

HORTELANOS CANARIOS EN LAS TIERRAS DE VERACRUZ, 1800-1810

Abel Juárez Martínez

En efecto, como han puesto de relieve diversos trabajos, la presencia canaria en Cuba había sido determinante en “el último siglo”. Fernando Ortiz nos lo recuerda en uno de sus textos de principios del presente siglo, *Los negros brujos*, cuando afirma que: “sobre todo, después de las gestiones del Cubano Francisco de Arango para la introducción de trabajadores blancos en 1794, inicióse la verdadera colonización de Cuba (y América), y a la colonización principalmente militar y burocrática de las regiones meridionales de la Península sucedió la agrícola de los hijos de Canarias.”

Manuel A. de la Paz Sánchez

Antecedentes de la población canaria en el golfo mexicano

La relación de los habitantes de las islas Canarias con América y en especial con Veracruz, se pierde en los orígenes de su propia colonización por las huestes peninsulares en 1402, cuando Jean de Bethencourt “...inició la ocupación de las islas en nombre de Enrique III de Castilla.” (Hispánica, 1996, 309). Tomando en consideración este antecedente, a casi un siglo de distancia se sabe que el territorio canario va a desempeñar un papel estratégico como una gran plataforma transcontinental, a través de la cual se van a vincular los intereses de la Hispania con los del “nuevo” continente.

Algunos autores ya clásicos de la talla de José Luis Martínez, y que se han ocupado largamente de la relación Canarias-Américas, han afirmado categóricamente que las islas estaban ubicadas en las cartas de marear gaditanas y trazadas perfectamente en el itinerario de Sevilla a Veracruz a lo largo de los siglos XVI a XVIII. Según este autor, “Los barcos se cargaban y zarpaban de Sevilla, sobre el río Guadalquivir, o bien en los puertos de Cádiz o Sanlúcar. De la costa andaluza seguían hacia el suroeste, por la costa africana, y a la altura del paralelo 28 torcían al oeste hacia las Canarias, casi siempre a la isla de la Gomera, adonde llegaban en siete u ocho días. Allí completaban y reponían el avituallamiento, se lavaban los hombres y continuaban el tramo más largo del viaje.” (Martínez, 1984, 79). De esta manera, este sitio se fue transformando con el decurso del tiempo; en la antesala del promisorio suelo americano.

Como ejemplo de lo antes mencionado se puede destacar el caso del comerciante inglés Robert Thomson, quien viajó a México con John Field y su familia en 1555, registrando en su diario de la travesía la derrota seguida por el capitán de su navío:

	Sanlúcar-Canarias	6 días	
	Canarias-Santo Domingo	32 días	
	Veracruz	24 días	
	Total	62 días	

Fuente: José Luis Martínez, pasajeros de Indias, Alianza Editorial, Madrid, 1984, 81.

Si bien es cierto que algunos pasajeros arribaron al Archipiélago Canario por placer, otros más lo hicieron por negocios no lo es menos que la mayor afluencia de tránsito en las islas atendió a necesidades técnicas de las embarcaciones. En este sentido sus radas e instalaciones portuarias aunque pequeñas y rústicas tanto en Las Palmas de la Gran Canaria como en Santa Cruz de Tenerife, fueron siendo utilizadas de manera cotidiana como advertíamos al principio: “...para la reparación de los barcos que hacen escala en Canarias en sus desplazamientos hacia Iberoamérica o África.” (Hispánica, 1996, 309).

Estas circunstancias tan a la mano, así como el hecho de que el propio Felipe II estableciera en Las Palmas de la Gran Canaria una Audiencia y un Tribunal del Santo Oficio, elevaron la categoría desde el punto de vista jurídico y eclesiástico a las islas, permitiendo que de tiempo en tiempo desde allí, zarpara una buena cantidad de individuos con diferentes ocupaciones y que a la postre van a constituir la tradicional emigración hacia el continente americano.

Según Manuel Miño quien se ha especializado en las estadísticas de la emigración peninsular a América, expresa un planteamiento novedoso en cuanto a la procedencia de las oleadas humanas que la poblaron ubicando su investigación a finales del siglo XVI y principios del XVII: “las siete regiones españolas que juntas proporcionaron el 94.5% de todos los colonizadores de la época antillana, dan ahora el 91%. Aunque hay algunas fluctuaciones de porcentaje, las regiones mantienen el mismo orden de importancia, ...Castilla la Vieja, León y Vascongadas han cambiado poco sus proporciones, mientras que el terreno perdido por Andalucía lo han ganado principalmente Extremadura y Castilla la Nueva, Navarra, Aragón, Cataluña, Valencia, Murcia y Canarias, todas han aumentado ligeramente su contribución proporcional.” (Miño Grijalva, 1992, 16).

