



LA EMIGRACIÓN CANARIA A CUBA Y EL CARIBE. ASPECTOS CUALITATIVOS

CANARIAN EMIGRATION TO CUBA AND THE CARIBBEAN. QUALITATIVE ASPECTS

Fernando Bruquetas de Castro*

Cómo citar este artículo/Citation: Bruquetas de Castro, F. (2020). La emigración Canaria a Cuba y El Caribe. Aspectos cualitativos. *XXIII Coloquio de Historia Canario-Americana (2018)*, XXIII- 004. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10399>

Resumen: La emigración, entendida como el movimiento individual o de grupos de personas, que abandonan su tierra para dirigirse a otros lugares o países por circunstancias diversas, se produjo en Canarias desde su redescubrimiento por los europeos en los albores del siglo XV. En principio se originó una migración interinsular que enseguida, tras el descubrimiento de América, saltó el Atlántico. El cuanto a lo que significó el proceso migratorio hacia América, durante la Edad Moderna y Contemporánea, es muy relevante la magnitud elevada que alcanzó debido a varios factores.

Con la perspectiva histórica que proporciona el paso de los años, desde las últimas investigaciones sobre migración canaria, en los albores del siglo XXI, se trata de explicar el movimiento humano desde la perspectiva cualitativa, por el gran interés que subyace bajo los recuentos expuestos en función de aspectos coyunturales.

Palabras clave: Emigración, Canarias, Cuba, El Caribe, Edad Moderna y Contemporánea.

Abstract: Emigration, understood as the individual movement or groups of people, who leave their land to go to other places or countries due to different circumstances, occurred in the Canary Islands since its rediscovery by Europeans at the dawn of the fifteenth century. In principle, an inter-island migration originated that immediately the Atlantic jumped, after the discovery of America. Regarding what the migration process towards America meant, during the Modern and Contemporary Age, the high magnitude that it reached due to several factors is very relevant.

Since the last research on Canarian migration, at the dawn of the 21st century, it is about explaining the human movement from the qualitative perspective.

Keywords: Emigration, Canary Islands, Cuba, The Caribbean, Modern and Contemporary Age.

La emigración, entendida como el movimiento individual o de grupos de personas, que abandonan su país por circunstancias diversas, se produjo en Canarias desde el redescubrimiento de las islas por los europeos en los albores del siglo XV. En aquellos tiempos se produjo la captura de esclavos, que eran embarcados hasta Europa como servidores domésticos o intérpretes, y estos últimos, luego, se volvían a traer para que contribuyeran con su ejemplo y participación personal al proceso de conquista y posterior colonización.

Canarios de Lanzarote y Fuerteventura ayudaron a la conquista de Gran Canaria, y los de esta participaron en las huestes que atacaron La Palma y sometieron Tenerife. Después, unos volvieron a su lugar de origen y otros permanecieron en su nueva patria favoreciendo la asimilación cultural de los nativos.

* Catedrático de Escuela Universitaria del área de Historia Moderna. Departamento de Ciencias Históricas. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, C/ Pérez del Toro, 1, 35004. Gran Canaria. España. Teléfono: +34 928451714; correo electrónico: fernando.bruquetas@ulpgc.es



Un caso singular que merece destacarse es el del fraile Alonso de Idubaren¹, natural de Gran Canaria, que fue un eficaz intérprete entre los misioneros y los naturales canarios y, al que el obispo de las islas envió con misión especial ante el Papa. La embajada de este fraile lego tuvo efecto inmediato, pues el Santo Padre Eugenio IV expidió el 25 de octubre de 1434 una bula prohibiendo el cautiverio y los malos tratos a los canarios². Y para asegurarse que se cumplía su mandato, nombró conservadores o ejecutores del mismo, además de acudir a los obispos de Cádiz, Córdoba y Badajoz, a petición del obispo del Rubicón, Fernando de Calvetos, para que exhortasen a los príncipes cristianos, nobles, capitanes, etc., «para que devuelvan a su libertad y a sus islas a los tan injustamente cautivados, bajo pena de excomunión...». Aún hizo más el Papa, pues para el rescate de los esclavos ya vendidos señaló cierta cantidad de dinero que se hallaba depositada en Sevilla, perteneciente a la Cámara Apostólica desde el tiempo del cisma de Benedicto XIII.

Con respecto a la emigración canaria a América, se ha observado que esta alcanzó una magnitud elevada debido sobre todo al papel ejercido por los factores de atracción³, de ahí que los grandes propietarios agrícolas trataran de retener a los campesinos en las fases de expansión económica insular y favorecieran su movilidad migratoria en las etapas de crisis. El análisis del fenómeno migratorio canario ha sido estudiado desde diferentes perspectivas, pero en todas las ocasiones haciendo hincapié en la cuantificación del mismo, poniendo en relación magnitud y causalidad⁴.

Lobo (1991) recogió en su momento que unos diez mil insulares pasaron a Indias a lo largo del siglo XVI, en calidad tanto de conquistadores como de pobladores, como para evangelizar y gobernar las nuevas tierras. Esta cifra ha sido cuestionada al plantearse que no todos los emigrantes eran isleños, entendiendo como tales a aquellos que habían vivido en el archipiélago más de diez años y estuvieran casados, como señalara antaño Veitia Linage (1945), sino emigrantes peninsulares y extranjeros que llegaron a Canarias, y desde aquí continuaron luego legal o ilegalmente su viaje a América.

El proceso migratorio americano reúne unas características muy específicas: por una parte, la voluntariedad del mismo en casi todos los tiempos, sin olvidar la necesidad de hacerlo coyunturalmente, unas veces por ley y otra por las circunstancias políticas⁵. La cualidad del fenómeno la trataremos de analizar en las páginas siguientes, pues a la posible atracción que en un principio ofrecían las riquezas y leyendas coloniales, se sumaran en otras ocasiones la obligatoriedad de contribuir al poblamiento para justificar el comercio con las Indias, así como

¹ Fray Alonso de Idubaren, natural de la isla de Gran Canaria, fue elegido por el vicario de las misiones franciscanas en Canarias, fray Juan de Baeza, hombre de gran prestigio que dominaba la lengua de los nativos canarios; para que fuese a Roma e informase al Papa de la situación de cautiverio en que se hallaban los isleños y solicitase la intervención del pontífice para ponerle remedio.

² Esta Bula la cita José de Viera y Clavijo, tomo II, Libro XVI, pp. 479-481. Y la aportó como novel anexo documental Rafael Torres Campos en su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia el día 22 de diciembre de 1901: «Carácter de la conquista y colonización de las Islas Canarias»; Debemos su traducción a los profesores e investigadores de la Sociedad Científica El Museo Canario, Francisco Salas Salgado y Antonio Henríquez.

³ MACÍAS HERNÁNDEZ (2008).

⁴ Siguiendo a MACÍAS HERNÁNDEZ (2008) los trabajos de importancia para entender el fenómeno con respecto a España serían los de MÖRNER (1975) a los que siguieron los de MACÍAS HERNÁNDEZ (1991) y MARTÍNEZ SHAW (1993). Sin embargo, para el caso de Canarias es fundamental la tesis doctoral de Julio HERNÁNDEZ (1981).

⁵ El llamado «Tributo en Sangre» o *tributo de sangre* se ha querido interpretar como una emigración a la que se forzaba a las familias canarias para que poblasen las tierras americanas, a cambio de poder comerciar con las colonias. Cada 100 toneladas de mercancías que se exportaban debían incorporar un cargamento humano formado por cinco familias de al menos cinco miembros. No obstante, siempre salieron muchas más, lo que demuestra el deseo de los isleños de emigrar a América. Cosa diferente es la emigración provocada como exilio de los que se vieron obligados a partir huyendo de la persecución política en algunos momentos concretos de nuestra historia.

el recurso a la emigración como fuga o éxodo de la persecución política o de las dificultades económicas.

En las primeras páginas del volumen I del *Catálogo de pasajeros a Indias* de Cristóbal Bermúdez hallamos una dirigida al lector en la que se resume el proceso de creación y desarrollo de la Casa de la Contratación⁶. Allí se afirma que ya en las mismas instrucciones dadas a Colón para el segundo viaje se tuvo en cuenta el aspecto económico de la empresa que se había acometido, y en ellas se encuentran algunos preceptos, que son los orígenes de la organización económico-administrativa que paulatinamente se fue estableciendo en América. Los nuevos descubrimientos, y el consiguiente aumento de la emigración, determinaron que cada día fuesen mayores las relaciones mercantiles; en su consecuencia, los Reyes Católicos decidieron crear en Sevilla una compañía para la contratación de las Indias, formando en 10 de Enero de 1503 las primeras Ordenanzas para su régimen. Diez días después dictaron una copiosa instrucción para el establecimiento de dicha casa en las Atarazanas, de donde a poco se trasladó al Alcázar, instalándose en el departamento de los Almirantes, y allí estuvo hasta su traslado a Cádiz⁷, en el año de 1717.

