



LA TRAVESÍA DE LOS EMIGRANTES CANARIOS A AMÉRICA  
DURANTE EL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL XX: UNA  
FORMA DE ESCLAVITUD (\*)

JULIO HERNÁNDEZ GARCÍA

---

\* Al emigrante canario que nunca pudo volver a su Patria.

En el pasado siglo y comienzos del actual, compañías navieras de distintas nacionalidades: españolas, francesas, inglesas, etc., tenían líneas regulares hacia los puertos americanos con escala en Canarias. Desde aquí, zarparán para las colonias hispanas y para las repúblicas de América del Sur buques a vapor y veleros de muy diversos tipos, entre los que destacan la goleta, el bergantín-goleta, la fragata, la polacra, etc. Embarcaciones todas que dependían de compañías navieras con sus consignatarios radicados en las Islas Canarias.

Nuestros antepasados: los emigrantes canarios que partían en cualquier expedición rumbo a América, normalmente habían de soportar muchas penalidades: mal trato por parte del capitán, escasez de aguas y víveres, hacinamiento en frágiles y ligeros barquichuelos; a veces, hasta un número de 500 a 600 pasajeros, «casi de pie», en un viaje que duraba por término medio de veinticinco a treinta días.

El excesivo número de pasajeros es una de las cuestiones que precisamente más preocupa a la prensa local de la época. Uno de los periódicos canarios que dedica atención preferente en sus páginas al tema es *El Constitucional*; tras manifestar que «... la emigración canaria va tomando proporciones que nos alarma, tanto como el mismo estado deplorable del país...», denuncia el arribo a Cuba procedente de Canarias, en octubre de 1787, del vapor francés «Olinda Rodríguez» con 500 pasajeros emigrantes<sup>1</sup>. Un mes atrás, ya el mismo periódico daba cuenta de que el vapor francés «Lafayette» se había embarcado para Cuba con 350 canarios, agregando: «... hemos oído cómo los que el mismo vapor traía de Santander llegan a 800 los (emigrantes) que aportaran a las costas de Cuba...»<sup>2</sup>.

Pero no sólo van a Cuba los buques repletos de emigrantes canarios, sino también a otros puntos de América, como bien certifica el corresponsal de *El Constitucional* en Uruguay, quien expresa la con-

1. *El Constitucional* (periódico político y de intereses materiales), 1 de octubre de 1878, núm. 129 (año IV), p. 2.

2. *El Constitucional* (periódico político y de intereses materiales), 1 de septiembre de 1878, núm. 213, p. 2 (año III).

veniencia «... de que los desgraciados emigrantes (isleños) no se aglomeren en tan gran número en cada expedición, pues, aun cuando aquel Gobierno hace mucho en obsequio de los mismos, no es posible hacerlo todo y de ahí las incomodidades y privaciones que sufren hasta colocarse en los departamentos del interior...»<sup>3</sup>.

Ricardo Ruiz Benítez de Lugo, que vivió esta época y por tanto testigo de excepción, nos retrata de una forma gráfica y sentimental los instantes previos al embarque definitivo por el muelle de Las Palmas de un puñado de emigrantes canarios con destino a Cuba a principios de este siglo. «Recuerdo —nos dice— que en el verano último, estando en Canarias, llegó a Las Palmas el magnífico vapor “Orellana”, de la Pacific Navigation Company, encargado de llevar a Chile los emigrantes canarios que habrán fundado las colonias de Budí... En los muelles, viejos y jóvenes, mujeres y hombres, acantonados como carneros, esperaban el momento del embarque. Unos revelaban en sus tostados rostros el trabajo del campo; otros parecían proceder de oficios manuales, de talleres de gran población. Aquellas mujeres con pechos flácidos alzaban chiquillos llorosos; estas jóvenes de carnes apretadas, al parecer, iban a dar a otras tierras la generación vigorosa que su generación hacía prever.

Y en aquel cuadro —continúa Benítez de Lugo— imponente los abrazos se daban entre gente que deja familia o abandona amores y las lágrimas se asomaban a los ojos. Mezclados con ellos hay grupos silenciosos, tristes, pero sin abrazos y sin llantos. ¡Toda la familia se iba! Allí dejaron los sepulcros de sus padres, allá se llevan sus cariños, sus recuerdos, los afanes de progresar y las esperanzas de enriquecerse...»<sup>4</sup>.

Para corroborar las pésimas condiciones de la travesía acabadas de apuntar, vamos a centrarnos en algunos viajes concretos y circunstancias que rodean a los mismos.

De una de estas expediciones nos informa el Encargado de Negocios de Su Majestad Católica en Brasil, denunciando el arribo en junio de 1836 del bergantín español «Libertad» con los términos que siguen:

«Conduciendo 575 colonos de la isla de Lanzarote, la mayor parte enfermos y de los cuales habían perecido muchos en el viaje, ya por el maltrato del capitán, ya por no haber cabido en el buque, ya porque la aguada

3. *El Constitucional* (periódico político y ...), 6 de noviembre de 1878, núm. 139, página 2 (año IV).

4. RUIZ Y BENÍTEZ DE LUGO, RICARDO: *Estudio sociológico y económico de las Islas Canarias* (con una carta-prólogo de Nicolás Estévez). Biblioteca Canaria, vol. II, Madrid, 1914, pp. 109 a 114.

iba corrompida en vasijas sin limpiar, que habían servido para vino y aceite, y ya porque su escasa comida se reducía a harina de maíz cocida con agua del mar; y que en igual estado de miseria habían llegado dos buques más, el uno con 600 pasajeros y el otro con 326»<sup>5</sup>.

Las deplorables condiciones en que llegaron los emigrados canarios al Brasil, así como el mal trato recibido a bordo del navío, dio lugar a la incoación de un proceso contra el capitán del barco; en dicho proceso llegó a intervenir las Cortes españolas y los ministerios de Estado y Marina. El caso pronto alcanzó resonancia internacional, pudiendo demostrarse, a raíz del sumario levantado por las autoridades españolas, que el capitán Compiano del bergantín «Libertad» actuaba en connivencia, nada menos, que con el Ministro de Hacienda del Uruguay (que era en un principio el lugar de destino, aunque por circunstancias de la travesía se arribase al Brasil), que tenía una parte proporcional de los beneficios que resultasen de los contratos con los emigrados canarios<sup>5</sup>.

Años más tarde —el 20 de marzo de 1838— el Administrador de las Rentas Nacionales de la isla de Lanzarote, don Pedro de Lago, eleva, asimismo, un escrito al Soberano Congreso Nacional, exponiendo que

«... Hace dos años que varios monopolistas, enemigos de la patria y defraudadores del bien de la Nación, han introducido en estas islas, singularmente en la de Lanzarote, un comercio clandestino, prohibido por todo derecho de gentes, en ruina de la agricultura y de la hacienda pública, cual es el de hacer expedición a la República Argentina de Buenos Aires; conduciendo gentes artesanas, industriales, con tanta abundancia, como si fuesen fardos de mercancías..., los conducen como esclavos y allá los encierran en barracas hasta tanto se presenten quien los compre por el flete de cien duros para que vayan a trabajar a sus haciendas...

Esta isla —se refiere don Pedro de Lago a Lanzarote— tiene no menos de siete mil almas, que en dichos dos años han salido para el indicado Montevideo, en perjuicio de la agricultura y renta pública.

Se ha extendido —añade finalmente el señor Lago— por las Naciones la utilidad excesiva de estas especulaciones y tanto ingleses, como

5. Minuta del Ministro de Estado al Secretario de Marina, Comercio y Navegación de Ultramar. Palacio, 15-VIII-1838 (Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores. Política. Uruguay, 1845-1853, leg. 2.075). Apud. GUERRERO BALFAGÓN, ENRIQUE: «La emigración de los naturales de Canarias a las repúblicas del Río de la Plata en la primera mitad del siglo XIX». *Anuario de Estudios Atlánticos*, t. VI, 1960, p. 7.

6. Archivo Histórico Nacional: Estado, 5.863. Informe elevado al Primer Secretario de Estado. Palacio, 26 de mayo de 1837. Despachos de José Delavart y Rincón, Río Janeiro, 10 de junio de 1836, 11 de julio de 1836, et. Apud. FERNÁNDEZ ARLAUD, SANTOS: «La emigración española a América durante el reinado de Isabel II», *Cuadernos de Historia*. Anexos a la Revista Hispania, 4 (Estudios sobre la España Liberal), Madrid, 1973, pp. 423-424.

franceses, toscanos y sicilianos han mandado embarcaciones de sus naciones para conducirlos...»<sup>7</sup>.

