

# LA EMIGRACIÓN CANARIO-AMERICANA Y EL DERECHO REAL DE TRANSPORTE DE FAMILIAS (SIGLO XVIII)

*Manuel A. Fariña González*

El tema que deseamos plantear es el desarrollo del tributo real o de “transporte de familias canarias” a las Indias Occidentales, entre las décadas finales del siglo xvii y la primera mitad del siglo xviii, por lo que pasaremos a analizar la aplicación de este tributo colonizador, de notables consecuencias demográficas, económicas y socioculturales no sólo para el archipiélago canario sino también para el conjunto del territorio americano, especialmente en el área caribeña. El tributo real era una cláusula jurídico-administrativa que apareció por primera vez en la RC de 15 de Febrero de 1678, promulgada en Madrid, (y recogida, posteriormente, junto a otras disposiciones, en el reglamento de comercio de 1718) que ayudaba a mantener, en consonancia con los proyectos políticos del Consejo de Indias y por lo tanto de la Corona, el funcionamiento normalizado del sistema comercial canario-americano.

Como introducción al marco temporal estudiado debemos mencionar dos hitos cronológicos: años 1678 y 1749. Ambas fechas corresponden, por un lado, al establecimiento de la obligatoriedad del envío de cinco familias canarias (de cinco miembros cada una) por cada 100 toneladas útiles de arqueo, que se destinarían al desarrollo de la política de la monarquía española en relación a la colonización americana. Dichas familias fueron embarcadas en los numerosos navíos que realizaron su singladura por el Atlántico canario-americano. En caso de que no se pudiera o no se quisiera llevar ese contingente colonizador, los dueños y capitanes de los citados barcos estaban obligados a depositar en la Contaduría de la Hacienda Real, en Canarias, la cantidad de mil reales por familia no transportada. Por otro lado y teniendo en cuenta lo anterior, hemos señalado la segunda fecha (1749) que nos remite al último dato localizado sobre el pago de dicho tributo real. Se trata del viaje realizado por el navío *La Santísima Trinidad, Nuestra Señora del Rosario y San José* (alias: *El Triunfo*). Era una embarcación de fábrica criolla y de 282 toneladas. Su capitán y dueño, don Pedro Rodríguez Muñoz, pagó el correspondiente gravamen regio de transporte de familias (debido a que no llevó las familias que le correspondían por tonelaje y se optó por pagar la cuota de los 1.000 rs/familia), en el viaje que realizó desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife al de San Francisco de Campeche, situándose su salida en 24 de Marzo de 1749.

Si bien esta última fecha la podemos considerar como el epílogo de la aplicación del derecho real de transporte de familias, no debemos extraer la conclusión de que coincide con el momento final de las expediciones, auspiciadas por el Rey y financiadas a través de la Hacienda Real, de soldados-colonos acompañados de sus familias; o de la de otros contingentes pobladores para El Caribe, además de las destinadas a ocupar determinadas plazas militares y territorios al Sur de los Estados Unidos de Norteamérica: (La Florida, 1755-1761; Luisiana, 1778-1783). Por ello no podemos desligar el desarrollo del “derecho real de transporte de familias canarias” de dos cuestiones básicas: el movimiento general del comercio canario-americano (desde fines del siglo xvii a las últimas décadas del xviii); y, por otro lado, un aspecto fundamental desde el punto histórico, demográfico e incluso sociológico

en cuanto a la aplicación del citado gravamen, fue su inserción en un proceso más amplio que constituyó por sí mismo un capítulo central de las relaciones canario-americanas: la emigración isleña para las Indias Occidentales.

El período de vigencia del denominado tributo real hay que enmarcarlo a partir de dos enfoques interrelacionados pero con características propias. Un primer encuadre del tema debemos hacerlo desde la perspectiva del desarrollo histórico del comercio canario-americano entre los años 1678 y 1778. Como bien es sabido, desde los primeros viajes colombinos se establecieron los nexos de unión canario-americanos, que obligaron a la creación del Juzgado de Indias en Canarias (1564); a lo largo del siglo <sup>xvii</sup> continuó la salida de mercancías y de gente isleña para la zona del Caribe; y, en el siglo <sup>xviii</sup> se produjo el despliegue de la emigración fundamentalmente familiar.

El segundo marco de análisis nos condiciona para profundizar en el conocimiento del proceso emigratorio Canarias-América, especialmente a lo largo del período histórico que delimitábamos con anterioridad. Dicho movimiento emigratorio canario-americano, estudiado en varias ocasiones desde múltiples perspectivas, podemos organizarlo en varios apartados:

- Emigración individual.
- Emigración familiar financiada directamente por la Hacienda Real.
- Expediciones de colonos-soldados, acompañados de sus familias, cuyo traslado se realizaba con cargo a los fondos de la Intendencia Militar o por acuerdos personales con determinados contratistas. Si bien no debemos considerar, demográficamente hablando, como emigración al paso de sucesivas levas o reclutas militares desde Canarias hacia las Indias Occidentales, es obvio que analizándolo desde la perspectiva histórica no podemos desdibujar el carácter especial y colonizador que tuvieron las expediciones de La Florida y Luisiana.
- Proyectos de envío de colonos que se impulsaron desde la iniciativa privada o por candidatos a ocupar algún cargo político dentro de la administración indiana.
- El grupo conformado por los llamados polizones o “llovidos”, que precisa de cara al futuro de un estudio mucho más sistemático y profundo.

En cuanto a las fuentes documentales utilizadas para este trabajo hemos acudido a varios Archivos Generales de España, a los Archivos Históricos Provinciales de Canarias (ocupando un lugar muy especial la consulta de los protocolos notariales conservados en ellos); igualmente investigamos en algunos archivos de la administración insular y local, así como en determinadas colecciones documentales actualmente en manos privadas.

Es conocido el hecho de que a partir del siglo <sup>xviii</sup> comenzó a realizarse toda una serie de recuentos demográficos, los cuales presentan en España, al igual que en el resto de los países europeos, un objetivo claramente recaudatorio o fiscalizador. Si bien en alguno de ellos no se incorporaron las personas exentas de tributación, constituyen por sí mismos una fuente de primer orden para el estudio de los efectivos poblacionales de la época. Junto a estas fuentes preestadísticas, desde la perspectiva de la demografía histórica, podemos acudir a otro tipo de documentación de distinto signo (eclesiástica, militar, privada) que nos ayuda a desentrañar las grandes lagunas que aún hoy existen en cuanto al conocimiento de tales efectivos y su evolución a lo largo del Antiguo Régimen, no sólo en el territorio peninsular sino también en el archipiélago canario.

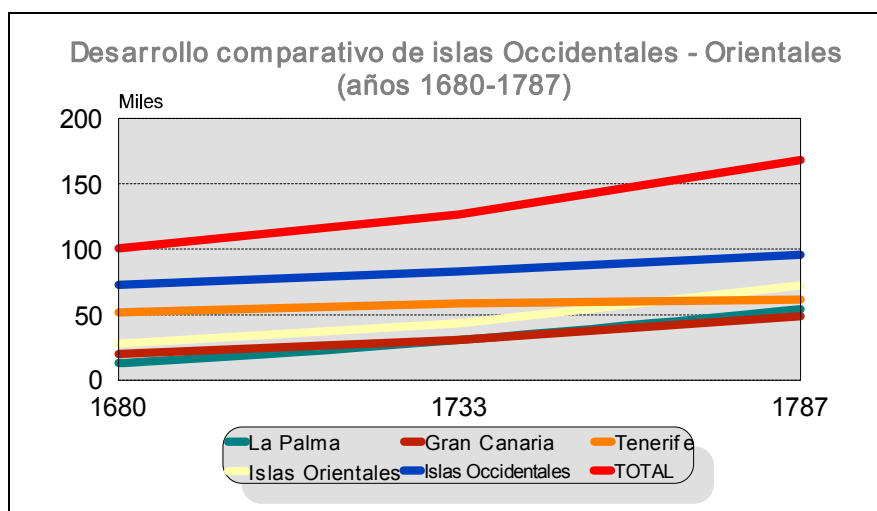
El conocimiento que disponemos acerca de la población histórica de Canarias es bastante escaso; en cualquier caso, podemos considerar como aceptables las cifras que aparecen en el cuadro 1, siempre que tengamos en cuenta una serie de condicionantes que han marcado los datos finales reflejados.

Islas	1590	1680	1688	1733	1787	1857
Gran Canaria	12.829	20.163	22.154	30.710	48.943	68.086
Fuerteventura	2.200	3.889	3.913	7.494	10.708	11.432
La Gomera	2.273	4.521	4.661	4.539	6.944	11.366
El Hierro	1.263	3.252	3.956	2.095	3.800	4.642
Lanzarote	1.650	3.737	4.483	5.184	12.778	15.526
La Palma	8.158	13.076	14.342	17.744	23.723	31.451
Tenerife	23.760	51.954	51.867	58.618	61.432	91.563
TOTAL (Hab.)	52.133	100.592	105.376	126.384	168.328	234.066

*Cuadro 1. Evolución histórica de la población de Canarias*

Como acabamos de plantear, la documentación conservada para el estudio de la población insular, desde la etapa de la conquista hasta bien entrado el siglo XVIII, no es demasiado abundante. Por otra parte, esa información documental (censos, vecindarios, sinodales, recuentos...) se ha visto sometida a una serie de vicisitudes –tales como: incendios, ataques piráticos, agentes naturales, expolios...– que han reducido el número de testimonios estadísticos ya de por sí escasos. Si para el siglo XVI aún conservamos cierta documentación, el panorama planteado para el siglo XVII se hace más restringido ya que no se conserva o, al menos, no se conoce una información más precisa sobre las características de la demografía canaria histórica. A pesar de todo y para la segunda mitad del siglo XVII, según Sánchez Herrero, aparece una serie de censos, compendios y recuentos parroquiales como los de 1676, 1678, 1684, 1688 y 1688. Este autor cita, además, otro censo para el año 1686 que fue recogido por Castillo León.

