

## COMERCIO Y TRANSPORTE EN LA ECONOMIA DEL AZUCAR ANTILLANO DURANTE EL SIGLO XVI

La producción económica tiene como destino inmediato la afluencia de bienes a los mercados, desde los que se inicia la distribución proporcionando una serie de beneficios en cada uno de los eslabones que van de un extremo al otro de la cadena, premiando la actividad comercial ejercida por los agentes que efectúan operaciones de inversión, transporte y almacenamiento sobre los productos ya manufacturados, que constituyen en conjunto uno de los aspectos más lucrativos de la actividad económica.

El azúcar fue uno de los productos más apreciados entre los que llegaban desde las nuevas tierras, una vez que se implantó y desarrolló su producción en ellas. Fue tan importante que definió áreas especializadas, mereciendo gran atención por parte de la Corona que, interesada en la consolidación de las primeras colonizaciones, no dudó en proteger su producción y circulación, aunque resultara gravoso para la Real Hacienda<sup>1</sup>.

En el área antillana se implantó la primera industria azucarera de América y, por mucho tiempo, su comercio se limitó a los azúcares y cueros, complementados posteriormente con producciones menores, contrapartida de los productos que llegaban de Europa, además de los capitales necesarios para la implementación de la citada industria.

Será precisamente a estos agentes intermedios, que posibilitaron el tráfico, con sus estrategias, asimilación de nor-

---

1 Cosío Villegas, Daniel: *El comercio del azúcar en el siglo XVI*. «El Trimestre Económico», vol. V, núm. 4, México, 1939.

mas y dinámica operativa<sup>2</sup>, a quienes nos referiremos en adelante.

## AREAS COSTERAS DEL CARIBE Y ANTILLAS

En la organización espacial del tráfico comercial entre los dos continentes, se estableció un escalonamiento desde los primeros viajes, interviniendo, por un lado, los conocimientos geográficos —cada vez mayores— y, por otro, los elementos técnicos necesarios para el transporte desde el ciones que llegaban a esos mismos puertos.

Además de las rutas, la circulación comercial estaba condicionada por los puntos de origen, escalas y final de los viajes, regulados por la legislación correspondiente y, en otros casos, consolidados por la costumbre o por las facilidades de los puertos concretos. Así hubo abandono de puertos que no eran operativos, otros crecieron como centros receptores de las producciones del interior, influyendo también la importancia de las rutas terrestres para la distribución de las importaciones que llegaba a esos mismos puertos.

En la península, por exigencia monopolística de la Corona, se centró el tráfico en el puerto de Sevilla<sup>3</sup>, con algunas concesiones temporales para otros puertos peninsulares y muy especialmente a las islas Canarias<sup>4</sup>.

Los primeros puertos del Nuevo Mundo, localizados en las Antillas, coincidían con los centros más poblados, como

2 Nos hemos referido a distintos aspectos de este tema en anteriores trabajos. Río Moreno, Justo L. del y López y Sebastián, Lorenzo E.: *El comercio azucarero de la Española en el siglo XVI. Presión monopolística y alternativas locales*. «Revista Complutense de Historia de América», núm. 17, Madrid, 1991, págs. 39-78. Río Moreno, Justo L. del y López Sebastián, Lorenzo E.: *El tráfico azucarero antillano en el siglo XVI: el marco legal y la expectativa local*. «Actas del Tercer Seminario Internacional. Producción y comercio del azúcar de caña en época preindustrial». Motril (en prensa).

3 Véanse las obras de Puente y Olca, Maruel de la: *Los trabajos geográficos de la Casa de Contratación*. Sevilla, 1900 y Gil-Bermejo, Juana: *La Casa de la Contratación de Sevilla. Algunos aspectos de su Historia*. Sevilla, 1973.

4 El tema está ampliamente desarrollado por Morales Padrón, Francisco: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla, 1955.

sucedió en el caso de Santo Domingo, capital de la Española, tras el práctico abandono para la actividad comercial de otras ciudades en el centro de la isla. Fueron importantes en la isla de Puerto Rico, los de San Juan y San Germán; en Jamaica, Sevilla la Nueva y Oristán; en Cuba, el de Santiago y, más tardíamente La Habana.

Los puertos mencionados —que no pretenden ser una lista completa—, exceptuando el caso de Cuba, debieron su desarrollo al relevo o sustitución de la extracción minera por la industria azucarera, que produjo una decadencia paralela de los principales pueblos mineros.

Este desarrollo se debió a la circunstancia de ser dichos puertos las ciudades más pobladas y, por lo tanto, mercado inmediato de las importaciones, así como a la mayor necesidad de tonelaje que los productos exportados, azúcares y cueros, requerían —en cuanto a su volumen— con respecto a los metales preciosos. Es decir, si analizamos la localización geográfica de la mayor parte de los centros productores de azúcar, observaremos que casi todos ellos se encontraban situados en las cercanías de los puertos marítimos. Es más, el cambio de economía, de la extracción aurífera a la industria azucarera, trajo consigo un desplazamiento paralelo de los lugares de concentración de bienes económicos.

En el tránsito de la década de 1510 a la de 1520 asistimos al abandono casi repentino del interior de la Española y Puerto Rico, desarrollándose la mayor parte de la actividad económica en los valles y terrazas costeros. La consecuencia inmediata fue la rápida desaparición de los caminos interiores, supliendo la navegación de cabotaje a la comunicación dentro de las mismas islas. Podemos decir que el azúcar impuso la costa sobre el interior minero, aunque no debe entenderse nuestra afirmación de forma tajante, pues advertimos que las tierras más alejadas de los puertos quedaron aprovechadas por una próspera ganadería.

En el área circuncaribe continental, los puertos principales en la primera mitad del siglo XVI, fueron Veracruz,

Puerto Caballos, Nombre de Dios, Santa María de la Antigua del Darién, Cartagena de Indias, Santa Marta, Coro y Burburata. El de Santa María de la Antigua fue importante por tratarse del primer puerto continental en el que existió una compañía mercantil dedicada al azúcar, aunque no por el volumen de su comercio.

Sin duda alguna, el muelle que capitalizó la mayor parte de las exportaciones continentales fue Veracruz, en lo relativo al tráfico azucarero. Hacia esta ciudad portuaria basculaban las producciones de los ingenios instalados en sus cercanías, así como en las regiones de Puebla y Tuxtla.

Muchos de los puertos citados mantuvieron importantes relaciones comerciales con los antillanos ya mencionados, especialmente al principio de la colonización, pues hasta conseguir la autosuficiencia dependieron de las islas para su aprovisionamiento. El desarrollo de las nuevas tierras, el incremento de la población y de sus necesidades, así como la mayor productividad de estas tierras, hicieron que dos de los puertos continentales señalados, Veracruz y Nombre de Dios, fueran los destinos de las flotas, perjudicando con ello sensiblemente a los de la Española, Puerto Rico y Jamaica, que quedaron relegados; en tanto que el de La Habana, escala obligada en la ruta, se convertía en el puerto principal del tráfico.

En cuanto a las rutas, recordemos algunas ideas básicas: los viajes de ida se hacían aprovechando la fuerza de los alisios, que obligaban a una primera escala en las islas Canarias. Desde allí se llegaba a las Antillas Menores, entrada al Caribe, dirigiéndose los navíos a sus respectivos puntos de destino en las Antillas Mayores, continuando otros hacia Veracruz y Honduras, o bien hacia Nombre de Dios bordeando Tierra Firme.

Los viajes de regreso se hacían por la ruta septentrional, pero procurando salir antes de mediados de agosto, para evitar el riesgo de huracanes en las zonas calmas; cruzaban las Bahamas, siguiendo hasta las Azores, aunque a veces se llegaba

directamente a Sanlúcar de Barrameda o Cádiz sin escala en Azores <sup>5</sup>.

### LOS CAMINOS DEL AZÚCAR

La comercialización del azúcar seguía una serie de pasos que, con ligeras variaciones según los casos, en términos generales podemos decir que comprendían los que señalamos a continuación.

En teoría, el proceso se iniciaba con el transporte desde el propio ingenio hasta el puerto de embarque, donde se almacenaban las partidas hasta tener carga suficiente para un navío o a la espera de su llegada. Era en este punto donde se iniciaba propiamente la exportación, bien directa o por transmisión a mercaderes, estableciéndose acuerdos con navieros y maestros para ajustar los fletes o gastos del transporte.

Estibada la carga, la responsabilidad de ella recaía sobre el maestro, quien había de responder ante los aseguradores en caso de siniestro, pues los titulares del registro solían preocuparse de asegurar el valor de sus mercancías. Cuando el buque navegaba en régimen de flota, la protección naval reglamentada imponía un nuevo gasto sobre el valor de las mercancías mediante la *avería* <sup>6</sup>.

