



NOTAS ACERCA DEL PASO DE CANARIOS A AMERICA EN
EL PRIMER CUARTO DEL SIGLO XIX

ENCARNACIÓN RODRÍGUEZ VICENTE

La presente comunicación se hizo tomando como base, en principio, una fuente tradicional para el estudio de los problemas migratorios: las licencias de embarque. A la vista de los datos hallados hubimos de complementarlos con otras fuentes, pues pudimos comprobar lo que ya puso de manifiesto el historiador Friede¹ hace tiempo: su insuficiencia para conocer el volumen real de la emigración, circunstancia que se acentúa en el caso de Canarias. De aquí que los fondos consultados sean no sólo las licencias de embarque contenidas en las Secciones de Ultramar² y Juzgado de Arribadas de Cádiz³, sino también la documentación de la Sección Indiferente General⁴. Todas del Archivo General de Indias de Sevilla. El encuadre cronológico del tema, primera mitad del XIX, hizo innecesaria la consulta de los fondos de la Sección Contratación del propio Archivo, ya que la supresión de la Casa de Contratación se hizo en 1791. En cierto modo el período que abarcamos se inserta entre los trabajos de Morales Padrón⁵ y de Julio Hernández García⁶, respectivamente. Son los años en que la América Española se debate en las convulsiones que llevan a la Independencia, pero como escenario geográfico hemos elegido justamente un territorio que permaneció bajo dominio español: Cuba. Sin embargo, también hemos recogido algunos pasajeros que marchan a otros lugares en los últimos años de la presencia española, pero son los menos.

Antes de proseguir queremos hacer la distinción entre los térmi-

1. FRIEDE, Juan: *Algunas observaciones sobre la realidad de la emigración española a América en la primera mitad del siglo XVI*, "Revista de Indias" (Madrid), XII, n.º 49 (1952), pp. 467-496.

2. AGI, Ultramar, legajos 326 a 344, ambos inclusive, y 828 y 847.

3. AGI, Juzgado de Arribadas, legajos 216, 234, 235 A y B, 238, 239 A y B, 439, 440, 441, 520 y 561.

4. AGI, Indiferente General, legajos 3093, 3107, 3109 A y B, y 3115 A, B y C.

5. MORALES PADRÓN, Francisco: *Colonos canarios en Indias*, "Anuario de Estudios Americanos" (Sevilla), VIII (1951), pp. 399-441. IDEM: *Las Canarias y la política emigratoria a Indias*. I Coloquio de Historia Canario-Americana, 1976. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Sevilla, 1977, pp. 210-291.

6. HERNÁNDEZ GARCÍA, Julio: *La emigración de las Islas Canarias en el siglo XIX (1853-1898)*. En vías de publicación.



nos *pasajero* y *emigrante*. Respecto al primero, hay que señalar su amplitud y que el simple paso al Nuevo Mundo no implica necesariamente el propósito de afincarse allá. Incluso en las propias licencias expedidas para el siglo XIX se hace la distinción entre *militares*, *provistos* de empleos y cargos civiles o eclesiásticos, *cargadores* que radicados en España marchan a América en viajes de negocios y *pasajeros* propiamente dichos, entre los que se da el mayor porcentaje de emigrantes. Hay que hacer notar, sin embargo, que al funcionario o al militar le suele acompañar muchas veces la familia o algún criado. Entre los pasajeros suelen hallarse con alguna frecuencia mujeres que van a unirse con el marido que lleva ya años en suelo americano (más de dos por lo menos).

En las licencias no es siempre fácil detectar la procedencia regional del viajero, pues casi siempre falta en el caso del funcionario o el militar y sólo se suele consignar, si acaso, la de los criados y familiares. En los cargadores suele aparecer con más frecuencia su lugar de origen, pero a veces sólo se indica la vecindad. Hay que señalar que los de determinadas regiones (Cataluña y Provincias Vascaas sobre todo) *siempre* consignan su lugar de nacimiento, circunstancia que podría inducir a conclusiones erróneas al hacer un análisis por regiones y que daría una abrumadora mayoría para las citadas y que no corresponde a la realidad, puesto que muchos de los de otras, al no hacerla constar, no podemos contabilizarlos tan minuciosamente.