La Casa de la Contratación, no obstante, su dependencia del Consejo de Indias, dirigió durante siglos el descubrimiento, la colonización y el comercio del Nuevo Mundo y fue, a un mismo tiempo, un Centro mercantil de primer orden, verdadera Real Audiencia e Instituto de Geografía y de Cartografía, en este último aspecto, quizá el más importante de Europa. El monopolio de la Casa de la Contratación incluía el control de la emigración a América en todos los sentidos, porque la Corona, casi desde el primer momento, quiso dejar claro que solo pudieran trasladarse a los nuevos reinos de las Indias personas idóneas, que fueran capaces de aportar a los habitantes nativos los valores de honestidad y religiosidad que se pretendían implantar; de ahí que específicamente se buscasen personas íntegras, de reconocida moralidad y buena fama.

La primera legislación concerniente a las Indias procede, pues, de esta época de los Reyes Católicos⁸, la más remota es la concesión al puerto de Cádiz del privilegio de ser el único que podía comerciar con América, recogido en la Real Cédula de 23 de agosto de 1493. Aunque dos años más tarde, en 1495, se concedió cierta libertad de comercio. Luego vendría la obligación de salir del puerto de Sevilla, como único privilegiado para el tráfico americano, amparado en los Reales Despachos de 20 de enero y de 5 de junio de 1503 y la creación de la Casa de Contratación de Indias, aunque poco después se reconocían dos excepciones: Canarias y Cádiz.

Con respecto a las Islas Canarias, en concreto, como expuso en su momento Manuel Lobo⁹, en 1511 el rey católico concedió privilegios de excepción a los insulares que deseasen pasar a Indias¹⁰. Estas prerrogativas propiciaron la primera gran emigración de canarios a América. La afluencia de canarios a Santo Domingo, sobre todo, pero también a otras partes de las Indias debió llegar a ser de tal proporción que en 1567 el regidor de Gran Canaria, Pedro de Escobar, expuso al rey el peligro que ello conllevaba para la seguridad de la isla¹¹.

⁶ BERMÚDEZ PLATA (1940).

⁷ Generalmente se afirma que la Casa de la Contratación residió en la Casa Lonja, pero nunca fue así, como sostienen algunos libros dedicados a la enseñanza. La plaza a la que daba su fachada conserva todavía el nombre de «Plaza de la Contratación». La Casa de la Contratación ha sido estudiada profusamente: PUENTE Y OLEA (1900); NAVARRO GARCÍA (1975); HARING (1979); CRESPO SOLANA (1996); DONOSO ANES (1996); CERVERA PERY (1997); HEREDIA HERRERA (2003); SCHÄFER (2003); ACOSTA RODRÍGUEZ, GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, VILA VILAR (coords.) (2003); MENA GARCÍA (2009).

⁸ ENCINAS (1945-1946).

⁹ LOBO CABRERA (1991), pp. 317-323.

¹⁰ PERAZA DE AYALA (1977), p. 28. En la Real Cédula de 1511 solo se exige que se escriba el nombre de la persona que quisiera pasar a Indias, sin necesidad de realizar ningún examen ni dar información.

¹¹ LOBO CABRERA (1991), p. 319.

La emigración interesaba fundamentalmente a jóvenes agricultores y pastores, por lo que las autoridades locales comenzaron a preocuparse por el abandono del campo canario, ya que se creía que podrían faltar hombres para los trabajos agrícolas y ganaderos, al igual que para la defensa insular. Y esta queja dio como resultado que se prohibiese la emigración, porque todos llegaron a la conclusión de que la isla corría el peligro de quedar despoblada.

Después de los Reyes Católicos se continuó legislando, sobre todo con la idea de preservar a los indios de los abusos que les infringían los primeros colonos, Carlos I lo hizo con ayuda del Consejo de Indias, y posteriormente, Felipe II, haciendo hincapié en la salvaguarda de los indígenas, ordenó reunir la legislación existente, que se imprimió con el título *Recopilación de las leyes de Indias*; que fueron puestas nuevamente en orden en 1634. Es conveniente recordar aquí que este corpus documental, que afecta directamente al gobierno y administración de América, consta de 6.336 leyes¹².

La libertad de los canarios para emigrar a las Indias fue la pauta general de los primeros siglos, exceptuando los breves momentos de prohibición expresa, que se solían sortear con varias argucias. En este sentido, una de las vías de eludir la proscripción era enrolarse como tripulantes de los navíos de la flota, y luego al llegar al puerto de destino abandonar el buque; pero esta ficción fue bastante perseguida por reiterada. Otra forma de esquivar la ley era pagar pasaje como comerciante, ya que estos tenían libertad de trato desde las islas canarias. Esa es la causa de que muchos pasajeros llevaran unas pipas de vino o aguardiente, aceitunas o simplemente géneros de frutos del país, para vender en América. Los comerciantes podían ir libremente y realizar los viajes a su conveniencia, por lo que algunos optaron finalmente por quedarse en algún puerto de escala.

A lo largo de los primeros siglos, las autoridades locales, el cabildo de cada una de las islas, eran las competentes para otorgar las licencias de embarque a aquellos que querían viajar a América, bien si lo hacían solos o acompañados de parte o de toda la familia. Los interesados solicitaban el permiso por escrito o ante escribano y lo alzaban al acalde mayor, quien, como juez ordinario y primera autoridad civil, después de estudiar el caso particular del peticionario, determinaba en consecuencia. Se tenía en cuenta el hecho de que fueran familias de buen proceder, sin algún miembro que hubiese sido penado o castigado por ningún tribunal, y que no procedieran de moros, gafos o judíos, porque desde la época de los Reyes Católicos se trataba de preservar a los americanos de malas influencias sociales y culturales. La *limpieza de sangre* fue requisito imprescindible para viajar hasta mediados del siglo XIX. No obstante, pese a que ese era el argumento que negaba la emigración entonces, también hubo modo de rehuir la mancha, y muchos de los vetados pasaron a América ocultando su filiación o amparados por capitanes o maestros de navíos que los enrolaban como tripulantes.

EL TRIBUTO EN SANGRE

El llamado tributo en sangre o de sangre es bien conocido en las islas. Durante mucho tiempo se le dio una importancia desmedida, porque se creía que el hecho de emigrar a América era una obligación, a la que las autoridades canarias sometían a las familias isleñas, como un castigo, para que a los burgueses se les permitiera comerciar con las Indias. En principio, la propia redacción de la legislación podía inducir a creer que ese era el espíritu de la ley, sin embargo, esa interpretación no resiste el más mínimo análisis riguroso ni su traslación a la realidad histórica, tal como expresa Manuel Hernández¹³, quien informa de que la propuesta de enviar cincuenta familias por cada mil toneladas que se exportasen, como

¹² IGLESIAS AUNIÓN (2018).

¹³ HERNÁNDEZ GONZÁLEZ (2008).

previene la Real Cédula de 1678, no había partido de la imposición de la monarquía, sino de las élites mercantiles canarias, que querían garantizar con ello la continuidad de su régimen económico. Quince años atrás, en 1663, el capitán general Quiñones había propuesto al Consejo de Indias el envío de familias canarias para poblar parte de la isla de Santo Domingo y otros territorios vacíos de América, que estaban en riesgo de perderse. También recoge Hernández el acuerdo del cabildo de Tenerife de 1670 que solicitó que continuara el permiso para emigrar y que se diera licencia a aquella isla para que cada diez años pudieran salir hasta cien familias para poblar Santo Domingo, a las que se debía dar repartimiento de tierras. Además, nunca «ningún emigrante fue obligado a trasladarse por la fuerza. Es más, lo que lo hicieron fueron personas desarraigadas y pobres sin conexiones en América, que vieron en el pasaje gratis y la concesión de tierras la consecución de su sueño de acceder a ser hacendados. Por ello completaron las familias mujeres solteras con hijos ilegítimos. Fueron mucho más numerosos los que lo hicieron por su cuenta, ayudados por redes de parentesco o de vecindad, que los introducían en medios como el venezolano o el cubano, donde había grandes expectativas de futuro». Así, Manuel Hernández desmonta el mito del tributo en sangre, cuya legislación se mantuvo vigente desde mediados del XVII hasta la segunda mitad del siglo XVIII y la instrucción de libre comercio de 1765.

LA COMENDATICIA EN EL SIGLO XIX

La comendaticia aparece como requisito necesario, para emigrar a América de manera legal desde las islas canarias, en la década de los cuarenta del siglo XIX. A partir de entonces será preciso obtener permiso de la autoridad gubernativa para viajar, bien individualmente, como cuando se pretendía organizar viajes multitudinarios a América. El gobierno provincial, además, estaba obligado a comunicarlo al gobierno de la nación y solicitar su autorización; pero antes requería el dictamen de la junta local de agricultura, de quien dependía la emigración.