Una vez que el buque atracaba en el puerto sevillano de las Muelas, las cajas de azúcar comenzaban un nuevo recorrido que, escalonadamente, incrementaba su precio. Se iniciaba con la visita de los oficiales de la Casa de la Contratación que comprobaban el registro y, a partir de 1543, determinaban la

<sup>5</sup> Para ampliar todo lo relativo a rutas, puertos y comercio en general, véanse los trabajos de Artífano y de Galdácano, Gervasio de: *Historia del comercio con las Indias*. Barcelona, 1917. Haring, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, 1939. Schaefer, Ernest: *Comunicaciones marítimas y terrestres en las Indias españolas*. «Anuario de Estudios Americanos», Vol. III, Sevilla, 1946; Chaunu, Huguette et Pierre: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. París, 1955-1959. Chaunu, Pierre: *Les routes espagnoles de l'Atlantique*. «Coloquio Internacional de Historia Marítima». Sevilla, 1967.

<sup>6</sup> Los aspectos relacionados con las averías y el seguro marítimo han sido magistralmente estudiados por Guillermo Céspedes del Castillo en dos trabajos: *La avería en el comercio de Indias*. «A.E.A.», vol. III, Sevilla, 1945, págs. 515-698. *Seguros marítimos en la Carrera de Indias*. «Anuario de Historia del Derecho Español», vol. XIX, Madrid, 1948-1949, págs. 57-102.

cuantía del almojarifazgo. Desde el puerto pasaban a la Lonja, donde los exportadores o importadores mayoristas la encomendaban a corredores que se encargaban de su venta.

Las cantidades devengadas a lo largo del proceso, se corresponden con una serie de operaciones realizadas con los azúcares. Una vez llegados a Sevilla, los grandes mayoristas distribuían a minoristas tales como boticarios, confiteros y refinadores<sup>7</sup>; a veces, las transacciones se llevaban a cabo entre factores o financieros, con azúcares que aún no habían salido de las Antillas, creando una auténtica trama económica sobre bienes invisibles.

A Sevilla llegaban mercaderes de toda Andalucía, quienes habían adquirido ya el azúcar en Santo Domingo o Puerto Rico, a través de algún factor o compañero, o bien adquirirían en el puerto bético la preciada mercancía para su redistribución por los mercados locales que controlaban, ya fuese en otras ciudades de la misma Andalucía, Castilla o distintas urbes del Mediterráneo, Atlántico, Báltico y resto de Europa. Conocemos el caso de dos genoveses, residentes en Málaga y Sevilla respectivamente, que formaron compañía con objeto de adquirir azúcar en América para llevarla a puertos italianos<sup>8</sup>, pero fueron muchas las sociedades constituidas con este fin.

Vamos a exponer seguidamente un caso concreto, que ilustra gran parte del proceso anunciado, de cuyo análisis podemos deducir las apreciaciones del producto, los gastos y márgenes de beneficio que acompañaron su trayectoria desde el productor hasta el minorista.

En 1542, Hernando Gorjón, señor de ingenio de la Española, envió a Pedro de Velasco, su factor en Sevilla, diez cajas de azúcar con un peso total de 130,5 arrobas, cuya calidad desconocemos pues no aparece en el documento.

7 Río Moreno, Justo L. del: *Refinerías sevillanas de azúcar (Siglos XVI y XVII)*. «Actas del Primer Seminario Internacional. La caña de azúcar en tiempos de los grandes descubrimientos (1450-1550)». Maracena, 1989, págs. 131-155.

8 *Catálogo de Fondos Americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla*. Madrid, 1930-1935, t. VI, núm. 150.

El camino que siguieron estas cajas, a las que acompañaban 52 cueros, lo podemos reconstruir a partir de los sucesivos incrementos, calculados en maravedís, que supuso la comercialización final, desglosada de la manera siguiente:

1) Derechos de flete de las diez cajas a 2 ducados cada una ... ..	7.500 maravedís
2) Acarreo de las cajas a 25 maravedís cada una ... ..	250 maravedís
3) Pagos por la venta en lonja ... ..	405 maravedís
4) Derechos de corretaje de los azúcares y cueros ... ..	500 maravedís
5) Derechos de avería de las diez cajas	1.020 maravedís
6) Derechos de encomienda del azúcar y cueros ... ..	2.590 maravedís
	<hr/>
Total ... ..	12.265 maravedís

A las diferencias de precio hay que añadir las del peso final de los azúcares, que en la última venta fue de 125 arrobas y diez libras de «azúcar de pilón», compradas por el confitero Fernando de Salamanca, a razón de 650 maravedís la arroba, con un importe total de 81.510 maravedís. Por tanto, cada arroba tuvo un coste de comercialización aproximado de 90 maravedís.

Si queremos establecer el precio por arroba de la mercancía en Santo Domingo, habremos de restar el valor de los sucesivos incrementos comerciales, establecidos en 90 maravedís por arroba, al precio final de 650 maravedís por arroba que pagó el último comprador, resultando el precio de salida de la mercancía en Santo Domingo en 540 maravedís por arroba<sup>9</sup>.

Antes de continuar, hemos de advertir que el ejemplo propuesto hace referencia a la venta al por mayor en la Lonja de Sevilla, sin incluir las transacciones previas en la Española,

<sup>9</sup> A.G.I., Justicia, 943, núm. 3, pieza 1.

que eran muy frecuentes, los gastos de transporte interior en la isla y el almacenaje en Santo Domingo. Además, finalizada la transmisión del mayorista, se iniciaba un proceso de venta al detall que, siendo muy complejo, tampoco recogemos en el caso expuesto. Nos limitamos el proceso de puerto a puerto, entre continentes, correspondiendo el primer incremento al transporte marítimo y, sucesivamente, al transporte del puerto de las Muelas a la Lonja, a la ocupación de Lonja, comisiones, seguros-impuesto y venta.

## TIPOS DE AZÚCARES

El proceso final de la industria azucarera concluía con la obtención del azúcar cristalizado y los subproductos que generaba dicho proceso. Las calidades eran diversas, recibiendo un nombre específico, y teniendo lógicamente un valor distinto en el mercado.

El pan de azúcar se dividía en cinco partes, con nombre propio cada una de ellas, atendiendo al grado de pureza o acumulación de impurezas. De esta forma, los nombres de cada tipo eran: «blanco» o «lealdado», «quebrado», «mascabado», «espumas» y «panelas».

El «blanco» se consideraba con un grado de pureza del 100%. El «quebrado» contenía un 25% de impurezas, equivaliendo al 75% de «lealdado» o «blanco». El «mascabado» llevaba un 33% aproximadamente de impurezas. Las «espumas» y «panelas» tenían una riqueza del 50%<sup>10</sup>.

Además, se obtenían subproductos, tras una importante operación, de la que resultaba el «mascabado». Secados los panes, se quitaba el azúcar mal purgado y de color pardo de la parte inferior de la forma, operación llamada «mascabar», de donde este azúcar recibía el nombre de «mascabado». La parte inferior del corte de «mascabado» se llamaba «ogucho»

---

10 A.G.I., Escribanía, 1B, pieza 2, f. 345. A.G.I., Justicia, 981, núm. 2, pieza 2.

y era separada de aquel para un nuevo procesamiento. Los terrones del «mascabado» se quebraban sobre un toldo, para facilitar su secado, recibiendo este azúcar el nombre de «quebrado»<sup>11</sup>.

La reputación de los azúcares exportados desde la Española, siempre preocupó a los órganos de gobierno locales. Valga como ejemplo la petición que hacían los cabildos de la isla en 1521, señalando la conveniencia de implantar el cargo de lealdador para fiscalizar la calidad de las exportaciones. Nos sugiere esta propuesta que, en los primeros años, debía ser grande el descontrol en la peritación de la riqueza de los azúcares. Abonando esta idea la súplica al rey, hecha el 30 de enero de aquel año, en la que pedían estos nombramientos «porque el azúcar que desta isla saliere sea tal que conviene y questos lealdadores y oficiales sean puestos por los cabildos e de personas conocidas y sin sospecha que a ellos les paresca...»<sup>12</sup>.

El estado de los azúcares obtenidos, que podían ser sólidos o fluidos, determinaba el tipo y tamaño de envase, uno de los elementos principales en el transporte, llegando su importancia a tal punto que la calidad de aquellos puede deducirse a través de la documentación según el envase que los contenía.