Respecto al paso de canarios a América tenemos toda una problemática que podríamos resumir en las siguientes cuestiones: 1) Control de la emigración y quebrantamiento del mismo mediante el paso ilegal al Nuevo Mundo; 2) Política de la Corona reclutando en Canarias elemento humano con una doble finalidad: defensa de zonas estratégicas y poblamiento de nuevas regiones; 3) Repercusiones en Canarias de la emigración en una doble vertiente en cierto modo contrapuesta: la emigración a América es una sangría que las Islas padecen y, al mismo tiempo, parte de su población no encuentra el sustento en ellas y se ve obligada a emigrar legal o ilegalmente. Estas notas se centran fundamentalmente en los puntos 1 y 3 ya que el reclutamiento de colonos es tal vez mejor conocido gracias a investigaciones recientes⁷.

La dificultad que hay para calcular el volumen de la emigración

7. Vid. entre otros los ya citados trabajos de MORALES PADRÓN (5) o el de TORNERO TINAJERO, Pablo: *La emigración canaria a América: La expedición cívico-militar a Luisiana de 1777-1779*. I Coloquio de Historia Canario-Americana... cit. en (5), pp. 332-341.

sólo a través de las licencias de pasajeros se acentúa para las Islas Canarias. Su expedición que para los pasajeros peninsulares estuvo a cargo durante los siglos XVI, XVII y XVIII de la Casa de Contratación⁸, para los insulares se encomendó a partir de 1566 a los Jueces de Registros establecidos en La Palma, Tenerife y Gran Canaria a los que se confió no sólo el registro de las mercancías, sino también de los que embarcaran para América. En 1657, en una tentativa por unificar el control sobre el tráfico, los jueces de registros son sustituidos por un Juez Superintendente con residencia en Tenerife y sendos subdelegados en La Palma y Gran Canaria. Pero lo cierto es que a medida que avanzó el siglo XVIII en el registro de mercancías y pasajeros van interfiriendo diversas autoridades: Intendente, Administrador de Aduana, Comandante General... La facultad de otorgar licencias a mercancías y pasajeros se basaba en la distancia entre Canarias y la Península que desaconsejaban recabarlas de la Casa de Contratación con el retraso consiguiente. Pero las autoridades insulares a cuyo cargo estaban los registros debían informar periódicamente a la Casa de las concedidas.

Pero al parecer lo preceptuado no siempre se cumplía y al mismo tiempo las autoridades canarias no eran muy rigurosas en el control de pasajeros y las alusiones a una emigración ilegal desde las Canarias abundan en la documentación⁹. No es extraño pues que sea difícil un estudio de la emigración canaria sólo a través de las licencias sueltas de embarque. Más factible es conocer el paso de familias completas en los diversos intentos de poblamiento con canarios.

En 1778 el Reglamento de Comercio Libre devuelve al Juez de Arribadas de Canarias la exclusividad en el despacho de licencias de embarque, sin intervención del Comandante General, pero al mismo tiempo establece un rápido informe previo a la Vía reservada de Indias para su aprobación.

Hasta aquí hemos sintetizado el control sobre los pasajeros y señalado sus deficiencias en el caso canario. Tal vez ello explique

8. El estudio de la reglamentación de las relaciones mercantiles de Canarias con América fue uno de los primeros temas que atrajeron la atención de la moderna historiografía española en el campo del americanismo. Fruto de ello son dos obras consideradas hoy como clásicas sobre el tema y a las que nos remitimos en estas consideraciones generales sobre el control del paso de canarios al Nuevo Mundo: PERAZA DE AYALA, José: *El régimen comercial de Canarias con las Indias (Siglos XVI, XVII y XVIII)*. La Laguna, 1952. MORALES PADRÓN, Francisco: *El comercio canario-americano (Siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla, 1955.