En los archivos municipales canarios se conservan las comendaticias o licencias de embarque que requerían los interesados en viajar a América. Se trataba de una instancia que el futuro emigrante elevaba al alcalde de su municipio o en el que residiera, solicitando autorización para marchar a América. Casi siempre se trataba de la *América española*, aunque a lo largo del siglo también hubo solicitudes para la *América del Sur*; dicha petición iba firmada por el emigrante o quien le representara en el caso de no saber escribir. Asimismo, a la instancia se adjuntaba otros documentos que acreditaban el buen comportamiento y las buenas costumbres del interesado. En algunos casos, tres testigos certificaban que el individuo que quería emigrar era de buenas costumbres, no estaba encausado por la justicia, no tenía deudas pendientes a los fondos públicos ni había contraído compromisos de los que con su ausencia se siguieran perjuicios a terceros, como que contaba con recursos para sufragar los gastos que el viaje ocasionase¹⁴.

PARTICULARIDADES DE LAS COMENDATICIAS

Las comendaticias poseen diversas variantes, la que Julio Hernández llama comendaticia «normal» es aquella considerada como instancia tipo o modelo, la cual es solicitada por hombres, mayores de edad, generalmente cabezas de familia o solteros, que hacen la petición en su propio nombre o incluyen a sus familiares cercanos: esposas, hijos, madre, padre u otros parientes (abuelos, tíos). Luego encontramos la comendaticia de «padres o tutores», en la que

¹⁴ HERNÁNDEZ GARCÍA (1981).

alguno de estos cabezas de familia autoriza a viajar, con su firma, a individuos menores de edad, casi siempre varones.

La importancia de la comendaticia radica en la formidable información que aporta sobre los emigrantes: el lugar de destino, unas veces genérico, como era la América española, pero la mayor parte de las ocasiones concretan el lugar, al menos la isla, si Cuba o Puerto Rico, Uruguay, Venezuela, etc.; se añade el año, mes y día de la expedición, nombre y apellido del emigrante, naturaleza, vecindad, edad, estado civil, formación, si sabe escribir o al menos firmar, si viaja solo o acompañado, razón del viaje (en busca de mejor fortuna, al reclamo de un pariente, etc.), además del puerto en el que embarca, nombre del buque y su capitán, fecha de salida y, en algunas ocasiones, se incluye la profesión del sujeto¹⁵.

LA LLAMADA DE LOS FAMILIARES Y SU CONSENTIMIENTO

Los pasajeros o migrantes canarios en ocasiones argumentaban que sus familiares, ya asentados en América, les reclamaban por sí mismos para que se dirigiesen a su lugar de residencia, donde se les garantizaba un empleo o al menos la supervivencia bajo la tutela del familiar. Así lo demostraban con cartas, testimonios orales o bien dando su palabra de buenos vecinos ante las autoridades que, supuestamente, les conocían personalmente. De este modo, las comendaticias exponen que algunos son reclamados por los esposos, tanto por el marido como por la mujer, por los padres, hermanos, tíos e incluso algunos son reclamados por los hijos.

En todos los casos, no se especifica mucho más, ni se abunda en el oficio que podría desempeñar el reclamado o la reclamada en las colonias. En otras ocasiones, sí se explica la razón primordial, como es el hecho de que se les reclame para que puedan unirse al esposo, pues el marido había obtenido un buen empleo y estaba en situación de atender directamente a su familia y, en primer lugar, llama o reclama a la esposa. También los padres requieren la presencia de los hijos, cuando ya los pueden atender y procuran ir uniendo a la familia. Por esa razón, pueden verse a muchos niños, menores que no superan los diez y doce años de edad, que viajan solos para unirse a sus padres en América; aunque en ocasiones les acompañan otros familiares mayores.

Pero no hay que olvidar que las mujeres, a pesar de poseer la mayoría de edad, se veían en la obligación de pedir el consentimiento paterno o materno para poder viajar solas, como tuvo que hacer María Concepción Santana, una chica soltera, natural de Las Palmas, que tenía veinticinco años en 1850, y tuvo que presentar el consentimiento materno para poder viajar a Cuba. Asimismo, lo efectuó Antonia Marrero en 1851, cuando contaba veintisiete años de edad, quien también presentó el consentimiento materno para poder viajar. En el mismo caso se encontraron las hermanas Antonia y Candelaria Martín, de veintiuno y dieciséis años respectivamente, que pudieron viajar solas a Cuba en 1851, aunque, en este caso, se hizo con el preceptivo consentimiento paterno.

Es anecdótico el caso de Juan de Santa Ana, natural y vecino de Las Palmas, quien con treinta y un años presentó el consentimiento de su esposa para obtener la licencia de embarque para viajar a Cuba el 6 de marzo de 1851. Obviamente, aunque no tenía obligación de pedirlo ni enseñarlo, prefirió hacerlo así para alejar sospechas de su viaje, demostrando que la mujer estaba de acuerdo en que se ausentara del entorno familiar. En el mismo caso se vieron otros, como Manuel Shanahan, o Diego Alemán. Este último viajaba acompañado de su hijo de trece años. Él contaba treinta y siete. Partió para Cuba en agosto de 1851 con el

¹⁵ HERNÁNDEZ GARCÍA (1981), p. 175.

consentimiento de su esposa. Quizá este caso se entienda mejor por la compañía del hijo menor.

Los miembros que componían la familia extensa, característica del antiguo régimen, participan en los llamamientos, como objeto y sujeto de los reclamos. Así que hermanos, padres, abuelos, yernos, cuñados, primos y tíos intervienen directamente en el proceso migratorio, como uno más de la estirpe. A Heraclio Rodríguez Moreno, natural de Moya, que contaba catorce años en 1851, lo llamó su hermano para que fuera a Cuba; mientras que, a Josefa Luisa Suárez, natural de Agüimes, que tenía tres hijas, la reclamó su otro hijo desde Cuba el mismo año.

Los hombres solían reclamar a las mujeres y a los hijos, que habían dejado en la tierra cuando emigraron, como fue el caso de María Artilles, quien viajó acompañada de sus dos hijos y de una hermana, porque su esposo la había reclamado desde Puerto Rico en los primeros meses del año 1851.

La esposa reclamaba a su marido, como le sucedió a Francisco Socorro, un joven de treinta años, quien pudo partir en el buque «Dos de Agosto» a principio de 1851. Las hermanas a las hermanas, como fue el caso de Juana, José Manuel y Josefa Cabrera, naturales de Fuerteventura, quienes pudieron tomar el barco «Trinidad» en el puerto de Las Palmas en marzo de 1851.

Una hija de Josefa Cerpa, reclamó a esta y a una hermana para que se unieran con ella en Cuba, por lo que pudo viajar en el buque «Trinidad» como hicieron los anteriores.

La abuela de Antonio Cabrera reclamó a este, que solo contaba quince años, por lo que pudo tomar el barco «Trueno» en marzo de 1851 para Cuba.

Un caso llamativo es el de la suegra que reclamó a su yerno y a su hija para que fueran a Cuba a reunirse con ella¹⁶.

No siempre se reclamaba a los familiares para progresar económicamente, como podría pensarse por la generalización del fenómeno migratorio, porque también intervienen factores individuales y problemas personales y familiares, como le sucedió a Bernabé Osabal, un muchacho de Las Palmas, de catorce años, que obtuvo licencia para viajar en el buque Las Palmas, el 3 de julio de 1850, para ir a Cuba a socorrer a su madre demente. Al igual que le sucedió a Juan Medina, natural de Gáldar, que en enero de 1853 viajó a Cuba a socorrer a su padre enfermo. Unos meses más tarde, Cristóbal Aguiar, paisano del anterior, alegó lo mismo, pues pretendía viajar a Cuba a socorrer a sus padres.

LA ORFANDAD

El caso de los huérfanos hay que contemplarlo con ciertas reservas. Las licencias otorgadas a los huérfanos son, por lo general, a jóvenes foráneos, menores de edad, que circunstancialmente se encontraban en la isla de Gran Canaria. Entre los beneficiados de las licencias de viaje figuran algunos muchachos de trece y catorce años, quienes se dirigen a Cuba desde Gran Canaria, sin ninguna compañía familiar y sin que conste que fueran reclamados por otros miembros de la familia. Precisamente, la condición de «huérfano» parece descartar la implicación familiar. Juan Antonio Ojeda, natural de La Laguna y Mateo Quesada, de Fuerteventura, obtuvieron las licencias para embarcarse en Gran Canaria para viajar a Cuba en diciembre de 1850. Así como Calixto Fleitas, de catorce años y natural de El Hierro, la obtuvo en febrero de 1851. Huérfanos también eran los hermanos Sebastián y Rafael Quintana, procedentes de Valleseco en Gran Canaria. Tenían quince y trece años

¹⁶ Se trataba de del matrimonio formado por un joven apellidado Santana y su esposa Josefa Ortega, ambos de veintiocho años, que obtuvieron la licencia para embarcar en el navío Juan Agustín el 22 de noviembre de 1859.

respectivamente en octubre de 1851 cuando partieron para Cuba. También, Pedro Ramos, natural de Mogán, estaba en el mismo caso que los anteriores.