El sistema de envasado comprendía una serie de operaciones, la primera de las cuales consistía en secar al sol tanto el azúcar como los propios envases; cuando ambos estaban secos, cada envase era pesado individualmente, después de asignarle un número. A continuación, los azúcares eran introducidos, poniendo sucesivas capas —que prensaban los clavos— y finalmente, se colocaba, clavaba y precintaba la tapa. Para aislar el azúcar de la madera de las cajas, éstas eran recubiertas de papel y, posteriormente, se cosía antes de ce-

---

11 Antonil, André João: *Cultura e opulencia do Brasil por suas drogas e minas*. París, 1968, pág. 254.

12 A.G.I., Justicia, 45, f. 531v.

rrarse el recipiente, con la intención de aislar el contenido de la humedad todo lo posible.

Cada señor de ingenio tenía su propia marca y ésta se ponía en las cajas para identificarlas, anotándose en los registros de embarque quién era el cargador, a quién iba destinada la mercancía, cuántos recipientes eran y el peso en arrobas de azúcar que contenía cada uno.

Era normal que se pesaran tanto a la salida, por el exportador, que así controlaba el envío y además calculaba los derechos de flete; como a la llegada, por el destinatario, para efectuar el pago de la mercancía o la comprobación de su peso, si el primer consignatario era un factor o miembro de compañía establecido en Sevilla, pues tenía que rendir cuentas al remitente, justificando el precio final del producto y la cantidad percibida por él.

El peso de una caja de azúcar «lealdado» oscilaba entre 12 y 14 arrobas; las cajas de «quebrados» contenían 21 ó 22 arrobas, mientras que los cuartos (barriles) podían transportar azúcares «quebrados», «mascabados», «espumas» o «paneías» y solían pesar entre 28 y 32 arrobas, dependiendo de la calidad del azúcar que contenían.

Como toda cuestión de medida, la imprecisión, contradicciones y dificultades para establecer cálculos concretos es grande. A pesar de ello, hemos intentado cuantificar y obtenido unos resultados preliminares que podemos desglosar de la siguiente manera:

Envase	Tipo de azúcar	P E S O S			
		Max. en arrobas	Max. en Kg.	Min. en arrobas	Min. en Kg.
Caja	«Blanco»	14,67	168,70	10,93	125,70
Caja	«Quebrado»	22	253	18	207
Barril	«Espumas»	29,50	339,25	25	287,50
Barril	«Quebrado»	22	253	22	253
Cuarto	Varios	21,43	241,50	21,43	241,50

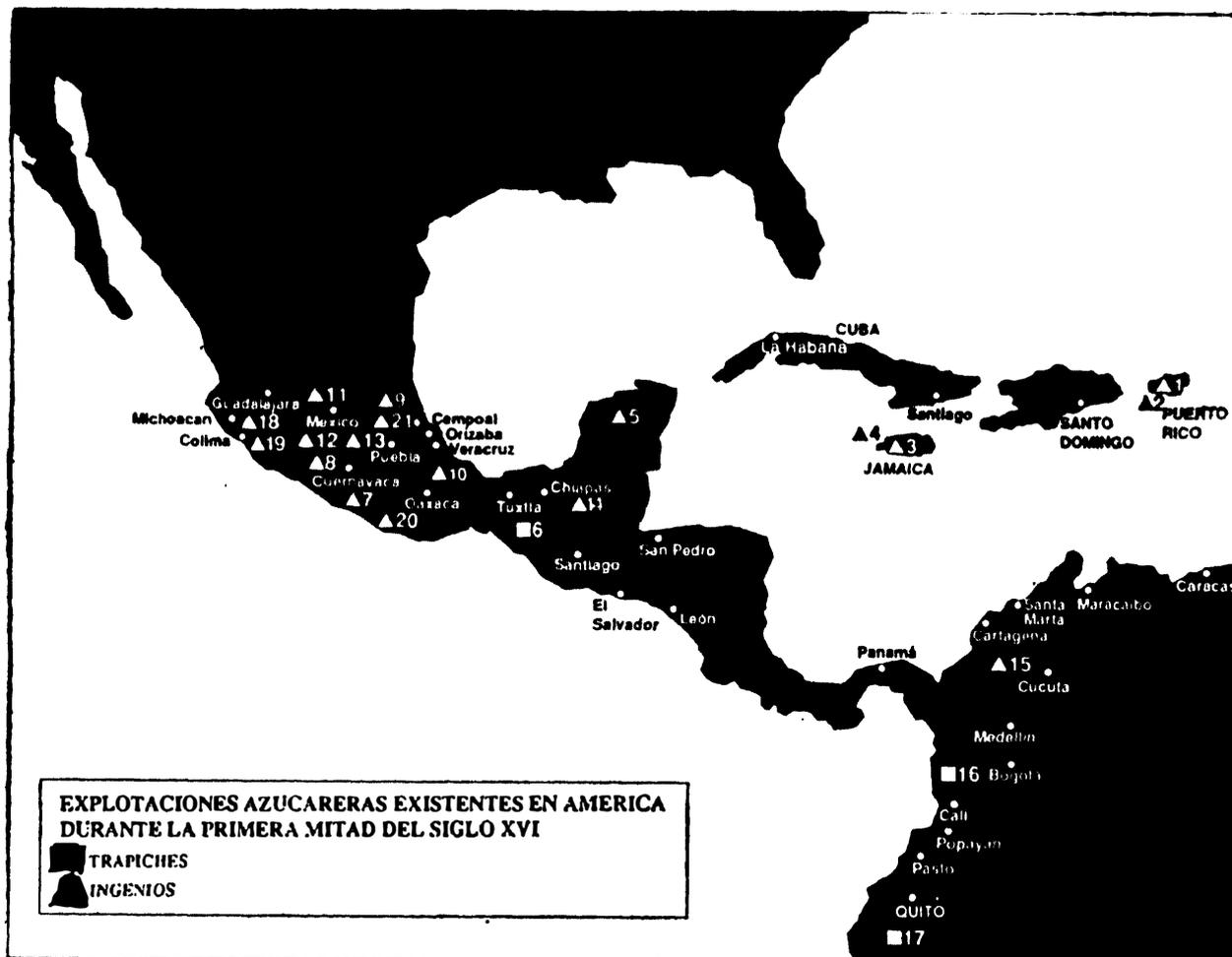
El cuadro anterior ha sido elaborado con datos proce-



### RELACION DE INGENIOS EXISTENTES EN LA ESPAÑOLA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

1. Trapiche de Pedro de Heredia y Damián de Peralta.
  2. Trapiche de Francisco de Barrionuevo y Fernando de Illescas.
  3. Trapiche de Sancho de Monasterio y Juan de Aguilar
1. Ingenio edificado por Gonzalo de Velloso y los hermanos Francisco y Cristóbal de Tapia.
  2. Ingenio de Lucas Vázquez de Ayllón y Francisco de Ceballos.
  3. Ingenio de Pedro de Barrionuevo y Diego de Morales.
  4. Ingenio propiedad de Juan de Villoria.
  5. Ingenio propiedad de los Trejos, adquirido a mediados de 1540 por Juan de Villoria.
  6. Fábrica instalada inicialmente en la ribera del Casui y trasladada después al más caudaloso Higuamo.
  7. Ingenio de Diego Colón, ribera del Isabela
  8. Ingenio de Diego Caballero, río Ybuca.
  9. Ingenio de Benito de Astorga, río Ybuca.
  10. Ingenio del licenciado Pedro Vázquez.
  11. Ingenio del "Arbol Gordo", propiedad del licenciado Lebrón.
  12. Ingenio de Esteban Pasamonte.
  13. Ingenio de Francisco Tostado.
  14. Ingenio de Diego Caballero.
  15. Ingenio de Alonso de Avila.
  16. Ingenio de Francisco de Tapia.
  17. Ingenio de Juan de Ampies.
  18. Ingenio del licenciado Zuazo.
  19. Ingenio de Diego Caballero.
  20. Ingenio de Jácome Castellón.
  21. Ingenio de Hernando Gorjón.
  22. Ingenio de Alonso Gutiérrez de las Vasas.
  23. Ingenio de Juan de León.
  24. Ingenio del bachiller Moreno.
  25. Ingenio del licenciado Barreda.
  26. Ingenio de Pedro Martín de Argamonte.

Fuente: Río Moreno, Justo L. del: *Los inicios de la agricultura europea en el Nuevo Mundo* (1492-1542). Sevilla, 1991, págs. 374-379 y 440-441.