A raíz del siglo XVIII, especialmente de su segunda mitad, podemos contar con recuentos civiles más sistemáticos de la población canaria a excepción del Catastro de Ensenada (1772), donde ésta no aparece incorporada; cuestión que se afrontaría en el Compendio de 1755, en el Censo de Aranda (1772) y en el de Floridablanca (1787). Después de este rápido análisis de las fuentes documentales conocidas para el Antiguo Régimen en Canarias, pasamos a dar una visión general de las cifras de población, advirtiendo que la mayoría de ellas sólo son estimativas y habrá que considerarlas con sumo cuidado. El conjunto de ciclos pestíferos que afectó a la Península parece ser que no hizo acto de presencia en el archipiélago canario, sin embargo sí existe constancia de las numerosas hambrunas que azotaron las Islas, especialmente a la de Fuerteventura. Según Viera y Clavijo, las épocas de hambre se sucedieron en los años: 1676, 1680 y 1684; siendo aún más extensa la secuencia temporal de años críticos para las tierras majoreras, como lo atestigua su especial incidencia en la serie de años 1650, 1651, 1652, 1662, 1676 y 1683; así como su prolongación en la siguiente centuria (en concreto, el hambre que se extendió de 1769 a 1771).



*Gráfica 1. Evolución demográfica de las Islas Canarias.  
Fuente: Censos y Bibliografía.*

Aún dentro del siglo xvii, debemos mencionar la epidemia de viruela que afectó, con especial gravedad, a la ciudad de Las Palmas, produciéndose al menos 227 fallecimientos directamente relacionados con la citada enfermedad.

Por lo que se refiere al siglo xviii, en líneas anteriores nos hemos referido a la escasez de estudios globales para Canarias; sin embargo, algunos autores se han acercado al tema y podemos tener una visión aproximada de los efectivos poblacionales totales y su evolución en determinados núcleos, especialmente en aquéllos que tuvieron un mayor contacto con las Indias Occidentales.

El inicio de siglo para Garachico (Tenerife) no pudo ser más funesto, los incendios ocurridos en 1692 y 1697, así como las secuelas de la erupción de 1706 que anegó el puerto y destruyó parte del pueblo, dejaron al lugar sumido en una situación crítica. El comercio con América quedó suspendido, numerosos cultivos fueron arrasados..., todo ello acarrió la salida de muchos de sus habitantes en dirección al cercano pueblo de Icod de Los Vinos u otros lugares de la isla. Si tenemos en cuenta que dicha villa en el año 1587 había alcanzado una cifra de 520 vecinos (unos 2.600 hab.), dos siglos después, en 1768, su población era tan sólo de 1.590 almas. Se desprende de lo dicho que el desahogo económico que tuvo la villa y puerto de Garachico en los siglos xvi y xvii no volvería a repetirse en siglos posteriores.

El otro enclave portuario del Norte de Tenerife: Puerto de La Cruz presenta, a partir del siglo xvii y a la sombra del próspero comercio de vinos del Valle de La Orotava, un panorama económico bastante desahogado del que se beneficiaban no sólo los cosecheros y comerciantes locales, sino también los comerciantes extranjeros o de la Península que se fueron estableciendo en dicho lugar.

En las primeras décadas del siglo xviii y a consecuencia de la anteriormente citada erupción de 1706, el Puerto de La Cruz sustituyó al citado de Garachico lo que redundaría en el despegue económico de dicho núcleo de población. Si tenemos en cuenta que en el año 1604 apenas disponía de unos 40 o 50 vecinos, posteriormente, en 1631, ya alcanzaba la cifra de 766 habitantes, pero es que en el último tercio del siglo xviii los efectivos poblacionales se cuantificaban en un total de 3.180 habitantes. Esta última cuestión sociopolítica y

demográfica le permitiría contar con su propio alcalde pedáneo e independiente de la vecina Villa de La Orotava.

Por lo que respecta a la capital de la isla de Tenerife, San Cristóbal de La Laguna, debemos mencionar que su dinámica poblacional, a partir del siglo XVIII, seguía un ritmo más lento que en los siglos anteriores. La evolución demográfica de la ciudad arranca a partir del año 1587 con 1.300 vecinos, para alcanzar en 1676 los 1.501 vecinos o los 1.982 en el año 1739. Por lo que se refiere al cómputo en número de habitantes totales, tenemos que en 1688 tenía unos 6.994 y en 1790 alcanzaba la cifra de 8.468. Desde el año 1755 se observa un descenso brusco de la población que alcanzó su punto más bajo en 1787. Paulatinamente, al socaire del movimiento portuario, la villa y puerto de Santa Cruz de Tenerife fue centralizando gran parte de la actividad económica y mercantil de la isla, extendiendo su influencia al resto del archipiélago canario; al mismo tiempo que esto ocurría se favoreció el asentamiento, en este núcleo portuario, de un amplio número de familias pertenecientes a la burguesía comercial que paulatinamente ocuparía su centro neurálgico de poder económico, civil y militar (entre el castillo de San Cristóbal, La Marina, La plaza de La Candelaria y el barrio de El Cabo). En cuanto a la evolución demográfica de la isla de La Palma aún no podemos contar con un estudio pormenorizado de la misma, al menos a lo largo del siglo XVIII; para los inicios del siglo y refiriéndose a la villa y puerto de Santa Cruz de La Palma el profesor Rumeu de Armas plantea que su población ascendía a 3.679 habitantes, constituyendo un dato indicativo de cuál pudo haber sido el nivel de desarrollo demográfico alcanzado por la citada villa portuaria.

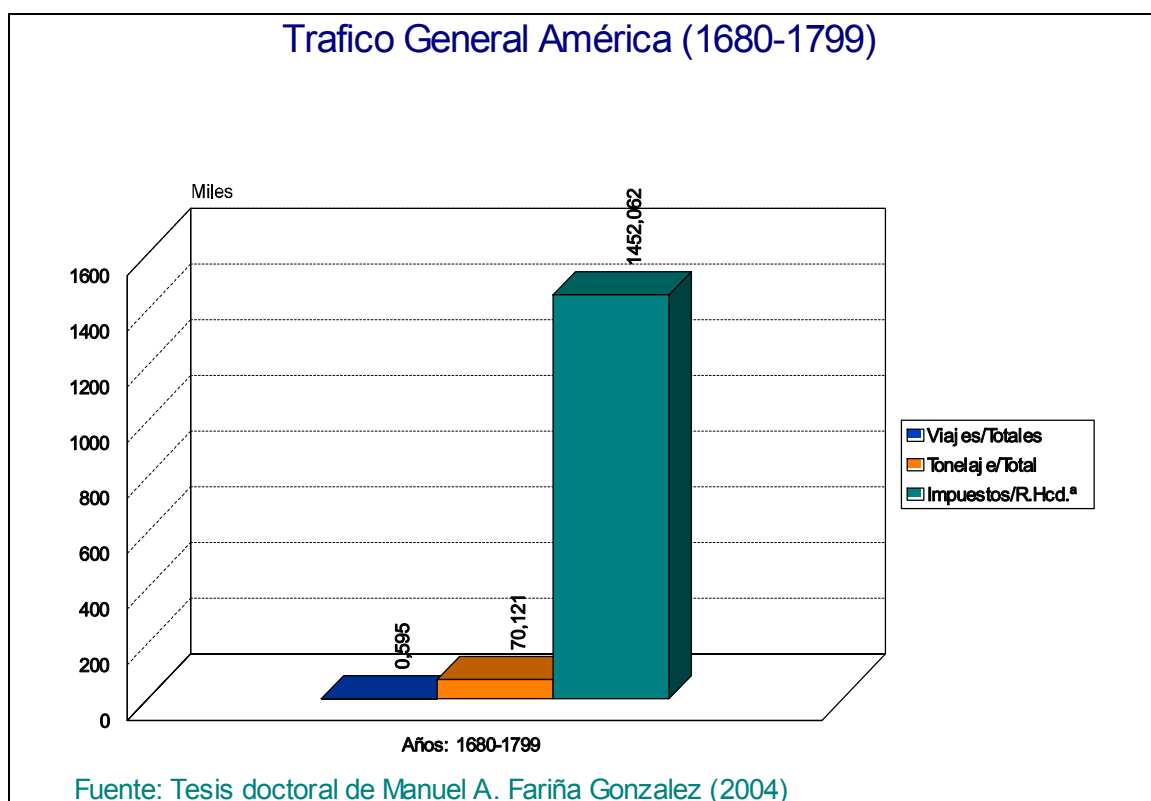
Como se puede deducir de lo anterior estamos hablando de una evolución demográfica propia del Antiguo Régimen, en la que para el caso de Canarias destacaríamos algunos rasgos muy significativos, tales como: elevada natalidad, una mortalidad bastante baja, amplio número de miembros en las unidades familiares, así como una emigración (especialmente destinada a las Indias Occidentales) continua y con una incidencia final sobre los efectivos poblaciones totales del archipiélago canario en torno al 1/1,5% anual, este porcentaje lo podríamos aplicar con bastante fiabilidad para los años 1680-1793.

#### CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL COMERCIO Y EMIGRACIÓN CANARIO-AMERICANAS

En repetidas ocasiones se ha hecho alusión a la Real Cédula de 25 de Abril de 1678, así como que en dicha disposición se establecía la regulación y normalización jurídica de la emigración isleña cuyo objetivo final sería la colonización de diferentes enclaves en las Indias Occidentales. Ya en el siglo XVIII, el regidor Machado y Fiesco la denominó, creemos que muy acertadamente, como el “tributo de sangre isleña” para la colonización y el poblamiento americanos. El estudio de dicha contribución familiar y su desarrollo, entre los años 1681 y 1757, es el núcleo central de la presente comunicación.

Para poder concretar algunas de las conclusiones reflejadas en este trabajo, hemos tenido que profundizar en el conocimiento del tráfico comercial canario-americano que tuvo lugar desde finales del siglo XVII hasta el año 1793 y que supuso el establecimiento y desarrollo de una infraestructura material y naviera con solidez suficiente para que pudiera desenvolverse la citada emigración. Éste es un tema en el que, de forma muy estrecha, aparecen imbricados y reflejan la estrecha relación habida entre ambas orillas atlánticas: la navegación, el comercio y la emigración. En este sentido hemos podido registrar la cantidad total de 595 viajes que se realizaron desde alguno de los puertos isleños y que en su inmensa mayoría, en función de la normativa, pusieron proa al Caribe (englobando las Antillas Mayores, algunos

puertos del Golfo mejicano, y la provincia de Venezuela), además de las expediciones colonizadoras y levas especiales para los territorios del Sur de los EE.UU. o las de Buenos Aires y Montevideo, que en muchos casos se realizaron a la sombra de los contactos comerciales previos. Como podemos comprobar en el gráfico 2 en el conjunto de tales viajes, habiendo trabajado parte de la documentación disponible, hemos podido cuantificar el tonelaje final que ascendió a 70.721 toneladas (como es sabido en la propia RC de 1678 y en el Reglamento de 1718, entre otras disposiciones oficiales, se especificaba además del cupo del tonelaje permitido que ascendía a 1.000 toneladas, su distribución insular entre los puertos habilitados, características y calidades de los productos remitidos, puertos de destino, derechos a pagar, etc.). Este importante movimiento comercial que se desarrolló, a lo largo de la décimotava centuria, originó una tributación a la Hacienda Real del orden de 1.452.062 reales de plata que debieron abonar todos los dueños o maestros de barcos, además de los comerciantes, cosecheros de vinos de Canarias, amén de determinados miembros de la aristocracia y burguesía comercial isleñas que igualmente participaron de este fructífero comercio canario-americano.



*Gráfico 2. Tráfico general América (1680-1799).  
Fuente: tesis doctoral de Manuel A. Fariña González (2004).*

El argumento central de la RC de 1678 se basaba en que se permitía el citado comercio canario-americano a cambio del compromiso por parte de las autoridades isleñas, que contaban a su vez con el apoyo de algunos grandes propietarios y cosecheros, de aportar un mínimo de cinco familias (de cinco miembros cada una, pudiéndose completar el grupo familiar con otras personas que no tenían que ser necesariamente parientes) por cada 100 toneladas útiles de mercancía exportada para Indias. Ésta y no otra fue la política de poblamiento emprendida por la Corona que se basó en los informes favorables previos del Cabildo de Tenerife, aunque luego hubo un cambio de opinión por su parte, y en el control permanente de su puesta en práctica por parte del Consejo de Indias y de la Casa de la

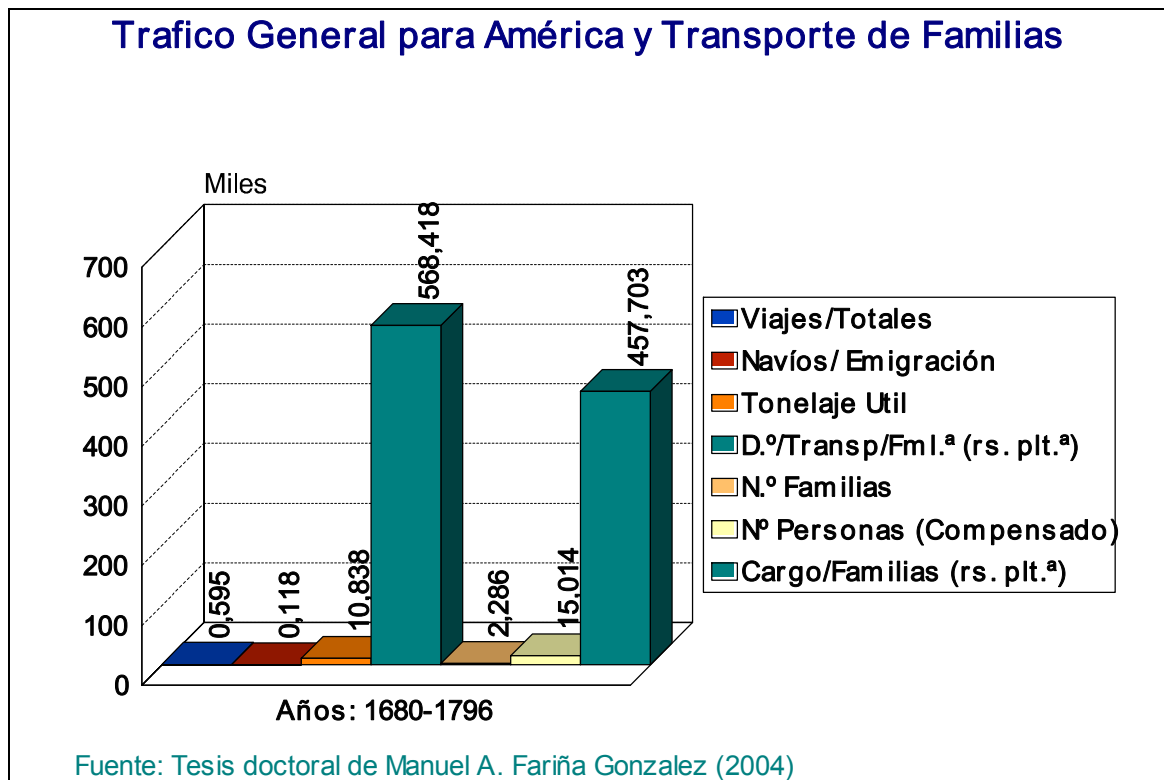
Contratación. Ante las demandas de pobladores y agricultores isleños-canarios llegadas desde Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, etc., siendo conscientes las autoridades concejiles y grandes propietarios de islas como Tenerife, La Palma, Gran Canaria, además del resto de las Canarias, de la evidente situación crítica por la que atravesaba la economía insular ante la pérdida de algunos mercados europeos y el peligro de crisis social entre los estamentos campesinos más pobres, la puesta en marcha de esta campaña de poblamiento y recolonización americanos ofrecía notables perspectivas de éxito para unos y otros, especialmente para la burguesía agraria y comercial de Canarias, por lo que desde el año 1681 comenzaron a salir, a través del cauce legal que se había establecido para ello, distintos contingentes familiares rumbo a diversos puntos y complejos destinos indianos.

La Hacienda Real acogería de buen grado a estos grupos de emigrantes, procedentes de cualquiera de las Islas Canarias, que estuvieran dispuestos a emprender la marcha. Igualmente financiaría su traslado hasta los puertos de Santa Cruz de Tenerife, en algún caso al de Las Isletas (Gran Canaria), además del pago del flete para toda la familia y de ofrecerles ayuda económica o instrumental (aperos de labranza) para sus gastos de habilitación o de reiniciar una nueva vida en las tierras situadas al Poniente, dado que la mayoría de dichas familias no lo podía realizar en su terruño. En el gráfico 3 pretendemos dar una visión general del desarrollo de la emigración canario-americana, en un período que abarca desde el año 1680 hasta el de 1796. En este movimiento emigratorio general ocupa un lugar muy destacado el transporte de familias canarias con cargo a la Hacienda Real. No debemos olvidar que junto a esta posibilidad de obtener el flete pagado por el Rey, previo compromiso de asentamiento en determinados lugares de América que se veían necesitados de una colonización agrícola por parte de agricultores y colonos blancos, se dio otra emigración permitida o “legal” en la que cada grupo familiar o cada individuo se costeaba personalmente el importe del flete de ida. Esto podía solucionarse a través de un pequeño capital que le permitiera semejante desembolso o bien a través de la firma de determinados contratos de obligación y riesgo que podían ser cancelados tanto en el puerto de destino o en el lugar de origen del emigrante. De otra parte, se presentaron distintos proyectos de colonización con familias canarias para destinarlas a América, cuyos promotores eran determinadas personas (criollas, canarias, peninsulares) que a cambio de ciertas compensaciones económicas o prevalencias para optar a un cargo de la administración indiana se les permitió llevar determinados grupos familiares para destinarlos a la colonización de las islas de Puerto Rico y Cuba, o de las plazas de Montevideo, Maldonado, Maracaibo...