9. Ved como ejemplo el trabajo de DÍAZ-TRECHUELO, M.^a Lourdes: *La despoblación de la "Isla de Canaria" y la emigración ilegal a Indias*. I Coloquio de Historia Canario-Americana... cit. en (5), pp. 294-314, en el que brinda útiles referencias a fuentes documentales sobre el tema.

que al iniciar la presente investigación recopilando las licencias de embarque a Cuba entre 1800 y 1835 nos viéramos sorprendidos al comprobar que de casi 3.000 recogidas¹⁰, sólo correspondían a naturales de las Islas once y de ellas diez a otros tantos clérigos y una sola a un cargador, natural de Tenerife, pero avecindado en Cádiz en 1829¹¹. Al proseguir la localización de licencias en otras Secciones del Archivo de Indias (Indiferente General y Juzgado de Arribadas hallamos algunas más, aunque con destino a Venezuela: Pedro Eduardo, cargador, natural de La Laguna, pero avecindado en Cádiz¹²; Antonio Pérez, criado del Comandante de Puerto Cabello, natural de La Palma¹³; y María del Carmen Givola, natural de Santa Cruz de Tenerife y que pasaba a Caracas en compañía de su cuñada viuda de Rafael Givola¹⁴. Pero esta nueva búsqueda nos brindó referencia a cuatro clérigos más, entre ellos el recién nombrado obispo de Arequipa Luis de la Encina¹⁵. El obispo embarcó en Cádiz el 16 de octubre de 1809 en el Navío de S. M. San Pedro de Alcántara con destino a Lima. Le acompañaban tres familiares, de los cuales, su mayordomo, el presbítero Agustín Romero era de Gran Canaria, mientras que Benito Ramírez, su paje, lo era de Paimogo (Huelva) y su ayuda de cámara, Patricio Valverde, lo era de Madrid. Por lo general las altas jerarquías de la Iglesia al pasar a América suelen elegir a los familiares que le acompañaron entre sus paisanos preferentemente. Encina no fue una excepción si tenemos en cuenta que, a poco de partir el S. Pedro de Alcántara, llegaron a Cádiz desde Canarias otros dos familiares más: Los hermanos laguneros Miguel y Antonio Pereira Pacheco que en 1810 proseguían su viaje a Perú¹⁶.

La proporción de clero canario aparecen en mayoría en ciertos momentos. Así, en dos relaciones correspondientes a 1816 que recogen las licencias de embarque dadas a diversos eclesiásticos para La Habana¹⁷. En la primera son canarios seis de un total de nueve (la relación incluye diez nombres pero uno de los peninsulares aparece repetido) y en la segunda hay dos canarios y un solo peninsular. Al extendernos en la búsqueda de licencias de embarques en los

10. Estas licencias integran la documentación contenida en los legajos 326 a 364 de la Sección de Ultramar del AGI. La recopilación y fichaje de este material lo estamos realizando con la colaboración de Juan Antonio Rodríguez Tous.

11. AGI, Ultramar, leg. 353 (1829).

12. AGI, Juzgado de Arribadas, leg. 439 (1804).

13. AGI, Juzgado de Arribadas, leg. 439 (1803).

14. AGI, Juzgado de Arribadas, leg. 441 (1810).

15. AGI, Juzgado de Arribadas, leg. 441 (1809).

16. AGI, Juzgado de Arribadas, leg. 441 (1810).

17. AGI, Ultramar, leg. 331.

años inmediatamente anteriores a los de nuestro estudio hemos observado que el fenómeno de la presencia del clero en mayoría puede ser también detectado en 1796 en el que hemos hallado las correspondientes a ocho clérigos canarios más¹⁸. Pero unos años atrás, en 1792, ya no se acusa pues de un total de cincuenta y cuatro pasajeros contenidos en tres relaciones¹⁹, sólo hemos hallado un clérigo como seguro (D. Antonio de Sarabia) y otro que suponemos que lo sea pues el móvil que le induce a trasladarse a La Habana es proseguir sus estudios pues tiene allá bienes eclesiásticos (D. Pedro Antonio García).

¿Qué ha podido pasar entre 1792 y 1796 para en las licencias de embarques a canarios sólo haya dejado su huella el clero? El hecho nos intrigó y tratamos de investigar acerca de sus causas. No estamos segura de haberlas hallado totalmente, pero no hay que olvidar que la misión del historiador no es sólo resolver las incógnitas que plantean algunos hechos, sino incluso plantearlas, aunque no siempre logre explicarlas. Tal vez en otro momento él mismo u otra persona a la vista de nuevos testimonios pueda hacerlo.