### LOCALIZACION DE LOS INGENIOS QUE FUNCIONABAN EN AMERICA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

1. Ingenio de Andrés de Haro y Tomás de Castellón, en San Germán.
2. Molino de Gonzalo de Santa Olalla, en San Juan.
3. Ingenio de Francisco de Garay.
4. Ingenio de Sancho de Matienzo.
5. Ingenio construido por Francisco de Montejo en el río Champotón.
6. Trapiche erigido en Tuxtla por Hernán Cortés.
7. Ingenio de Tlaltenango, propiedad de Hernán Cortés.
8. Ingenio de Antonio Serrano de Cardona.
9. Ingenio de Rodrigo de Albornoz.
10. Ingenio de Antonio de Mendoza.
11. Ingenio de Tajimacoa, levantado por Gonzalo de Salazar.
12. Ingenio de Francisco de Santa Cruz.
13. Ingenio de Diego de Ordás.
14. En Chiapas funcionaban un mínimo de siete ingenios, pero desconocemos su ubicación exacta y quiénes eran sus dueños.
15. Ingenio del licenciado Juan de Santa Cruz.
16. Trapiche existente en Cali, aunque desconocemos quién era su propietario.
17. En Perú, durante la primera mitad del siglo XVI, funcionaban cuatro trapiches, ubicados en Huánuco, la Nasca y Trujillo.
18. Ingenio de Gonzalo de Salazar, en Michoacán.
19. Ingenio de Luis de Castilla.
20. Ingenio de Bernardino del Castillo, llamado de Amanalco.
21. Ingenio de Antonio de Mendoza, en Orizaba, fundado en 1542.

Fuente: Rfo Moreno, *Los inicios...*

dentes de una veintena de registros de navíos, con valores extremos, siempre que se han apreciado diferencias importantes en los pesos registrados, aunque son tantos los recogidos, que nos hemos visto obligados a seleccionar una parte de ellos para su elaboración.

Otro aspecto importante que hemos tenido en cuenta ha sido la asociación entre envase y tipo de azúcar, pues no siempre el segundo aparece especificado en la documentación, por lo que las deducciones son muy teóricas y, por lo tanto, pendientes de verificación, si encontramos documentos que la permitan.

De las consideraciones anteriores se deduce que, en el caso de Santo Domingo, no existió uniformidad en los pesos correspondientes a cada envase, lo que presumiblemente indica dimensiones distintas en los mismos, aunque este punto no aparece reflejado en los documentos, ni hemos hallado una asociación suficientemente clara entre los tipos de azúcar y los envases a los que hemos hecho referencia.

En el comercio del azúcar era frecuente el deterioro de la carga, los naufragios, los robos y distintas prácticas defraudatorias. Son múltiples los casos que conocemos de pleitos y disputas por engaños en los pesos, consecuencia de la imprecisión, ya señalada, tanto en los contenidos y envases como en las calidades del azúcar, originando dichos pleitos múltiples interrogatorios a testigos expertos, tanto en la confección de cajas y barriles como en la determinación de las calidades de los azúcares.

Las informaciones proporcionadas por los pleitos, son especialmente ricas en los casos de extravíos de cargas o pérdidas causadas por naufragio y ataques piráticos. A veces, en lo relativo a calidad, era aún más frecuente el engaño puro y simple, como puede verse por lo que sucedió a Diego Rodríguez, quien recibió una caja de azúcar de «panelas» como si fuera azúcar «mascabado», de mucho más valor, apelándose al peritaje del mercader de azúcar sevillano Antonio de Toro<sup>18</sup>.

13 Archivo de Protocolos de Sevilla, (A.P.S.), of. XXI, lib. 1, fol. 1340.

Como vemos, la determinación de calidades representa uno de los problemas pendientes para el conocimiento del comercio azucarero, en tanto que la determinación rigurosa de la capacidad de los envases y el peso de los azúcares, permitirán una cuantificación más exacta que la posible hasta ahora.

## SISTEMAS DE COMERCIALIZACIÓN

Las modalidades del mercado azucarero de Santo Domingo podemos agruparlas en dos apartados previos. El primero, de carácter estrictamente local y distribución interna, tenía una escasa importancia en el movimiento económico externo de la isla. Todos los señores de ingenio tenían alguna participación en él, siendo la especialidad de los productos menos importantes, quienes carecían de recursos financieros, y los que no estaban endeudados con el exterior.

Un segundo apartado, que es el que nos interesa analizar en la presente ocasión, es el constituido por los exportadores, que para la comercialización de su producto dependían del exterior y en función de las peculiaridades de cada productor o empresario, obligan a una división en cuanto a su comportamiento en el mercado de azúcares, que podemos resumir en estos cinco tipos básicos:

- 1) Señores de ingenio con posibilidades financieras suficientes, no endeudados y que contaban con factor en Sevilla.
- 2) Señores de ingenio sin recursos financieros o con deudas exteriores, que amortizaban con azúcares puestos en Sevilla.
- 3) Señores de ingenio con deudas interiores, que satisfacían con el mismo producto a los mercaderes acreedores radicados en Santo Domingo, quienes se convertían automáticamente en intermediarios de la exportación.

- 4) Señores de ingenio que constituían compañías o formaban parte de sociedades comerciales en funcionamiento.
- 5) Intermediarios mayoristas, que acumulaban considerables cantidades de azúcar en la propia isla, exportándola mediante cualquiera de las fórmulas anteriores, y que intervenían por tanto, en el proceso de comercialización pero no en el de producción.

Pasamos a continuación a estudiar los principales tipos anteriores, aunque las formas de operar de cada uno de ellos eran muy diversas y no hemos de pensar en grupos homogéneos y rígidos en sus comportamientos comerciales. Concretaremos nuestras referencias a los tres tipos principales.

#### PRODUCTORES INDEPENDIENTES

El número de señores de ingenio con capacidad económica suficiente, para comercializar ellos mismos sus producciones, fue muy reducido desde los primeros años.

Durante la década de 1520 contamos con un grupo importante de señores de ingenio que exportaban directamente, aunque su número se redujo a medida que nos acercamos al decenio siguiente. Los principales productores de este grupo fueron: Juan de Villoria, Benito de Astorga, el secretario Diego Caballero, Lope de Bardecí, Esteban Justinian, Francisco de Ceballos, Fernando de Illescas, Francisco de Tapia, el tesorero Esteban de Pasamonte y la virreina doña María de Toledo, viuda de Diego Colón. Estos diez nombres corresponden a los únicos señores de ingenio que encontramos en una larga lista con más de doscientos cincuenta exportadores. Sin embargo, es muy probable que más de la mitad de los diez nombres citados enviaran los cargamentos a Sevilla para resarcir deudas pendientes.

Entre 1530 y 1550 se produce un doble fenómeno que

advertimos tras el análisis de las listas de exportadores: los señores de ingenio perdieron el control comercial de sus propias producciones, mientras que los mercaderes se hicieron cargo de ellas y de su comercialización.

Ya en la flota de 1552 sólo encontramos entre los productores más solventes a la familia de los Caballero, a Tomás Justinián, heredero de Esteban Justinián, al licenciado Estévez, al racionero Juan de Medrano y a Melchor de Torres; es decir, mercaderes convertidos en señores de ingenio, exceptuando al licenciado Estévez.

A medida que nos adentramos en el siglo, desaparece la figura del productor-exportador, quedando toda la comercialización en manos de compañías comerciales más fuertes.

#### PRODUCTORES ENDEUDADOS QUE PAGAN EN AZÚCAR

La práctica del pago de los préstamos en azúcar tenía sus precedentes en la implantación de la industria azucarera canaria y se recogía en algunas ordenanzas como, por ejemplo, en las del concejo de Gran Canaria, que establecían distintas restricciones, tales como las reventas —penadas con la pérdida de la mercancía—, pues se intentaba obstaculizar la especulación, procurando la exportación directa de los azúcares<sup>14</sup>.

En los casos de Santo Domingo y Puerto Rico, muchas deudas contraídas con mercaderes peninsulares —por no decir casi todas—, se pagaban en azúcares. Con frecuencia, los comerciantes no tenían factores en las Antillas, siendo los señores de ingenio quienes enviaban el azúcar a Sevilla a riesgo del comerciante-acreedor para satisfacer sus compromisos<sup>15</sup>.

En este grupo encontramos a azucareros como Diego García de Aguilar, señor de ingenio, que remitía a Sevilla a nom-

14 Morales Padrón, Francisco: *Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria* (1531). Sevilla, 1974, págs. 148-149.

15 A.G.I., Justicia, 59, núm. 1, fol. 1594.

bre de sus acreedores burgaleses, cinco cajas de azúcar «blanco lealdado» con 69 arrobas, siendo el riesgo a cuenta de la compañía, por tratarse de deudas; también se hacían cargo del flete, cuyo importe ascendía a 635 maravedís por caja<sup>16</sup>.

Otras veces, el azúcar no era para pagar deudas, sino para sufragar la adquisición de encargos hechos por los isleños. Así sucedió con los guadamecés que pidió Francisco Tostado a Lorenzo Vivaldo y Juan Bautista Pinelo, para los que les remitió un barril de azúcar «mascabado» cuyo valor en Sevilla fue de 10.200 maravedís<sup>17</sup>.