En lo referente a la ubicación de los marineros enlistados, se pueden detectar sin mayor problema sus orígenes así como la función desempeñada ya fuese como pilotos, capitanes, contra maestros o maestros de las diferentes provincias marítimas de España y del extranjero: Huelva, Sevilla, Vizcaya Cádiz, Guipúzcoa, Córdoba, Jaén, Málaga, Santander, Valladolid, Ávila, Soria, Badajoz, Cáceres, Barcelona, Coruña, Murcia y por supuesto

canarios. Del lado de los foráneos se registraron únicamente a: Portugueses e Italianos. (Miño Grijalva, 1992, 47).

La derrota tradicional que las naves españolas seguían para alcanzar como destino final a América, topaban invariablemente con el umbral de dicho Continente, a la isla de Cuba, a la que también se le denominaba la Gran Antilla o la Reina de las Antillas. En este sitio se concentró casi un 65% de las emigraciones de canarios a América, un poco por la cercanía y otro tanto por la similitud geográfica y cultural, Cuba constituyó: “...la tierra de promisión, a donde iban los isleños a ganar dinero para retornar a sus nativas tierras en las laderas del Pico de Teide o alrededor de la Gran Caldera, o bien para arraigarse por vida en Cuba y sólo volver a sus patrias islas por temporadas de descanso, tarareando canciones cubanas, pavoneándose con sus modales y costumbres criollas y contando maravillas de la tierra hermosa donde señorea la palma real, donde extienden su infinito verdor los cañaverales que dan el azúcar y las vegas que producen el tabaco.” (De la Paz Sánchez, 1996, 67).

Este paisaje, descrito magistralmente por el antropólogo Malinowski fungió como un escenario apropiado para que los trabajadores canarios que no se dedicaban a las artes náuticas, echaran raíces al interior de la sociedad cubana. Los hombres y mujeres que procedían de Tenerife, Gomera, Teide y Las Palmas entre otras se fueron vinculando a: “...pequeños enclaves rurales, donde trabajan en distintos fundos tabacaleros, tanto en Pinar del Río como en las Villas y Matanzas, así como en una agricultura de viandas y hortalizas que imprimirán a la historia agraria de Cuba su peculiar sentido de la economía de subsistencia...” (De la Paz Sánchez, 1996, 65).

Empero, la huella indeleble de los canarios en América por fortuna no se circunscribió exclusivamente al archipiélago cubano, ya que su presencia también irradiará una vigorosa influencia en el Sur del Continente, específicamente en Venezuela, tópico del cual ya se ha ocupado Macías Hernández en “la emigración canaria a América”, (1991, 283-298). Por tal motivo, en el presente ensayo sólo se trata de rastrear las relaciones socioeconómicas y culturales del pueblo canario con México, y específicamente con pobladores de “tierra caliente” en las costas del Golfo mexicano, ubicándose temporalmente en las postrimerías del siglo XVIII y en el umbral de la centuria decimonónica.

Sobre este tema en la actualidad, se cuenta con noticias tanto por la documentación colonial procedente de los archivos españoles como mexicanos, la prensa de la época y los sugerentes relatos de viajeros, que el puerto de la Veracruz o “ciudad de tablas”, constituyó durante todo el período colonial el vértice de las relaciones entre Europa con México. Fue de hecho también el punto nodal del Golfo, en donde cristalizaban las expectativas de los navegantes, hombres de negocios y mercaderes, que arribaban a América, ávidos de trabar jugosos negocios, pero también urgidos de un merecido descanso después de su aventura trasatlántica.

Algunos escritores mexicanos como Leonardo Pasquel, a través de su prosa definieron a este sitio como “La Puerta Mayor” de Nueva España, otros como Hipólito Rodríguez, utilizarán la poesía, para afirmar que era “una ciudad hecha de mar”. Y finalmente de la ciudad amurallada se han vertido conceptos que rayan en una actitud reverencial como los que a continuación se transcriben: “...lugar de tránsito, de afuera hacia adentro, de adentro

hacia afuera. Durante siglos, un cruce de fantasías y de negocios. Un ámbito de administración minuciosa y delirios desbordantes de permisos y sueños. (Tovar de Teresa, 1997,9).

