fina y entrefina y 370 vasos de loza basta .....	30.860
75 arrobas de vinagre .....	375
20 docenas de sombreros, 4 quintales de velas y 225 arrobas de vino .....	11.740
170 arrobas de fideos .....	5.440
1.362 arrobas de aceite de oliva .....	35.412
80 arrobas de aguardiente .....	4.800
112,5 arrobas de aceitunas en salmuera .....	900
200 arrobas de aceite de oliva .....	5.200
Cuatro sillas para caballo con sus arneses .....	3.500
Varios víveres para rancho .....	6.874
Total: .....	110.461

Por lo que se refiere a las exportaciones insulares a Andalucía, consistían fundamentalmente en oro, plata, cueros, cacao, azúcar, tabaco, café y maderas.

Como ejemplo de ello mostramos aquí el registro del paquebote «Nuestra Señora de la Concepción», que llegó a Cádiz desde Santo Domingo el 28 de marzo de 1791<sup>26</sup>:

— Por cuenta de la Real Hacienda Valor en reales

2.520 tercios de tabaco en rama co 251.700 libras .....	10.068.000
---	------------

— Por cuenta de varios particulares

7.000 pesos en caja de soladadas .....	140.000
18.481 pesos cuatro reales en plata de registro .....	369.630
460 pesos en oro de registro .....	9.200
264 pesos en oro en polvo .....	5.280
120 pesos en alhajas de oro .....	2.400
Una caja de carey cuyo valor se ignora	
85 marcos de onzas de plata labrada .....	13.640
11 fanegas de cacao .....	5.610
1.700 libras de café .....	8.500
150 cueros al pelo .....	5.632
Cuatro cajones de cigarros cuyo valor se ignora	
Total: .....	10.627.892

Y de la observación de registros como éstos, puede deducirse que si bien no hay grandes oscilaciones en cuanto al valor de los productos que Santo Domingo conseguía de Andalucía, al menos desde que con el Real Decreto de libre comercio con las Antillas de 1765 se incrementa el comercio con la Península, no ocurre lo mismo con el valor de los productos que Santo Domingo envía a los puertos andaluces, que presenta importantes altibajos. Y estos altibajos vienen dados por el factor tabaco.

El tabaco había comenzado a cultivarse en Santo Domingo en el siglo xvii, pero sólo se sembraba en pequeñas cantidades que servían para surtir el mercado interior y a la colonia francesa de la isla.

A pesar de que las autoridades dominicanas habían pretendido lograr de la Corte que se les permitiera el envío del tabaco cominicano para las Reales Fábricas de Sevilla, no consiguieron nada hasta que, en 1762, La Habana cae en poder de los ingleses y escasea el tabaco en España.

Comienza así una etapa de florecimiento para el tabaco dominicano que durará hsta 1774, fecha en que se ordena desde la Península la reducción de la producción.

Posteriormente sin embargo, la mayor demanda de tabaco en Europa por un aumento apulativo del consumo, hará que las remesas que las Reales Fábricas recibían de Cuba se mostraran insuficientes, por lo que tuvieron que recurrir de nuevo al tabaco dominicano, aunque la decadencia de su producción lo hacía casi imposible <sup>27</sup>.

Merced a este tabaco, las exportaciones dominicanas a la Metrópoli, y concretamente a Sevilla, ascenderán notablemente en los años en que haya tabaco para remitir a las Reales Fábricas, mientras que cuando este fruto falta en los registros, descienden de nuevo a niveles mínimos. Ese tabaco no se exportó como hemos dicho de forma continua durante la etapa estudiada, y las cantidades de otros productos que Santo Domingo podía vender en el exterior, y concretamente en Andalucía, como el azúcar o el café eran mínimas.

Por todo ello, la balanza comercial entre Santo Domingo y Andalucía será casi siempre favorable a esta última, exceptuándose desde luego de esta norma los años en que se remiten grandes cantidades de tabaco, tal y como se observa en el siguiente cuadro. Hemos de señalar que en él sólo aparece el volumen del tráfico comercial en cinco años, por ser los únicos en que la documentación nos ha permitido separar por completo el valor de las mercancías que fueron de Santo Domingo a Andalucía y viceversa, del total de las que se comerciaron con la Península <sup>28</sup>:

Años	Imp. domin. de Andalucía	Exp. dom. a Andaluc.
1773	842.473—12	34.980
1774	695.712—32	86.078
1775	443.379—33	1.037.482—17
1779	1.300.631—11	141.481—31
1785	123.220	797.189—28
Total	3.405.417—20	2.097.212— 8

En resumen, el tráfico comercial de Santo Domingo con España fue muy inferior, al menos por lo que se refiere al número de embarcaciones que lo realizaban, al que se desarrollaba con las colonias americanas. Pero ese comercio, y quizás por la larga tradición iniciada desde el descubrimiento, y posteriormente con la creación de la casa de la Contratación primero en Sevilla y después en Cádiz, se va a desarrollar fundamentalmente con los puertos andaluces,

No importa que en la segunda mitad del siglo xviii se cree una compañía de comercio para traficar con la isla en una región diferente, ni que posteriormente se abran nuevos puertos al comercio con las islas del Caribe. Andalucía, y especialmente Cádiz, seguirá siendo duran-

te toda esta etapa el nexo de unión entre Santo Domingo y la Península, nexo que sólo se romperá cuando, en 1795, la Española sea cedida a la República Francesa por la paz de Basilea.