Según corría el siglo, fue aumentando el número de personas que intervenían en el comercio azucarero sin moverse de Sevilla, es decir, fuera de compañías o de intervención en el proceso de producción del azúcar; sencillamente, encargaban a maestros y miembros de la marinería su adquisición en Santo Domingo o Puerto Rico<sup>18</sup>.

Paralelamente, asistimos a un fenómeno de pérdida del control de los fletes por parte de los productores y pobladores antillanos, consiguiendo y encargando el transporte desde la ciudad de Sevilla aquellas compañías o mercaderes más vinculados al tráfico azucarero, que pretendían asegurarse el retorno de determinadas cantidades de azúcar.

## COMPAÑÍAS

La mayor parte de las personas que intervenían en el comercio azucarero estaban vinculadas entre sí mediante acuerdos económicos, tales como la compañía. Aunque no pretendemos entrar en detalles, por la gran diversidad de posibilidades que ofrece el estudio de esta forma de participación en el comercio, vamos a caracterizar sus formas más elementales,

---

16 A.G.I., Justicia, 704, núm. 8, pieza 1.

17 *Ibíd.*, núm. 10.

18 A.P.S., of. XV, lib. 2, fols. 889 y 1222. A.G.I., Indiferente General, 1205, núm. 18.

aportando algún caso concreto de los que hemos tenido en cuenta para nuestro trabajo.

Sin duda, la principal sociedad local estaba constituida por Alvaro Caballero y sus dos tíos, Diego y Alonso. Tenemos datos que corroboran la constitución de la compañía ya a mediados de la década de 1520; a fines de este decenio la sociedad intervenía en distintos negocios esclavistas, ganaderos, en empresas de conquista y practicaba el comercio inter-regional en todo el Caribe con las producciones de sus numerosos hatos ganaderos. Pero, nos interesa resaltar la comercialización de los azúcares producidos en sus propios ingenios, a los que añadía la mayor parte de las elaboraciones de San Juan de la Maguana —las de más calidad de toda la Española—, que en conjunto exportaba a Sevilla y desde esta ciudad a Flandes. En 1530 Diego Caballero disponía de sus propios navíos, entre los que estaban las carabelas San Juan y Santa Cruz<sup>19</sup>.

Las compañías no tenían siempre un carácter tan familiar, ni contaban con los medios de los Caballero. Podemos agrupar en tres modalidades las sociedades constituidas en las Antillas a lo largo del siglo XVI. El primer grupo estaba formado por productores y comerciantes con residencia en las islas, con intereses semejantes en el comercio azucarero. Un segundo grupo, el más importante, lo constituían las sociedades sevillanas o extranjeras con residencia en Sevilla, que invertían parte de sus cuantiosas ganancias en ingenios azucareros de las islas, diversificando sus negocios e interviniendo en la producción. Por último, estaban las compañías mercantiles dedicadas estrictamente al comercio, con factores en las islas, que constituyen la forma más convencional de compañía.

Entre las compañías comerciales formadas por mercaderes sevillanos con factor en Santo Domingo, conocemos distintos ejemplos que nos sirven para definir las pautas de com-

---

19 A.G.I., Justicia, 704, núm. 9, segunda pieza.

portamiento mercantil de sus componentes. Estas sociedades exportaban a Santo Domingo y Puerto Rico ropas y otras mercancías que vendían o trocaban por azúcares. Con el transcurso de los años y el encarecimiento de los fletes, se fueron haciendo selectivos en cuanto a las calidades del azúcar que comercializaban, ya que los derechos de transporte se calculaban sobre peso y volumen y no sobre valor o calidad.

Cuando los factores o los socios sevillanos de las compañías eran activos y emprendedores, aseguraban los pedidos antes de solicitarlos a las Antillas, siendo frecuente que los corresponsales antillanos actuaran por encargo para satisfacer los compromisos contraídos en la Península. Ilustra perfectamente este caso el de la sociedad formada por Pedro de Tamayo en Sevilla y Pedro Ruiz en Santo Domingo<sup>20</sup>.

En la intervención de las compañías resultaba determinante el contacto y la comunicación entre sus miembros a uno y otro lado del Atlántico, pues así contaban con la necesaria información sobre precios, demandas del mercado, prácticas mercantiles a emplear, posibles inversiones y sobre todo, podían orientar éstas a la compra de mercancías —como el azúcar— de fácil venta y rápidas ganancias en la Península, sin asumir los riesgos de otras inversiones mercantiles.

## AGENTES DE LA NAVEGACIÓN COMERCIAL

En Sevilla había al menos cuatro tipos de profesionales relacionados con el comercio antillano. En primer lugar, y con mayor importancia, estaban los mercaderes, quienes normalmente enviaban productos peninsulares o europeos e invertían parte de sus beneficios en productos locales que comercializaban desde Sevilla. Por las peculiaridades del mercado antillano podemos diferenciar tres subgrupos: los que traficaban con bienes de consumo, los esclavistas que surtían

---

20 A.G.I., Justicia, 981, núm. 2, pieza 2.

de mano de obra al mercado antillano y los financieros o prestamistas, que exportaban capital para su inversión en ingenios azucareros.

Un segundo grupo lo constituían los almacenistas, con infraestructura y capital suficientes para la venta al por mayor, que suministraban carga o participaban de algún modo en los negocios que efectuaban en las Antillas los mercaderes del grupo anterior.

En tercer lugar estaban los tratantes, frecuentemente meros comisionistas, factores o corredores, cuya actividad era intermedia entre las correspondientes a los grupos anteriores, actuando como agentes comerciales.

Por último, estaban los tenderos, minoristas dedicados a la venta al público, que ocasionalmente enviaban algún cargamento a las Antillas, proveían a viajeros y cumplían pequeños encargos de residentes en las islas.

Los grupos descritos se engrosaron con las propias gentes de mar, capitanes, maestros, pilotos y hasta la misma marinería, que a veces se reservaban parte de la capacidad del buque, comerciaban con su trabajo o invertían las ganancias en productos antillanos que vendían a su regreso, siendo el volumen de su actividad económica muy apreciable por el número de ellos.

En las Antillas, y concretamente en la Española y Puerto Rico, intervenían en el comercio con Sevilla los siguientes grupos:

Mercaderes que vivían en Santo Domingo o San Juan de Puerto Rico como almacenistas o mayoristas y enviaban o llevaban sus productos a Sevilla para la venta.

Pasajeros y gente de mar que volvían a España en las flotas.

Tenderos o minoristas, que acumulaban sus ganancias en azúcar y exportaban directamente dicho azúcar, o lo vendían a mayoristas exportadores en circunstancias de mercado favorable para obtener un beneficio máximo.

Señores de ingenio que comercializaban su propia pro-

ducción, con destino a la venta o al resarcimiento de deudas en la península.

Por último, factores o encomenderos<sup>21</sup>, que de forma permanente en el primer caso y esporádica en el segundo, recibían órdenes de compra desde Sevilla, por cuenta de las compañías en el caso de los factores y de particulares o asociaciones informales en el caso de los encomenderos.

Estos grupos generaban una serie de vínculos mercantiles, que a efectos de exposición breve, podemos sintetizar en los que siguen.

La forma más utilizada fue la compañía, normalmente entre dos o tres socios que participaban en las ganancias, en función del capital que invirtieran. Lo habitual fue que uno de ellos actuara de factor en las Islas y otro u otros lo hicieran como exportadores y receptores en Sevilla. Los miembros de compañías podían tener un vínculo familiar, profesional o de intereses económicos. Las asociaciones podían ser ocasionales, para un negocio único, o establecerse con mayor duración, que solía ser de tres años.

Otra forma de asociación era la denominada «encomienda», acuerdo establecido entre dos individuos, uno que permanecía en el lugar de embarque y otro que se desplazaba con las mercancías. Estos convenios admitían dos formas de remuneración, percibiendo el encomendero un sueldo o cantidad fija o bien un porcentaje de las ganancias.

El tercer tipo de vínculo económico era el de la «factoría», pudiendo efectuarse con múltiples combinaciones. En los primeros años, estos «factores» ocasionales se comprometían para un único viaje de ida y vuelta. Con posterioridad, tras el establecimiento de compañías más duraderas, los «factores» pasaron a ser permanentes. Sin embargo, el papel desempeñado por los primitivos «factores», lo cumplieron con posterioridad maestros y tripulantes de los barcos que llegaban a las Islas.

---

21 Utilizamos el término exclusivamente en su acepción más inmediata con el significado de «persona que lleva encargos de otro».