Hasta los vetustos muelles de esta populosa bahía, llegaron, desembarcaron y se afincaron también las migraciones de canarios, que por alguna razón no se estacionaron en el archipiélago cubano ni continuaron su viaje hacia Florida, Tierra Firme o Caracas sino que perfilaron sus proyectos de “hacer la América”, desde el entorno urbano jarocho. Los papeles de la Aduana Marítima de Veracruz preservados celosamente en el Archivo General de la Nación y en el Archivo Histórico del Puerto, dan cuenta de los movimientos migratorios, de los León, Travieso, Caballero, García, Darías, Camacho, Abreu, Díaz, Ortuño, Herrera y Paz entre otros quienes: “...traerán en la simple enunciación de sus apellidos un claro origen isleño.” (De la Paz Sánchez, 1997, 67)

De esta manera, y siguiendo cuidadosamente estos rastros indelebles, también se ha descubierto que desde principios del siglo XVII ya deambulaban “tierra adentro”, trabajadores que según registros notariales, procedían de los alrededores del Teide, Las Palmas, Tenerife y la Gomera y cuyo destino final fue el cosmopolita “pueblo de la grande feria” de Xalapa y su comarca. En la misma fuente se anotan sus respectivos oficios, que irán desde: maestros zapateros, maestros de hacer azúcar, enfardeladores, panaderos, tenderos, arrieros, párrocos y comerciantes. (Bermúdez, 1997, 274).

La Xalapa colonial, constituyó el marco idóneo para que desde allí el viandante del archipiélago, se abriese espacio en el intrincado “mundillo” de las finanzas novohispanas. En la villa confluían los intereses mercantiles de las rutas marítimas transoceánicas a la par de las terrestres y ribereñas del interior del reino. (Juárez, 1996, 70; Ulloa, 1987, XXV) De este modo, buena parte de la población de Canarias afincada en la zona, encontró la coyuntura adecuada para efectuar sus actividades cotidianas en el contexto legal trazado por las autoridades del Cabildo xalapeño, así como de Audiencia novohispana.

Como ejemplo de este impacto, se puede señalar la influencia de la cultura Canaria en un producto alimenticio típico de la dieta mexicana, el tamal. Éste tradicionalmente se elaboraba con masa de maíz prehispánico siendo consumido ampliamente. Empero con la presencia del contingente canario y bajo supervisión, se comenzó a elaborar un tamal, pero con harina de trigo y con un relleno castizo. Este producto hasta en la actualidad recibe atinadamente el nombre de Tamal Canario.

Pero a pesar de la estratégica posición del puerto mayor de la Nueva España abierto al mar Caribe, y de la vinculación internacional de la villa de Xalapa, dichas evidencias, no representaron argumentos de peso suficiente, para que Veracruz situado en el corazón del Seno Mexicano, recibiese la anuencia del Rey de España, para autorizar su apertura hacia el comercio libre. Pues este empezó a hacerse efectivo en algunos puertos de la península en el año de gracia de 1778, mientras que para el comercio veracruzano dicha alegría se tuvo que reprimir en por lo menos una década más tarde, 1789.

En contraposición al caso jarocho, sí conviene resaltar en provecho de esta investigación, la importancia que para el tráfico peninsular había logrado alcanzar y consolidar el

movimiento mercantil del archipiélago canario. Al grado de que según los asienta un historiador: “Contrayéndome a la época del comercio libre establecido por la Real Cédula de 12 de octubre de 1778 consta, por los artículos IV y V que se habilitaran para él en la Península los puertos de Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería y los de Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife en las Canarias.” (Ortiz de la Tabla, 1985, 233).

En otras palabras, si bien es cierto que la historia de la colonización española en Canarias corre casi paralela a la mexicana en algunos aspectos socioeconómicos y culturales, no lo es menos que en otros específicos como las libertades en el intercambio comercial, en buena medida nos sacaron ventaja, en el momento en el que la burocracia del estado Español residente en Madrid, le otorga a Santa Cruz de Tenerife un inusitado privilegio, éste de hecho fungió como preámbulo necesario, de las conexiones en directo, que se trabaron entre las radas de San Juan de Ulúa-Veracruz y las de las Islas Canarias.

El tráfico de Veracruz con Tenerife y las Palmas, una ruta alternativa hacia las provincias Cantábricas

La historia que se ha escrito de España y México en lo que corresponde a sus relaciones económicas, se ha detenido demasiado a explicar el devenir histórico de la ruta mercantil del monopolio que se estableció entre los otrora gigantes de la navegación trasatlántica: Sevilla y Cádiz con la bahía de San Juan de Ulúa-Veracruz. Sin duda esta perspectiva ha prevalecido no por el gusto personal de los autores ni por el desconocimiento de otros rumbos náuticos, sino por que en la práctica esta derrota fue durante mucho tiempo la hegemónica.