José Amador, natural de Las Palmas, contaba diecinueve años cuando obtuvo la licencia de embarque para dirigirse a Cuba a mediados del año 1852. En su documento figura la expresión «recogido en la casa de beneficencia», con lo que podemos apreciar que una de las salidas laborales más comunes entre los jóvenes que lograban superar el hecho de una crianza hospitalaria era emigrar. Amador tomó el barco «Las Palmas».

LOS MOTIVOS DEL PROCESO MIGRATORIO

En casi todos los casos está acreditado de forma tácita o expresa cuál fue el motivo principal que indujo a los canarios a formar parte del movimiento migratorio hacia América y el Caribe. «Mejorar fortuna» o bien «mejorar suerte» son las frases recurrentes con las que puede generalizarse la motivación primordial de los emigrantes. Sin embargo, hay algunos casos extremos en los que se especifica las condiciones personales del sujeto, como es el de Miguel Perales, un joven de veintinueve años, procedente de Barcelona, quien en su solicitud de licencia de embarque expuso que aquí carecía «para alimentarse». El 15 de julio le otorgaron la venia para embarcar en el «Norma» que partió para Cuba a mediados de 1852.

Quizá la más expresiva de las licencias, sobre los motivos que alientan la emigración, es la de Juan León¹⁷, quien la solicitó en enero de 1849. En ella se enuncia que la pide porque está «huyendo de la miseria que aflige este país».

Llama la atención el caso de Juan Torres Hernández, natural de Telde, que viajó a Cuba acompañado de su mujer y dos hijos pequeños «para mejorar fortuna», porque además era ciego¹⁸.

Aunque la mayoría de los jóvenes fueran a emplearse en las labores agrícolas, como jornaleros, son muy pocas las autorizaciones que expresan esta dedicación, por lo que llama la atención. Apenas hemos visto alguna, como la que se refiere a los hermanos Santiago y José Caldera¹⁹, naturales de Tafira, en Gran Canaria, que obtuvieron licencia como agricultores en el navío «Fénix» el año 1860. Así como la de un joven apellidado Sabina que fue como agricultor en el buque «Las Palmas²⁰», y la de un hombre de cincuenta años, natural de Fuerteventura, que viajó desde Las Palmas a Cuba en el navío «Gran Canaria²¹». En cambio, José Facundo Mederos, natural de Gáldar, viajó como jornalero²².

Las comendaticias concedidas por el ayuntamiento de Las Palmas son las más completas en cuanto a los datos que aportan, pues dan los nombres, apellidos, la naturaleza de los individuos, su estado civil, la edad y la fecha en que se otorgó la licencia. Además, proporcionan el nombre del navío en el que se viaja, el número de pasajeros que acompañan al peticionario, incluso con sus nombres, apellidos y diferentes edades. También suministran otros datos como el nombre del buque, la travesía, puertos de escala y los motivos que alegaron los pasajeros para pedir las licencias de embarque. No siempre se aportan todos estos datos, pero la mayoría de las comendaticias abundan de información complementaria, como si los pasajeros sabían o no firmar, si eran reclamados por un pariente o bien aspiraban a mejorar

¹⁷ Juan de León viajaba acompañado de su esposa y cuatro hijos menores de edad. Obtuvo la licencia del ayuntamiento de Guía el 31 de enero de 1849.

¹⁸ Juan Torres iba acompañado de su esposa, Juana y sus hijos de nueve y seis años Antonio y Rafael. Obtuvo licencia en el navío «Las Palmas» el 19 de abril de 1861.

¹⁹ Los hermanos Caldera tenían veinte y dieciocho años. Obtuvieron licencia el 16 de mayo de 1860.

²⁰ Sabina tenía diecinueve años y era natural de Las Palmas, estaba aún soltero cuando obtuvo la licencia el 23 de agosto de 1860.

²¹ Se trataba de un majorero apellidado Yanes Cabrera, quien obtuvo licencia el 19 de octubre de 1860 para ir a Cuba a dedicarse a la labranza.

²² José Facundo Mederos iba acompañado por tres hijos. Tenía sesenta años cuando obtuvo la licencia el 12 de febrero de 1860. Además, expresaba que le había reclamado su cuñado.

fortuna por su cuenta y riesgo. De ahí que, por todo lo expuesto, sea tan valiosa la información que facilita esta fuente documental, para el estudio cualitativo de la emigración canaria a América y a las islas del Caribe en concreto.

En cuanto a las comendaticias concedidas por el ayuntamiento de Guía, estas inciden en la profesión de jornaleros para casi todos los peticionarios que eran reclamados en Cuba por sus parientes, seguidos por los labradores, arrieros, un guardamontes y un sombrerero, algún marchante, un médico²³ y un loco²⁴ a mediados del XIX.

La idea de «mejorar de salud» se expresa en contadas ocasiones, como lo hizo el médico de Guía José Méndez Lugo y Baltasar de Aceda, también vecino de Guía, que lo expuso en febrero de 1861. Aunque no es lo habitual, algunas comendaticias hacen hincapié en asuntos de salud, quizá para conmovier a las autoridades locales que otorgaban los permisos.

Las licencias otorgadas por el ayuntamiento de Firgas abundan en la categoría de jornaleros, algún mampostero, un par de zapateros y muy pocos labradores.

Las comendaticias otorgadas por el ayuntamiento de Teror son mucho más parcas que las anteriores, pues no revelan la profesión de los solicitantes. Tan solo que alegaban ser reclamados por sus parientes en Cuba, lo que ya era motivo suficiente para que se le concediera la licencia.

Hay casos en que los individuos tratan de conmovier a las autoridades para que se les concedan las licencias de embarque, es por lo que vemos que «por si acaso» se hacen constar un par de opciones: una práctica y otra espiritual, como cuando se pide la comendaticia para hacer negocios y «para ver al padre». Así lo hizo el joven Rubio Costa²⁵, natural de Teror, quien viajó en el navío «Luisa» a Cuba en 1861. También ese fue el procedimiento empleado por Antonio Rial, natural de Gáldar, joven de dieciocho años, que pretendía socorrer a sus padres y además emplearse en Cuba. Es resaltable el hecho de que en la década de 1860 viajaran desde Gáldar varios jornaleros y labradores que habían sido reclamados por sus familiares, así como algún traficante que se dedicaba a «asuntos propios»²⁶.

En ocasiones, las mujeres padecían situaciones de abandono, cuando sus hombres emigraban y dejaban de dar señales de vida al cabo del tiempo. En esos casos se veían obligadas a buscarlos, como le sucedió a Beatriz González, natural de Las Palmas, que contaba cuarenta y ocho años, y fue reclamada por sus hijos, que ya estaban en Cuba. Ella expuso que tenía intención de viajar a la isla caribeña «para indagar el paradero de su esposo». En octubre de 1855 se le concedió la licencia y pudo embarcar en el «Trueno». Por su parte, Dolores Álvarez Mota, natural y vecina de Las Palmas, que contaba veintidós años, obtuvo licencia el 25 de junio de 1856 «para unirse a su esposo» en Cuba.

LA ACTIVIDAD ARTESANAL Y MERCANTIL

Entre miles de licencias concedidas para ir a América, respondiendo al llamamiento de los familiares, o simplemente por el deseo de mejorar las condiciones de vida, resaltan unas pocas

²³ El médico de Guía era José Méndez Lugo, quien obtuvo licencia para viajar el 18 de noviembre de 1860. Su idea, al realizar el viaje a Cuba, y expuesta en la comendaticia, era «mejorar de salud».

²⁴ El loco era Francisco Rodríguez. Obtuvo licencia junto a su esposa y una hija el 17 de septiembre de 1858. Vid HERNÁNDEZ GARCÍA (1977), tomo II.

²⁵ Rubio Costa tenía diecinueve años, estaba soltero cuando obtuvo la licencia, el 10 de junio de 1861.