Buscando pues la explicación, volvimos a encontrarnos de nuevo con la Iglesia bajo la forma de una carta del obispo de Canarias don Antonio Távira a las autoridades peninsulares²⁰. En ella señala alguno de los graves problemas que la emigración ocasiona a las Islas Canarias, gran parte de las cuales ha visitado personalmente el Obispo. En estas visitas ha podido comprobar los perjuicios que se originan de la facilidad que tienen los canarios para abandonar a sus mujeres e hijos, pasando a La Habana o Caracas «y manteniéndose allí por muchos años y los más por toda la vida». «No hay pueblo que no ofrezca un triste espectáculo... por la miseria a que se ven reducidas tantas infelices cargadas de hijos de que sus padres inhumanos... no hacen el menor recuerdo, siendo muchos los que en diez o quince años o más que falten, ni una sola vez han dado aviso del paraje en que se hallan, ni menos el más leve indicio de que no han borrado enteramente la memoria de su pobre familia, y de que piensan en volver a procurarle algún consuelo, siendo

18. AGI, Indiferente General, leg. 3109 B.

19. AGI, Indiferente General, leg. 3107. Dos de las relaciones corresponden a los barcos Nuestra Señora de los Angeles y Santísimo Cristo de los Doleres, ambos salidos para La Habana. En el segundo viajaba D. Pedro Antonio García. La tercera relación es de los pasajeros conducidos en la Fragata Nuestra Señora del Rosario a la Guayra de Caracas y en ella va D. Antonio Saravia. Los tres barcos partieron de Santa Cruz de Tenerife.

20. AGI, Indiferente General, leg. 3109 B. Del Obispo Antonio /Távira/. Isla de Gran Canaria, 24-VII-1793.

muy raro el que escribe y más raro aún el que envía algún socorro, de que proviene que no pocas de estas mujeres se entregan a la disolución o por su flaqueza o por la miseria en que se ven. Y ellos allá tendrán el mismo género de vida y aun si quieren casarse en aquellos países, como se sospecha que lo han hecho algunos, no les será difícil...».

Tavira es sin embargo consciente de la necesidad de emigrar pues la tierra canaria no puede sustentar a todos sus hijos, tanto más cuando la mayor parte de ella está reducida a mayorazgos, vinculaciones, capellanías y manos muertas. En este sentido su opinión concuerda con la expuesta en una *Memoria* presentada en 1791 a la Sociedad de Amigos del País de Tenerife quien además señala la falta de capital para invertir en mejorar las tierras entre los propietarios de ellas²¹. Pero como único remedio para paliar el peligro que la emigración ocasiona a la institución familiar el obispo recomienda que la posibilidad de emigrar se limite a los solteros y se prohíba totalmente a los casados²².

Con anterioridad a la exposición de Tavira, diversas autoridades indianas se habían quejado en términos similares de la emigración canaria fuera de control. Así en 1791 el gobernador de Caracas²³, informado de las frecuentes peticiones de mujeres casadas canarias para que hicieran regresar a sus respectivos maridos que posiblemente habían pasado con la licencia correspondiente por dos años como señalaba la ley, pero que seguían en América después de transcurrido este plazo. Dado que cada barco que llegaba a la Guayra desde Canarias solía traer más de treinta emigrantes, el gobernador de Caracas temía que se despoblasen las Islas. Por su parte el gobernador de La Habana²⁴ había acusado al Juez de Arribadas de Canarias de otorgar las licencias con demasiada facilidad y al mismo tiempo señalaba que el emigrante, una vez en América, se internaba en el territorio de modo que era difícil de localizar una vez transcurrido los dos años para hacerlo volver con su familia o que se trajese a su mujer que quedó en Canarias. En las quejas del gobernador de La Habana había además otra cuestión muy interesante: Los canarios llegados, que en otro tiempo eran buenos agricultores, últimamente abandonaban ya en Cuba el cultivo de la tierra y se

21. Publicada por F. MORALES PADRÓN en *Las Canarias y la política emigratoria a Indias*, cit. en (5), pp. 249-291.

22. Doc. cit. en (20).

23. AGI, Indiferente General, leg. 3109 B. Resolución del Ministro de Gracia y Justicia, 14-IX-1793, recoge las quejas del gobernador de Caracas en 1791. La carta de éste es citada por MORALES PADRÓN en *Las Canarias...*, cit., p. 228, nota 33.