Empero, cada vez más, las fuentes archivísticas van desvelando lo trascendente y cómo que resultó para los negocios ultramarinos europeos y americanos, contar con la ruta que se ocupaba en surtir la demanda de las terminales portuarias abiertas al mar de la Cantabria. Y al mismo tiempo transportar los productos regionales, que a la postre serían ofertados en el mercado de las Américas, sin la necesidad de contar con la venia de las Aduanas Andaluzas.

El contexto expresado, ayuda a comprender las razones de la Monarquía para colocar a Tenerife en una posición “muy especial”, ya que sus atenciones para con este lugar no eran de balde, más bien atendieron fundamentalmente a la función vital y sustantiva que este puerto canario le representaba. La puerta de la navegación alternativa a las provincias cantábricas escenificado en las terminales marítimas que a continuación se enlistan: Fuenterrabía, San Sebastián de Guipúzcoa, Bilbao, Santander, Vigo, A Coruña, Lisboa, Tenerife y Las Palmas en proyección hacia, Habana, Campeche y Veracruz. No se considera ocioso dejar constancia de que en ocasiones, esta derrota se prolongaba hasta los enormes muelles de Liverpool en territorio londinense.

Para enfatizar un poco más el estratégico papel desempeñado por el Archipiélago Canario se considera oportuno insertar las siguientes declaraciones: “La sisa sobre el vino y el aguardiente importado casi todo de Canarias, acumuló dinero suficiente para sufragar los gastos ocasionados por las construcciones de San Severino y Nuestra Señora de los

Angeles de Jagua.” (Pérez, 1993, 567). La Sisa, según el Diccionario de la Lengua Castellana era: “...la imposición fiscal sobre géneros comestibles, rebasando la medida.” (Ibarra, 1780, 859).

Las referencias anteriores, dan pie para confirmar entre otras cosas el constante movimiento marítimo que en aguas del Atlántico y el Caribe sostuvo el comercio canario, tan es así, que con el cobro de un sólo impuesto en este caso la sisa aplicado a los viajes efectuados se permitió acumular dinero suficiente como para levantar edificios de gran envergadura. Este detalle, además obliga a dar una relación verídica, sobre el tráfico comercial que Tenerife y las Palmas de la Gran Canaria llevaron al cabo en las broncas aguas del Seno Mexicano.

El cuadro que a continuación se presenta, comprende una apretada síntesis de una basta documentación virreinal que se localizó en los anaqueles de la Galería 4 en el Archivo General de la Nación y que permite entre otras cosas, asomarnos al conocimiento de las redes mercantiles que funcionaron en directo entre los centros financieros de México con los de las Islas Canarias.

Embarcaciones directas de las islas canarias a veracruz

AÑOS	1802	1803	1806	1807	1807	1809
ORIGEN						
PALMAS	2	3	2	5	7	9
TANERIFE	3	4	3	6	7	7
TOTAL	5	7	5	11	14	16

Fuente: AGN, Marina, Galería 4, Vols., 186-253, 1802-1809

Una primera lectura de los datos anteriores, ya proporciona algunas sorpresas interesantes sobre el estado que guardaba la cuestión del comercio Canario con México:

Primero: Se puede apreciar a través de las cifras localizadas a lo largo de un arco temporal que casi completó una década, la sistemática participación en el tráfico transoceánico del archipiélago, con la habilitación de dos terminales navales específicas: Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de la Gran Canaria.

Segundo: Que el tráfico que se analiza, irá en aumento paulatino. Esta afirmación se desprende de la observación acuciosa, de la cantidad de naves surtas en San Juan de Ulúa en el año de 1802 que fue de 5, mientras en 1809 ya se registraron 16.

Tercero: Durante el lapso que va de 1804-1805, no aparecen registros de embalaje procedentes de Canarias en la Aduana Marítima de Veracruz. La razón de esta omisión

quizás se encuentre, en que para estas fechas, la atención primordial de las autoridades portuarias, se concentraba en implementar mecanismos de “control” para el tupido comercio de los buques neutrales, que aunque también se dirigió a Europa, pero siempre vinculado a los intereses extranjeros de Londres, vía puertos de Estados Unidos de Norteamérica. Este movimiento como ya lo han definido algunos autores (Souto, 1994, 59; Herrejón, 1990, 43). Prácticamente relativiza, no sólo a los circuitos mercantiles de Canarias, sino a todas las empresas navieras conectadas o dependientes del comercio Español.

Cuarto: A esta misma situación, obedece el hecho de que durante el año de 1806 los mercaderes del Archipiélago Canario, afrontaran algunos retos para resarcirse y retomar los ritmos de navegación que venían desarrollando.