Referente al trato a los pasajeros canarios rumbo a las Antillas —preferentemente para la segunda mitad del siglo XIX—, existe en los llamados Libros de Registro del Archivo Histórico Nacional de Madrid una copiosa documentación, debido a que las autoridades superiores de Cuba y Puerto Rico estaban obligadas a informar puntualmente sobre las atenciones que recibían los emigrantes en los buques. Basándonos en esta documentación, podemos afirmar que el trato dado a los pasajeros isleños en la travesía Canarias-Antillas era aceptable, si lo comparamos al de las expediciones a otros puntos de América; no obstante, y pese al celo de las autoridades, se cometieron atropellos, como tendremos oportunidad de exponer a continuación.

Es el caso del bergantín español «Las Palmas», que en 1859, procedente de las Islas Canarias, transporta al puerto de La Habana 257 pasajeros, seis de los cuales manifiestan «... que se les trató malísimamente, siendo los alimentos de mala calidad, por cuya razón y a consecuencia de las quejas producidas por aquéllos al capitán, éste amarró al molinete a dos de ellos, donde les tuvo dos días, lo cual aseveran otros dos pasajeros...»<sup>8</sup>.

También en el mismo año (1859) los emigrantes canarios del bergantín «Trueno», con rumbo a Cuba, se lamentan por el excesivo número de pasajeros, la escasez y mala calidad de los alimentos y que además hubieron de pagar por el pasaje más de lo previamente estipulado<sup>9</sup>.

Los emigrantes canarios no sólo se limitan a exponer su desaprobación por el trato de ciertos capitanes o las pésimas condiciones de algunos buques, sino también por la escasa atención recibida por determinadas compañías navieras. Ello ocurrió con la Compañía General Trasatlántica Francesa, sobre la que el Excmo. Sr. Ministro de Ultramar notifica al Gobernador Civil de Canarias lo que sigue:

«Han llamado la atención —le dice— de este Ministerio las frecuentes comunicaciones de V. S., en que al darme cuenta del mal trato que suelen recibir los pasajeros de esas Islas que se embarcan para la de Cuba

7. GUERRERO BALFAGÓN, ENRIQUE: *ob. cit.*, pp. 5-6.

8. Archivo Histórico Nacional. «Las Palmas, bergantín español. Acerca del trato dado a los pasajeros en el... (1859)». Libro de Registro de Cuba (Gobierno). Letra L, número 187, leg. 4.658.

9. Archivo Histórico Nacional. «Trueno, bergantín español. Acerca del trato dado a los pasajeros en el... (1859)». Libro de Registro de Cuba (Gobierno). Letra T, número 71, leg. 4.657.



en vapores de la Compañía Trasatlántica Francesa, manifiesta haber dispuesto como correctivo de esa falta, prohibir el embarque de pasajeros que contribuyesen expedición en buques mandados por determinados capitanes...»

A renglón seguido, el Sr. Ministro de Ultramar comunica —por Real Orden fechada en Madrid a 5 de septiembre de 1879— que «... S. M. el Rey (q. D. g.) se ha dignado resolver y manifestar a V. S., la conveniencia de que en lo sucesivo no coarte la libertad de los emigrantes con medidas como las tomadas respecto a los vapores “Olinde Rodríguez”, “Guadaloupe Martinique” y “Caldera”...»<sup>10</sup>.

Pese a los esfuerzos de las autoridades insulares, a veces, como en el caso expuesto, obstaculizadas miópicamente por Madrid, los emigrantes canarios continúan siendo víctimas de frecuentes atropellos. Cuestión que deja perfectamente probada el escritor Francisco González Díaz en su obra *Un Canario en Cuba*, libro escrito precisamente a petición de los canarios residentes en esa antigua colonia española<sup>11</sup>. El autor isleño describe, con gran profusión de datos, la travesía en el vapor «Balmes»; que a principios del siglo xx se dirige a Cuba con más de 600 pasajeros. Pensamos que merece la pena ocuparnos con cierta extensión en lo que González Díaz ha escrito sobre el viaje que él mismo excepcionalmente compartió con los emigrantes canarios. Tras hacer una breve descripción del buque («El “Balmes” es un antiguo barco de carga, transformado malamente en barco de pasaje, carece de comodidades en absoluto. Arriesgarse a pasar en el Atlántico supone, si no precisamente poner en peligro la vida en la travesía, por lo menos experimentar gravísimas y múltiples molestias...»), González Díaz se refiere al pasaje y condiciones de la navegación en estos términos:

«Venía el buque repleto de pasaje que había ido recogiendo en los

10. Archivo Histórico Nacional. «Vapores de la Compañía Trasatlántica Francesa. Sobre el trato que suelen recibir los pasajeros de las Islas Canarias que se embarcan para Cuba en... (1880)». Libro de Registro de Cuba (Gobierno). Letra V, núm. 94, legajo 4.780.

11. Sobre este particular aclara el autor: «Este libro, por otra parte, significa el compromiso que adquirí con mis hermanos, los hijos de Canarias, residentes en Cuba. Ellos querían que lo escribiera, para que en nombre de todos le fuese a Cuba ofrecido. Lleva en sus páginas como esencia inmortal guardada en tosco vaso, el clamor de su raza.

Vínculos eternos creados en una vida y en un esfuerzo común ligan a cubanos y canarios. El bien de más y bien de otros; lo mismo el mal. Fraternalmente conviven, trabajan, luchan en la tierra hermosa donde nuestros isleños, esclavizados por la miseria y la política en territorios nativos hayan rescate.

Y en ese libro cuento su redención».

GONZÁLEZ DÍAZ, FRANCISCO: *Un Canario en Cuba*. Imp. La Prueba, La Habana, 1916, página 102.



puertos de España..., era un ejemplo más de la inaudita manera de como en España se cumplen las leyes de navegación e inmigración. Las leyes se hacen en España para ser burladas y transgredidas únicamente.

Aún tomó el Balmes más pasaje de nuestros puertos, en Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma; por manera que cuando de este último puerto salimos para las Antillas, ya sin otras escalas que la de Puerto Rico, la cubierta de la nave ofrecía el aspecto que debieron ofrecer antaño los buques fatídicos y terribles con que se realizaba la trata de negros.

Trata de blancos son sin duda estas modernas contrataciones o expediciones de emigrantes, hechos en forma que constituyen un agravio para la humanidad y una afrenta para la civilización. En las calas se amontonan los expedicionarios como bestias: les faltan aire, luz, higiene, garantías sanitarias en absoluto. Mezclados y envueltos en promiscuidad espantosa hombres, niños y mujeres, quedan durante la travesía entregados a la misericordia de Dios»<sup>21</sup>.

Nuestro comentarista, que viajaba en primera, dedica unas líneas afectuosas a sus compatriotas de tercera:

«Por ahora —escribe— lo que me importaba era enviar un saludo a los que iban en el Balmes; un saludo triste, compasivo. Los que nos alojamos en primera compadecemos a aquellos siervos de la miseria que se hacían en un departamento, semejante a un inmenso establo. Nos parece que está fuera de la humanidad, más allá del bien y del mal, que un viaje azaroso en promiscuidad inmundas, en horribles tribulaciones, en sórdidas estrecheces, habrá de conducirles a la muerte, a la inmolación. Los vemos como víctimas destinadas al sacrificio.

El éxodo se nos figura como un castigo cruel, infligido por los hados adversos y el espectáculo de su abandono, nos persigue con el horror de una visión dantesca. Sin embargo, ellos tienen la alegría y nosotros la tristeza. Ellos cantan, nosotros meditamos»<sup>13</sup>.

Más adelante añade:

«No menos de seiscientos emigrantes llevaba el Balmes, hacinados en bodegas y cubiertas. Estos pasajeros de tercera clase, nos ofrecía a los de primera, el penoso espectáculo de su desamparo y sordidez. Cuando nos asomábamos a la boca del infierno, retrocedíamos espantados, creyendo ver allá la suma de todos los humanos dolores. Muchos estaban tendidos en posiciones durísimas, como bestias; otros, la mayor parte, reían y cantaban al son de sus destempladas vihuelas. Los niños se arrastraban en torno a los padres o retozaban sobre montones de inmundicias. Salía del antro un vaho pestilente, irresistible...

El remordimiento —apostilla finalmente González Díaz— debía ser para

12. *Ibidem*, pp. 6 y 7.

13. *Ibidem*, pp. 11 y 12.

los responsables de que en tal forma viajaran nuestros hermanos; hermanos doblemente por la pena del éxodo tan afflictivo. ¿No hay en Canarias autoridades? ¿No hay Inspectores de Inmigración? ¿No hay en España leyes que prohíban semejantes explotaciones de la miseria nacional? Por lo visto no hay nada de eso. En el Balmes habían sido admitidos sobre seiscientos pasajeros de tercera y aún trescientos hubieran podido ir bien»<sup>14</sup>.