Igualmente, se ha presentado un caso atípico, en cuanto al estudio de la emigración canario-americana, puesto que a partir de 1778 tuvo lugar la creación y enrolamiento de reclutas canarios para conformar el llamado Regimiento de Luisiana. Desde el punto de vista demográfico estos soldados no deben ser considerados como emigrantes, pero no existe ningún impedimento para incluir como tales a sus familias que los acompañaron en su establecimiento en distintas plazas de la Luisiana española.

Por último, dentro de ese análisis general de la emigración canario-americana habría que mencionar la emigración clandestina, tan difícil y complicada de evaluar por sus propias características, así como las cifras no pequeñas de polizones o “llovidos”. Como se podrá comprobar, dentro del conjunto de 595 viajes computados hemos podido identificar 118 viajes en los que se llevaron emigrantes hacia tierras americanas, bien formando grupos familiares cerrados, o bien agregándoseles individuos aislados que se necesitaban para cubrir el cupo de cinco personas por unidad familiar. Junto a esta valoración se ha añadido la columna que representa el monto total del tonelaje útil; ambos aspectos están relacionados

puesto que la obligación estipulada era el envío de cinco familias por cada 100 toneladas útiles.



*Gráfico 3. Tráfico general para América y transporte de familias.  
Fuente: tesis doctoral de Manuel A. Fariña Gonzalez (2004).*

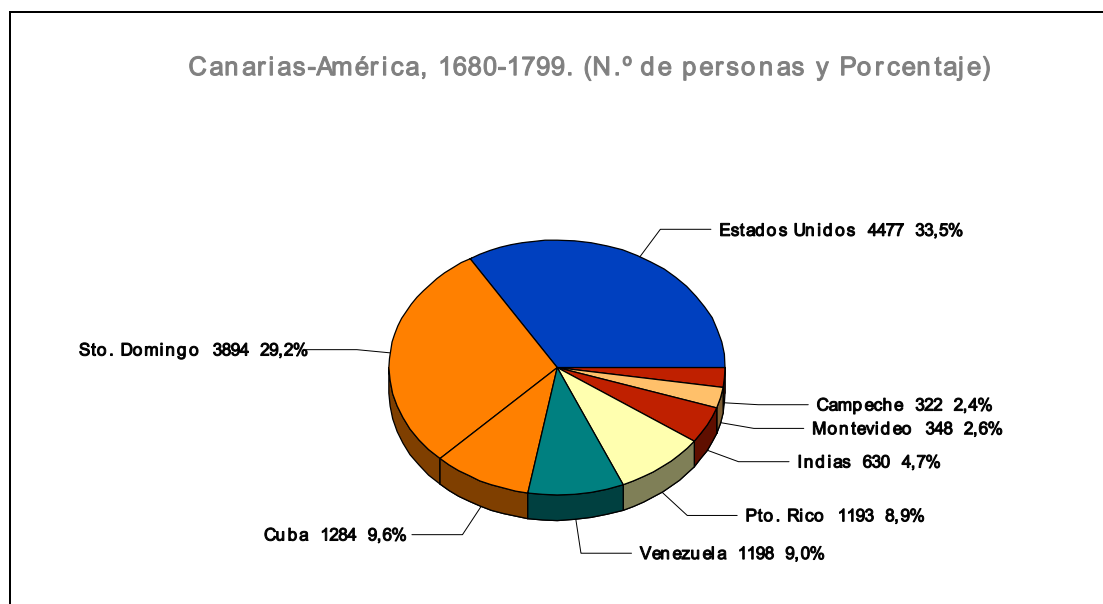
Desde el punto de vista económico se han reflejado gráficamente dos aspectos fundamentales: por un lado, el valor del llamado “derecho de familias” (1.000 reales de plata por cada familia no transportada) que debían abonar los dueños o capitanes y maestros de los navíos del tráfico canario-americano. Esta primera columna alcanza unos notables valores económicos llegando al monto final de 568.468 reales de plata que se ingresaron en el Arca de Familias o la Contaduría de la Real Hacienda por parte de los dueños de los citados barcos, dado que les era mucho más rentable ocupar el tonelaje útil con mercancías isleñas que destinarlo al transporte de familias colonas, aunque tuvieran que pagar la penalización correspondiente. Esa reserva monetaria servía para pagar la habilitación y los fletes del resto de familias emigrantes/colonas que se embarcaban rumbo a América, acogándose así a las posibilidades ofertadas por la Corona española desde la promulgación de la RC de 1678.

La segunda columna que alude a los aspectos económicos incorpora precisamente el monto total al que ascendió el conjunto de gastos (457.703 reales de plata), con cargo a la Hacienda Real, que se había originado por el importe de dichos fletes y habilitaciones familiares, así como por otras partidas de gastos diversos, también vinculados con la operación de traslado hasta tierras americanas de este amplio número de familias isleñas.

Por último, se menciona la cantidad total que para el mismo período (años 1680-1796) hemos podido localizar, no sólo del número de familias (2.286 grupos familiares) sino también del total efectivo de sus componentes (15.014 personas). Evidentemente que ambas cifras, en el futuro inmediato y en función de la aparición de nueva información documental, habrá que evaluarlas al alza. Con estos últimos datos pretendemos aproximarnos al conocimiento real de la emigración canario-americana que tuvo lugar preferentemente a lo



largo del siglo XVIII, fenómeno éste que se caracterizó por la presencia intensa de la emigración familiar. Teniendo en cuenta todo lo anterior damos por firmes y seguras, dentro de la relatividad de la certeza histórica, ambas cantidades de grupos familiares y de personas emigrantes que finalmente atravesaron el Atlántico, la mayoría tan sólo en el viaje de ida puesto que nunca retornaron.



*Gráfico 4. Distribución territorial de la emigración familiar.  
Canarias-América, 1680-1799. (Nº de personas y porcentaje).  
Fuente: M. Fariña González, Francisco Morales Padrón y otros autores.*

En el cuadro anterior hemos tenido en cuenta los diferentes lugares de América, entendida en su globalidad, que acogieron tanto los contingentes familiares o individuales como, para el caso específico de Luisiana, los reclutas del Regimiento de Luisiana y sus familias. Hemos optado por incluir a todos los isleños que a lo largo del siglo XVIII decidieron vivir en tierras indianas, si bien estadísticamente parece que no es muy acertado los hemos incluido porque los consideramos como destacados representantes del valor cultural e histórico que representa la presencia isleña en las Indias Occidentales. En el análisis general del fenómeno emigratorio canario-americano no podemos dejar fuera la “inmigración canaria” en Luisiana que para algunos autores llegó a alcanzar la cifra de 4.447 personas y que para otros no fue tal emigración. Este significativo grupo de canarios se estableció en los diversos enclaves de la Luisiana española, algunos de ellos desaparecidos en la actualidad, donde dejaron su impronta y su sangre. Esto explica que si bien se trata de una época tardía (1778-1783) estamos hablando de unos valores en torno al 33,5% del total de la emigración canario-americana que se realizó a lo largo del período estudiado. Le siguen en orden de importancia aquellos lugares donde la antigüedad del fenómeno inmigratorio isleño era notable, siendo los puntos de destino principales: Santo Domingo (3.894 personas y 29,2%), Cuba (La Habana, Santiago de Cuba, Matanzas, etc., con 1.284 personas y 9,6%), Venezuela (La Guaira, Maracaibo, Cumaná, Perijá, Trinidad... con 1.198 personas y 9%) y, para concluir, dentro de los lugares con más de un millar de inmigrantes isleños registrados a lo largo del mismo período, nos encontramos con la isla de Puerto Rico (ocupando los recién llegados distintos lugares de nueva población, varios territorios de recolonización, etc., con una cifra en torno a los 1.193 emigrantes canarios y el 8,9% correspondiente).

Entre el resto de lugares de recepción inmigratoria nos gustaría destacar el genérico de Indias (630 emigrantes canarios y un 4,7% provisional), así como las expediciones para Montevideo y Maldonado (348 emigrantes y 2,6%); por último, el puerto de San Francisco de Campeche mantuvo a lo largo de la citada centuria un estrecho contacto comercial con los puertos canarios a donde se exportaba Palo de Campeche, cacao, índigo, etc., a cambio de la importación isleña especialmente de sus vinos, aguardientes, textiles, frutos secos y conservas, etc.; en cuanto a la recepción de inmigración isleña sólo hemos podido documentar la entrada de 322 personas que representa el 2,4% del total de la emigración canario-americana.

En los cuadros siguientes hemos tratado de representar el origen insular de los emigrantes canarios así como los puertos de destino, entre otra serie de datos. Por lo que se refiere al cuadro 2.1 toda la información se refiere a la aportación de la emigración específicamente tinerfeña dentro del conjunto del total de salidas desde el Archipiélago. Destaca la presencia mayoritaria de familias o individuos tinerfeños en este balance general de emigrantes y ello se debe a varias razones: mayor población de Tenerife, durante el período estudiado, frente al resto de las Canarias; predominio claro del tráfico canario-americano que se realizó, a lo largo de varias etapas, desde sus tres puertos habilitados para ello: Garachico, Puerto de La Cruz y Santa Cruz de Tenerife, o bien haciendo las correspondientes escalas en los otros dos puertos habilitados canarios: el de Santa Cruz de La Palma o el de Las Isletas (Gran Canaria); la situación económica y comercial de Tenerife que lideraba la producción de vinos y aguardientes en Canarias, constituyendo éstos el principal renglón de las exportaciones realizadas hacia los puertos indianos.