Quinto: Finalmente, contabilizando la cantidad de naves canarias que recalaron en la bahía de Veracruz durante los 6 años estudiados y comprendidos en la década que va de 1800 a 1810, la suma total de embarcaciones registradas por los Piores del Consulado porteño, alcanza la nada despreciable cantidad de 58.

La información que a continuación se transcribe, tiene la intención de enterar al lector sobre el contenido, el monto y el destino de las mercaderías movilizadas por los marineros y comerciantes canarios. Para tal objeto, se han separado al azar a dos embarcaciones que anclaron en las radas de Veracruz. La primera en el invierno de 1802, y la postrera en 1809.

CARGAMENTO DE BARCOS CANARIOS A LA BAHÍA DE SAN JUAN

DE ULÚA VERACRUZ

AÑO	BARCO	CAPITÁN	ORIGEN	CONSIGNATARIO	MERCANCÍA
1802	Bergantín San Rafael	Enrique de la Rigada	Las Palmas de la Gran Canaria	Martín Urdapilleta	Botijas de Anchoas, jarcias, barras de fierro, aguardiente canario
		Piloto Joseph de León		Miguel Díaz	Aguardiente Canario, vino gallego, vinagre, jamón, chorizo, barriles de sardinas
		Contramaestre guardián Cayetano Fernández		Francisco de Paula Carballeda, Pedro Vicario	Churlos de Canela, Ferrería vasca, aguardiente canario
				Nicolás Travieso, Ramón de Arruspide, Gaspar Palma, Juan Salcedo, Miguel Ignacio Miranda, Felipe Vivanco	Fajos de papel, y artículos varios, de: Ferrol, Coruña, Málaga Fuenterrabía, aguardiente canario

Fuente:A.G.N, Marina, (Galería 4), Vol. 185-189, 1802

AÑO	BARCO	MAESTRE	ORIGEN	CONSIGNATARIO	MERCANCÍA
809	Goleta Botón de Rosa	Francisco Antonio Blas Bravo	Santa Cruz de Tenerife	José I. Bravo, Nicolás Campero, Antonio Pedregal, Pedro Abreu	Jarcias, Abanicos, Churlos de canela
				Jorge de la Serna	Vino Blanco, Aguardiente de Canarias, Chorizo
					Almendras, Seda Torcida
					Ferrerías vascas, Sardinas, Anchoas, Aguardiente de Canarias
					Fajos de Papel, Vinagre

Fuente: AGN, Marina, (Galería 4) Vol. 253-255, 1809

Como bien se puede apreciar por la información arriba señalada, se puede destacar nítidamente, la importancia que en sí mismo tenía el comercio canario desde cualesquier perspectiva de las autoridades fiscales españolas. En tanto que atendía adecuadamente a la demanda americana, en zonas poco frecuentadas, como era el caso de la ruta del Cantábrico. Pero además si se repasa la lista de artículos transportados por los barcos de Tenerife y Las Palmas, hallamos una repetición constante del aguardiente canario el cual mantendrá un fuerte arraigo en toda el área del llamado Caribe afroandaluz, del cual Veracruz formaba parte.

Dicho fenómeno ocurrió, a pesar de que en toda la zona del Sureste mexicano predominaba el consumo elevado del aguardiente que provenía de la Cuenca del río Papaloapan y que se conocía popularmente como “Chinguirito”, éste se extraía directamente de los jugos de la caña procesados en el trapiche mexicano. Obviamente que el aguardiente canario iba dirigido a los bebedores del entorno urbano que poseían cierto nivel de poder adquisitivo en el Veracruz decimonónico, quienes al degustarlo elogiaban: “ su calidad, su sabor y hasta su precio.” (A H V. Aduana marítima, 1803, Exp. 8).

En el tornaviaje rumbo al Archipiélago Canario, poco variaba la rutina para la ocupación de las bodegas de igual forma que en los otros barcos procedentes de la Península. La anterior apreciación se basa en las prioridades que marcaba la Administración Aduanal durante la primera década del siglo XIX, la cual consistía en extraer la plata y el oro Novohispanos, así como productos del Reino de menor envergadura como era el caso de: la zarzaparrilla, amaranto, ámbar, cacao, tabaco, vainilla y por supuesto la panacea para todos los desórdenes orgánicos de origen sexual, “la raíz o purga de Xalapa”.