24. Doc. cit. en (23).

habían apoderado de todas las pulperías y tabernas de la ciudad y los campos que eran medio de vida menos duro que la labranza. Aquí nos preguntamos ¿Responde la queja del gobernador al sentir de criollos y peninsulares que ven en el canario un competidor en este sector del pequeño comercio?

Fruto de estas quejas fueron las órdenes dadas al Juez de Arribadas de Canarias (17-IV-1792) y al Comandante General de las Islas para que no permitiese el paso de naturales de Canarias a América con propósito de establecerse allá sin licencia previa. Esta sólo se concedería y por tiempo limitado a los cargadores y consignatarios y a los que alegasen causa muy justificada. En el caso de cargadores deberían presentar certificación de llevar mercancías embarcadas para América. Pero aun con las licencias pertinentes, las autoridades canarias debían comunicar a los gobernadores indios los nombres de los pasajeros y el tiempo a permanecer, para que concluido éste se les obligase a regresar. Al gobernador de La Habana se les ordenó que remitiese bajo partida de registro a Canarias a los casados que no estuvieren arraigados en Cuba, mientras que a los que lo estuvieren y ya tuvieran medios para sostener a la familia se les obligase a llevarlas con ellos, bajo pena de remitirlos a las islas si no lo hacían²⁵. En cuanto a los solteros, se ordenó al gobernador de Caracas que los que hubieren pasado con licencia y estuviesen aplicados a actividades útiles pudieran quedarse, pero que los que hubieren pasado sin licencia o no tuvieran oficio reconocido se les obligara a prestar servicios en la milicia²⁶.

Testimonio del cumplimiento de lo ordenado puede ser un expediente que hemos hallado en el que varios canarios casados, presos en la cárcel de Cádiz, adonde fueron conducido bajo partida de registro, solicitan que se le permita continuar libremente su viaje a Canarias para reunirse con sus mujeres, a pesar de que la documentación que debía legalizar su vuelta se había perdido. Al parecer, lo lograron. Estos canarios se llamaban Salvador Montesdeoca, Pablo Prast, Domingo Gil, Tomás Hernández, José Manuel Suárez, Juan Diego González, José Morales, Vicente Aricco y Miguel Hernández²⁷.

Pese a las órdenes, el Juez de Arribadas no intensificó el rigor en la expedición de licencias ni en dar cuenta de los pasajeros embarcados a las autoridades de la Península y en 1793 sólo habían lle-

25. *Ibíd.*

26. *Ibíd.*

27. AGI, Indiferente General, leg. 3109 B. Expediente de 1797 en el que hacen constar que en 1795 fueron arrestados en La Habana y remitidos a Cádiz.

gado a manos de estas tres relaciones con un total de 54 pasajeros²⁸. De ellos, doce eran cargadores y cuatro más empleados de los mismos; ventidós lo hacen llamados por algún familiar (padre = ocho + dos que van con sus madres; hermanos = tres; tíos y primos = cinco; abuelo = uno), pero de ellos sólo tres son mujeres que van a reunirse con sus maridos, cumpliendo lo ordenado. Tal vez en vista del poco fruto obtenido para paliar el abandono de la familia, se determinó prohibir totalmente la emigración de canarios casados, como había propuesto el Obispo Tavira²⁹.

Sólo se hacía una excepción a favor de los cargadores que podían pasar a Indias aun siendo casados, mediante licencias expedidas por el Juez de Arribadas, pero otorgando las correspondientes fianzas que asegurasen su vuelta a Canarias transcurrido el plazo que se les otorgaba. En cuanto a los solteros, las licencias se limitarían a los que siendo pobres y desvalidos en las Islas fueran llamados por algún pariente acomodado residente en América. Fuera de estos casos, si hubiere algunas familias «tan desvalidas que fueren inútiles a sí misma y al Estado» en sus domicilios canarios, el Juez remitiría el caso al Ministerio de Gracia y Justicia en la Península para que decidiera³⁰.

Testimonio de las licencias expedidas de acuerdo con estas órdenes no hemos hallado, salvo las ya aludidas de 1796 correspondientes a clérigos. Hay que señalar que el estado de casi perpetua guerra en que se ve envuelta España a partir de 1793 pudo tener dos repercusiones sobre los pasajeros canarios a América. En primer lugar están privados de obtener licencia los solteros en edad militar; en segundo, ya en el período en que América lucha por su Independencia, los canarios que pasaran como soldados rara vez dejaron huella de su origen, pues no suele constar en las licencias a militares este pormenor según indicamos al principio.