Vinculado con lo anterior no debemos olvidar que prácticamente todo el siglo XVIII fue un período crítico para la economía agraria de dicha isla ante los problemas surgidos con la pérdida de mercados europeos para sus vinos, así como la competencia que ya se iba haciendo notar con los vinos portugueses, andaluces o los aguardientes de Mallorca. Hemos incorporado dos tipos de datos: aquéllos que han sido publicados desde hace mucho tiempo por el profesor Morales Padrón y por otro lado, los que hemos ido recopilando en los últimos años a través de la consulta de documentación novedosa o de la bibliografía reciente que matizan los datos anteriores. En cuanto al destino de los emigrantes tinerfeños que hemos localizado para los años 1680 a 1799 tenemos que señalar lo siguiente: predominio del destino antillano para la citada corriente emigratoria, dado que Santo Domingo (602 familias y 3.068 personas), Puerto Rico (234 familias y 1.193 personas) y Cuba (136 familias y 1.065 personas) copan la mayor parte de la emigración insular y del archipiélago canario en su conjunto.

Junto a estos tres destinos antillanos, cuya preferencia venía avalada por la antigüedad y sólidos contactos habidos en siglos anteriores además de las propias demandas de pobladores isleños que llegaban desde el Caribe, aparecen distintos puertos y destinos enclavados en la Provincia de Venezuela (La Guaira, Maracaibo, Cumaná, La Guayana-Trinidad) con un total de 106 familias y 583 personas. En este apartado destaca especialmente la expedición colonizadora de Cumaná con un grupo de 56 familias tinerfeña.

Años	Origen	Lugares de destino							
		Puertos:	Sto. Domingo	Puerto Rico	La Habana	Stgo. de Cuba	La Guaira	Maracaibo	Cumaná
1680-1684	Garachico Pto. La Cruz S/C de Tfe.	108 f. 343 p. A: 110p.		9 f. (45 p.) 5 f. (25 p.)	1 f (6 p)			A:31(3)f (258 p)	
1685-1689	Pto. La Cruz S/C de Tfe.	A: 30 f (150 p)		6 f. (30 p.) 22 f. (110 p.)					
1690-1694	Pto. La Cruz S/C de Tfe.		14 f (70 p)	4 f. (20 p.) 74 f. (373 p.)					
1695-1699	Tenerife	A: 21 f (105 p)	A: 50 f (250 p)						
1700-1704	Tenerife-L. Palma	18 f. (90-132 p) A: 17 f (85 p)							
1705-1709	S/C de Tfe.	1 f. (5 p) A: 45 f (255 p)							
1710-1714	S/C de Tfe.	15 (5) f (80 p)							
1715-1719	S/C de Tfe.					(2 p.)			
1720-1724	S/C de Tfe.	50 f (250 p)	96 f. (400 p) A: 98 f 493 p)						A:2(3)f(13p)
1725-1729	S/C de Tfe.		110 f. (552 p) A: 78 f (390 p)						
1730-1734	S/C de Tfe. Tenerife-L. Palma		14 f. (70 p) A: 2 f (10 p)	14 f. (101 p.)			25 f. (125 p) A:19(3)f (98 p)		
1735-1739	S/C de Tfe. Tenerife-L. Palma	76 f. 381 p. A: 101f (552 p) 25 f (125p)				A: (250p)		A: 25f (75p)	25f (125 p) A: (75 p)
1740-1744	Tenerife	A: (7 p)							
1745-1749	S/C de Tfe.	4 f. (20 p.) A: (30 p.)		(350 p.)					
1750-1754	S/C de Tfe.	59 (9) f (274 p) A: (410 p)							
1755-1759	S/C de Tfe.	96 (11)f (490 p) A: (571 p)	(21 p)				A: (91 p)		
1760-1764	S/C de Tfe.	143(4)f (725 p) A: (641 p)							
1765-1769	S/C de Tfe.	7 (3) f (38 p)							
1770-1774	S/C de Tfe.								
1775-1779	S/C de Tfe.								
1780-1784	S/C de Tfe.								
1785-1789	S/C de Tfe.			1 f. (5 p.)					
1790-1794	S/C de Tfe.					(1 p)			
1795-1799	S/C de Tfe.								
Parciales:		602 f. 3.068 p.	234 f. 1.193 p.	135 f. 1.059 p.	1 f. 6 p.	3 p.	25 f. 125 p.	A: 56 f. 3.068 p.	25 f. 125 p.

Cuadro 2.1. Emigrantes de Tenerife hacia Indias Occidentales, 1680-1799

(1) Los datos citados con la letra A: se refieren al número total de familias y emigrantes que ya ha publicado el profesor D. Francisco Morales Padrón. El resto de datos son de elaboración propia. Abreviaturas utilizadas: f = familias p = personas

En cuanto a la segunda parte del mismo cuadro, 2.2, reflejamos el mismo tipo de cómputo de salida de emigrantes desde Tenerife pero hacia otros puertos del entorno del Caribe, así como en dirección al Virreinato de La Plata o al genérico de Indias. Destaca la primera columna con distintas expediciones colonizadoras para la península del Yucatán,

especialmente a San Francisco de Campeche y a San Felipe de Bacalar. Por cercanía geográfica a los anteriores incorporamos también los datos referidos al puerto de Veracruz, en el Virreinato de Nueva España. Valorando posibles destinos en el istmo de la América Central nos ha aparecido una novedad, al menos para nosotros, como es la del conocimiento de una expedición de familias colonas que llegó hasta Trujillo, en Honduras, en el período 1780-1784. Igualmente, en este mismo cuadro hemos valorado las expediciones colonizadoras del Sur de los Estados Unidos (especialmente las de San Antonio de Texas y la de La Florida, ambas respectivamente en los años 1731 y 1757). Dentro del propio territorio norteamericano hemos localizado la salida de unas 440 familias, con un total de 3.202 personas, que marcharon a los diferentes enclaves de la Luisiana española formando parte de la recluta de soldados y de sus familias que se realizó en Canarias entre los años 1778 y 1783. Ya hemos dicho que hablando estrictamente, sobre todo desde el punto de vista demográfico-histórico, no deberíamos haber incluido este contingente debido a su carácter militar, pero tanto los cabezas de familia/reclutas como sus propias familias desarrollaron además una importante labor de colonización y doblamiento de las tierras del delta del Mississippi o del entorno de Nueva Orleans. Aquí dejaron su huella y su impronta cuyo rastro aún hoy es visible. Uno de los aspectos más significativos de dicho cuadro es la constatación del papel predominante de la isla de Tenerife en este movimiento emigratorio canario-americano, puesto que por sus puertos y a lo largo del período analizado salió el 82% del total de la emigración canaria hacia las Indias occidentales.

Otro de los destinos que debemos señalar para los años 1726 y 1729 es el que se organizó para la fundación y puesta en marcha de dos nuevos establecimientos en la orilla norte del río de La Plata: Montevideo y Maldonado. Ya desde este momento la Corona castellana pretendía contrarrestar con la fundación de ambas poblaciones el avance N-S que se estaba produciendo desde Brasil, que por descontado contaba con el auspicio y apoyo político y económico de la Corona lusa. Estas expediciones se corresponden al asiento firmado por Alzáybar quien después de iniciar la singladura en la bahía de Cádiz recaló en las Islas Canarias, para completar el cupo de familias pobladoras que le correspondían por las cláusulas del asiento con aquellas familias que aguardaban para su embarque en el citado Archipiélago.

Esta misma política repobladora se repetiría, en gran medida, con la expedición de 1757 para La Florida; territorio a donde se enviaron, en su mayoría, familias procedentes de la isla de Tenerife (156 familias y 783 personas) y de Gran Canaria, así como menores cantidades aportadas por el resto del archipiélago canario. Las consecuencias político-internacionales y el forcejeo establecido frente a la influencia política anglófona de las colonias británicas de Norteamérica se plantearon con toda su virulencia en la firma de toda una serie de pactos o el establecimiento de negociaciones franco-hispano-británicas en el reclutamiento de Luisiana, para su posterior envío al citado territorio norteamericano, o con la fundación y reforzamiento colonizador hispánico de núcleos como: Barataria, Valenzuela, Nueva Iberia, Galveztown, San Bernardo, Nueva Orleans, Penzacola, etc.

La columna de los valores parciales trata de reflejar la distribución anual que podemos establecer en cuanto a las salidas de emigrantes por los tres puertos habilitados en Tenerife para la navegación canario-americana. También se identifican los grupos familiares y el número de sus miembros que hemos podido cuantificar; como cuestión final sólo debemos añadir que estos parciales se pueden comparar con los citados con anterioridad por el profesor Morales Padrón. En algunos casos los datos son muy similares, sin embargo en otros las diferencias son notables; quizás ello se deba al uso de distintas fuentes documentales.