Un ilustrado proyecto de colonización Canaria en las inmediaciones de la ciudad de Veracruz

El establecimiento del tan esperado Reglamento del Libre Comercio en la Bahía de San Juan de Ulúa, significó para sus habitantes contradicciones serias para las cuales debían

encontrar la salida inmediata, en aras de encarar apropiadamente los ritmos competitivos que el mercado mundial fue marcando. Y es que el giro amplio que se le permitió al comercio extranjero, vino a golpear en buena medida los intereses económicos de los de casa. Esta situación se agravó y terminó por exacerbar los ánimos, al grado de polarizarse las posturas de los mercaderes con intereses en dicha plaza en Libremercantistas y Antilibremercantistas. Estos últimos también se les denominará Proteccionistas.

Los primeros buscaron a toda costa participar como accionistas al interior de las redes financieras de los nuevos grupos mercantiles, razón de peso que justificaba la apertura indiscriminada del comercio jarocho a los puertos del mundo. Empero los proteccionistas organizaron su estrategia financiera de manera mesurada, argumentando que no era el momento de actuar con ligereza, ya que para entrar en un intercambio con los nuevos centros financieros europeos y norteamericanos "...hacía falta fortalecer primero, la infraestructura náutica y la estructura productiva para ofrecer una buena pelea en el terreno libremercantista." (Juárez, 1996, 225)

El resquemor de los Antilibremercantistas se basaba, en que dicho puerto si bien era cierto a partir de 1778 modificó sus características tradicionales, agregándole a su función de receptor y exportador, la de importante plaza comercial de la Colonia y en su entorno se van a conformar nuevos grupos de comerciantes extranjeros y mexicanos que en adelante controlarían los intercambios con el exterior, sin embargo todos los beneficios que le pudieron venir a la urbe, "...no resultaron así para el territorio veracruzano." (Herrera, Canales, 1997, 162).

De tal envergadura resultó el problema, que provocó en la provincia de Veracruz un desarrollo desigual, ya que al exterior se presentaba una imagen de esplendor y bonanza, mientras que en el interior del reino, se sufría en la producción y arrastre hacia la costa, de los productos alimentarios que cubriesen la demanda de la población porteña; tanto la itinerante, constituida por los mercaderes foráneos y novohispanos, así como la afincada permanentemente en ese lugar.

Una especialista sobre los temas socioeconómicos mexicanos al referirse a este período de la historia de Veracruz-España, asienta acertadamente: "En las últimas décadas del siglo XVIII, la transformación de Veracruz en una plaza mercantil, abierta al comercio con otras naciones distribuidoras de mercancías en la provincia veracruzana y fuera de ella, motivó el crecimiento de la población. No sólo llegaron comerciantes sino otros inmigrantes cuyos oficios y servicios demandaba la vida urbana y portuaria: cargadores, enfardeladores, dependientes, artesanos, pulperos, carpinteros, albañiles, posaderos, herreros, carreteros, bodegueros, armeros, canteros, peluqueros, talabarteros, toneleros, veleros, zapateros, sastres, carniceros, pescadores, panaderos, sirvientes, escribanos, médicos, boticarios." (Blázquez, 1997, 88).

Hurgando en la lista de los oficios, se puede percibir la ausencia de trabajadores abocados a actividades propias del sector agrícola elemento esencial que hará las veces de la plataforma ideal, para que en 1801, el entonces Secretario del Consulado de Veracruz Don Vicente Basadre, desplegara sus ideas ilustradas en torno al desarrollo agrícola en su Memoria, la cual leyó ante el pleno de los Priors y Cónsules porteños. En esta, Basadre

como viejo y buen conocedor de la realidad del campo veracruzano, le angustiaba “...la lentitud con la que se formaban las Sociedades Económicas.” (García, 1997, 106). Pues éstas con orígenes de vascongados emprendedores, en donde quiera que se asentaban se concentraban a impulsar entre otras cosas el desarrollo regional agrícola. (Izaskun, 1994, 185).

En su propuesta, el Secretario aunque no criticaba directamente al vetusto Sistema Colonial Español, se quejaba de la falta de una política Central que tuviese como objetivo colonizar racionalmente el suelo americano. Esta ausencia favoreció en buena medida las migraciones “sin ton ni son.” Así las cosas: “...un gran número de extranjeros se situaron a su arbitrio y habilidad, y fueron dedicándose al comercio acaparando gran parte de este.” (Ortiz de la Tabla, 1985, XLVIII) Menospreciando a los oficios “humildes” que no les prodigaban ganancias elevadas.