Ello no quiere decir que se frenase la corriente migratoria de Canarias al Nuevo Mundo, pues tenemos testimonios de que continuó la práctica de no ser demasiado exigente el Juez de Arribadas en la expedición de licencias. Así, en 1802, el barco S. José, de 109 toneladas, conducía a La Habana 109 pasajeros³¹, cuando apenas diez años antes se consideraba conveniente reducir la emigración a 25

28. Doc. cit. en (23).

29. AGI, Indiferente General, leg. 3109 B: Borrador de R.O. al Juez de Arribadas de Canarias. San Lorenzo, 13-X-1793.

30. *Ibid.*

31. AGI, Indiferente General, leg. 3109 B. De D. Bartolomé Benítez de Ponte y Casabuena a D. Miguel Cayetano Soler. Santa Cruz, 19-VIII-1804.

pasajeros por cada barco de 200 toneladas³². Las calamidades sufridas por las Islas habían acentuado, sin embargo, su incapacidad de sustentar a sus habitantes que se seguían viéndose obligados a ganarse la vida lejos de Canarias. Pero se caía en un círculo vicioso pues el exceso de emigración provocaba la falta de manos para incrementar el cultivo de la tierra y la miseria era aún mayor. No es extraño por ello que en 1804 se propusiera limitar la emigración a una persona por cada 5 toneladas de exportación³³, decisión con la que se había mostrado en desacuerdo el Ayuntamiento de Lanzarote, una de las islas más castigadas con las calamidades del XVIII³⁴.

En realidad las propias circunstancias canarias hacían imposible el excesivo rigor en el control de emigrantes: distancia geográfica para recabar la licencia del poder central; pobreza de la tierra, etc. No se conseguía mucho tampoco haciendo intervenir a varias autoridades insulares en la concesión de licencias, como se hizo en 1803 al ordenar que el Comandante General debía aprobar las licencias concedidas por el Juez Superintendente de Comercio³⁵.

La crisis de la monarquía española y el levantamiento de España contra Napoleón tienen como es natural sus repercusiones en el Archipiélago canario. Por lo que respecta a la Península hay que señalar la intensificación de la emigración en ciertos sectores: concretamente el clero, cuyos conventos se encuentran a veces en la zona dominada por los franceses, busca refugio en América, donde ingenuamente piensa que hallarán paz y tranquilidad³⁶. Las autoridades peninsulares se ocupan de nuevo de reglamentar la expedición de licencias de embarque y en 1810 se priva de esta atribución a las autoridades canarias... pero lo cierto es que la guerra ha hecho aún más difícil la comunicación con la Península y ante las gestiones de éstas, la Regencia modifica lo dispuesto en cuanto a Canarias se refiere³⁷.

Así en 1812 una Orden de la Regencia dispone de nuevo que el Comandante General de Canarias y Juez de Arribadas al mismo tiempo pueda expedir los pasaportes para América, precediendo el informe favorable del Ayuntamiento en cuyo distrito resida el pasa-

32. Doc. citado en (21).

33. Doc. cit. en (31).

34. AGI, Indiferente General, leg. 3109 B. Certificación de un acuerdo del Ayuntamiento de Lanzarote, 6-VIII-1804.

35. AGI, Indiferente General, leg. 3109 B. Del Marqués de Casa-Cagigal. Santa Cruz, 29-V-1804.

36. RODRÍGUEZ VICENTE, M.^a Encarnación: *Notas sobre la emigración española al Perú a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX*. "Revista Internacional de Sociología" (Madrid), 2.^a época, núms. 5-6 (1974).

37. Doc. cit. en (31).



jero. Esta facultad se aplicará sólo a los naturales de Canarias que además recibirán este pasaporte gratis, pero no a los peninsulares establecidos en las Islas. Mensualmente, el Comandante General dirigirá a la Secretaría del Despacho de la Gobernación de Ultramar relación de los pasaportes expedidos donde haga constar el nombre, profesión, destino y objeto del viaje, relación que se remitirá también a las autoridades indianas para que no admitan más que a las personas consignadas en ellas³⁸.