Lugares de destino									
Campeche Bacalar Veracruz	Honduras: Trujillo	Guatemala: Mosquitia	Montevideo Maldonado	La Florida	Lousiana	Tejas	Indias	Parciales	% (1)
6 f. (30p.) A: (156 p.)				A: (15 p)				129 f 649 p A: 539 p	5,06%
				A: 20f (100p)				28 f 140 p A: 250 p	1,09%
				A: 26f (130p)				92 f 463 p A: 130 p	3,61%
				A: 20f (100p)				(A: 485 p)	3,78%
								18 f 132 p A: 85 p	1,03%
								1 f 5 p (A: 225 p)	1,75%
7 f. (35 p.)								22 f 115 p	0,89%
(1 p.)							(1 p.)	4 p	0,03%
								146 f 730 p A: 506 p	5,70%
			40(46)f (348 p) A: 50 f (254 p)					150 f 900 p A: 644 p	7,03%
19(2) f (98 p) A: (100 p) 10 f (50 p)					A: 5(7) f. (17 p)	12 f. (57 p) A: (162 p)		94 f 501 p A: 387 p	3,91%
10 f (30 p) A: (49 p)								136 f 681 p A: 1.001 p	5,31%
				A: 37f (185p)				(A: 192 p)	1,49%
								14 f 370 p A: 30 p	2,89%
(21 p.)								19 f 300 p A: 410 p	2,34%
				142(9)f(710p) A: (629 p)				238 f 1.221 p A: 1.291 p	9,53%
				14(6)f (73p) A: (503 p)				157 f 798 p A: 1.144 p	6,23%
							(1 p.)	7 f 39 p	0,30%
					438(70)f (2.778p) A: 80 f (2.376p)			438 f 2.778 p A: 2.376 p	21,70%
	60 f. (300 p.)				(417 p)			6 f 717 p	5,60%
		A: 60 f. 300 p.						1 f 5 p A: 5p 300 p	2,34%
							(1 p.)	2 p	0,01%
					2 f. (7 p.)			2 f 7 p	0,05%
52 f. 285 p.	60 f. 300 p.	A: 60 f. 300 p.	40 f. 348 p.	156 f. 783 p.	440 f. 3.202 p.	12 f. 57 p.	3 p.	1.844 f 11.190 p.	82,47%

Cuadro 2.2. Emigrantes de Tenerife hacia Indias Occidentales, 1680-1799(II).

(1) Este porcentaje se ha obtenido sobre una estimación de cifras de emigrantes (en grupos familiares) de la isla de Tenerife, dentro de la emigración general canario-americana (1680-1799). Siempre que aparezca un dígito detrás del n.º de familias se está indicando el número de personas que completaban los cupos familiares.

En cuanto al cuadro 3, por lo tanto nos seguimos refiriendo al desarrollo de la emigración canario-americana, planteamos las características en cuanto a puertos de destino, efectivos, etc... de la corriente emigratoria que salió específicamente de la isla de Gran Canaria. Otra cuestión a tener en cuenta es que, en función de los datos disponibles, el período anual evaluado es más corto, puesto que abarca desde el año 1700 al de 1769. Sólo hemos podido localizar e identificar la salida de 219 familias con un total de 1.215 personas. Ello no quiere decir que en evaluaciones futuras, con nueva documentación, no se pueda matizar o aumentar ese monto total emigratorio.

AÑOS	PT.º ORIGEN	LUGARES DE DESTINO				TOTAL
		St.º Domingo	La Guaira	La Florida	Indias	
1700-1704	Gran Canaria	21 f. (105 p.)				21 f. 105 p.
1705-1709	Gran Canaria	45 f. (225 p.)				45 f. 225 p.
1735-1739	G. <sup>a</sup> Canaria-Tfe.	3 (2) f. (17 p.)	63 f. (315 p.)			66 f. 332 p.
1740-1744	Gran Canaria	1(2) f. (7 p.)				1 f. 7 p.
1750-1754	Gran Canaria	8 (3) f. (43 p.)				44 f.
	G. <sup>a</sup> Canaria-Tfe.	36 (1) f. (191 p.)				234 p.
1755-1759	Gran Canaria			52 f. (260 p.)		52 f. 260 p.
1760-1764	Gran Canaria	10 f. (50 p.)				10 f. 50 p.
1765-1769	Gran Canaria		(2 p.)			2 p.
Parciales:		124 f. (638 p.)	63 f. (317 p.)	52 f. (260 p.)		239 f. 1.215 p.

*Cuadro 3. Emigrantes de Gran Canaria hacia Indias Occidentales (1700-1769).*

Unido a dicho cuadro hemos incorporado el 4, donde se hace el mismo tipo de balance pero referido en exclusiva al genérico de Canarias. Hemos respetado la denominación que aparecía en la documentación, dado que en ningún momento se indica ni el lugar ni la isla de procedencia tan sólo el alusivo al archipiélago canario en general. En este cuadro las cifras son menos significativas puesto que únicamente hemos podido computar el monto total de 73 familias y 382 personas. Los puertos de destino señalados son prácticamente los mismos que se citan con anterioridad, a excepción de La Florida, siendo dicha península el lugar escogido para el envío de un total de 52 familias y 260 personas que en su mayoría eran labradores y campesinos de distintos pueblos y pagos de la isla de Gran Canaria, dentro de los cuales destacan Telde, Arucas o la Vega de San Mateo. Esta observación podríamos aplicarla al cuadro 4, lugar donde se vuelve a repetir la emigración a La Florida con un amplio grupo de familias, unas 35, de las que aún no hemos podido establecer, en su totalidad, la procedencia insular de tales expediciones.

AÑOS	LUGARES DE DESTINO					TOTAL
	Cuba: Matanzas	St.º Domingo	La Guaira	La Florida	Indias	
1690-1694	30 f. (150 p.)				1 f. (4 p.)	31 f. 4 p.
1695-1699					(17 p.)	17 p.
1745-1749		2 f. (10 p.)				2 f. 10 p.
1750-1754		4 f. (20 p.)				4 f. 20 p.
1755-1759		2 f. (10 p.)		35 f. (175 p.)		37 f. 185 p.
Parciales:	30 f. (150 p.)	8 f. (40 p.)		35 f. (175 p.)	1 f. (26 p.)	73 f. 382 p.

Cuadro 4. Emigrantes de Canarias hacia Indias Occidentales (1690-1759)

(1) La denominación genérica de Canarias viene explicada por la ausencia documental del nombre de la isla emisora de dichos emigrantes.

Para finalizar este análisis de la emigración canario-americana debemos referirnos a la isla de La Palma, cuyo puerto había sido el primero que acogió el Juzgado de la Contratación de las Indias Occidentales en Canarias. Así, en el cuadro 5 hemos mencionado las diferentes salidas de familias e individuos emigrantes que se realizaron directamente desde Santa Cruz de La Palma.

AÑOS	St.º Domingo	La Habana	La Guaira	Cumaná	Campeche Bacalar	Indias	TOTAL
1680-1684				30 f. (150 p.)			30 f. 150 p.
1685-1689		7 f. (35 p.)					7 f. 35 p.
1695-1699	21f. (105 p.)						21 f. 105 p.
1710-1714			(140 p.)				140 p.
1715-1719		(1 p.)	(1 p.)			(1 p.)	3 p.
1730-1734					7 (1) f. (36 p.)		7 f. 36 p.
1750-1754	8 f. (43 p.)						8 f. 43 p.
1770-1774		(2 p.)	(4 p.)		(1 p.)		7 p.
1780-1784		1 (5) f. (7 p.)					1 f. 7 p.
1785-1789		1 (5) f. (14 p.)					1 f. 14 p.
1790-1794		(7 p.)					7 p.
1795-1799		(3 p.)					3 p.
Parciales	29 f. 148 p.	9 f. 69 p.	145 p.	30 f. (150 p.)	7 f. 37 p.	1 p.	73 f. 550 p.

Cuadro 5. Emigrantes de La Palma hacia Indias Occidentales (1680-1799)

En él destacan especialmente los puertos de destino de: Cumaná (30 familias y 150 personas), Santo Domingo (con 29 familias y 148 personas), y La Guaira (145 personas en total). Para los años que van desde 1680 a 1799 sólo hemos podido localizar la salida de La Palma de 73 familias y 553 personas. Los datos nos permiten situar a dicha isla en el tercer puesto, dentro de las islas emisoras de emigración canario-americana. Si bien esa posición no se corresponde con el balance general que hemos hecho sobre el tráfico comercial y naviero de Canarias con las Indias Occidentales, ocupando en éste último el segundo lugar dicho puerto palmero.

Por otra parte, tenemos la certeza de que en gran medida las salidas de emigrantes realizadas desde la denominación genérica de Canarias se efectuaron desde el puerto palmero. Además debemos contemplar que un porcentaje relativo de los emigrantes que salieron desde Tenerife o de Gran Canaria eran naturales de La Palma pero avecindados en alguna de estas dos islas centrales.

#### APLICACIÓN Y DESARROLLO DEL DERECHO REAL DE TRANSPORTE DE FAMILIAS CANARIAS PARA INDIAS

Con este apartado hemos querido plantear una descripción pormenorizada de la aplicación del Derecho Real de transporte de familias, abarcando la etapa que va del año 1681 al de 1757. Teniendo en cuenta los datos aportados para los años 1681-1702 por el investigador canario José Ramón Santana Godoy, así como sus conclusiones parciales hemos extendido el análisis a todo el período en el que tuvo vigencia la aplicación del derecho de familias. Todos los datos evaluados aparecen en el cuadro 6, cuya lectura precisa de algún comentario. Ya hemos comentado que el objetivo fundamental de la aplicación de la RC de 1678 era la combinación de dos aspectos clave para Canarias; de un lado, el mantenimiento de la autorización oficial para poder seguir remitiendo mercancías isleñas a los mercados indianos, de otro, y a cambio de lo anterior, el establecimiento del derecho de familias para Canarias por el que las autoridades isleñas se obligaban a enviar cinco familias (25 personas) por cada 100 toneladas exportadas. Como ya se ha dicho, de no enviarse familias los dueños de los navíos estaban obligados al pago del “derecho real de transporte de familias”, en proporción al tonelaje útil declarado para sus embarcaciones. Esas cantidades serían utilizadas en gastos diversos, la habilitación, fletes de aquellas otras familias o barcos que sí se acogían a la referida posibilidad de la emigración legal, financiada por la Corona.