Ante tales condiciones Basadre argumentará en el Seno del propio Consulado su proyecto dirigido entre otras cosas a: “...establecer colonos en huertas en las inmediaciones del puerto....y con ello conseguir un mercado abundante y barato para el consumo diario tanto del puerto como para los buques que en él recalaran.” (Ortiz de la Tabla, 1985, XLV). Sus precisas observaciones insistían en que a pesar de que el abasto de verduras, menestras y artículos de consumo provenían de los pueblos indígenas y mestizos del Sur de la Intendencia y de las costas laterales, no obstante: “...había momentos de suma escasez y encarecimiento excesivo de los productos.” (Ortiz de la Tabla, 1985, XLV).

Al respecto se puede añadir que aunque el Secretario no especifica a qué se debían dichos problemas, seguramente hacía alusión a los constantes bloqueos navales del estuario de San Juan de Ulúa y a la dependencia del comercio con el Sotavento, cuyo entorno lagunar en tiempos de “nortes” hacía prácticamente imposible el tráfico de los arrieros, con los productos de la Cuenca Baja del Papaloapan destinados al suministro urbano. (Juárez, 1997, 191).

Para abatir radicalmente estas carencias tanto de mano de obra experta en asuntos rurales, como la atención regular de la demanda del mercado porteño, Vicente Basadre estructura el proyecto de Colonización Agrícola, con Hortelanos convocados del Archipiélago Canario. Su petición la basa en la fama que dichos trabajadores alcanzaron en Cuba, especializándose en el cultivo de viandas y hortalizas. Hecho que constituye un hito en la historia agrícola del Continente. (Hernández, 1997, 78)

La propuesta del funcionario consular, contemplaba la instalación de: “varias familias de colonos en huertas experimentales. Ofrecía un plan preciso, con unos costos de instalación por huerta que no superaban los tres mil pesos, facilitando a los colonos, la huerta, pozo, alberca, noria, casa, carreta, caballerías, semillas, aperos de labranza e instalaciones complementarias.” (Ortiz de la Tabla, 1985, XLVII) Tomando en consideración cada concepto de lo que se le otorgaría al colono canario, se pueden destacar inmediatamente al menos dos aspectos. El primero, resulta de la imperiosa necesidad que para la población de la plaza porteña representaba la adquisición de fuerza de trabajo de calidad probada y el segundo atiende más al “buen nombre” que a base de un trabajo concienzudo se habían forjado los migrantes canarios.

A lo largo de la memoria que preparó Basadre para el Consulado, repite constantemente que se especificara bien en los convenios con los colonos, que iban a ser conducidos a tierras veracruzanas para que se dedicaran con exclusividad al cultivo de huertas. Cláusula que evitaría que los trabajadores canarios al instalarse, "...abrazaran la ocupación que mejor les conviniese." (Ortiz de la Tabla, 1985, XLVI). Líneas adelante, el Secretario expresará su sorpresa, por qué estos excelentes hortelanos no habían escogido al puerto jarocho para echar a andar sus proyectos agrícolas, duda que el mismo se responde al señalar que era: "La falta de una política coherente, la falta de control de la Autoridad y el egoísmo de empresarios y particulares, que conspiraban al fracaso de estas empresas. Sabemos lo que puede lograr un Obispo, un Cabildo Eclesiástico, un Cura Párroco, un Gobernador, un Intendente, un Corregidor y un Ayuntamiento cuando se propone desempeñar su actividad con atingencia, la diversidad e objetos que penden inmediatamente de su inspección, dirección y conocimiento." (Ortiz de la Tabla, 1985, XLVII, XLIX).

En páginas posteriores, Basadre va a relatar que él personalmente había llevado a cabo un reconocimiento de los pueblos aledaños a Veracruz tales como: Tlalixcoyan, Medellín, Chacaltianguis, Tlacotalpan, Alvarado, Boca del Río y la Antigua entre otros, para detectar las tierras más convenientes en donde se podrían instalar los hortelanos procedentes de las Islas Canarias. Y reitera que en el caso de que las autoridades Oficiales porteñas y de la Corona, no apoyasen dicha colonización, que entonces él sugería se llevase a: "...la práctica mediante una suscripción popular." (Ortiz de la Tabla, 1985, XLVII)

Epílogo

Retomando los elementos centrales del discurso de Vicente Basadre, se puede concluir esta primera fase del presente estudio, que dicha clase de proyectos de colonización oficiales, no se lograron establecer, en virtud de que sin bien es cierto que al Colono se le ofrecían condiciones óptimas para llevar a cabo su actividad, no lo es menos que por el tono empleado en el texto, al habitante procedente de Canarias se le restringía su libertad creadora. Al grado de obligarlo a concentrarse únicamente a la ocupación de hortelano.