## EL SISTEMA COMERCIAL DE NAVÍOS SUELTOS

En el comercio antillano del siglo XVI, y en el americano en general, hay dos períodos o épocas bien diferenciadas. La primera se caracterizó por un transporte individual, con la única condición de utilizar el puerto de Sevilla como punto de partida y destino final. Esta primera época ha sido definida por la historiografía americanista como de un transporte orientado por los intereses particulares, cuando no por el capricho de mercaderes y maestros, cuyos efectos principales fueron la poca fluidez, la irregularidad en los viajes y la falta de protección de los buques y cargamentos.

Sin embargo, analizando las fuentes documentales, la primera impresión obtenida, nos induce a cuestionar esta afirmación, a no ser que se maten muchos aspectos, aún por estudiar, y desde luego, en lo relativo a la isla Española estamos en disposición de afirmar lo contrario.

La expansión conquistadora hacia el continente provocó un aumento de la demanda y, por tanto, del tráfico, a la vez que la necesidad de asegurar las cargas. Muchas veces estas cargas fueron suministro vital para los nuevos colonizadores, a la vez que fuente de recuperación en productos americanos, que regresaban como pago de las mismas, especialmente importantes cuando se trataba de metales preciosos.

A veces, lo que regresaba en concepto de compensación de los productos importados en América, eran azúcares, que no tuvieron el valor ni despertaron el mismo interés que el oro y la plata, lo que afectó decisivamente a los medios de transporte dedicados a su circulación.

Para evitar las frecuentes pérdidas ocasionadas por ataques de piratas y corsarios<sup>22</sup>, especialmente intensos en los

---

22 Haring: *Comercio y navegación...*, págs. 289-293. Una visión general sobre la piratería y el corso en toda su diversidad puede encontrarse en Silberteín, Enrique: *Piratas, filibusteros, corsarios y bucaneros*. Buenos Aires, 1969. También en Moreau, Jean-Pierre: *Un filibustier français dans la mer des Antilles, 1618/1620*. Clamart, 1987.

continuos períodos de guerra, y más arriesgados cuanto más valiosos eran los cargamentos, la Corona se preocupó del control del estado de los buques, de la protección de éstos y de regular las condiciones en las que se efectuaba el tráfico marítimo.

Así entramos en el segundo período del comercio en el siglo XVI, conocido por la sistematización del tráfico mercantil mediante flotas protegidas por armadas, asegurando una mayor regularidad en dicho comercio.

A pesar de las ventajas que el nuevo sistema aportaría, en términos de seguridad y regularidad, nunca llegó a evitar que continuara practicándose el comercio mediante navíos sueltos, que constituyó una alternativa para las islas antillanas. Con excepción de Cuba, todas pasaron de ser centros importantes a zonas periféricas y sufrieron un fuerte decaimiento de sus puertos principales, todo en función de las nuevas etapas establecidas en los derroteros de las rutas comerciales.

## RÉGIMEN DE FLOTAS

Para regularizar el tráfico marítimo —aplicando los conocimientos cartográficos, climatológicos y navales acumulados hasta entonces— a la vez que asegurar la protección de los cargamentos —objeto de ataque de piratas y corsarios cada vez con mayor frecuencia— en los viajes de regreso, así como para fiscalizar la entrada de los productos más valiosos y custodiar el tesoro de la Real Hacienda, surgió la necesidad de establecer unas normas mínimas que hicieran posible tales objetivos.

Los riesgos aumentaban en épocas de abiertas hostilidades con potencias europeas, desde el principio de la colonización, apareciendo las primeras iniciativas para asegurar la travesía en 1521. En dicho año se constituyó una armada para vigilar el espacio marítimo que separaba las Azores de Sanlúcar de Barrameda y Cádiz. La solución no fue eficaz, por-

que los piratas siempre encontraban barcos sueltos, que continuaban partiendo aisladamente de América, constituyendo para ellos fáciles presas.

Veinte años de experiencia y pérdidas, junto a la ampliación de las áreas marítimas en las que operaban los corsarios y piratas, hicieron que la Corona optara por proteger durante el viaje a los buques que partían de Sevilla, así como en su regreso, solución que implicaba su agrupamiento en flotas<sup>23</sup>.

A consecuencia de la guerra iniciada con Francia, el licenciado Gregorio López, miembro del Consejo de Indias, recibió el encargo de elaborar una ordenanza reguladora de los aspectos defensivos del comercio. En agosto de 1543 se promulgó dicha ordenanza, por la cual se establecía la salida fija y periódica de dos flotas, dos veces al año —una en marzo y otra en septiembre—, que una vez entraran en el Caribe se dividirían para dirigirse a Veracruz y Nombre de Dios, respectivamente. En el regreso, los buques habrían de reunirse en La Habana, a excepción de los de Santo Domingo que podían regresar por su cuenta.

Para constituir una flota debían reunirse un mínimo de diez buques con capacidad superior a 100 toneladas cada uno. La protección armada que acompañaba al convoy se sufragaba con una aportación proporcional de cada mercader, dependiendo del valor de su correspondiente registro.

En 1552 se intenta abandonar el sistema, delegando en cada maestre la protección de su nave, que debía ir convenientemente artillada, y permitiéndose en estas condiciones la navegación en buques sueltos. La Corona proporcionaba el apoyo de dos armadas para facilitar la seguridad en el espacio que podían controlar desde Sevilla o la Española. La primera armada protegía las costas andaluzas y las aguas comprendidas entre las islas Azores y el Cabo de San Vicente. La

---

23 El contexto general puede verse en Castro y Bravo, F.: *Las naos españolas en la Carrera de Indias. Armadas y flotas en la segunda mitad del siglo XVI*. Madrid, 1927. También en Haring: *Comercio y navegación...*, y Chaunu, H. et P.: *Seville et l'Atlantique...*

segunda, con base en Santo Domingo, controlaría el Caribe, defendiendo las Antillas.

Con el desplazamiento de la piratería desde las Azores al Caribe, el plan anterior sufrió modificaciones en 1554. A sugerencia del Consulado de Mercaderes se añadieron a las flotas dos navíos de guerra y un correo armado, navegando juntos hasta las Antillas y dividiéndose en ellas para acompañar uno a la de Tierra Firme y otro a la de Nueva España.

A través de los primeros reglamentos se establecieron las bases definitivas de la navegación indiana entre los años 1561 y 1566. La experiencia anterior quedó recogida en nuevas ordenanzas promulgadas el 16 de julio de 1561:

«Porque conviene al aumento, conservación y seguridad del comercio, y navegación de nuestras Indias. Establecemos y mandamos, que en cada un año se hagan, y formen en el Río de la Ciudad de Sevilla, y Puertos de Cádiz, y Sanlúcar de Barrameda, dos Flotas, y una Armada Real, que vayan a las Indias: la una Flota a la Nueva España; y la otra a Tierrafirme, y la Armada Real, para que vaya, y vuelva, haciéndoles escolta y guarda»<sup>24</sup>.

Quedaba en ellas prohibido expresamente el comercio en navíos sueltos:

«Mandamos, que no pueda ir, ni vaya a las Indias, e Islas adyacentes, ni venir de ellas a estos Reinos, ningún navío suelto... si no fuere con licencia nuestra, y expresa, y especial revocación de esta ley, ...»<sup>25</sup>.

Efectivamente, se dieron algunas excepciones entre las que podemos contar las relativas al comercio azucarero dominicano.

Un problema importante en las flotas lo constituían las fechas de partida y regreso, pues entraban en juego la seguridad a través de factores climáticos estacionales, y la oportunidad de los mercados locales. Atendiendo a estas razones,

---

<sup>24</sup> *Recopilación de las Leyes de los Reynos de Indias*. (1681). Madrid, 1973. Edic. facsimilar con estudio preliminar de J. Manzano, vol. IV, pág. 404v. Lib. IX, Tit. XXX, Ley I.

<sup>25</sup> *Ibíd.*, Ley LV.

nuevamente, en las ordenanzas del 18 de octubre de 1564, se establecían las fechas de salida, que no siempre se cumplieron.

Según aparece en la *Recopilación de las leyes de Indias*, cada flota debía contar para su protección con una nave capitana y otra almiranta, la primera en vanguardia y la segunda en retaguardia <sup>26</sup>.

Entre 1565 y 1566 terminaron de fijarse las normas para la navegación en flotas, especificándose los cargos, condiciones de los navíos, y la dinámica de control que ejercía la Casa de la Contratación.

Los capitanes y almirantes debían ser nombrados por orden del Consejo de Indias <sup>27</sup>. Se aumentó considerablemente la capacidad de carga mínima para formar parte de las flotas, pues de las 100 toneladas requeridas en 1543 se pasó a 300 toneladas <sup>28</sup>. No bastaba la declaración de maestros y capitanes sobre el estado de los buques, sino que debían revisarlos oficiales especializados de la Casa de la Contratación.