²⁶ Los traficantes era José Rodríguez Medina, de veinticuatro años, que obtuvo licencia el 8 de enero de 1861, e Isidro Rodríguez Jorge, de cuarenta y ocho años, quien además figura como «militar» y traficante que se dedica a negocios propios. Este obtuvo licencia el 12 de diciembre de 1861 y el 30 de diciembre del año siguiente 1862. Un hermano suyo, Matías Rodríguez Jorge, de treinta y ocho años, le acompañó en el viaje del año 1862 en el que también figura como traficante para dedicarse a asuntos propios.

que se concedieron casi siempre a hombres jóvenes, que no superaban la treintena, quienes las solicitaron para ir a «expende frutos» o dedicarse a la venta de «frutos del país». José Mesa, joven de treinta y cuatro años, natural de Agüimes, expuso en su solicitud que quería viajar a Cuba para «expende frutos del país» en 1851. Igualmente, a Francisco Cabrera²⁷, natural y vecino de Las Palmas, se le concedió licencia para ir a expender frutos del país en 1858. En el mismo sentido, vemos que a Miguel Curbelo, natural de Las Palmas, soltero de veinticinco años, se le concedió licencia para expender artículos comestibles en Cuba²⁸.

Saturnino Hernández Pinto, natural de Lanzarote, soltero de veintiocho años, obtuvo licencia el 1 de febrero de 1858 para viajar en el «Fénix» para mejorar suerte.

El matrimonio formado por Antonio Torres Marrero y María Dolores Borges, viajaron a Cuba para cambiar de domicilio y porque tenían interés en un negocio que no expresaron²⁹.

Algunos individuos de más edad, como Sebastián Suárez, un hombre casado de cuarenta años y natural de Las Palmas, obtuvo licencia el 14 de junio de 1850 para viajar a Cuba con la idea de realizar «negocios» en general. Pedro José Pérez, natural de Teror, y de treinta y un años, salió para Cuba en el barco «Trueno» para hacer negocios en Cuba. El 8 de julio del mismo año, Manuel Cabrera, de treinta años, obtuvo licencia para embarcarse en el buque Teide para viajar a «negocios de comercio», sin especificar nada más. Manuel Ortega Santana, natural y vecino de Las Palmas, soltero de treinta y siete años, firmó su petición de embarque para ir a Cuba a ejercer como «cargador con efecto de comercio» el 1 de agosto de 1857 saliendo del puerto de Las Palmas en el barco de nombre «Colón».

Tomás Cova Monzón, natural de San Mateo, solicitó licencia para ir a Puerto Rico «para cobrar créditos» en enero de 1858. Y Agustín Barreto Lázaro, natural de Fuerteventura, casado y con veintitrés años, obtuvo licencia para ir a Cuba el 25 de noviembre de 1859 para emplearse como dependiente de cámara.

Un caso excepcional es el que representa María del Pino Hernández, una mujer de treinta años, natural de Teror, que obtuvo permiso para viajar a Cuba a finales de 1852, acompañada de su esclavo Justo García, de diecisiete años, para dedicarse a los «negocios». En situación parecida debió encontrarse la joven de dieciocho años, Antonia Martínez, natural de Telde, quien fue a Cuba para unirse a su padre y poner negocio propio, decía³⁰.

José Navarro Mata, natural de Telde, casado y con cuarenta y siete años, obtuvo licencia de embarque en el «Pensativo», buque que hacía la travesía a Cuba y donde viajó como maestro de mampostería —y para otros negocios— en diciembre de 1857. También obtuvo licencia de embarque, como mampostero, José Sánchez Requero³¹ el 30 de noviembre de 1859. En el mismo buque que el anterior, fue de carpintero Agustín Santana Lorenzo³². Y el mismo año, en el navío «Juan Agustín», Rafael Pineda se embarcó para unirse a su tío, carpintero, en

²⁷ Francisco Cabrera tenía dieciséis años cuando obtuvo la licencia de embarque el 16 de noviembre para el navío denominado Vicentita.

²⁸ Miguel Curbelo S. obtuvo la licencia el 20 de junio de 1860 para el navío «Alerta».

²⁹ Se le otorgó la licencia el 18 de marzo de 1859. El esposo tenía 27 años y la mujer 26.

³⁰ Se le concedió licencia el 4 de enero de 1858 para el barco Trueno. Estaba casada y sabía firmar.

³¹ José Sánchez Requero era natural de Las Palmas, soltero de diecinueve años, y viajó en el navío Juan Agustín.

³² Agustín Santana Lorenzo era natural de Las Palmas, estaba casado y tenía veintiocho años. El 15 de noviembre obtuvo licencia para embarcar para Cuba en el navío Juan Agustín.

Cuba³³. Otro ebanista³⁴ marchó en el navío «Juan Rafael» a finales de 1860. También como mampostero se embarcó Pedro Santana Domínguez³⁵.

Además, en 1860 se embarcó un carpintero y otro mampostero en el navío «Juan Agustín»³⁶, y a final del mismo año Antonio Gómez adquirió su licencia para ir a Cuba como trabajador de ebanistería³⁷.

También, Juan Oropesa Rodríguez³⁸, natural de La Palma, se embarcó en Gran Canaria – para ejercer en Cuba el oficio de carpintero– a principios del año 1861. El mismo mes y año partió de Las Palmas otro buque, el «Juan Rafael» también con un carpintero a bordo³⁹. En el mes de febrero de ese mismo año 1861, se embarcó un carpintero natural de Moya⁴⁰.

El oficio de mampostería también era reclamado en las Antillas, como hemos visto, pues son varias las personas que alegan el conocimiento de esta actividad, como el joven de Agüimes, visto anteriormente, y Aniceto Dávila⁴¹, originario de Fuerteventura, que viajó a principios del año 1861.

Ignacio Montesdeoca Melián, joven que sabía firmar, obtuvo licencia para viajar en el buque «Las Palmas» para ejercer en Cuba el oficio de platero⁴². Al igual que Juan Moreno Ortega, que viajó al mes siguiente en el navío «Gran Canaria» con el mismo destino e idéntico oficio⁴³.

Pocos son los oficiales de herrería que se trasladan a Cuba. Muy pocos lo consignan esta profesión en la solicitud de licencias de embarque, como lo hizo el joven Domingo Quevedo⁴⁴ en 1861.

Hay que tener en cuenta que Canarias también era una región ganadera, que se había especializado en el trabajo de las pieles, por lo que vemos que algunos paisanos cruzaron el Atlántico para emplearse en Cuba como artesanos peleteros y en concreto como zapateros. Ese fue el caso de Díaz Carballo, un joven de veintiséis años, natural de Las Palmas, que obtuvo

³³ Rafael Pineda González era natural de Las Palmas, estaba soltero y tenía veinticinco años. Sabía firmar, y el 5 de diciembre de 1859 obtuvo licencia en el navío Juan Agustín.

³⁴ Se trataba del carpintero Manuel Anaya León, natural de Las Palmas, soltero de treinta y dos años, que obtuvo licencia de embarque el 24 de diciembre de 1860.

³⁵ Pedro Santana Domínguez era natural de Las Palmas, tenía dieciocho años y era soltero cuando obtuvo la licencia el 6 de junio de 1860. Viajó en el navío «Alerta». Sabía firmar y expresó que pretendía llegar a Cuba para unirse a su tío y trabajar de mampostero.

³⁶ Se trataban del carpintero Agustín Aníbal León, natural de Las Palmas, soltero de veintitrés años, que obtuvo licencia el 4 de junio; y del mampostero Rafael Sánchez Ramírez, natural de Agüimes, de veintiséis años, que viajó acompañado de su madre, María Luz Ramírez. Obtuvo licencia el 25 de junio.

³⁷ Antonio Gómez Navarro era natural de Moya, estaba soltero y tenía treinta años. Sabía firmar y obtuvo la licencia el 2 de octubre de 1860.

³⁸ Juan Oropesa tenía diecisiete años y obtuvo la licencia el 6 de enero, para viajar en el navío «Juan Agustín».

³⁹ En este caso se trataba de Francisco A. Armas, natural y vecino de Las Palmas, soltero de veintiséis años, que obtuvo licencia el 14 de enero de 1861.

⁴⁰ Agustín Díaz González, soltero de dieciséis años, obtuvo licencia el 15 de febrero de 1861 para viajar en el navío «Amalia». Sabía firmar e iba con la idea de unirse a su hermana, que ya se encontraba en Cuba, expresando que conocía el oficio de carpintero.

⁴¹ Aniceto Dávila León viajó con su esposa, María de la O del Toro. Tenían veintidós y veintiún años respectivamente. Obtuvieron licencia el 16 de enero de 1861 para viajar a Cuba en el navío «Amalia».

⁴² Ignacio Montesdeoca tenía veintitrés años, era natural y vecino de Las Palmas, y obtuvo la licencia el 15 de septiembre de 1860.

⁴³ Juan Moreno Ortega era natural y vecino de Las Palmas. Tenía 21 años y estaba soltero cuando obtuvo la licencia, el 8 de octubre de 1860.