Por otro lado, también resulta claro, que estos esfuerzos de colonización planificada y centralizada por las autoridades representantes de la fiscalidad del virreinato y que lamentablemente fracasaron, no impidieron en absoluto el asentamiento de grupos canarios que atravesaron el Atlántico y el Mar Caribe, no sólo para gravitar en los litorales del Golfo Mexicano, sino para "hacer la América" en el corredor geográfico y mercantil de la villa de Xalapa. (Lozano, 1998, 30)

Por otro lado, ya se puede afirmar con evidencias fehacientes que en Veracruz se dio una permanencia constante del migrante canario, cuyo impacto se dejó sentir en diversas aristas económicas y culturales de la sociedad veracruzana. Entre ellas destaca el tráfico en directo que se estableció entre el mercader de Canarias y con el de la bahía de San Juan de Ulúa Veracruz.

BIBLIOGRAFÍA

- ANNES, Gonzalo (1983): *El Antiguo Régimen: Los Borbones*. Madrid, Alianza Editorial.
- BERMÚDEZ Gorrochotegui, Gilberto (1997): *Índice Notarial de Xalapa*. Xalapa, U.V.
- BLÁZQUEZ Domínguez, Carmen (1996): “La ciudad y el Puerto de la Veracruz: una retrospectiva.” *En Veracruz Primer Puerto del Continente*. México, Ediciones Espejo de Obsidiana y Fundación Miguel Alemán.
- BORREGO Plá, María del Carmen (1996) “El Reino de Sevilla bajo los Austrias: maestros y pilotos en la ruta a tierra firme.” *En Revista del Caribe*, No. 25, Santiago de Cuba.
- GUERRA Vilaboy, Sergio (1996): La Revolución Independentista de Cuba y la Guerra de 1898 desde la perspectiva de América Latina. *En Contrastes*. Vol. 7, 8. España, Universidad de Murcia.
- GARCÍA Aguirre, Feliciano (1997): “Las ideas económicas en Veracruz durante la transición del siglo XVIII al XIX.” *En Sotavento*, No.1, Xalapa, U.V.
- HERNÁNDEZ González, Manuel (1997): “La Emigración Canaria en Cuba en la primera mitad del Siglo XIX.” *En Historia Contemporánea*, Vol. 15, España, Universidad de Salamanca.
- HERRERA Canales, Inés (1996): “Veracruz Puerta del Comercio Exterior Mexicano.” *En Veracruz Primer Puerto Continente*. México, Ediciones Espejo de Obsidiana y Fundación Miguel Alemán.
- JUÁREZ Martínez, Abel (1995): *Las Ferias de Xalapa y otros ensayos*. Xalapa, Instituto Veracruzano de la Cultura: “Un proyecto fallido de colonización en la Intendencia de Veracruz, 1800-1810.” *En Población y Estructura Urbana en México, Siglo XVIII y XIX*. México, Instituto Dr. José María Luís Mora, UAM-Ixtapalapa.
- LOZANO Nathal, Gema (1998): “El vaivén que viene de la mar, la Feria de la Flota en Xalapa, 1720-1777.” *En México en el Tiempo*, No. 25. México, Editorial México Desconocido.
- MARTÍNEZ, José Luis, (1984): *Pasajeros de Indias*, Madrid, Alianza Editorial.
- MIÑO Grijalva, Manuel (1995): *La formación de América Latina en la Epoca Colonial*. México, COLMEX
- ORTIZ De la Tabla Ducasse, Javier (1985): *Memorias Políticas y Económicas del Consulado de Veracruz 1796-1822*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- PAZ Sánchez, Manuel A (1996): “Maten Canarios hasta que se les canse el brazo: la presencia Canaria en Cuba hasta 1933.” *En Revista del Caribe*, No. 225. Santiago de Cuba.
- PÉREZ Guzmán, Francisco (1993): “Las fortificaciones Cubanas en el siglo XVIII.” *En Revista Arbor*, 567. España.
- SOLANO, Francisco de (1987): *Antonio de Ulloa y la Nueva España*. México, UNAM.
- SOUTO Mantecón, Matilde (1996): “La población de la antigua parroquia del pueblo de Xalapa (1777).” *En Población y Estructura Urbana en México, siglos XVIII y XIX*. México Instituto Dr. José María Luis Mora, UAM Ixtapalapa.
- TOVAR De Teresa, Guillermo (1996): *Veracruz Primer Puerto del Continente*. México, Ediciones Espejo de Obsidiana y Fundación Miguel Alemán.

ARCHIVOS

- AGN. Archivo General de la Nación, Marina
- AHV. Archivo Histórico de Veracruz, Período colonial
- ARAHM. Archivo de la Real Academia de Historia de Madrid, Fondo Benito Mata Linares.