Los requisitos que debían reunir los navíos para formar parte de las flotas eran diversos. El primero, llevar el registro de la Casa <sup>29</sup>. Los galeones de guerra no podían ser propiedad del general ni del almirante de la armada <sup>30</sup>. Los buques de carga no debían ser viejos, ni estar cascados, quedando prohibido el viaje en barcos que hubiesen navegado «a Levante o Poniente» durante más de dos años <sup>31</sup>. Tampoco podían formar parte de la flota barcos construidos en la costa de Sevilla, por la calidad de su madera y, especialmente, por la costumbre de fabricarlos con maderas poco curadas <sup>32</sup>. Quedaban excluidos los barcos extranjeros <sup>33</sup>.

Sin embargo, muchas de estas condiciones no se cumplían, concediéndose licencias a navíos extranjeros y cargos

26 *Ibíd.*, Ley I y pág. 78, Tít. XXXVI, Ley V.

27 *Ibíd.*, Ley II.

28 *Ibíd.*, Ley V.

29 *Ibíd.*, Ley XIV.

30 *Ibíd.*, Ley XV.

31 *Ibíd.*, Ley XVII.

32 *Ibíd.*, Ley XXI.

33 *Ibíd.*, Ley XXII.

en flotas españolas a marinos de otras nacionalidades. A partir de 1500 estuvo permitido a pilotos y maestros europeos servir en aquéllas a condición de que fueran católicos, exceptuando a los ingleses. Esta prohibición se extendió a franceses y holandeses a partir de 1595.

La fuerza militar asignada para la protección de los buques se componía de un capitán de infantería con 25 infantes y 18 marineros por cada 100 toneladas de capacidad del buque. Las naos capitana y almiranta debían llevar 100 marineros, disponiendo de mosquetes, y los pasajeros debían ir equipados con arcabuces. Era obligatorio que en cada galeón hubiera un armero, dos carpinteros y dos calafates, así como un buzo en la capitana y almiranta. Cada flota debía llevar, al menos, un médico, un cirujano y un boticario<sup>34</sup>.

La Casa de la Contratación estaba obligada a registrar y anotar detalladamente todos los cargamentos con destino a Indias. Efectuada esta operación, el documento resultante quedaba en la flota, dándose copia al general, a los visitadores y al juez de la Casa de la Contratación.

Las infracciones se castigaban con el decomiso de las mercancías, la privación de oficios y penas económicas. Al llegar a América se conformaba carga y registro, debiendo resultar iguales<sup>35</sup>.

Antes de salir de España las flotas recibían tres visitas, en las que se comprobaba el registro y, desde 1569, se visitaban también los buques de armada. En los viajes de regreso esta visita era efectuada por un juez y un escribano de la Casa de la Contratación, que se desplazaban al puerto, teniendo que concluir en el día, pues mientras se realizaba nadie podía abandonar el barco ni descargarse mercancía alguna<sup>36</sup>.

---

34 *Ibíd.*, Leyes XXX a XLII.

35 *Ibíd.*, págs. 55-64. Lib. IX, Tít. XXXIII («De los registros»), Leyes I a LXV.

36 *Ibíd.*, págs. 68-77. Lib. IX, Tít. XXXV («De las visitas»), Leyes VIII a LXXIV.

## VOLUMEN COMPARATIVO DEL COMERCIO EN NAVÍOS SUELTOS Y FLOTAS

Es muy difícil abordar temas de historia económica sin caer en la tentación de tabular datos numéricos, frecuentes en los documentos, pero, desafortunadamente, aislados, heterogéneos y, por lo tanto, carentes de posibilidades para un tratamiento estadístico, con resultados fiables en los que apoyar afirmaciones posteriores. Al aproximarnos al tráfico azucarero antillano y, concretamente, de la Española, hemos padecido las mismas deficiencias de la documentación a las que nos hemos referido.

No disponiendo de series completas por períodos, hemos optado por comparar la información parcial, procedente de registros de la Casa de la Contratación, de los que hemos tomado años sueltos, en los que el tráfico de navíos fuera de flota nos ha parecido especialmente intenso, aunque podemos afirmar tajantemente que no hemos dispuesto de toda la información referente a cada uno de los años considerados.

Algo semejante hemos hecho al tratar de cuantificar los datos relativos a la navegación en flotas, escogiendo una del año 1552, que nos puede servir de base para establecer cifras indicativas del volumen del tráfico. Si bien, tenemos que aclarar que no hubo dos flotas iguales en el número de navíos, ni en las mercancías transportadas, por lo que no aspiramos a otra cosa que a una relativa aproximación al estudio del comercio azucarero, tratando, eso sí, de establecer líneas básicas para el mismo, dentro del desarrollo general del comercio americano, algo más estudiado globalmente<sup>37</sup>.

---

37 Haring: *Comercio y navegación...*; Chaunu, H. et P.: *Seville et l'Atlantique...*, y Lorenzo Sanz, Eufemio: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, 2 ts. Valladolid, 1979-1980.

Hemos seleccionado el período comprendido entre 1526 y 1530, con la salvedad del año 1528, del que no hemos encontrado registros. Precisamente, el año 1528 marca una diferencia considerable en el número de registros encontrados, diecisiete para los dos años anteriores y ocho para los dos posteriores. El dato en sí no tiene importancia, a no ser que expongamos la siguiente observación: de los diecisiete barcos que llegaron a Sevilla en esos dos años, tres no llevaban azúcares, lo que nos indica que— en un período de producción ascendente— sobraban barcos para la exportación de aquéllos. En definitiva, había exceso de buques para las necesidades de la isla. Por el contrario, en los dos últimos años del período considerado, los ocho barcos que llegaron a Sevilla llevaban carga de azúcares, pues escaseaban ya las naves y se aprovechaban al máximo las disponibilidades existentes.

La diferencia porcentual entre los cuatro años referidos y una sola flota del año 1552, cuando ya Santo Domingo había perdido las posibilidades exportadoras en relación con años anteriores, es de poco más del 1%. De tan notable diferencia temporal se deduce la limitación que imponen las fuentes encontradas para estudiar este tema, pues nos resulta imposible creer que veinticinco barcos en cuatro años llevaran casi la misma cantidad que los diez de una flota, aunque ésta fuera excepcionalmente grande para el período histórico que nos ocupa.

Hemos escogido la flota de 1552, porque este año coincide con nuevos planteamientos en cuanto al régimen de flotas para el comercio americano. Pretendemos con ello resaltar las profundas diferencias del comercio dominicano del azúcar con respecto al período anterior, por ser una de las mayores flotas que partió de Santo Domingo en la segunda mitad del siglo XVI.

En lo que respecta al volumen total del tráfico azucarero es imprescindible considerar tres aspectos interrelacionados, que son la producción, la demanda y los medios de transporte

disponibles para llevar a cabo la exportación, en un comercio tan especial como el intercontinental del siglo XVI.

En cuanto al primero de los aspectos señalados, hemos podido documentar un enorme crecimiento de la producción azucarera en el período comprendido entre 1530 y 1540, que llegó al máximo entre 1542 y 1544. A partir de aquí se inicia una caída de la producción, con ligeras y discontinuas inflexiones, indicativas de un alza en aquélla, hasta que definitivamente decae a finales del siglo.

En cuanto a la demanda, si analizamos los precios en Andalucía y Castilla, vemos que entre 1530 y 1537 se produce una caída de éstos. En 1538 se recuperan hasta superar en 1540 los de la década anterior, continuando la tendencia alcista durante todo el decenio hasta llegar al máximo entre 1548 y 1549. En general, los precios subieron paulatinamente a lo largo de la segunda mitad del siglo en toda Castilla, iniciando un ligero descenso a partir de la década de 1580<sup>38</sup>.

El tercer aspecto señalado es la disponibilidad de buques para el transporte de las exportaciones, constituyendo su progresiva disminución el mayor inconveniente alegado por productores y mercaderes de la Española, de cuyas informaciones se desprende que, con la implantación del régimen de flotas, dejaron de utilizar el puerto dominicano como etapa en sus rutas. Habiendo de conformarse dominicanos y puertorriqueños con las que ellos mismos podían armar en el primer puerto, para lo que solicitaban continuamente permisos de comercio, a veces otorgados, que aún así resultaron insuficientes para las necesidades isleñas.