Y este comercio, aunque ya hemos dicho que no fue muy intenso, jugará un papel decisivo en algunas producciones isleñas como el café o el tabaco, sobre todo en este último como ya hemos señalado, incrementándose o disminuyendo su cultivo según la demanda de las Reales Fábricas <sup>29</sup>.

## NOTAS

1. RODRIGUEZ CASADO, Vicente. *Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765, regulando las relaciones comerciales de España en Indias*. «Anuario de Historia de Derecho Español». T. XIII. Madrid 1936-1941. Pág. 105.
2. VID ARCILA FARIAS. *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*. Ediciones Oasis. Méjico 1974.
3. MUÑOZ PEREZ, José. *La Publicación del Reglamento de Comercio Libre a Indias de 1778*. «Anuario de Estudios Americanos». Vol. IV. Sevilla 1947. Págs. 635-637.
4. MORALES PADRON, Francisco. *El comercio canario-americano*. E.E.H.A. Sevilla 1955. Pág. 79.
5. A.G.I. Contaduría 1.069-A y B, y Contratación 1.452 y 2.902-A.
6. A.G.I. Contratación 2.459 y 2.902-A.
7. A.G.I. Indiferente General 2.410. Carta del gobernador don Manuel de Azlor a la Corte de 6 de noviembre de 1759.
8. Idem. Carta de la Corte al presidente de la Casa de la Contratación de 7 de marzo de 1760.
9. A.G.I. Contaduría 1.069-A y B; Santo Domingo 1.048 y 1.049, y Contratación 1.452 y 2.902-A.
10. Ibidem nota 5.
11. RODRIGUEZ CASADO, Vicente. Op. Cit. Pág. 113.
12. A.G.I. Indiferente General 1.539. R.C. de 8 de noviembre de 1765.
13. A.G.I. Arribadas 103. Instrucciones que deben seguirse para el Libre Comercio, fechadas el 16 de octubre de 1765.
14. A.G.I. Indiferente General 2.411. R.C. de 20 de septiembre de 1774.
15. A.G.I. Santo Domingo 1.049, 1.050 y 1.051; Contratación 1.452, 2.459 y 2.902-A, e Indiferente General 2.410, 2.411, 2.413, 2.414 y 2.416.
16. Idem.
17. MUÑOZ PEREZ, José. Op. Cit. Pág. 618.
18. Idem, págs. 645 a 649.
19. A.G.I. Indiferente General 2.162, 2.163, 2.177, 2.178, 2.182, 2.186, a 2.188, 2.192, 2.194, 2.209-A, 2.210, 2.415, 2.416, 2.417-A y 2.436.
20. Idem. 2.180, 2.210, 2.212, 2.215, 2.436, 2.442, 2.444, 2.446, 2.449, 2.451, 2.453, 2.456 y A.G.S. Sección 17. Dirección General de Rentas, 2.ª Remesa. Leg. 578.
21. A.G.I. Santo Domingo 947. Carta del gobernador Peralta a la Corte de 14 de septiembre de 1783.
22. A.G.I. Indiferente General 2.436. Informe de don Joaquín García de 25 de agosto de 1789.
23. A.G.I. Contaduría 1.069-A y B; Santo Domingo 1.048, 1.049, 1.050, 1.051 y 1.055; Contratación 1.452, 2.459 y 2.902-A; Secretaría del Juzgado de Arribadas 545 y 302; Indiferente General 2.162, 2.163, 2.177 a 2.180, 2.182, 2.186, 2.188, 2.192, 2.194, 2.209, 2.210, 2.212, 2.213, 2.410, 2.411, 2.413 a 2.416, 2.436, 2.444, 2.446, 2.449, 2.451, 2.453 y 2.456; y A.G.S. Dirección General de Rentas, 2.ª remesa. 568, 572, 575 y 578.
24. Idem.
25. A.G.I. Indiferente General 2.578.
26. Idem. 2.449.
27. Vid. al respecto SEVILLA SOLER, M.ª Rosario. *Santo Domingo Tierra de frontera*. E.E.H.A. Sevilla 1.980. Págs. 104 a 117. „
28. Ibidem nota 23.
29. Ibidem nota 27.