\*  
\*   \*

Como quiera que este duro trato recibido por el emigrante canario en la travesía a América despertó nuestro interés, ávidos de profundizar en la misma, acudimos a la siempre valiosa prensa local de la época. *El Eco*, *El Eco de La Laguna*, *El Eco del Comercio* y *El Memorándum*, entre otros, fueron los periódicos que más nos ilustraron sobre el particular. Las noticias insertas en la prensa abundan y son los mismos pasajeros emigrantes los que nos cuentan qué tal transcurría su vida a bordo de los buques; unas veces, se dirigen al director de un determinado periódico local para expresar su repulsa por las malas atenciones recibidas; otras, las menos —es la excepción que confirma la regla, pensamos—, manifiestan públicamente su reconocimiento por el correcto trato del capitán y tripulación, así como las excelentes condiciones de un buque en particular. Veamos, pues, algunos de estos juicios, a través de los comentarios de algunos periodistas o bien en boca de los mismos protagonistas. Para evitar reiteraciones nos vamos a ceñir sólo a unos cuantos ejemplos relevantes, entresacados de la multitud de casos censados.

En 1878, el corresponsal en Cuba del periódico tinerfeño *El Memorándum* —basándose en los datos publicados por su colega de La Habana *El Centinela*— informa de la llegada del navío «Pájaro del Océano», que transporta a Cuba 250 canarios «por cuenta del Gobierno» español, añadiendo: «... ninguna de las expediciones que hasta ahora nos ha llegado ofrecía tanta miseria y desolación como ésta. Enfermos devorados por la fiebre, niños y ancianos con hambre y esposos en diferentes grupos..., con los surcos de la miseria y el sufrimiento en el rostro, demandando en silencio protección y amparo a las almas compasivas»<sup>15</sup>.

Un año más tarde (1879), *El Eco de La Laguna* publica una carta de un emigrante canario que se queja del trato («... cruel e inhumano y propio cuando más de un país de cafres...», señala el órgano infor-

14. *Ibidem*, p. 17.

15. *El Eco de La Laguna*, 6 de diciembre de 1878, núm. 51 (año II), p. 3.



mativo lagunero) recibido a bordo del buque francés «G. H.». En razón del interés de la misma, vamos a reproducir la carta, fechada el 24 de diciembre de 1878, tal y como el transfuga canario la dirigió desde La Habana en el pasado siglo a don José Manuel Pulido, director del periódico independiente tinerfeño *El Memorándum*. Dice así:

«Muy Sr. mío y de mi consideración: el 8 del actual llegó a este puerto el buque G. H., con los pasajeros que salieron de esa plaza en concepto de emigrantes, entre los cuales me encuentro. El 12 arribó otro buque francés en concepto de emigrados y a los pocos días un tercer barco. No sé cómo pintar a Vd. la dolorosa impresión que me ha producido ver el trato que a nuestros paisanos se da así a bordo de los vapores franceses, como en los salones destinados por el Círculo a la recepción y estancia de esta especie de mercancía que se llama emigrantes canarios. Tiénelos en dos salones mal sanos, sin dejarles salir, ni más ni menos que si fuesen esclavos. Las gentes que pasan movidas por la curiosidad, como si se tratase de un espectáculo raro, se acercan a las puertas que están guardadas por agentes del orden público. Se han dirigido reclamaciones a las autoridades que ya están mareadas por este asunto; pero hasta la fecha no han producido resultado alguno. Sobre que no se les permite salir para contratar su trabajo, se les exige un peso por cada día de prisión, dos pesetas por la cama y todo en la misma proporción. Esto hace que muchos descansan en el suelo, para evitar que crezca mucho su cuenta... Por lo que hace a mí, que estuve un sólo día en los regios salones, me llevaron veinte y un duros en oro, siendo así que el gasto del flete no ascendía a una onza, ¡Muy cara es la fonda del Círculo! ¡Cinco duros por día!

Influya Vd., Sr. Director, por medio de su popular periódico, para que nadie venga en contrata para esta isla, que es una vergüenza para nuestro país»<sup>16</sup>.

También en 1879, pero esta vez desde la otra colonia española de Puerto Rico, un grupo de isleños se dirigen al director del periódico *El Memorándum* en términos análogos a la anterior carta:

«Los que suscriben, naturales de Canarias y en la actualidad residentes en la filantrópica y leal antilla de Puerto Rico (San Juan), protestan enérgicamente y en la debida forma, contra las expediciones de emigración que se vienen sucediendo en las Islas, en virtud del lamentabilísimo estado de la que llegara a este puerto el 5 del corriente mes y año en el vapor francés Salvador...

150 individuos de ambos sexos y de diversas edades desembarcaron a las seis y media de la tarde del referido día con sus correspondientes equipajes, albergándose como mejor pudieron bajo el tinglado, situado sobre el muelle y contiguo al referido edificio, rezagados los unos al abrigo de los otros, pasaron aquella noche, casi pudiera decirse, a la intemperie»<sup>17</sup>.

16. *El Eco de La Laguna*, 6 de febrero de 1879, núm. 59 (año II), p. 1.

17. *El Memorándum* (periódico independiente), 10 de enero de 1880, núm. 384 (año VI), p. 1.

Si así eran tratados los emigrantes canarios que abandonaban su tierra, en conformidad con los requisitos locales, habría que pensar cuál sería la suerte de los clandestinos, quienes carecían de medios para contrarrestar en manera alguna los perjuicios y abusos padecidos, ya que no les quedaba ni la posibilidad remota de denunciar el hecho ante las autoridades consulares españolas en las repúblicas americanas de destino, o bien ante los organismos competentes en los restos del imperio colonial.

Afortunadamente, entre la documentación remitida por la Embajada española en Venezuela al Archivo Central de Alcalá de Henares hemos detectado un «corpus» documental de elevado interés sobre la emigración fraudulenta canaria del siglo XIX. Apoyándonos en la misma, podemos afirmar que en los barcos que partían de los puertos canarios para Venezuela iban frecuentemente 15, 20, 30 ó más isleños con papeles falsos o bien sin ningún tipo de documentos. Son los mismos protagonistas de la odisea los que nos cuentan cómo conseguían burlar la vigilancia policial, así como el trato y la alimentación recibida en la larga y penosa travesía. Por su relevante interés histórico vamos a citar un par de estos testimonios, cediendo la palabra a los emigrantes clandestinos isleños, desertores del servicio militar en su mayoría:

ANTONIO HERNANDEZ RUIZ, natural de Icod (Tenerife), de diecinueve años, soltero, y VICTOR HERNANDEZ HERNANDEZ, natural del Realejo Bajo (Tenerife), de dieciocho años y soltero; manifiestan que fueron a Venezuela en el velero palmero «La Fama» a fines de 1890 o principios de 1891.

Tras declarar que vinieron juntos en el viaje, Antonio Hernández nos dice que hubo de pagar una onza de oro en el puerto de la Orotava al consignatario don Antonio Perera; en cambio, Víctor Hernández dio al consignatario cuatro duros, ya que «... era lo único que tenía». Al entrar a bordo —prosigue el relato— el capitán les preguntó si tenían documentos, y al responderles que no éste les ordenó que se escondieran en la bodega hasta que pasara el Registro, donde iban escondidos muchos canarios «... entre las pipas de vino y las patatas». Sobre la comida dicen «... que era bien mala...», añadiendo «... que no les dieron nada para dormir, ni almohada, ni manta, ni nada». Una vez llegados a la Guaira —prosigue el relato— estuvieron fondeados veinticuatro horas y los marineros —esto sí que resulta curioso— bajaron también, pero no con el traje de marineros, sino de paisanos, como los demás. Evidentemente, parte de la tripulación viajaba de forma ilícita.



Otro emigrante clandestino, GREGORIO DE LEON PERERA, natural de Icod (Tenerife), casado y de veintiséis años, nos explica que en 1892 llegó a La Guaira en el barco «Fomento», procedente de Santa Cruz de Tenerife, ya que «... estando en Icod leyó unos anuncios puestos en las esquinas...» en los que se decía que el buque saldría en fecha inmediata para Venezuela y que acogería a bordo a cuantos pasajeros desearan venir, a los que garantizaba buen trato. El sabía —declara Gregorio de León— que el barco llevaba emigración en contrata y que no tenía que pagar nada por venir; por último, añade que una vez a bordo del buque ni el capitán ni nadie le pidió documentos<sup>18</sup>.

\*  
\* \* \*

Señalábamos anteriormente que junto a las brutalidades por parte de los capitanes y tripulación y junto a las deficientes condiciones de los navíos, mala comida y escasa agua, se dieron casos en los que sucedía todo lo contrario, imperando un trato humanitario. Son una vez más los mismos emigrados canarios los que certifican este hecho en sus cartas; pero antes de proceder al comentario de las mismas conviene precisar que las tres epístolas localizadas hablándonos del trato correcto van referidas a los barcos y capitanes que hacían la carrera Canarias-Antillas, línea en la que según el periódico *El Eco del Comercio* «... es ya proverbial el celo en el mando y el buen trato de los capitanes...»<sup>19</sup>.

