



HISTORIA SERIAL DEL COMERCIO CANARIO-AMERICANO:  
CORRECCIONES METODOLÓGICAS

MARIO HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA

Hace años tuve oportunidad de consultar en las series documentales del Consejo de Indias del Archivo Histórico Nacional (legajos 20.278 al 20.286) una interesante serie de pleitos mantenidos ante el alto organismo indiano por una serie de vecinos comerciantes de las Islas Canarias; todos ellos pertenecen a una serie decenal entre los años 1764-1776, que incluye, con otros, el historiador Francisco Solano en un catálogo de los mismos que ha presentado en esta misma reunión. Sin tiempo todavía para estudiarlos en su conjunto, aun cuando ya en trance de efectuarlo, quisiera en esta oportunidad participar con ustedes una serie de inquietudes e hipótesis de trabajo, un avance de mis preocupaciones fundamentales ante lo que tal documentación de índole litigante me sugiere, sobre todo por cuanto con ello quizá podrían establecerse algunas reglas metodológicas que puedan ser aplicadas como elementos de *corrección*, y acceder así a la comprensión de un posible camino de análisis serial y, en definitiva, algunas perspectivas para el planteamiento de una empresa de considerable envergadura científica cual es el establecimiento de bases operativas de análisis para la investigación de la historia serial del comercio canario-americano, durante los tres siglos de dominación española en América.

El tema del comercio canario-americano ha tenido un tratamiento un tanto inconexo, pese a la importancia que, con toda evidencia, tuvo. Ya el historiador canario Viera y Clavijo se propuso, aunque sin llegar a coronarlo, escribir *Noticias de la navegación de Canarias a América*, según propia declaración en su monumental *Noticias...* Actualmente encontramos datos fragmentarios en obras como el *Cedulario Indiano*, de Encinas; la *Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias* o el *Norte de Contratación*, de José de Veitia Linage; llamadas de atención muy serias, como la del historiador norteamericano C. H. Haring, sobre la importancia del tráfico y la necesidad de su estudio sistemático; tratamiento eminentemente jurídico como el de José Peraza Ayala (*El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*), o el incidental tratamiento del tema en la monumental obra

de Antonio Rumeu de Armas *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. Es preciso llegar a la sólida monografía de Francisco Morales Padrón: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955, donde proporciona los resultados de sus investigaciones en la sección «Indiferente General» del Archivo General de Indias, para acceder a la primera construcción histórica de conjunto del tema. El lugar privilegiado de las Islas Canarias en el tráfico americano ha sido puesto de manifiesto en la magnífica obra de Pierre Chaunu: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, vol. VIII<sup>1</sup>, Structures (París, S. E. V. P. E. N., 1959), donde, sobre todo, pone de relieve el considerable papel que las islas juegan en el tráfico más antiguo del Atlántico transversal de Sevilla, sobre todo en su papel de bases imprescindibles, aunque profundamente afectadas por la función monopolizadora sevillana en el ritmo de su propia dinámica comercial. La aportación de las obras de Morales Padrón y Chaunu para el planteamiento de la problemática del comercio canario con América en épocas históricas es inestimable y deben considerarse como obligado punto de partida para acometer lo que es de todo punto imprescindible: el análisis sistemático del tema, desde técnicas históricas modernas, y entendida como una empresa común, que bien pudiera centralizar y promocionar esta benemérita Casa de Colón de Las Palmas, que ahora nos congrega, de los historiadores americanistas españoles.

Del análisis de los pleitos relacionados con el comercio canario con América que anteriormente mencionaba, y aún sin poder ofrecer unos resultados coherentes, que habrán de derivarse del detenido estudio de los libros de contabilidad intervenidos para la sustanciación del litigio, puede deducirse una serie importante de cuestiones que paso a enumerar:

- El comercio canario con América presenta un ciclo coyuntural de diez-doce años, que es de presumir mantenga su coherencia con los ciclos sevillanos, pero que rebasa ampliamente los límites de los ciclos atlánticos y americanos, lo que, presumiblemente, nos pone en presencia de ciclos comerciales propiamente canarios.
- La administración de dichos viajes adolece de fuertes desequilibrios entre las inversiones de capital y los beneficios obtenidos, lo que revela considerables mermas debidas a corrupciones administrativas y deshonestidad de relación entre armadores, maestros, capitanes y funcionarios, lo cual hubo de producir un trauma de desconfianza en la inversión de capital para el comercio.

- El sistema institucional regulador del comercio canario con América se encuentra seriamente afectado por:
  - Los intereses del monopolio comercial peninsular [sobre todo hasta el establecimiento de la libertad de comercio (1778) y, sobre todo, el establecimiento del Consulado de Canarias (1786)].
  - La corrupción de los funcionarios (Jueces de Registro, Juzgado Superintendente, Intendencia General, autoridades militares y Administrador de Aduanas, cargo creado en 1772).
  - La influencia excesiva y la impunidad de acción de los comerciantes con los que se establecía el tráfico en los puertos americanos (Habana, La Guaira, Campeche, Cumaná, Maracaibo, Santo Domingo) o, en su caso, con las grandes compañías monopolizadoras del comercio de determinadas mercancías.
  - Considerable falta de coordinación entre los comerciantes canarios pertenecientes a los tres más importantes puertos interesados en el tráfico con América (Tenerife, Las Palmas, La Palma).
  - Escasa posibilidad de capitalización financiera, contrastando con importantes aportaciones de mercancías.

Tales cuestiones resultan suficientemente inquietantes —por lo contradictorias— para el historiador, que se sitúa de este modo en presencia del considerable dilema de pensar lo que no tiene sentido: los comerciantes canarios mantienen un comercio importante con América, pero absolutamente ruinoso para ellos. Para aclarar esto es necesario acudir a un nivel que consistiría en abrir una primera fase de investigación de historia económica canaria por los siguientes objetivos:

- a) Romper con el institucionalismo o descripción monográfica de las instituciones en cuanto tales y tratar de construir un mapa cronológico especial de todas las existentes y en relación con la economía canaria.
- b) Conceder prioridad al estudio e investigación de la problemática macroeconómica (análisis de rentas y mercados).
- c) Lugar de privilegio para el análisis de las estructuras y el funcionamiento de los sistemas económicos (para fines analíticos puede simplificarse bajo el aspecto de *modelos*).
- d) Importancia primordial a las investigaciones a largo alcance, en lugar de encerrarse en los particularismos de los cortos períodos cronológicos.

- e) Establecimiento de tipologías y generalizaciones con objeto de descubrir las regularidades.

Cumplida esta primera fase, estaremos en disposición de acceder al conocimiento directo de las experiencias seriales de los procesos económicos canarios y en inmediato trance de alcanzar el nivel esencial, afectivo, mental y psíquico colectivo de la sociedad económica canaria en las etapas históricas señaladas.

No hay que decir que todo ello debe basarse en una investigación exhaustiva en los grandes archivos nacionales españoles, en los archivos regionales y locales canarios, tanto públicos como privados y en los posibles depósitos y series que puedan existir en las ciudades que fueron las cabeceras americanas del comercio canario. Los resultados ofrecerán un importante cuadro de cuestiones relativas a puertos, mercados, precios, mercancías, finanzas, tráfico, producciones, empresas, demografía, grupos sociales, presiones políticas. Dispuesto todo ello en series largas y con ayuda de ordenadores, será factible establecer los puntos críticos que permitan de un modo definitivo llegar a comprender cuáles fueron las verdaderas motivaciones, personales y sociales, que promovieron las instancias comerciales regionales en el conjunto espacial del tráfico atlántico-americano.