Del análisis conjunto de los tres aspectos señalados resulta una línea, tentativa para el comercio azucarero domini-

---

38 Hamilton, Earl: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona, 1975, págs. 337, 340-345.

cano —y por extensión también del puertorriqueño—, explícito en la tendencia de la exportación de dicho producto. La década de 1520-1530 es el período de madurez de la producción. Entre 1530 a 1540, coincidiendo con el momento de máxima demanda española, se produce igualmente una fase corta de máxima exportación. Como efecto de la aplicación de las Leyes Nuevas, se inicia una caída en las exportaciones que no terminará hasta 1560. A partir de dicho año, la línea de las exportaciones sigue unos movimientos irregulares, de grandes oscilaciones de periodicidad anual. Hacia 1580 se produce un alza inesperada en las exportaciones, coincidiendo con una subida de precios del azúcar en España, y con la llegada de una gran flota a Santo Domingo, siendo este año el que marcará su caída hasta el declive definitivo, coincidente con el fin de siglo.

#### TRÁFICO LEGAL Y CONTRABANDO

La evolución del volumen del tráfico azucarero es bastante discontinua debido a la irregularidad de la propia afluencia de navíos. La primera exportación significativa de la que tenemos constancia data de marzo de 1522, fecha en la que la Española exportó a Sevilla 2.000 arrobas de azúcar<sup>39</sup>, aunque por entonces la producción real de la isla debía ser bastante superior.

A partir de 1520 las cifras aumentaron considerablemente, exportándose en 1530 un mínimo de 90.000 arrobas, si consideramos que cada fábrica obtenía una producción no inferior a 3.000 arrobas anuales, de promedio, y que en dicho año funcionaban, al menos, veinticinco ingenios y tres trapiches<sup>40</sup>.

---

39 Ortiz, Fernando: *Contrapunteo cubano del tabaco y el azúcar*. Barcelona, 1973, pág. 295.

40 Río Moreno, Justo L. del: *Los inicios de la agricultura europea en el Nuevo Mundo (1492-1542)*. Sevilla, 1991, págs. 374-379 y 440-441.

Sin embargo, este aumento de la producción coincidió con la disminución del tráfico marítimo, que empezó a reducirse de 43 navíos que llegaron en 1528 a 31 en 1529, siguiendo esta tendencia regresiva durante la primera mitad del siglo <sup>41</sup>.

Según carta del escribano de minas Melchor de Castro, en 1542 las exportaciones de azúcares de la Española llegaron a 110.000 arrobas <sup>42</sup>, cantidad que debió mantenerse en años posteriores, pues el mismo Melchor de Castro ratificaba tal volumen de exportación en 1544 <sup>43</sup>. Naturalmente, hubo múltiples oscilaciones pues, por ejemplo, en la flota de Nueva España de 1560 sólo llegaron desde Santo Domingo 450 cajas con unas 9.900 arrobas, aunque es probable que por otras vías arribaran más cantidades <sup>44</sup>.

En 1568 se exportaron 2.232 cajas, cuyo contenido hemos calculado, a razón de 22 arrobas por caja, en 49.104 arrobas. En 1569 llegaron 1.575 cajas con 34.650 arrobas. En 1570 entraron en Sevilla 2.069 cajas con 45.518 arrobas. Al año siguiente se descargaron 1.719 cajas con un contenido de 37.818 arrobas y en 1576, 3.000 cajas con 66.000 arrobas <sup>45</sup>.

En 1580 fueron exportadas 86.000 arrobas, lo que indica una producción mínima de 100.000 arrobas, pues espumas, coguchos y panelas casi no se comercializaban por entonces <sup>46</sup>.

En 1587, el padre Acosta confirmaba que las exportaciones de la isla eran de 898 cajones, cuyo peso unitario estimaba en ocho arrobas, aunque nosotros creemos que serían

41 Otte, Enrique: *La despoblación de la Española: la crisis de 1528*. «Ibero-Amerikanisches Archiv». Vol. 10, núm. 3, Berlín, 1984, pág. 250.

42 Marte, Roberto: *Santo Domingo en los manuscritos de Juan Bautista Muñoz*. Santo Domingo, República Dominicana, 1981, págs. 401-402.

43 A.G.I., Santo Domingo, 77, ramo V, doc. 131.

44 A.G.I., México, 68, ramo 2.

45 Lorenzo Sanz: *Comercio de España...*, vol. I, págs. 614-615.

46 Cassá, Roberto: *Historia Social y Económica de la República Dominicana*. Santo Domingo, República Dominicana, 1986, vol. I, pág. 68.

de 22 arrobas, según hemos expuesto en líneas anteriores<sup>47</sup>; ateniéndonos a nuestros cálculos, la cifra sería de 10.776 arrobas.

Como es natural, al disminuir el tonelaje de exportaciones legales, teniendo en cuenta que la producción azucarera no sufrió reducciones sustanciales en las cantidades elaboradas, podemos pensar que el resto de la producción se comercializaba por la vía ilegal.

Para que esta actividad prosperara, era necesaria la connivencia con piratas, corsarios y mercaderes extranjeros, que hacían llegar el producto a puertos europeos directamente, con la consiguiente pérdida fiscal para la Corona. En otras ocasiones el contrabando se hacía con los propios maestros y comerciantes de la Carrera de Indias, que hacían entrar el producto, utilizando múltiples recursos, en cualquiera de los muchos puertos peninsulares o europeos sin autorización para el comercio directo.

Prueba de nuestra afirmación la encontramos en el informe del visitador Rodrigo Ribero, quien dirigiéndose a Felipe II en 1581 le advertía de la necesidad de nombrar un corregidor que visitara la tierra y castigara a los vecinos que contrabandeaban con el francés, para que no quedaran diezmados sus ingresos<sup>48</sup>.

También se hacía contrabando en sentido contrario al señalado, complementando así el deficiente aprovisionamiento de las islas. Teniendo conocimiento la Corona de este tráfico ilegal, se vio obligada a enviar a Santo Domingo en 1583 ciertas galeras que hicieran servicio de guardacostas para reprimirlo, con el pretexto de proteger a los isleños de piratas y corsarios. Aún así el remedio aplicado sólo tuvo efecto por un corto período de tiempo<sup>49</sup>.

---

47 Acosta, José de: *Historia Natural y Moral de las Indias*. Madrid, 1894, pág. 314.

48 A.G.I., Santo Domingo, 70, núm. 13, fol. 3v. Carta de Rodrigo Ribero, de 23 de marzo de 1581.

49 A.G.I., Santo Domingo, 73, ramo 1, doc. 10. Carta del cabildo secular, de 26 de mayo de 1583.

El contrabando creció desmesuradamente en las dos últimas décadas del siglo, al verse obligados los vecinos a contrarrestar de algún modo su aislamiento, en defensa de su supervivencia económica, aunque en detrimento del comercio legal, fundamentalmente, por sus consecuencias fiscales. Esta situación puede constatarse en múltiples referencias relativas a las exportaciones azucareras de la isla Española y en general del contexto insular antillano.

### LAS ANTILLAS Y LOS SISTEMAS DE NAVEGACIÓN

El régimen de navíos sueltos respondió siempre a las expectativas locales, cuando no hubo dificultades que lo impidieran. La implantación del sistema de flotas, originó una legislación en la que pesaron considerablemente los intereses de grandes mercaderes con negocios en Nueva España y Tierra Firme-Perú.

El conjunto de intereses de los comerciantes, vinculados con los de la propia Corona, concentraron en pocas manos los buques disponibles para el comercio intercontinental y, después, orientaron el tráfico comercial dirigiendo la mayor parte de los buques a destinos diferentes de los antillanos, estimulados por la fuerte atracción que ejercían los metales preciosos ante las escasas ganancias del azúcar.

Los navíos sueltos representaban para la Corona el riesgo de pérdida y la falta de control fiscal. Por el contrario, el sistema de flotas —afrentando el riesgo real en la seguridad de los cargamentos— recibió un decisivo empuje por parte del Estado, que centró su atención en la importación de metales preciosos.

Esta iniciativa quedó reforzada por los intereses globales de las compañías comerciales más importantes, que podían transportar sus productos con garantía de ganancia a los grandes centros ricos en metales, cumpliendo la Corona el papel

protector de los cargamentos en una y otra dirección, regulando condiciones y fechas más seguras y obligando a proteger las cargas, en su propio beneficio, mediante la avería, aportación que terminaría constituyendo un impuesto más al comercio transatlántico.

Sin embargo, este aislamiento, que fue causa determinante en la caída rotunda de las economías azucareras de la Española y Puerto Rico, sentó las bases de un nuevo ciclo azucarero en la isla de Cuba, más extensa y mejor comunicada, que se manifestó en el siglo XVII. A partir de dicho siglo comenzó una alternancia en la producción azucarera de las Antillas, que con la incorporación de nuevas tecnologías y, en muchos casos, nuevos soberanos, configuraron una nueva etapa en la historia del azúcar.

LORENZO E. LÓPEZ Y SEBASTIÁN  
JUSTO L. DEL RÍO MORENO