La primera carta a comentar data del año 1856, siendo reproducida del *Diario de La Marina* de Cuba por *El Eco del Comercio*. Conviene advertir que quienes la redactan son pasajeros que viajan en primera, por lo que resulta obvio pensar que gozarían de un trato diferente al resto de los pasajeros y que no serían emigrantes, pues éstos no tenían más remedio que navegar en tercera. Esos pasajeros de primera describen hasta el detalle y en términos muy elogiosos la travesía:

18. *Sobre la emigración de canarios a Venezuela faltos de documentos y delitos cometidos por los capitanes de los buques españoles: Matanzas, Fama y Fomento*. Este expediente (núm. 24) procede de la documentación remitida por la Embajada española en Venezuela al Archivo Central de la Administración de Alcalá de Henares, y que actualmente se encuentra en proceso de catalogación.

Para este aspecto de la emigración clandestina canaria, puede consultarse nuestro trabajo: «La emigración de las Islas Canarias a Venezuela en la segunda mitad del siglo XIX (1853-1900): notas para un estudio», presentado en el mes de octubre de 1975 al Coloquio que sobre Canarias-Venezuela se celebró en la Casa de Colón de Las Palmas de Gran Canaria.

19. *El Eco del Comercio* (periódico de progresos morales y materiales), 23 de agosto de 1856, núm. 455 (año VI), p. 1.

«... Cuantas comodidades son imaginables hemos disfrutado en este viaje; la variedad y abundancia de los comestibles, perfectamente aderezados, como en la mejor fonda, servidos con prontitud y aseo, con sobresaliente servicio a todas horas del día y de la noche por los listos criados de cámara y finalmente los continuados obsequios del capitán. Todo ha contribuido a hacernos olvidar las molestias consiguientes a este tipo de viajes...»

Pero más adelante advierten —y éste es el motivo que nos indujo al comentario de la presente carta— lo siguiente:

«... tan señaladas distinciones, se han generalizado también a los pasajeros de proa, pues, además de los abundantes y bien condimentados ranchos, hacía suministrar (el capitán) caldos y refrescos, a cuantos auxilios reclamaban el estado de algunos...»<sup>20</sup>.

En la segunda de las cartas, fechada en 1883, y reproducida esta vez del *Diario de La Marina* de La Habana por *El Memorándum*, los emigrantes canarios de tercera —tras un viaje que duró treinta y tres días de Canarias a Cuba— dan «las gracias al capitán, piloto y tripulantes del brik-barca “Gorbea” por el esmerado trato y delicada atención de que todo el pasaje ha sido objeto; debemos hacer especial mención —continúan— del capitán don Antonio Rancel..., al manifestar al público, por medio de su acreditado periódico, cuanto dejamos expuesto; creemos cumplir un imperioso deber haciendo constar la subordinación y orden establecidos a bordo, debido a la constante inspección ejercida por el capitán...»<sup>21</sup>.

La última de las cartas de agradecimiento —fechada en Santa Cruz de La Palma a 16 de diciembre de 1884— está avalada por un total de treinta y dos firmas de emigrados canarios y aparece publicada en el periódico palmero *El Eco*. «... No podemos menos de hacer público —declaran— por medio de la prensa la caballerosidad y el cariño con que nos trató el joven y simpático capitán durante nuestro viaje de Cuba a nuestra patria en el velero-bergantín “San José”, (a) “El Morey”, buque que ofrece todas las comodidades posibles para las familias; además, tanto en tripulación como en condiciones higiénicas son inmejorables»<sup>22</sup>.

\*

\* \*

20. *Ibidem*.

21. *El Memorándum* (periódico independiente), 5 de marzo de 1883, núm. 612 (año 10), página 2.

22. *El Eco* (periódico independiente), 8 de enero de 1885, núm. 24 (año I), p. 3.

Ante los frecuentes atropellos cometidos con el emigrante canario —salvo las excepciones que acabamos de aducir— conviene preguntarse por las medidas tomadas por las autoridades insulares y nacionales con el fin de evitar dichos abusos.

Ya desde la primera mitad del siglo XIX sabemos que las autoridades canarias se ocupan del trato que reciben sus paisanos que emigran. Así, en la década de los treinta, el Marqués de La Concordia dictó algunas medidas de carácter restrictivo sobre la emigración isleña, «...pues ésta crecía en razón de que la miseria se aumentaba y se habían por la avaricia de los capitanes y empresarios horrorosos espectáculos, indignos ciertamente de pueblos civilizados...»<sup>23</sup>.

En 1859, don Joaquín Ravenet, Gobernador de Canarias —por medio de la circular número 210 de 19 de agosto—, pone en antecedentes a toda la provincia de que tiene noticias oficiales de que algunos capitalistas de la ciudad de Lima han comisionado a una persona para que venga a España a contratar hasta el número de 3.000 colonos de las Islas Canarias y de Galicia, con el fin de trasladarlos a aquel país y venderlos luego con gran ventaja, como han hecho hasta ahora con los colonos alemanes y chinos. A renglón seguido, el Gobernador de la provincia advierte a los canarios de los crueles e inhumanos tratamientos a que se pueden ver sometidos si se arriesgan en ir al Perú. Por ello, añade don Joaquín Ravenet, «... he acordado prevenir a los alcaldes de esta provincia, que por cuantos medios estén a su alcance, procuren hacer ver a los vecinos de sus respectivas jurisdicciones los peligros y penalidades que les amenazan si se embarcan para dicho punto, e impidiesen cualquier plan de enganche o sustracción que trate de llevarse a cabo...»<sup>24</sup>.

Al año siguiente (estamos en 1860), de nuevo el Gobernador civil se pronuncia sobre la emigración canaria —víctima de los enganchadores—, dictando una serie de medidas que conviene recordar, aunque sea de una forma breve. Estas fueron sus disposiciones:

- a) En la nota que para la expedición de las comendaticias han de pasar los alcaldes a los comandantes de los batallones, debe declararse todos los datos del individuo: nombre y apellidos, pueblo, edad, estado, oficio, etc.

23. LEÓN, FRANCISCO MARÍA DE: *Apuntes para la Historia de las Islas Canarias, 1776-1868* (Introducción de Marcos Guimerá Peraza. Notas de Alejandro Cioranescu. Índice de Marcos G. Martínez), S. C. de Tenerife. Aula de Cultura (Litog. Romero), 1966, p. 286.

24. *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*, 22 de agosto de 1859, núm. 100, página 1.

b) Se reitera a los alcaldes la prevención de que en las solicitudes de comendaticias no admitan personas extrañas, rechazando los llamados enganchadores y denunciándolos a este Gobierno de provincia.

c) Los testigos que avalen al emigrante han de ser de conocida honradez y arraigo, a satisfacción de los alcaldes.

d) Para evitar en lo posible que personas que carecen de medios para sufragar el gasto de su viaje y lo emprendan sujetándose a contratos onerosos y vejatorios con los empresarios o dueños de los buques, aparentando haber pagado sus fletes; los alcaldes unirán al expediente de la comendaticia de cada uno la correspondiente certificación que acredite que los vecinos de su pueblo cuentan en efecto con el capital necesario para los gastos de su viaje, bien porque hayan vendido bienes que pueda proporcionárselo, bien porque lo hayan podido reunir de sus ahorros, o de otros medios.

e) Antes de la salida del buque que conduzca emigrados, el naviero o empresario deberá extender un acta por duplicado, en donde, aparte de hacer constar los nombres de los pasajeros se asegure y declare que han pagado sus fletes, que van libres de toda obligación y contrata, así como en libertad de disponer de sus personas desde que lleguen al punto de destino.

f) Las expediciones que excedan de 40 pasajeros deberán llevar un capellán y un médico y «... entiéndase que con motivo alguno se excusará su estricta y debida observancia»<sup>25</sup>.

Que las quejas de las autoridades canarias a Madrid no cesan lo prueba el que el día 10 de agosto de 1887 el Ministro de Ultramar remite al Ministro de la Gobernación una detallada carta de don Miguel Villalba Hervás, avalada por un recorte adjunto del periódico *El Eco de Canarias* —de fecha 3 de mayo de 1887—, en la que se denuncia el mal trato recibido por los pasajeros canarios que iban en el velero «La Verdad» durante la travesía a La Habana. El señor Villalba Hervás aprovecha la ocasión para instar al Gobierno de Madrid a que tome carta de naturaleza en tan delicada cuestión<sup>26</sup>.

Recordemos también cómo en 1879 el Gobernador civil de Canarias, ante el mal trato que la Compañía General Trasatlántica Fran-

25. *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*, 10 de febrero de 1860, núm. 18, páginas 1-2.

26. Archivo Histórico Nacional. «La Verdad. Acerca del trato dado a los pasajeros del ...». Libro de Registro de Cuba. Letra Y, exp. 150, año 1894, leg. 175. Fomento de Cuba.



cesa daba a los canarios, tomó la resolución de prohibir el embarque de los mismos por la empresa gala, aunque esa decisión de la primera autoridad local fuese injustamente desautorizada por el Ministro de Ultramar.