En este sentido hay que hablar de la existencia en la Contaduría de la Casa de la Contratación de Sevilla de la llamada “Arca de Familias” que era la sección oficial encargada de administrar o de librar los citados fondos ingresados por los dueños de los barcos canario-americanos. En esta contabilidad oficial nos hemos encontrado, en los años 1723 y 1725, el ingreso por parte del Juez de Indias don Bartolomé de Casabuena de varias cantidades que en conjunto alcanzaron los 38.055 reales. Otro de los aspectos generales que destaca es el de los gastos de herramientas o de habilitación. Ello significaba la entrega a estas familias colonas de todo un conjunto de herramientas como: azadas, coas, barras, hachas o machetes que les serían de suma utilidad para la puesta en cultivo de las nuevas tierras.



Fecha	Familias (n.º)	Personas (1)	Habilitación	Diversos	Fletes	Derechos	TOTAL
1681-1702	436 (Estimadas) 336 (Localizadas)	2.610 (Estimadas) 1.736 (Localizadas)				Pagados en: 1686, 1688, 1696, 1699	¿431.000? (Estimación)
1703-1711	46	370				(1.200 rs: año 1707). También pagados en: 1706, 1709, 1711	1.200
1712-1717	107	538					8.560
1720	70	350	14.000	6.282	44.675	25.325	70.000
1721	2	13			800	1.800	2.600
1722	30	150	6.000	2.807	20.400	9.600	30.000
1723	25	125	5.000	1.762	16.450	8.550	25.000
1724	21	105	4.200	1.823	13.200	7.800	21.000
1725	19	98	3.400	2.061	10.650	8.750	19.400
1726	20	100	4.000	1.971			
1727	59	295	11.800	6.520	41.500	17.490	59.000
1728	30	150	6.000	2.697,50			
1730	19	97	3.880	3.825	4.250	15.150	19.400
1731	15	75	3.000	2.685	1.150	7.200	15.350
1732	19	98					
1733	7	36	1.440	665	150	17.650	7.800
1734	12	64	2.560	1.157	3.650	9.150	12.800
1735	15	79	3.160	1.475	2.000	13.800	15.800
1736	40	201	8.040	5.446	20.200	20.200	40.400
1738	61	305	11.000	9.382	36.225	18.775	55.000
1757	74	375	12.000	20.801	35.680	19.317	54.997
TOTALES	1.027	5.360	99.480	71.360	250.980	201.757	889.307

*Cuadro 6. Contabilidad\* del Derecho Real de Transporte de Familias (1681-1757)*

*Fuentes: Archivo General de Simancas (Valladolid). Secc: TMC. Leg. 3.719 / Archivo General de Indias (Sevilla). Secc: Indiferente General. Leg. 3.093. Vid: José Ramón Santana Godoy y Manuel A. Fariña González. Elaboración propia.*

*\*: Las cantidades monetarias señaladas se refieren a reales de plata. (1) Las familias estaban compuestas por cinco miembros, a ellas se agregaron otras personas (de forma individual) para cubrir el cupo previsto.*

En cuanto a la habilitación, esta denominación indica el pago a cada una de las personas que salía de la gratificación de 1 doblón o 40 reales corrientes de Canarias. Igualmente había otra serie de gastos, con cargo al Juzgado de Indias en Canarias, que eran todos aquéllos

relacionados con las “facilidades” prestadas para mejorar las condiciones del viaje, así como para el transporte del ajuar (colchones, cajas, ropa, etc.) de las familias colonas; o, como ocurrió en 1720 con el viaje de 100 personas en el navío San Juan Bautista, para el que se tuvieron que comprar 300 varas de lienzo cruzo (por importe de 797 reales) para toldos.

<b>Fecha: 1681-1757</b>	<b>Familias (n.º)</b>	<b>Personas (n.º)</b>	<b>Habilitación</b>	<b>Diversos</b>	<b>Fletes</b>	<b>Derechos</b>	<b>TOTAL (reales)</b>
TOTALES	1.027	5.360	99.480	71.360	250.980	201.757	889.307

Con respecto al cuadro anterior hemos de aclarar una serie de cuestiones:

- Familias/Personas. Se describe el número de familias o grupos familiares (formados para esta ocasión con otras personas no pertenecientes a ellas pero que tenían un marcado carácter del cómputo preestablecido de 1 familia = 5 personas. La salida de 1.027 familias o 5.360 personas habla bien a las claras de la verdadera dimensión que representó la aplicación del derecho real de transporte de familias emigrantes/colonas para las Indias occidentales. Todas las familias se trasladaron en los barcos del tráfico comercial canario-americano y algunas de ellas las podemos considerar como integrantes de expediciones particulares que pasamos rápidamente a describir. En primer lugar, aparecen los grupos de personas que formaron parte del asiento firmado, en Cádiz, por la compañía comercial representada por don Francisco de Alzáybar y don Cristóbal de Urquijo “para la población de Montevideo y Maldonado”. Independientemente de los fines comerciales de la citada operación, a cambio de la posibilidad de comerciar directamente con el puerto de Buenos Aires, los asentadores se hicieron cargo de los gastos originados por el flete, pago de derechos a la Hacienda Real etc.; si observamos el número de personas que participó en los años 1726 y 1729 la cantidad final fue de 250 personas. Por su parte el Juzgado de Indias en Canarias realizó una serie de gastos en concepto de habilitación para el viaje que ascendieron a unos 10.000 reales corrientes de Canarias.

Las siguientes expediciones, organizadas casi por las mismas fechas, son las destinadas a la colonización y poblamiento de la provincia de Las Texas y Nuevas Filipinas. En este punto debemos citar que de las cuatro organizadas para el citado destino sólo llegó la primera (que había zarpado en 1730 con un contingente de 12 familias), el resto fue derivado hacia Cuba y posiblemente a Santo Domingo. En su conjunto, las cuatro expediciones previstas supuso la salida de 32 familias con un total de 162 personas. El total computado en concepto de habilitación, fletes, derechos por tonelaje/familias y diversos gastos menores ascendió a 44.530 reales.

En tercer lugar, se encuentran las que fueron enviadas a los territorios de la provincia de Venezuela. Entre los años 1732 y 1738 se remitieron las 25 familias y 128 personas que integraron el asiento de don Juan Chourio, el cual en dos barcos que realizaron la travesía Cádiz-Santa Cruz de Tenerife-Maracaibo las trasladó para la colonización de dicho enclave venezolano así como su entorno geográfico. En relación al desarrollo de una política repobladora para la Guayana ya venía explicitado en las Reales Órdenes que comenzaron a promulgarse a partir del año 1736, por las cuales se entregaba a los Padres Capuchinos el diseño, desarrollo y aplicación de dicha colonización. En la expedición conjunta, año 1738, salieron 25 familias para Guayana y otro tanto para la isla de Santo Domingo. Del conjunto de 50 familias trasladadas se originó una serie de gastos o el pago de derechos a la Real Hacienda, el monto final fue del orden de 68.500 reales corrientes de Canarias.

- Habilitación, Gastos Diversos y Fletes. El conjunto de estas tres partidas alcanzó un monto total de 421.820 reales corrientes en Canarias. Sobre este punto debemos aclarar que esta cantidad es el conjunto de gastos a los que se veía obligada a efectuar la Real Hacienda, complementada con los desembolsos para gastos diversos del propio Juzgado de Indias en Canarias, dado que era el sustento económico de la política de colonización isleño-indiana impulsada por la Corona española. En cuanto a los fletes, como es lógico suponer, se refiere al importe del viaje de las familias y grupos de emigrantes que pagaba igualmente la Hacienda Real a los dueños de los barcos, siempre y cuando llevaran cubierto el cupo de familias que les correspondía por su tonelaje útil cubierto con mercancías de Canarias. Por lo que se refiere a los derechos especificados se han valorado las diferentes cantidades monetarias, en reales corrientes de Canarias, que pagaron los dueños y cargadores de las embarcaciones del tráfico canario-americano por no llevar el cupo de familias que les correspondía en función del tonelaje respectivo. Preferían pagar el “derecho real de familias” antes que llevar en su cubierta o bodegas familias o grupo de emigrantes. Esto no lo realizaban por ninguna razón caritativa frente a sus paisanos, sino que los beneficios obtenidos con la venta de los productos embarcados aquí, así como los reembarcados en América para su posterior venta en Canarias, Cádiz, etc., los resarcía con creces del pago inicial del citado derecho o impuesto. La cantidad final que importó este derecho real de transporte de familias ascendió a 201.757 reales corrientes

A lo largo de nuestra investigación hemos podido conocer una fuente de financiación complementaria para el traslado desde Canarias de tales familias colonas, su origen no se encontraba ni en el propio archipiélago canario ni en la Península sino que se hallaba en Méjico: exactamente en la Real Contaduría de la Hacienda del Virreinato de la Nueva España. Podemos constatar documentalmente que entre el año 1751 al de 1760 se enviaron desde Méjico a la Audiencia de Santo Domingo unos 215.380 pesos mejicanos, que habían sido contabilizados previamente (a razón de 16.000 pesos por cada grupo de 50 familias) para pagar los gastos originados por la colonización de determinados poblados de Santo Domingo con familias canarias llegadas en dicho período. Esa cantidad era independiente del envío del “situado ordinario” para la contabilidad normalizada de la citada audiencia.