Contra lo dispuesto, el corregidor de La Laguna pretendió sustituir al Ayuntamiento en su misión de informar, pero no lo consiguió³⁹.

* * *

Hasta aquí hemos visto la reglamentación respecto a la expedición de licencias a canarios. Examinaremos a continuación las que hemos hallado y que recogemos en un apéndice. Como ya indicamos corresponden casi todas a clérigos y en ellas podemos tener en cuenta la fecha de expedición, el lugar de origen del pasajero y el motivo del viaje. En cuanto a la profesión, ya hicimos algunas consideraciones al señalar el predominio del clero entre los pasajeros.

Respecto a los años de expedición debemos señalar dos cosas. La primera, no haber hallado licencias más que para diez años de los veinticinco que abarca la investigación. No creemos, sin embargo, que la ausencia de licencias responda a la de pasajeros, sino más bien a que habría que intensificar la búsqueda en archivos canarios, siendo en este caso el General de Indias sólo complementario de los mismos. En segundo lugar, hay un año, 1816, en el que el número de licencias, todas de clérigos ha aumentado. Consultamos sobre ello a algún canario, el Sr. Blanco Montesdeoca, acerca del fenómeno que pudo motivar la emigración de clérigos y que nos sugirió dos posibles causas. La primera, muerte del obispo Verdugo y situación incómoda del clero afecto a él, pudimos comprobar que no era válida puesto que la licencia a estos clérigos de parte de la autoridad eclesiástica (sin la cual no podían obtener el pasaporte para América) se le expide el propio Verdugo. La segunda causa nos parece mucho más probable: persecución por parte del reinstalado Tribunal del Santo Oficio contra aquel sector del clero que había manifestado su satisfacción cuando las Cortes de Cádiz abolieron

38. AGI, Indiferente General, leg. 3109 B. Orden de la Regencia. Cádiz, 12-XII-1812.

39. Doc. cit. en (31).

la Inquisición. Como es natural este motivo no se alega en las licencias.

Respecto a la procedencia insular, en cuanto a lugar de nacimiento es la isla de Tenerife la que da un mayor porcentaje (siete en total, de ellos cuatro de La Laguna), pero en cuanto a residencia, le aventaja Gran Canaria, pues a cinco nacidos en la isla se unen un tinerfeño (Melchor Esteves) vecino de Las Palmas y dos lanzaroteños residentes uno en Las Palmas y otro en Gran Canaria (Bernardino Calero y Matías Bernabé, respectivamente). Esto pudiera explicarse teniendo en cuenta que en Las Palmas funcionaba desde 1777 un Seminario Conciliar y no sería extraño que algún clérigo que hubiere concluido sus estudios en él, prefiriese ejercer su ministerio en Gran Canaria en lugar de volver a su lugar de origen. Aparte de Tenerife y Gran Canaria, sólo hallamos a dos lanzaroteños y a uno de La Palma (Antonio Pérez), así como uno que se dice de Canarias (Mendoza y Carrión).

En cuanto los motivos que llevan a estos canarios a desplazarse al Nuevo Mundo, descontando aquellas licencias de una finalidad concreta: criado de un funcionario, cargar mercancías para el Nuevo Mundo, traslado familiar, etc., también es el clero el que suele trasladarse por circunstancias intrínsecas a la tierra canaria: falta de porvenir por la pobreza de la misma e incluso imposibilidad de continuar estudios mayores en las Islas. Respecto a este último, hay que señalar, sin embargo, que en el mismo año en que se expedían las licencias que aluden a ello (1816) se fundaba la Universidad de San Fernando de La Laguna cuya primera etapa de vida fue bastante corta. Mucho más interesantes nos parecen las referencias que hacen a la situación del clero en las islas algunas de las peticiones de licencia para embarcar a América: La dignidad sacerdotal impone un cierto nivel de vida que no siempre permiten los ingresos de algún beneficio eclesiástico⁴⁰; en la diócesis de Canarias son pocos los destinos eclesiásticos y los apetecibles por su dotación están vinculados a ciertas personas por el derecho de pilingaje⁴¹; desean proseguir estudios, pero en Canarias no existen Centros de estudios mayores y en la Península no tiene medios económicos para hacerlo, en cambio en La Habana puede ayudarle algún pariente⁴². El remedio de la mala situación económica del clérigo podía venir de

40. AGI, Ultramar, leg. 332. Solicitud de Bernardino Calero, 1817.

41. AGI, Ultramar, leg. 331. Solicitud de José Alvarado y Urquía, 1816.

42. AGI, Ultramar, leg. 331. Solicitud de José Domínguez, 1816.

América a veces bajo la forma de una herencia⁴³, que también obligaba a desplazarse allá a recogerla.