Sobre el mismo problema había insistido la Liga de Contribuyentes de La Orotava, que en 1881 (tras dejar sentado que el hombre «... debe ser dueño en todas las direcciones en busca de su libertad, sin quedar obligado a seguir habitando una tierra ingrata que le niega el sustento y recursos que ha de menester...») dirige un escrito al Gobernador civil de la provincia, haciéndole constar «... que la emigración a las Américas que antes fueron españolas, viene acompañada de males gravísimos para los mismos emigrantes; está ya fuera de toda duda y lo viene demostrando una experiencia dolorosa.

Debe, pues —opina la Junta Directiva de la Liga de Contribuyentes de La Orotava—, pensarse ávidamente todos los obstáculos imaginables a la emigración a esos países, en la seguridad de que al obrar así se presta un verdadero servicio a los mismos emigrantes...»<sup>27</sup>.

Un documento que merece párrafo aparte —y que por ello hemos dejado intencionadamente para el final, aunque sea anterior en el tiempo— es el Informe que en 1857 elabora la Junta de Agricultura de Las Palmas, a petición del alcalde de la ciudad, que le había solicitado su parecer acerca de una instancia elevada a la Alcaldía por don Sebastián Suárez Naranjo, que pide autorización para transportar 1.500 canarios con destino a las islas de Cuba y Puerto Rico.

La Junta de Agricultura, tras reconocer «la honradez, moralidad y pundonor» del señor Suárez Naranjo, advierte el alcalde sobre el «... tráfico verdaderamente inmoral que se viene haciendo desde hace algún tiempo de semejantes concesiones...». Dichos antecedentes, añade más adelante la Comisión elaboradora del Informe, «... por más que las circunstancias de don Sebastián Suárez Naranjo garanticen que no será como otros, un traficante de carne humana, son demasiados poderosos y atendibles, para que esta Junta fundada en ellos informe a V. S., que de ninguna manera, ni bajo aspecto alguno, conviene semejante concesión a los intereses generales de la provincia, ni a los especiales de la agricultura, ni a los particulares de los mismos pasajeros que se quieren contratar».

La Junta, asimismo, agrega que la emigración de los canarios «es un mal grave», pues en todos los pueblos de Gran Canaria se deja

27. *El Memorándum* (periódico independiente), 25 de noviembre de 1881, núm. 520 (año VIII), p. 1.

sentir la falta de brazos y «... en muchos no se puede desarrollar, ni fomentar, la agricultura, la industria, ni las artes, dejándose por ello de emprender muchas fábricas, labores y cultivos».

Sin embargo (y pese a las consecuencias que la emigración acarrea), debemos precisar que la Junta no es de la opinión de que se prohíba ésta directamente, ni tampoco que se la dificulte con trabas vejatorias o repugnantes, ya que ello, aparte de ser contrario a la libertad de la persona, supondría un grave perjuicio para el comercio de las Islas, en razón de que dichas expediciones de pasajeros para América «... proporciona la subsistencia de miles de familias, la entrada de algunos millones de reales que circulan y se distribuyen por todos los pueblos y el ingreso de algunos miles para el tesoro».

Finalmente, el parecer de la Junta de Agricultura de Las Palmas es tajante en lo que a las expediciones de canarios por contrata se refiere:

«Negativa absoluta a toda concesión a particulares para la contrata de pasajeros; concediéndose exclusivamente las licencias para el embarque, no por contratas, sino por fletes pagos, a los navieros; no permitiendo a éstos más que el mismo embarque de pasajeros por tonelada vacía. Vigilándose por las autoridades y corporaciones de la provincia y los pueblos, el buen estado del buque, la abundancia y buena calidad de las provisiones y el esmerado trato a los pasajeros; exigiéndoseles a los mismos navieros y a los capitanes la más estrecha y severa responsabilidad por cualquier omisión, falta o abuso, ya procediendo contra sus personas, ya contra el buque, que debe considerarse tácita y legalmente hipotecado al resultado de la expedición y al cumplimiento de los deberes y obligaciones de los navieros y capitanes...»<sup>28</sup>.

\*  
\* \*

Las autoridades isleñas no sólo se limitan a elevar de una forma más o menos teórica sus protestas a Madrid, sino que procuran, basándose en las pocas posibilidades que la legislación vigente les brindaba y pese, a veces, a las trabas de los organismos centrales, vigilar en los puertos de salida las expediciones que para América zarpaban con emigrados canarios. Basándonos en un caso concreto: la salida del velero «La Verdad» en el año 1882 para Cuba desde el puerto de Santa Cruz de La Palma con 398 pasajeros, vamos a poder saber qué medidas preventivas solían tomar las autoridades insulares en los instantes pre-

28. Archivo Municipal de Las Palmas de Gran Canaria. Apartado Vigilancia, legajo número 1 (esta documentación del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas se encuentra actualmente en el Archivo Histórico Provincial de dicha Ciudad).



víos a la salida de las embarcaciones, así como otros aspectos no menos sugestivos: tipo de alimentación de los emigrantes, procedencia de los pasajeros, número por tonelada, etc.

La primera visita de inspección al velero «La Verdad» es la del licenciado en Farmacia don Blas Hernández Carmona, que de puño y letra certifica haber «... reconocido con la minuciosidad que el caso requiere el botiquín que existe a bordo...», reuniendo todas las condiciones que la ley exige.

La siguiente visita de inspección es la del teniente-alcalde del Ayuntamiento de La Palma, por delegación expresa del alcalde, y tiene por cometido saber si el buque lleva a bordo la cantidad de víveres y agua suficiente en razón del «... número de pasajeros... y personas de la tripulación del mismo...».

Esta inspección de la autoridad municipal nos brinda la preciosa oportunidad de conocer por vez primera la cantidad y calidad de alimentos que para el mes de travesía se introdujeron a bordo del velero «La Verdad»:

150 pipas de agua y un condensador para hacer agua dulce; 20 barriles con 2.000 Kgs. de carne de vaca; 6 barriles con 600 Kgs. de carne de puerco; 1 barril con 100 Kgs. de mondongo; 300 Kgs. de manteca de puerco; 4.000 huevos; 8 docenas de gallinas; 2 sacos de café con 160 Kgs.; 3 sacos de azúcar con 560 Kgs.; 80 fanegas de gofio; 12 cajas de fideos con 120 Kgs.; 20 sacos de frijoles negros con 2.000 Kgs.; 5 sacos de frijoles blancos con 500 Kgs.; 20 sacos de garbanzos con 2.000 Kgs.; 25 sacos de arroz con 2.500 Kgs.; 2 sacos de almendras; 40 botijas de aceite de 5 litros cada una; 4 pipas de vino; 2 cuarterolas de vinagre; 2 cuarterolas de aguardiente de caña; 2.500 Kgs. de pescado en salmuera; 3 garrafrones de vino de gloria; 2 barriles con 8 docenas de cerveza; 2 garrafrones con 35 litros de ginebra; 2 garrafrones con 35 litros de anizado; 4 barriles con 100 Kgs. cada uno de harina de trigo; 150 Kgs. de higos pasados; 150 Kgs. de queso; 15.000 Kgs. de papas; 4.600 Kgs. de boniatos; 1.000 Kgs. de ñames; 3 fanegas de maíz; 5 Kgs. de té; 2 Kgs. de canela; 6 Kgs. de especias varias; 10 Kgs. de cominos; 2 Kgs. de azafrán; 50 Kgs. de ajos; 200 Kgs. de cebollas; 6 fanegas de sal; 25 ristras de pimientas; 60 calabazas (2.760 Kgs.); 10 docenas de coles cerradas; 50 Kgs. de tomates; 10 Kgs. de orégano; 3 Kgs. de petróleo luz diamante; 6 Kgs. de velas de esperma; 12 docenas de cajas de cerillas; 2 toneladas de carbón mineral; 3 toneladas de carbón vegetal; 23 Kgs. de jabón; 10 rollos de telas para vendajes; 2 fanegas de lentejas; 10 carneros; 200 Kgs. de bacalao; 6 jamones; 57 Kgs. de pimienta dulce;

40 Kgs. de mantequilla; 6 botijas con aceitunas; 2.000 Kgs. de galletas; 50 Kgs. de chocolate; 4 ¿ de sardinas prensadas; 1 lata de carne de conserva; 2 garrafrones de melado: 35 litros.

Estos víveres estaban destinados a la alimentación de cerca de 400 pasajeros, 398 exactamente: 294 varones, 99 hembras y cinco sin especificar, aparte de la tripulación. Pasajeros que no sólo procedían de La Palma, sino de otros puntos del Archipiélago:

*La Palma* (112):

Santa Cruz de La Palma, 22; San Andrés y Sauces, 14; Puntallana, 4; Puntagorda, 5; Mazo, 15; Los Llanos de Aridane, 12; Garafía, 6; Breña Alta, 7; Barlovento, 15; Fuencaliente, 7; Tijarafe, 6.