⁴⁴ Domingo Quevedo era natural y vecino de Las Palmas, estaba soltero y tenía veintiséis años cuando obtuvo la licencia el 6 de enero de 1861. Sabía firmar y viajó en el navío «Juan Rafael» con la condición de herrero.

licencia para ir a La Habana junto con esposa, María del Carmen García, para ejercer el oficio de zapatero⁴⁵. Al año siguiente lo hizo Santiago Caballero Martín, en el buque «Juan Rafael⁴⁶».

EL TRABAJO DOMÉSTICO

Las mujeres eran preferidas para los trabajos domésticos. No todas eran tan afortunadas como las que ponían negocios por su cuenta o se empleaban en la actividad comercial; más bien sucedía todo lo contrario, ya que la mayor parte de las mujeres eran reclamadas por sus maridos, padres o madres, para que contribuyeran al sostén de la familia en el ámbito doméstico.

María Dolores Santana, natural de Agaete, obtuvo licencia para «incorporarse en una casa⁴⁷». El caso de Agustina Torres Díaz es bastante ilustrativo, pues en su licencia constaba que iba a Cuba para realizar «labores propias⁴⁸». Lo que no quiere decir que no se contara con ellas para realizar otros empleos domésticos a terceros. Así fue el caso de la jovencita Juana Santana Marrero, natural de Las Palmas, quien con quince años fue reclamada por su tía «para colocar en su establecimiento⁴⁹».

ASUNTOS Y NEGOCIOS PROPIOS

No es habitual encontrar la profesión que desempeñaban o pensaban realizar en América los solicitantes de licencias de embarque, aunque nosotros sepamos que casi todos iban destinados a emplearse en las labores agrícolas y en la ganadería. No obstante, en ocasiones se expresa la especialización de algunos individuos en trabajos artesanales de la incipiente industria americana, como es el caso de la familia Calasán o los mallorquines Pablo Comas y Guillermo Vidal e hijo, quienes se trasladaron a Puerto Rico para «trabajar vidrios» en el mes de mayo de 1855.

El joven Abelardo Pineda Díaz, natural y vecino de Las Palmas, de tan solo dieciséis años de edad, dotado de una cultura básica que le permitía firmar los documentos, obtuvo licencia de embarque el 27 de junio de 1857 y pudo partir en el buque «Las Palmas» para ejercer el oficio de platero en Cuba.

Antonio Rosa Gómez, con tan solo doce años de edad, obtuvo licencia de embarque en el «Cándida» para ir a Cuba a trabajar de ayudante o sirviente de camarero⁵⁰.

El alegar un motivo genérico, como era el decir que uno se dirigía a América, para realizar «asuntos propios», solía enmascarar otro tipo de actividad o de negocios que preferían no especificarse; la razón podría ser no levantar sospechas de la actividad económica que se iba a realizar o bien para no herir susceptibilidades, si se trataba de asuntos de dudosa moralidad, aunque legales según la legislación vigente en el siglo XIX.

⁴⁵ La esposa tenía diecinueve años. Se les concedió la licencia el 13 de noviembre de 1860 y embarcaron en el navío «Gran Canaria».

⁴⁶ Santiago Caballero Martín era vecino y natural de Las Palmas. Estaba soltero y tenía treinta años cuando obtuvo la licencia para viajar a Cuba, el 10 de enero de 1861, como zapatero.

⁴⁷ María Dolores era soltera y tenía diecinueve años. Obtuvo la licencia el 30 de mayo de 1860 para el navío «Juan Agustín».

⁴⁸ Agustina Torres, natural de Las Palmas, tenía treinta y tres años y era soltera. Viajó en el navío Juan Agustín.

⁴⁹ Se le concedió licencia el 18 de febrero de 1858 para viajar en el barco denominado Trueno. Juana era soltera y sabía firmar.

⁵⁰ La licencia se le otorgó el 13 de mayo de 1858. La documentación asegura que sabía firmar.

No sabemos cuál fue la razón que llevó a Bernardo Carrión, originario de Fuerteventura, de treinta y ocho años, a expresar esos «asuntos propios» en la solicitud que obtuvo el 11 de abril de 1851 para viajar en el buque Trinidad a Cuba; al igual que lo hizo Antonio Rodríguez, natural de Las Palmas, viudo de veintiocho años, cuando lo alegó para viajar en el buque «Trueno» en abril de 1852. Esa misma fue la razón que expuso Francisco Rey, natural de Saboya, que contaba cuarenta y siete años, y viajaba acompañado de un hijo de dieciocho. En el mes de abril obtuvo la licencia para viajar en el buque «Amalia», que partió del puerto de Las Palmas para Uruguay. También María Soledad Santana, soltera de veintiséis años, fue a Cuba por «asuntos propios» sin decir cuáles eran esos asuntos⁵¹.

Tomás Bautista, natural de Las Palmas, de veinte años, presentó la solicitud para viajar a Cuba con la idea de realizar «negocios propios», por lo que pudo viajar en el barco «Fénix» en el verano de 1854. A los mismos «negocios propios» fue el lanzaroteño Manuel Vidal Guadalupe, un hombre casado de treinta y siete años, que obtuvo licencia de embarque para Cuba el 17 de octubre de 1857.

Un matrimonio natural de Las Palmas, que estaba vecindado en la ciudad de La Habana, pero que se hallaba en la isla de Gran Canaria, solicitó licencia para embarcarse porque había dejado en Cuba «negocios pendientes» que querían resolver⁵².

Felipe González Toledo, natural y vecino de Las Palmas, casado y con treinta y ocho años, obtuvo licencia para viajar a Cuba en el buque «Las Palmas» el 2 de junio de 1856 para realizar «negocios de comercio»; mientras que Juan Martín González, natural de Santa Brígida, que iba acompañado de un joven de quince años llamado Francisco Hernández, salió para la isla caribeña con licencia del 9 de noviembre de 1857 en el buque «Alerta» para realizar «negocios de su interés», sin mayor explicación.

OTROS ASUNTOS

Otros, sin embargo, consignan que van a hacer «diligencias» en los puertos americanos, como afirmó Jerónimo Rodríguez Falcón, un joven soltero de diecinueve años, que partió en el «Fénix» a primeros del año 1853 para Puerto Rico.

Las excusas o razones que se esgrimían, para que las autoridades concedieran las licencias, a veces eran peregrinas, como el hecho de argumentar que se deseaba simplemente cambiar de domicilio. Así lo expuso Miguel Zamora, un vecino de Las Palmas de diecisiete años, natural de Fuerteventura, que dijo querer ir a Cuba para «variar de domicilio». Lo mismo que argumentó, como si se hubiesen puesto de acuerdo, Bartolomé Santana, de veinticinco años y natural de Las Palmas. A ellos se unió Manuel Martín Santana de veintiún años, Francisco Alonso Martín, natural de Teror, José Dávila Trujillo, de Agüimes, y los hermanos Antonio y Juan Díaz, así como Antonio Díaz Benítez y su esposa, naturales de Guía. Todos obtuvieron la licencia en marzo de 1855 y viajaron en el buque «Las Palmas».

No sabemos si como simple excusa o por prescripción real, pero el caso es que algunos alegan para solicitar la comendaticia el deseo y la necesidad de «mejorar su salud» en tierras americanas. Así lo expuso Manuel López, joven de veinticuatro años, vecino de Las Palmas, a quien se le autorizó a viajar a Cuba en noviembre de 1853. Partió en el barco «Las Palmas».

Un caso especial fue el de un varón soltero de veintitrés años, natural y vecino de Las Palmas, que obtuvo permiso para viajar a Cuba en el buque «Teresita» el 1 de diciembre de

⁵¹ Obtuvo licencia el 8 de mayo de 1858 para viajar en el buque Cándida. Sabía firmar.

⁵² El matrimonio lo formaban Gaspar García Aguilar y Matilde de Lugo. El 22 de noviembre de 1859 obtuvieron licencia para embarcarse en el navío Juan Agustín.

1857 para ir a «pasear»; aunque todavía desconozcamos el sentido que podía tener tal palabra en el documento expedido como comendaticia.

Una cosa es pasear y otra descansar después de una vida laboral ajetreada. Eso debió pensar José Quintana Camacho, natural de Gáldar y vecino de Las Palmas, viudo de sesenta y un años, quien solicitó licencia de embarque para Cuba porque se encontraba en situación de retiro o jubilado de Hacienda⁵³.

El matrimonio formado por Diego Rivero Medina y Teresa Inés obtuvieron licencia de embarque para Cuba por conocer y dedicarse al trabajo de imprenta⁵⁴.