De todo lo expuesto podemos resumir las siguientes cuestiones:
1) Dificultades que ofrecen las licencias de embarque para el caso canario; 2) Peculiaridades de las disposiciones migratorias cuando se aplicaban a las Islas; 3) Algunas de las características de un sector de la emigración: el clero.



⁴³. AGI, Ultramar, leg. 326. Solicitud de Pedro Simón Correa y Sorvatán, 1802. Leg. 331. Solicitud de Luis Gómez, 1816.

LICENCIAS DE EMBARQUE EXPEDIDAS A FAVOR DE CANARIOS
1800 - 1825

Año	Nombre	Profesión	Natural de	Destino y objeto del viaje
1802	Correa y Sorvatá, Pedro Simón	Clérigo	La Laguna	La Habana. Cobrar la herencia del abuelo materno, D. Gaspar Rodríguez.
1803	Pérez, Antonio	Criado	La Palma	La Guayra. Sale de Cádiz acompañando a su amo el Comandante de Puerto Cabello, D. Pedro Suárez de Urbina.
1804	Eduardo, Pedro	Cargador en Cádiz	La Laguna	La Guayra. Sale de Cádiz. Negocios.
1809	Encina, Luis de la	Obispo de Arequipa	Las Palmas	Lima. Sale de Cádiz. Hacerse cargo de su diócesis.
1809	Romero, Agustín	Presbítero	Gran Canaria	Lima. Sale de Cádiz. Mayordomo del Obispo Encina.
1810	Givola, María del Carmen	Viuda	Santa Cruz de Tenerife	Caracas. Sale de Cádiz. Va con su cuñada, viuda de D. Rafael Givola.
1810	Pereira Pacheco, Antonio	Familiares del Obispo Encina	La Laguna	Arica. Salen de Cádiz. Incorporarse al séquito del Obispo Encina.
1810	Pereira Pacheco, Miguel		La Laguna	
1816	Alvarado y Urquía, José	Presbítero, Licenciado en Fil. ^a y Teol. ^a	Gran Canaria	La Habana. Seguir estudios mayores y mejorar de suerte.
1816	Domínguez, José	Presbítero, Licenciado en Fil. ^a y Teol. ^a	Gran Canaria	La Habana. Cursar estudios mayores, con la ayuda de un tío que tiene en La Habana.
1816	Esteves, Melchor	Presbítero	Tenerife, vecino de Las Palmas	La Habana. Cursar estudios mayores y vivir con más comodidad con la ayuda de un hermano que tiene allá.

Año	Nombre	Profesión	Natural de	Destino y objeto del viaje
1816	Fiesco, Juan de	Presbítero	Gran Canaria	La Habana. Cobrar algunas deudas que deben a su padre viejo.
1816	Gómez, Luis	Presbítero	Arico, Tfe.	La Habana. Cobrar la herencia de un tío.
1817	Sosa, Bartolomé de	Presbítero	Gran Canaria	La Habana. No tiene medios de subsistencia y decide pasar al amparo de unos parientes.
1817	Calero, Bernardino	Presbítero	Lanzarote, residente en Las Palmas	La Habana. Va en busca de un hermano que le ayude a vivir como la dignidad sacerdotal requiere.
1820	Bernabé, Matías	Presbítero	Lanzarote, residente en Gran Canaria	La Habana. Va a vivir con su hermano.
1821	Mendoza Carrión, Pedro Manuel de	Presbítero	Canarias	La Habana. Establecerse en una capellanía.



FUENTES

Archivo General de Indias

- 1802: Ultramar, leg. 326.
- 1803 y 1804: Juzgado de Arribadas, leg. 439.
- 1809 y 1810: Juzgado de Arribadas, leg. 441.
- 1816: Ultramar, leg. 331.
- 1817: Ultramar, leg. 332.
- 1820: Ultramar, leg. 339.
- 1821: Ultramar, leg. 340.