*Santa Cruz de Tenerife* (157):

Abona, 5; Adeje, 1; Arico, 29; Arona, 46; El Tanque, 1; Garachico, 1; Granadilla, 5; Guía, 5; Güimar, 1; Icod, 13; La Guancha, 10; La Laguna, 1; La Orotava, 3; La Rambla, 10; Santiago, 6; Santa Cruz (capital), 4; Tacoronte, 3; Vilaflor, 3.

*La Gomera* (112):

Agulo, 18; Hermigua, 8; San Sebastián, 25; Vallehermoso, 61.

*Las Palmas de Gran Canaria* (11):

Telde, 11.

*Fuerteventura* (1):

La Oliva, 1.

*Cuba* (15):

La Habana, 12; Matanzas, 3<sup>29</sup>.

El historiador cubano Juan Pérez de la Riva, en una reciente obra, *Para la Historia de la gente sin Historia*, nos dice que los cliperes que traían los chinos a Cuba embarcaban —según la documentación de la época— un culí por cada dos toneladas de desplazamiento. «De esta manera —añade con ironía Pérez de la Riva— el “feliz” viajero disponía de apenas más espacio del que tendría en su sepultura: dos metros cúbicos aproximadamente»<sup>30</sup>.

Hemos traído este ejemplo a colación, pues en el caso del buque palmero «La Verdad», barca de 500 toneladas, los emigrados canarios tuvieron aún un espacio más reducido; considerando que fueron 398 los embarcados, tendrían mucho menos de dos toneladas por cabeza; aunque con la salvedad de que la duración de la travesía Canarias-Habana era de unos veinticinco a treinta días en los veleros, y, en cam-

29. Archivo Municipal de Santa Cruz de La Palma. Emigración; antecedentes de 1881 a 1886, estante 13, leg. 251, carpeta única.

30. PÉREZ DE LA RIVA, JUAN: *Para la Historia de la gente sin Historia*. Edit. Ariel (prólogo de Josep Fontana). Barcelona, 1975, pp. 71 a 73.

bio, desde China los cliperes invertían de 110 a 115 días de navegación.

\*  
\* \* \*

Expuestas algunas de las medidas tomadas por autoridades y entidades canarias, queda por conocer la política seguida, en este caso concreto por el Gobierno de Madrid, cuya actuación se refleja en la normativa que sobre emigración dicta. Veamos algunas de sus resoluciones.

Desde el primer momento en que se declara en España la libertad de emigrar —por la Real Orden Circular de 16 de septiembre de 1853—, la Administración Central tuvo muy en cuenta este tráfico que se hacía con el emigrante canario en particular y el peninsular en general. El Gobierno tendría como uno de sus más sagrados deberes el «... impedir los abusos de los especuladores que conducen, a veces, a los que emigran hacinados en un estrecho espacio y sin las condiciones sanitarias que el decoro, la moral y hasta la humanidad misma reclaman».

Con objeto de impedir tales abusos —en la R. O. C. de 1853—, se exige que para que un buque pueda embarcar con emigrantes debe previamente ser fijado el número de pasajeros «... que pueda transportar en proporción de su capacidad y toneladas, después de la carga y víveres, según lo dispone sobre el particular las ordenanzas e instrucciones de Marina»; se estipula igualmente la cantidad y calidad de los alimentos, así como el agua que ha de precisar cada emigrado. Si la expedición fuera de cierta consideración, habría de llevar a bordo un médico-cirujano, un capellán y un botiquín; por último, se aclara que para garantía y cumplimiento de los contratos de embarque, los dueños y armadores de las embarcaciones expedicionarias estaban obligados a dejar anticipadamente y en depósito 320 reales de vellón por cada uno de los pasajeros que contrate, o una fianza en fincas por lo menos de doble valor, que habrá de responder «... de los excesos y abusos que pueda cometer los dueños y capitanes de los buques...»<sup>31</sup>.

A los tres años de promulgada la disposición comentada, el Gobierno —ante las numerosas reclamaciones de los representantes diplomáticos de España en los estados americanos, dando a conocer que no se exigía por algunas autoridades el cumplimiento exacto de la R. O. C. de 1853— hubo de publicar otra disposición, la circular de 7 de sep-

31. R. O. C. de 16-IX-1853. Ministerio de la Gobernación. *Gaceta de Madrid*.



tiembre de 1856, por la que se establecía nuevas prescripciones que han de ser «puntualmente observadas»; también se precisaba que los Gobernadores visitarían todo buque expedicionario, habiendo de remitir al Ministerio de la Gobernación certificación por duplicado de la visita efectuada, así como dos copias del ejemplar de cada contrato. Todos estos documentos se enviarían al representante del Gobierno español en el punto donde se dirija la expedición, con objeto de que éste «... manifieste si por el capitán del buque se ha atendido a los pasajeros cual corresponde y también si el que los contrató ha cumplido con esta orden y con la de 16 de septiembre».

La disposición de 1853 quedó modificada en tanto que se suprime la parte relativa a la fianza en fincas, siendo admisible únicamente en metálico, o sea, los 320 reales por cada contrato. Y aparte de la responsabilidad pecuniaria, a los dueños o armadores se les podría prohibir el financiar nuevas expediciones, «... cuando hayan faltado en otros a las prescripciones legales»<sup>32</sup>.

Sin embargo, a pesar de todas estas medidas, los abusos continuaban, no cejando el empeño del Gobierno en acabar con tal estado de cosas, y así, al suprimirse la fianza de 320 reales de vellón en 1873 —única garantía eficaz que disponía el emigrante para evitar los abusos de los capitanes y armadores—, se dictan otras medidas para no dejarle desamparado. Son las siguientes: en el supuesto caso de que al pasajero no se le dé el trato debido en la travesía, se imponga —«... mediante la formación de un expediente gubernativo instruido al efecto...»— a los dueños o armadores una multa que, relativa a la falta cometida, no baje de 200 reales y pueda llegar hasta 500 «... por cada pasajero que produzca una queja justificada». Asimismo, se prohibirá a los dueños o armadores a efectuar nuevos contratos «... cuando hayan faltado más de dos veces» a los requisitos legales, dándose cuenta al Ministerio de la Marina y autoridades civiles<sup>33</sup>.

32. Circular de 7-IX-1856. Ministerio de la Gobernación. *Gaceta de Madrid*.

33. R. O. de 30-I-1873. Ministerio de la Gobernación. *Gaceta de Madrid*.

## APENDICE

a) Carta de un emigrante canario quejándose del mal trato recibido a bordo del buque francés «G. H.» (*El Eco de La Laguna*, 6 de febrero de 1879, número 59, año II, pág. 1).

b) Carta de un grupo de canarios que desde Puerto Rico se quejan del mal trato recibido en la travesía (*El Memorándum*, 10 de enero de 1880, núm. 384, año VI, pág. 1).

c) Acta de la Diputación Provincial de Canarias, certificándose que en cuatro expediciones organizadas en 1837 de Lanzarote y Fuerteventura para América murieron más de «... mil y doscientas almas», víctimas del hambre y de la peste (*Actas de la Diputación Provincial de Canarias*, sesión de 14 de febrero de 1837).

d) Acta de la Diputación Provincial de Canarias, certificándose que en una expedición a América (1837) se «... ha llegado hasta el horrendo extremo de que seis o siete jóvenes tuvieron que sufrir una muerte cruel y atroz para que pudiesen alimentarse los demás tripulantes...» (*Actas de la Diputación Provincial de Canarias*, sesión de 6 de marzo de 1837).

a) Carta de un emigrante canario quejándose del mal trato recibido a bordo del buque francés «G. H.» (*El Eco de La Laguna*, 6 de febrero de 1879, número 59, año II, pág. 1).

Véase lo que nos dice uno de los pasajeros del buque *G. H.*, con fecha de 24 de diciembre último:

«Sr. D. José Manuel Pulido, Director de EL MEMORANDUM.

Muy señor mío y de mi consideración: El 8 del actual llegó á este puerto el buque *G. H.* con los pasajeros que salieron de esa plaza en concepto de emigrados, entre los cuales me cuento. El 12 arribó otro buque francés también con emigrados y á los pocos días un tercer barco. No sé como pintar á V. la dolorosa impresión que me ha producido ver el trato que á nuestros paisanos se dá así abordo de algunos vapores franceses como en los salones destinados por el Círculo á la recepción y estancia de esta especie de mercancía que se llama emigrantes canarios. Tiénenlos en dos salones mal sanos, sin dejarlos salir, ni más ni ménos que si fuesen esclavos. Las gentes que pasan, movidas por la curiosidad, como si se tratase de un espectáculo raro, se acercan á las puertas, que están guardadas por dos agentes de orden público. Se han dirigido reclamaciones á las autoridades que yá están mareadas de este asunto; pero hasta la fecha no han producido resultado alguno. Sobre que no se les permite salir para contratar su trabajo, se les exige un peso por cada día de *prision*, dos pesetas por la cama

y todo en la misma proporción. Esto hace que muchos duerman en el suelo para evitar que crezca mucho su cuenta. Quejándome de semejante trato á uno de los señores del Círculo, me dijo que este hace unos cuatro meses dió orden al agente señor Duggi para que no contratase más canarios, quien le contestó que tenía compromiso con unos dos mil que serian los últimos que por su cuenta vendrían. Por lo que hace á mí, que estuve un solo día en los *régios* salones, me llevaron veinte y un duros, en oro, siendo así que el gasto de flete solo ascendía á una onza. ¡Muy cara es la fonda del Círculo! ¡Cinco duros por un día!