EMPLEADOS EN LOS BARCOS

No son abundantes los empleados que obtienen permiso de embarque para viajar a América. En algunos casos, este tipo de comendaticias se obtienen, porque era prescriptivo presentarlas ante las autoridades de marina, aunque no siempre se exigían; en otros, se solicitaban para garantizar el embarque en algunos de los buques que hacían la travesía atlántica. Unas veces los jóvenes se enrolaban oficialmente en los barcos como empleados, con la idea de efectuar un viaje de ida y vuelta, aunque en ocasiones la intención era quedarse en algunos de los puertos de destino. El joven veinteañero, Rafael Doreste Navarro, natural de Las Palmas, se embarcó en el «Norma» como cargador en julio de 1852 con destino a Cuba. Y un tal Bernardo Falcón, de veintinueve años, viajó en el «Bella Engracia», como cocinero del buque, en las mismas fechas y con igual destino que el anterior.

También figuraba como cocinero Juan Doroteo Cabrera, vecino de Fuerteventura, que se enroló en el barco denominado «Trueno» a final del año 1853. Y Francisco Padrón Guerra, natural de Arucas, quien contaba veintitrés años, y viajó en junio de 1855 en el «Norma» como cocinero del buque. En el mismo caso estaba José Antonio Manzano, al igual que el anterior, natural de Fuerteventura, soltero de dieciocho años que se enroló de cocinero en el buque «Las Palmas» en enero de 1857. Un pariente de este era José Manuel Manzano Cedrés, natural asimismo de Fuerteventura, soltero de dieciocho años, que obtuvo licencia para embarcarse de cocinero en el «Concha» en junio de 1857.

También, Diego Medina Bethencourt, natural de Tenerife, había sido contratado de cocinero del «Trueno» en septiembre de 1855. Félix Pérez Padrón, natural del Hierro, soltero de veintisiete años, obtuvo licencia el 2 de marzo de 1857 para ir de cocinero en el «Dos Hermanos».

Juan Bautista P., natural de Cataluña, obtuvo licencia de embarque el 2 de agosto de 1856 y viajó para Cuba como cocinero del buque.

Rafael González Molina, natural de Las Palmas, casado de treinta y tres años, obtuvo plaza de dispensero del buque «Fénix» en agosto de 1855 y en noviembre de 1856.

MÉDICOS DE LOS BUQUES

Es llamativo encontrar entre las licencias de embarque de los pasajeros que emigran a América, las otorgadas a los médicos de los barcos, porque gracias a ellas sabemos de la existencia de estos físicos que se emplearon en aquellos trayectos, al menos en la segunda

⁵³ Obtuvo la licencia el 5 de mayo de 1859 para viajar en el navío denominado Las Palmas.

⁵⁴ Ambos eran naturales de Las Palmas. Tenían veinticuatro y veintiséis años. La licencia se les concedió el 22 de noviembre de 1859 para el navío San Agustín.

mitad del siglo XIX. Del primer médico que tenemos constancia es de Domingo Calimano, enrolado en el año 1849 como galeno del buque «La Palma».

José Perera, de treinta y cuatro años, y casado, era cirujano del buque «Las Palmas» en los primeros meses del año 1853. En marzo viajó a Cuba como tal. Y volvió a obtener nueva comendaticia para viajar como médico del mismo buque el 23 de julio de 1854 y en marzo de 1855. En el mes de noviembre de ese año cambió el cirujano del buque «Las Palmas», pues fue contratado como tal Expósito Vera, natural y vecino de Las Palmas, de treinta y siete años, y casado.

Felipe C. era cirujano del buque «Trueno» y viajó en marzo de 1853 a la isla de Cuba. Este barco cambió de médico al año siguiente, pues el 4 de noviembre de 1854 obtuvo licencia para viajar como médico del mismo Felipe Calderón o Calderín, un joven de veintidós años, natural de Las Palmas.

Francisco Dávila, natural de Las Palmas, de treinta años y casado, obtuvo licencia el 30 de mayo de 1855, para viajar a Cuba en el buque «Bella Engracia» como cirujano.

El 30 de marzo de 1856 fue autorizado a viajar el doctor Calderín, joven de veinticuatro años, como cirujano del «Vicentita». Es probable que se trate del mismo médico que en 1854 iba en el buque «Trueno».

Julio Peniche Zárata, natural y vecino de Las Palmas, soltero de treinta años, obtuvo licencia el 1 de julio de 1856 para ir a Cuba con plaza de cirujano en el buque «Teresita». Un hermano menor, Eulogio Peniche Zárata, soltero de veintiún años, obtuvo licencia de embarque el 5 de mayo de 1857 para embarcar en el «Teresita» que partió rumbo a Cuba. A los dos años, otro hermano de estos, José Peniche Zárata, soltero de treinta y cuatro años, obtuvo licencia para viajar a Cuba para poner negocios propios⁵⁵.

Agustín Toledo Martín, natural y vecino de Las Palmas, soltero de veintitrés años, era cirujano del bergantín que hacía la travesía a Cuba en agosto de 1858.

Francisco Bethencourt Peñate⁵⁶, natural de Las Palmas, que estaba casado y contaba cuarenta años, iba de cirujano del buque «Juan Agustín» a finales de 1859. El mismo año figuraba como médico del navío llamado «Trueno» el canario Antonio Mederos López⁵⁷.

En 1860 Santiago Calderón Hernández⁵⁸ aparece registrado como cirujano del navío «Josefina».

Y una única mujer, llamada María Pérez, de dieciocho años, obtuvo licencia para viajar a Cuba como practicante⁵⁹ en junio de 1859.

EL REGRESO A CASA

Algunos viajeros solicitan licencia para volver a su vecindad. Al lugar en que habían estado viviendo, o bien para regresar a la tierra natal. Así vemos que son varios los vecinos de La Habana, que vuelven después de estar una estancia en las islas canarias. Unos eran nacidos en la propia isla de Cuba, pero también los había de otros lugares, como sucedía con José Lomos, natural de Málaga, que se había avecindado en la capital antillana en época anterior y el 23 de noviembre de 1850 obtuvo licencia para viajar desde Gran Canaria a Cuba. Un caso parecido fue el de José Hernández y Antonio González, naturales de Teror en Gran Canaria,

⁵⁵ Al igual que sus hermanos, era natural y vecino de Las Palmas. Se le otorgó la licencia el 4 de junio de 1859 para el navío Josefina.

⁵⁶ La licencia se le otorgó el 13 de diciembre.

⁵⁷ Mederos era viudo y contaba cuarenta y cuatro años. El buque iba para Cuba en diciembre de 1859.

⁵⁸ Santiago Calderón Hernández era natural y vecino de Las Palmas. Estaba soltero y tenía veintiocho años. Obtuvo la licencia el 13 de febrero de 1860 para la travesía a Cuba.

⁵⁹ María Pérez era natural de Las Palmas. Viajó en el navío Josefina para regresar a su vecindad en Cuba.

que estuvieron avecindados en Cuba, adonde regresaron –cada uno con su licencia– en diciembre de 1850 en el buque «Nivaria».

También, María del Carmen Orihuela, natural de Las Palmas, viuda de cincuenta y seis años, regresó a su domicilio en La Habana en enero de 1853 en el barco «Amalia». Al igual que lo hizo Francisco Gutiérrez, natural de Las Palmas, de cincuenta y cinco años, que volvió a su domicilio de La Habana en septiembre de 1853 en el barco «Dos de Agosto». En cuyo buque también iba Antonio Torres, de treinta y dos años, que regresaba a su domicilio de la capital cubana.

Distinto es el caso del carabinero José Quintana Camacho, viudo, natural de Las Palmas que regresó a Cuba, donde era vecino, en el buque «Las Palmas» en febrero de 1853.

María Antonia Trujillo, natural de Las Palmas, de cuarenta y ocho años, viajó con un hijo de nueve años hasta La Habana, donde tenía su vecindad, porque la había reclamado otra hija que tenía allá. Partió en el barco «Trinidad» en el mes de abril de 1854.

Un vecino de Cuba, pero natural de Guía en Gran Canaria, llamado Sebastián Bolaños, había venido a esta isla para contraer matrimonio con una paisana, Vicenta Pérez, y en diciembre de 1853 ambos regresaron a Cuba en el buque «Amalia».

EL NEGOCIO DE LA EMIGRACIÓN

A mediados del siglo XIX se produjo un movimiento migratorio muy importante en las islas canarias, pero sobre todo en Gran Canaria, lo que llevó a que algunos personajes trataran de facilitar el mismo y aprovechar esta coyuntura, que les podría beneficiar económicamente. De este modo comienzan a realizarse proyectos de emigración masivos a través de la formación de compañías que monopolizaran el tráfico de trabajadores, jornaleros y agricultores, sobre todo a las islas del Caribe. Fundamentalmente a la isla de Cuba. Los interesados negociaban con las autoridades locales que debían otorgar los permisos, de ahí los rastros que dejaron algunas de estas peticiones. Por ellas, y por las quejas que provocaron la actuación de estos traficantes de personas, sabemos las condiciones del movimiento migratorio a América en las postrimerías del siglo.