Influya V., Sr. Director, por medio de su popular periódico, para que nadie venga en contrata á esta isla, que es una vergüenza para nuestro país.»

b) Carta de un grupo de canarios que desde Puerto Rico se quejan del mal trato recibido en la travesía (*El Memorándum*, 10 de enero de 1880, núm. 384, año VI, pág. 1).

Escrita por algunos de nuestros paisanos residentes en Puerto Rico, hemos recibido la carta y protesta que á continuación insertamos, llamando la atención de nuestros lectores sobre el último de dichos documentos.

Censurable es la conducta seguida con los que al dejar el suelo en que se mecieron sus cunas, siempre querido, van á otros países á fecundarlos en parte con su honrado trabajo, digno de protección; y altamente loable el interés de algunos señores y el de los que no olvidan los lazos que deben unir á los hijos de un mismo pueblo, protestando de los abusos cometidos en daño de sus compatriotas.

San Juan de Puerto Rico, 24 de Noviembre de 1879.

Sr. D. José M. Pulido, Director de EL MEMORANDUM.

Muy señor nuestro: el interés de su ilustrada publicación por cuanto se refiere á nuestro inolvidable Archipiélago, y por cuanto atañe á la suerte de los que de él emigran, nos mueve á remitir á Vd. la adjunta protesta, que le rogamos inserte en su acreditado periódico.

Esperándolo así, le anticipamos las gracias y nos ofrecemos á sus órdenes atentos seguros servidores y paisanos

q. b. s. m.

LOS FIRMANTES.

Los que suscriben, naturales de la provincia de Canarias y en la actualidad residentes en la filantrópica y leal antilla de Puerto-Rico (San Juan), protestan enérgicamente y en debida forma contra las expediciones de emigración que se vienen sucediendo en esas Islas, en virtud del lamentabilísimo estado de la que llegara á este puerto el 5 del corriente mes y año en el vapor francés *Salvador*, que la recibiera el 4 en San Thómas de otro de la misma línea salido de Santa Cruz de Tenerife el 22 de Octubre último.

150 individuos de ambos sexos y diversas edades desembarcaron á las 6 y media de la tarde del referido día, con sus correspondientes equipajes, albergándose como mejor pudieron bajo el tinglado destinado á colocar provisionalmente las mercancías que se descargan hasta almacenarlas en la Aduana, y bajo cuyo tinglado, situado sobre el muelle y contiguo al referido edificio, rezagados los unos al abrigo de los otros, pasaron aquella noche, casi pudiera decirse á la intemperie.

Cuando en la mañana del siguiente día bajaron al expresado muelle algunos

de los comerciantes de esta plaza, con el fin quizás de practicar como es costumbre algunas operaciones consiguientes á sus intereses, hubo de llamar, pero mucho, la atención el sitio en que los emigrados pernoctaron, máxime cuando en aquella madrugada cayeron fuertes aguaceros azotados por viento fresco que hacia cruzar la lluvia de un lado á otro rociándolos á todos, circunstancia perjudicial y gravísima para los recién llegados á países tropicales, como lo es cojer hasta el más leve sereno.

c) Acta de la Diputación Provincial de Canarias, certificando que en cuatro expediciones organizadas en 1837 desde Lanzarote y Fuerteventura para América murieron más de «... mil y doscientas almas», víctimas del hambre y de la peste (*Actas de la Diputación Provincial de Canarias*, sesión de 14 de febrero de 1837).

Vióse una proposición del Sr. Martínez concebida en estos términos.=, Exmo. Sr.=La humanidad se extremece al contemplar los males horrorosos que experimentan estos naturales, excitados por la criminal codicia de los Capitanes, ó patrones de buques, que hacen viage para las Américas. El vergonzoso tráfico de negros con las Naciones salvajes del Africa, parece haberse trasladado á Islas Canarias con la emigración continua de sus habitantes, que acosados de la hambre y la miseria se vén en la dura necesidad de arrojarse al mar en busca del sustento, y convenirse ó permitir ser conducidos, lo mismo que aquellos, apilados, hasta un número de seiscientos ó setecientos, en un pequeño buque, que si se me permite esta hipérbole, no excede del tamaño de una cáscara de nuez. Bien notorias son á VE, para que me detenga á referirlas, las desgracias ocurridas con los q.<sup>o</sup> tuvieron la infeliz suerte de embarcarse en el buque de un yerno de un tal D.<sup>n</sup> Juan Bachicha, que motivó una Real orden que acaba de publicarse en esta Corporacion; con los que condujo de la Isla de Fuerteventura el del mando de D.<sup>n</sup> Francisco Morales, el de D.<sup>n</sup> Mariano Estinga, y ultimamente el de D.<sup>n</sup> Antonio Morales de la de Lanzarote; *los cuales han causado la ruina de mas de trescientas familias, y la pérdida de mas de mil y doscientas almas que han perecido en los rigores de la hambre y de la peste*; pido, pues, á la Diputación se sirva tomar tamaños males en su superior consideracion, y mandar se espida circular á los Alcaldes Constitucionales de todos los pueblos marítimos de la Provincia, para que en lo sucesivo inmediateamente.\*<sup>o</sup> Llegue á su noticia, que se apresta en sus respectivos Puertos algun buque con direccion á las Américas, lo pongan en conocimiento de esta Corporacion, con espresion de los nombres de ellos y sus Capitanes, con las toneladas que contengan, para en ser vista preverirles el número de pasaportes que deberán espedir, y disponer lo demás que sea conveniente á la comodidad y seguridad de los pasajeros. Santa Cruz doce de Febrero de mil ochocientos treinta y siete.=Valentin Martínez“= Y habiendo manifestado la comision de seguridad y conveniencia pública que se hallaba sobre la mesa del despacho el espediente número ciento noventa y siete sobre informar al Exmo Sor Gefe superior político acerca de los abusos que se notan en la emigracion de los naturales de Fuerteventura á las Américas, se vió dicho dictámen reducido á que se tomen las precauciones necesarias sobre que no se permita mas embarque que el de aquellas personas que comodamente puedan caber en los buques; oficiandose al Sor Comandante de Marina, y pasandose el espediente á la comision de Fomento, para que como el medio mas á proposito de evitar dichos males, proponga algun arbitrio relativo á proporcionar trabajo y ocupacion á aquellos naturales; y como se hubiese discutido detenidamente acerca de

estos particulares, y se hubiesen espresado diferentes ideas útiles para el caso, se acuerdo: que la proposicion del Sor Martínez se una al referido espediente número ciento noventa y siete del año pasado, para que de nuevo la comision en vista de todo, y teniendo presente lo que en esta sesion se ha espresado verbalmente, esponga su parecer.

Leyéronse dos peticiones, ambas relativas á la composicion del camino de la Laguna; la una del Sor Yntendente, y la otra del Sor Martínez, cuyo tenór es el sig.<sup>ta</sup>=„ Exmo Sor=Convencido hasta la evidencia, de la facilidad de acabar el camino comenzado entre esta Villa y Ciudad de la Laguna, que tan interesante és á la prosperidad de la Ysla; pido á VE. se sirva decretar, primero: El servicio vecinal diario de ocho individuos de cada una de ambas poblaciones, sin distincion de clase, de quince á cincuenta años, que contribuyan con su persona, ó con el importe de un jornal, á llenar este servicio con igualdad y exactitud. Segundo.=Pedir á S. E., el Comandante General destine veinte soldados de los que deje vacantes el servicio de guarnicion al mismo objeto, con el dupliz de un real de vellon; del mismo modo que los penados del Presidio y aún de la Cárcel.— Tercero.=Que el ancho del camino solo sea de diez varas, construyendose primero las cinco de un lado que las del otro, para mas pronto gozar este beneficio público que tanto reclama la civilizacion y tráfico de esta Ysla.=Santa Cruz Catorce de Febrero de mil ochocientos treinta y siete = Exmo Sor = José Diez Imbreckits“= „Exmo Sor = Pido á la Diputacion que en atencion á la necesidad urgentisima de la composicion del camino que conduce de esta Capital á la Ciudad de la Laguna respecto de la cual no se considera existir actualmente otra obra pública mas necesaria, ni mas útil; á que no ecisten en los fondos de Propios y arbitrios de los pueblos los fondos suficientes para llevarla al cabo, como está acordado; á que se considera como obra de Fortificacion, subvuesto que es el único camino que conduce á la defensa de esta Plaza, y de toda la Ysla, mayormente cuando se halla situado en su centro una de sus principales Fortalezas; y finalmente, á que se acerca el día primero de Marzo en que debe darse principio á dicha obra, se sirva de escitar el celo patriótico y acreditado.=

\* \* \*

d) Acta de la Diputación Provincial de Canarias, certificándose que en una expedición a América (1837) se «...ha llegado hasta el horrendo extremo de que seis ó siete juvenes (canarios) tuvieron que sufrir una muerte cruel y atroz para que pudiesen alimentarse los demás tripularios...» (*Actas de la Diputación Provincial de Canarias*, sesión de 6 de marzo de 1837).

con proporcion á sus facultades, sin exincion ni privilegio alguno deben igualmente ser comprendidos los artilleros, matriculados y demás fueristas; y por lo tanto la Diputacion adoptando enteramente el parecer de la comision, acordó: se pasen los correspondientes oficios con insercion del dictámen de dicha comision, á los Sres Comandantes de Artilleria y Marina, para que se sirvan comunicar las ordenes convenientes á sus Subdelegados en los diferentes pueblos de la provincia, á fin de que permitan obrar libremente á los Ayuntamientos en la ecsigencia ó cobranza de las contribuciones vecinales, y demás perteneciente á la policia urbana; y que se diga al del Puerto de la Orotava, que está en el caso de apremiar á D.<sup>n</sup> Pablo Perez, y á todos los demás que bajo el pretesto del



privilegio del fuero quieran escusarse de pagar el impuesto destinado a la conduccion de las aguas del abasto público; á que paguen no solo el cupo que les corresponde, como á los demás vecinos con proporcion á los licores que espendan en sus respectivas tabernas, sino él que só color del privilegio hayan dejado de satisfacer hasta aquí desde la fecha de la publicacion de la Constitucion política de la Monarquía, que actualmente rije.

En el espediente sobre informar al Gobierno político acerca de una esposicion dirigida por el representante en Bayona de la Casa inglesa de Samuel Laffone de Montevideo, al Exmo Señor Ministro de Estado, relativa á trasladar á dicho punto en calidad de colonos trescientas familias de Lanzarote y Canaria, se acordó como la comision lo proponia, que no siendo conforme al sistema de libertad, que felizmente rige, el que se impida á cada Ciudad no procure su mejor suerte donde crea encontrarla, se manifieste al Exmo Sor Geje superior político, que en atencion á que las 300 familias de Lanzarote y Canaria, cuya extraccion se solicita por la casa inglesa de Samuel Laffone de Montevideo, están en plena libertad de trasladarse á la isla de Cuba, no debe haber inconveniente en que su traslacion sea para Montevideo, con tal que su conduccion se verifique con la comodidad que ecsije tan dilatado viage.

La misma comision de Seguridad pública presentó su dictámen en el espediente principiado en virtud de una comunicacion del Juez de arribadas de esta provincia, consultando si podia permitir la salida del Bergantin Yndio Oriental, que trataba de hacer viage para Puerto Rico con pasajeros, aunque por voz pública se sabia que su destino era para Montevideo; y cuyo expediente se ha continuado en virtud de reclamaciones sobre el caso, asi del Administrador de Rentas de Lanzarote, como de los Ayuntamientos de Feguise y el Arrecife. En dicho dictámen la comision, refiriendo á los datos del espediente, llamo la atencion de la Diputacion Provincial acerca de que en las anteriores expediciones con pasajeros para la América del Sur, habiendo los capitanes querido estender sus criminales especulaciones hasta el grado de llevar un número de personas superior á la capacidad del buque para saciar su sórdida avaricia, ha llegado hasta el horrendo extremo de que *seis ó siete juvenes tuvieron que sufrir una muerte cruel y atróz para que pudiesen alimentarse los demás tripularios*; y con este motivo propone la comision se adopten las siguientes bases. 1.<sup>a</sup> De de hoy en adelante no se permita de manera alguna la habitacion de ninguno buque de los que se egercitan en el tráfico de transportar habitantes de estas islas á cualquier punto de la América, sin que ántes su Capitan presente escritura, estendida en debida forma, de fianza hecho por uno ó mas sujetos de conocida honradez y bastante fortuna en bienes, raices, ú otras fincas dentro de la provincia, para que con ellas y sus personas respondan de cualquier transgresion de las leyes que pueda constar dicho Capitan contra los pasajeros durante aquel viage, para el que trata de afrontarse.—2.<sup>a</sup> Se consideran como transgresiones, llevar mas número de individuos de los que consten de los respectivos pásaportes: que reciban mal trato á bordo ú esperimenten falta de las provisiones necesarias á la Vida; y que se les conduzca á otro punto distinto de aquel para donde haya abierto el buque su registro.—3.<sup>a</sup> Estas escrituras se han de celebrar con precisa intervencion de los Ayuntamientos de los pueblos en cuyos puestos se intente la habitacion del buque; siendo sus individuos responsables con sus bienes á los males que se causen, por los vicios del citado instrumento, á cuya otorgacion deberá tambien concurrir el Capitan del Puerto, ú Alcalde de mar.—4.<sup>a</sup> Será obligacion precisa de los que hayan intervenido en la escritura de fianza, averiguar si el Capitan

del buque ha cometido alguna de las faltas espresas en la medida 2.<sup>a</sup>, y en tal caso denunciarlas á la Autoridad que corresponda, para aplicarle con todo el rigor de la ley el castigo á que se haya hecho acreedor; y á falta del Capitan, sinó se le pudiese haber, á sus fiadores.—5.<sup>a</sup> Estas medidas se harán extensivas á los buques Nacionales ó extranjeros que conduzcan las trescientas familias, cuya traslacion á Montevideo se ha solicitado del Gobierno de S. M. por la casa inglesa de Samuel F. Laffone del comercio de aquella ciudad.—6.<sup>a</sup> Y últimamente, que por la Diputacion se dé cuenta á S. M. de las medidas y de los fundamentos que han obligado á tomarlas, para que se digne darla su aprobacion ó restringirlas ó ampliarlas; siendo tambien conveniente se suplicase al Exmo Sor Geje superior político para que se sirva por su parte coincidir con estas mismas ideas en el informe que dé á S. M.: y habiendose tomado todo en consideracion por esta Corporacion, se acordó: que en lugar de adoptar las medidas propuestas, por mas útiles que á la Diputacion parezca, y de mandar se circulen como una resolucion de la Diputacion, se comuniquen tan solo á dicho Excmo Sor Geje superior político á quien toca el conocimiento de esta materia, para que S. E. en su vista adopte lo que crea más conveniente al país; y con lo cual se habrá evacuado el informe que S. E. ha podido.

Comisionóse al Alcalde 2.<sup>o</sup> Constitucional de la Ciudad de la Laguna, D.<sup>n</sup> Ambrosio Ramos, para que pasando al lugar de Fegueste exámine el nuevo curso que se ha dado á las aguas, y de cuya variacion se ha quejado Ramon Hernandez Crespo, y determine definitivamente lo que sea justo y en el orden.

En el espediente sobre subsistencia de los presos pobres de las Cárceles, se acordó de conformidad con el parecer de la comision, que se den las gracias al Illmo Cabildo de Canaria por los mil y quinientos reales que ha donado para tan laudable fin: que iguales gracias se den al Illmo Sor Obispo de aquella Diócesis si en esta cantidad, como indicó á la Diputacion, ha tenido parte su Sria Illma: que se libre dicha suma á favor del Juez de primera instancia de las Palmas: que se aprueben las cuentas producidas por el Juez de primera instancia de Santa Cruz de la Palma, referentes al alimento de presos: que se le diga á dicho Juez, que proceda al nombramiento de Alcaide de la cárcel; y por último, que se recuerde á la Audiencia territorial la contestacion al oficio de 27 de Enero en que se le pidieron noticias del tiempo que estuvo á su cargo el socorro de presos.

A solicitud de D.<sup>n</sup> Manuel D'Ecoubet, Escrib. 1.<sup>o</sup> de esta Diputacion, se le aumentó su sueldo de doscientos reales á doscientos secenta; y en vista de los informes del Secretario se aumentó igualmente el sueldo de D.<sup>n</sup> Andrés Stanilas hasta ciento y secenta reales mensuales, y el de D.<sup>n</sup> Antonio Benavente á ciento veinte, en lugar de ciento que disfrutaban cada uno, mandandose que empiezen á correr desde primero de Marzo.

Vióse una representacion de D.<sup>n</sup> Antonio Ponte, manifestando la imposibilidad de desempeñar la comision que se le confirió para el reparto de los dos millones; y se acordó no haber lugar á exceptuarlo de este servicio. Se abstuvo de votar el Sor Marqués de las Palmas. Tambien abstúvose de votar el Sor Yntendente, manifestando que igualmente se abs-