Una de aquellas peticiones procedía de José Curbelo Páez⁶⁰, quien tenía la intención de llevar 1000 pasajeros de las islas a las repúblicas de América del Sur en 1856.

En otra ocasión, justo al año siguiente, llegó a la Junta de Agricultura de Gran Canaria la instancia de Sebastián Suárez Naranjo, solicitando que se le permitiera contratar el transporte de 1500 pasajeros de estas islas para llevarlos a la de Puerto Rico y Cuba. Sin embargo, la decisión de la Junta fue negativa, excusándose y «hablando con franqueza y claridad» en que el tráfico humano que se estaba realizando entonces era «verdaderamente inmoral»; no obstante que la Junta era conocedora de la «honradez, moralidad y pundonor de don Sebastián Suárez y Naranjo». Por lo que no creían que este insigne personaje pudiese caer en tal ignominia⁶¹. De hecho, lo descartaban, pero no dejaban de consignar que

⁶⁰ Archivo Museo Canario. Fondo/Colección: Salvador Manrique de Lara: ES 35001 AMC/SML-083, Oficio nº 1363 remitido por el Gobierno de la Provincia de Canarias solicitando a la Junta de Agricultura informes sobre una autorización para conducir 1000 pasajeros a América del Sur. La solicitud ha sido presentada por José Curbelo Páez. 11 de junio de 1856.

⁶¹ Archivo Museo Canario. Fondo/Colección: Gregorio Chil y Naranjo: ES 35001 AMC/GCh-1556: Informe negativo evacuado por la Junta de Agricultura sobre la concesión de permiso a don Sebastián Suárez Naranjo para trasladar a América (Cuba y Puerto Rico) a 1500 pasajeros ante los excesos cometidos con anterioridad en este tipo de expediciones y ante el peligro que supone la emigración para el buen desarrollo de la agricultura en Canarias. 2 de abril de 1857.

la Provincia está viendo con asombro y escándalo y deplorando con sumo dolor que al paso que el gobierno de SM, que Dios guarde, ha adoptado diferentes y repetidas medidas para evitar los abusos que se han cometido en las expediciones de pasajeros a las Américas, y para proteger y mejorar la suerte de estos, se haya sorprendido al mismo gobierno, se hayan obtenido subrepticamente aquellas concesiones, se haya estado haciendo este tráfico inmoral de pasajeros, que se han vendido como animales, se haya estado empeorando su suerte y condición en las expediciones y viajes, y contribuyendo de una manera tan directa y escandalosa a los mismos abusos y males, que el gobierno se ha propuesto evitar; siendo esto tanto más extraño y deplorable cuanto que, según parece, se ha hecho por algunas personas, que estaban en el deber sagrado e imprescindible de contribuir a evitar aquellos abusos y de proteger las personas e intereses de todos y cada uno de los isleños sus conciudadanos.

El negocio de la emigración volvió a representar una alternativa económica insoslayable para algunos elementos de pocos escrúpulos, de ahí que la organización de viajes multitudinarios continuó realizándose ilegalmente, para evitar la intervención de las autoridades. Estas, en principio no ponían muchos inconvenientes a los buques y capitanes que se aventuraban en las travesías extraoficiales, pero al cabo del tiempo no les quedó más remedio que responder, escandalizadas, por las quejas que recibían, procedentes de los mismos emigrantes y de sus familiares, cuando se conocían los pormenores del viaje trasatlántico. Las condiciones de vida en los buques era de total hacinamiento e insalubridad, cuando no de verdadero abuso, con agua de mala calidad y escasos víveres, que provocaban malestar y enfermedades entre los viajeros más débiles.

El precio de los billetes se encarecía con el argumento de que no era preciso solicitar los permisos oficiales para viajar. Muchos viajeros, ignorantes de que las licencias se otorgaban en casi todas las ocasiones, temían que se les denegase por sus circunstancias personales, y optaban por solicitar plaza en estos buques de trata semejante a la esclavista. Es cierto que los mozos en edad de servir con las armas trataban de huir por este medio, al igual que aquellos que estaban, por una causa u otra, pendientes de la justicia. Pero no todos los que escogían este sistema para viajar a las Indias eran delincuentes o fugados de la justicia, porque, en ocasiones, la necesidad de viajar era perentoria y obligaba a sacrificios particulares y a guardar silencio, por lo que en muchos casos no quedó constancia documental.

ARCHIVO MUSEO CANARIO. Fondo/Colección: GREGORIO CHIL Y NARANJO (G.Ch.) ES 35001 AMC/GCh-1409

Cuaderno borrador de oficios y de varias disposiciones gubernativas de la Alcaldía. Contiene el expediente para el embarque de los 62 pasajeros que con sus Correspondientes pasajes llevó el bergantín goleta español La Unión y salió para Puerto Rico y La Habana el día 27 de diciembre [de 1843].

BIBLIOGRAFÍA

ACOSTA RODRÍGUEZ, A., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A. y VILA VILAR, E. (Coords.) (2003). *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Fundación El Monte.

- BERMÚDEZ PLATA, C. (1940). *Catálogo de Pasajeros a Indias durante los siglos XVI, XVII y XVIII*, vol. I (1509-1534). Sevilla.
- CERVERA PERY, J. (1997). *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias (las razones de un superministerio)*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- CRESPO SOLANA, A. (1996). *La Casa de Contratación y la Intendencia General de Marina (1717-1730)*. Cádiz: Universidad de Cádiz.
- DONOSO ANES, R. (1996). *Una contribución a la Historia de la contabilidad. Análisis de las prácticas contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla (1503- 1717)*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- ENCINAS, D. de (1945-46). *Cedulario Indiano*, facsímil de la edición única de 1596, estudio e índices de A. García Gallo, 5 vols. Madrid: Ediciones del Instituto de Cultura Hispánica.
- HARING, C.H. (1979). *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México: Fondo de Cultura Económica.
- HEREDIA HERRERA, A. (2003). *Casa de la Contratación y Consulado de Cargadores a Indias: afinidad y confrontación*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- HERNÁNDEZ GARCÍA, J. (1981): *La emigración de las Islas Canarias en el siglo XIX*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo insular de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. (2008). «El mito del tributo de sangre en la emigración canaria». *Canarii*, nº 12.
- IGLESIAS AUNIÓN, P. (2018). «Las licencias para viajar a Indias. Estatutos de limpieza de sangre y requerimientos en el Trujillo del siglo XVI». *Asociación Cultural Coloquios Históricos de Extremadura*. Recuperado de <http://www.chdetrujillo.com> (consultado el 07/05/2018).
- LOBO CABRERA, M. (1991). «Gran Canaria y la emigración a Indias en el siglo XVI (1500-1565) a través de los protocolos notariales», en EIRAS ROEL (edit.), *La emigración española a Ultramar, 1492-1914*. Madrid: Asociación Española de Historia Moderna.
- LOBO CABRERA, M. (2001). «La emigración canaria a Indias en la segunda mitad del siglo XVI». *Migração e emigração nas Ilhas*.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (2008). «Legislación migratoria y economía regional. El caso de Canarias, 1500-1850». Recuperado de: www.researchgate.net/publication/277254449_Legislacion_migratoria_y_economia_regional_el_caso_de_Canarias_1500-1850. [Consultado el 17/05/2018].
- MARTÍNEZ DÍAZ, N. (1978): «La inmigración canaria en Uruguay durante la primera mitad del siglo XIX: una sociedad para el transporte de colonos». *Revista de Indias*, 151-152, pp. 349-402.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (1994): *La emigración española a América, 1492-1824*. Colombres, Asturias: Ed. Fundación Archivo de Indianos.
- MENA GARCÍA, C. (2009). *La Casa de Contratación de las Indias y los tesoros americanos*. Sevilla: Caja Granada.
- MORALES PADRÓN, F. (1950). «El desplazamiento a las Indias desde Canarias». *Museo Canario*, 33-36, pp. 1-24.
- MÖRNER, M. (1975). «La emigración española al Nuevo Mundo antes de 1810. Un informe del estado de la cuestión». *Anuario de Estudios Americanos*, 32, pp. 43-131.
- NAVARRO GARCÍA, L. (1975). *La Casa de la Contratación en Cádiz*. Cádiz: Diputación Provincial, Instituto de Estudios Gaditanos.
- PERAZA DE AYALA, J. (1977). *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla, p. 28.
- PUENTE Y OLEA, M. de la (1900). *La casa de Contratación*. Sevilla: Escuela Tipográfica y Librería Salesianas.

- SCHÄFER, E. (2003). *El Consejo real y Supremo de las Indias*. Historia y organización del Consejo y de la Casa de Contratación de las Indias. Junta de Castilla y León, Marcial Pons.
- VEITIA LINAGE, J. (1945): *Norte de la Contratación*, Buenos Aires, Libro II, cap. XXV.