Igualmente, disponemos de otro dato contable que nos permite confirmar el desarrollo del enunciado “derecho real de transporte de familias canarias”. Nos referimos al balance ofrecido por el Contador y Veedor de Tenerife, don Lázaro de Abreu, quien en agosto de 1743 certificó que entre los años 1719-1742 se remitieron desde Canarias a los diferentes puertos americanos la cantidad de 503 familias y 2 personas, para cuyo envío se habían librado 398.081 reales, habiendo quedado en la tesorería en concepto de derechos de transporte de familias la cantidad de 180.336 reales y 46 mrs.

Todo lo dicho hasta aquí lo podremos contrastar con los datos que aparecen en el cuadro 6, donde éstos aparecen con mayor prolijidad y consiguientes explicaciones. En cualquier caso dicho cuadro constituye el apartado básico de nuestra comunicación.

Para finalizar el presente trabajo hemos incorporado el cuadro 7 donde se plantea un estudio comparativo entre el tonelaje que efectivamente salió de Canarias rumbo a los puertos indios frente al cómputo efectivo, que hemos podido realizar con los datos disponibles hasta la actualidad, de la emigración familiar canario-americana. El período acotado se sitúa entre 1681 y 1757 puesto que es el que se corresponde con la aplicación del derecho de transporte de familias. Por último, se menciona la cantidad total que para el mismo período

(años 1680-1796) hemos podido localizar, no sólo del número de familias (2.286 grupos familiares) sino del total efectivo de sus componentes (15.014 personas).

Al valorar la salida de estas 1.027 familias así como la cantidad final ingresada a cuenta del derecho de familias hemos constatado que, a pesar de lo dicho hasta el presente, la aplicación del citado derecho fue efectiva y se aproximó significativamente a las estimaciones de la Hacienda Real y del propio Cabildo de Tenerife. Esto todavía es más evidente si comparamos la cantidad total del tonelaje útil de los navíos que hemos podido localizar frente al traslado, y en su caso el pago sustitutorio de los derechos correspondientes, de familias y personas emigrantes hacia Indias. La ausencia de algunos datos en el cuadro 7 se debe a que no contamos con la ratificación documental que nos permita ratificarlos. Sin embargo, los espacios en blanco de algunas columnas se compensan con la incorporación del tonelaje útil que corresponde a ese periodo cronológico.

En caso de establecerse la correspondiente comparación entre la salida de mercancías y la de personas, salvo algunas ocasiones puntuales, presentan ambas curvas una misma línea en cuanto a su recorrido. Dicha situación viene explicada por dos razones:

- La relación estrecha, incluso desde el punto de vista normativo, entre el tráfico y el comercio canario-americanos con la salida de familias pobladoras;
- Cualquier incidencia en la salida de navíos se veía trasladada a la disminución en el número de familias o grupos familiares embarcados, puesto que no existía la precisa infraestructura naviera o que las propias condiciones demográficas y socioeconómicas de Canarias no favorecían la permanente sangría emigratoria. A pesar de ello también debemos ser conscientes de que si bien en determinadas épocas en que no salían emigrantes, en los años posteriores se recuperaba con creces dicho vacío.

Fecha	Tonelaje (100tn x 5f)	Cupo para Familias	Familias (Salidas reales)	Personas (1)	Derechos (Por cupo incompleto)	TOTAL DE GASTOS
1681-1702	6.390	319	436 (Estimadas) 336 (Localizadas)	2.610 (Estimadas) 1.736 (Localizadas)	Pagados en: 1686,1688,1696, 1699	¿431.000? (Estimación)
1703-1711	3.280	163,97	46	370	(1.200 rs: año 1707). Pagados también en los años : 1706, 1709, 1711	1.200
1712-1717	3.234,50	161,72	107	538		8.560
1720	754,5	37,72	70	350	25.325	70.000
1721	541	27,05	2	13	1.800	2.600
1722	543,4	27,17	30	150	9.600	30.000
1723	207	10,35	25	125	8.550	25.000
1724	452	22,6	21	105	7.800	21.000
1725	616	30,8	19	98	8.750	19.400
1726	504	25,2	20	100		
1727	585	29,25	59	295	17.490	59.000
1728	809,5	40,47	30	150		
1729	212,5	10,62				
1730	966	48,3	19	97	15.150	19.400
1731	404	20,2	15	75	7.200	15.350
1732	918,5	45,92	19	98		
1733	153	7,65	7	36	17.650	7.800
1734	1.101	55,05	12	64	9.150	12.800
1735	740	37	15	79	13.800	15.800
1736	958,25	47,91	40	201	20.200	40.400
1737	529	26,45				
1738	786,5	39,32	61	305	18.775	55.000
1739	773	38,65				
1740	864	43,2				
1741	484,5	24,22				
1742	753	37,65				
1743	873,5	43,67				
1744	355	17,75				
1745	776,5	38,82				
1746	905	45,25				
1747	372,5	18,62				
1748	898	44,9				
1749	694	34,7				
1750	552	27,6				
1751	301	15,05				
1752	556	27,8				
1753	1.076,50	53,82				
1754	186,5	9,32				
1755	786	39,3				
1756	343	17,15				
1757	929	46,45	74	375	19.317	54.997
TOTALES	37.164,90	1.858	1.027	5.360	201.757	889.307

*Cuadro 7. Correlación del tonelaje exportado y transporte de familias (1681-1757)*

*\* Las cantidades monetarias señaladas se refieren a reales de plata (48 mrs). (1) Las familias eran de cinco miembros, a ellas se agregaron otras personas para cubrir el cupo.*

## CONCLUSIONES

A grandes rasgos, debemos manifestar que la elaboración del presente trabajo nos ha permitido sistematizar la información referida a la emigración familiar del siglo XVIII que buscó su modo de vida en las generosas tierras americanas. Generosidad ésta que las mismas familias no siempre encontraron a su disposición en el seno de la sociedad y economía insular del archipiélago canario.

Junto al desarrollo del tráfico canario-americano aparece vinculada de forma indisoluble la emigración canario-americana, y dentro de la misma desarrolló un importante papel el derecho real de transporte de familias a Indias Occidentales. La aplicación efectiva del citado tributo de sangre colonizadora tuvo lugar entre los años 1681 y 1757.

Creemos que tanto los datos generales de la emigración canario-americana como los referidos a la aplicación del derecho real de transporte de familias, a partir de ahora debemos considerarlos como suficientemente contrastados y ciertos, de lo cual se deriva una relativa garantía de certeza histórica. Ambos tipos de datos podrán facilitar posteriores trabajos de investigación que no necesitarán continuadas revisiones estadístico-demográficas.

A lo largo de los diferentes apartados se ha venido aludiendo a las múltiples lecturas que podremos aplicar en la lectura del fenómeno emigratorio canario-americano, especialmente en el siglo XVIII. Esto no debe hacernos olvidar que la emigración isleña no fue exclusiva, ni la única que recibieron las tierras americanas, puesto que también hubo otros orígenes insulares o peninsulares (españoles) para la citada inmigración americana. Pero, tampoco tenemos por qué olvidarnos de esta intensa, profunda, y en algunos casos lacerante, realidad canario-americana.

Por último, y aunque el período analizado es el que corresponde al Antiguo Régimen (en concreto últimas décadas del siglo XVII hasta los años finales del siglo XVIII), esperamos que la actual sociedad canaria “refresque” su memoria histórica cuando trate de afrontar el análisis o la adopción de medidas que tratan de encauzar la inmigración americana, la cual desde algunos años está llegando al archipiélago canario. ¡Paradojas de la Historia, las Canarias que tradicionalmente era una tierra emisora de emigrantes se ha convertido, a pesar de su reducido espacio, en receptora de inmigrantes! Desearíamos haber aprendido la lección que subyace en el derecho real de transporte de familias para las Indias Occidentales.

## FUENTES DOCUMENTALES

- Archivo Histórico Nacional. Madrid (AHN):  
Sección: *Consejos*. Libro 1.137-B. Legajo: 20.280. *Juzgado de Indias en Canarias*. Leg: 20.281.  
Leg. 20.286
- Archivo General de Indias. Sevilla (AGI):  
Sección: *Contaduría*. Legajo: 255 / Secc: *Contratación*. Leg: 2.854. Leg: 2.860. Leg: 2.861. Leg: 2.862.  
Leg: 2.863. Leg: 2.864. Leg. 2.865 / Secc: *Escribanía de Cámara*. Leg. 946-B. / Secc: *Indiferente  
General*. Leg. 3.093
- Archivo General Militar de Segovia (AGMS): Sección: *Pleitos*. Expediente: 968/8.760
- Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHPST):  
Sección: *Hacienda*. Libro n.º 60. Libro III-78. Libro H-273. Expedientes: H-5-3, H-6-8, n.º 97, n.º 469  
Sección: *Protocolos Notariales*. :  
(N. de Curras. Legajo: 3.842  
(V. Espou de Paz. Legs: 419, 1.293, 1.294)  
(F.Fernández Vilchez. Legs: 746, 1.293  
(P. J. Herrera. Leg. 1.283)  
(Domingo de Melo. Leg. 1.419)  
(R. Francisco Penedo. Leg. 738)  
(L. Pérez Machado. Leg. 1.414)  
(J. Soperanis Montesdeoca. Leg. 2.582)  
(B. Uque Freire. Legajos: 1.591, 1593, 1594, 1.595, 1596, 1597, 1599, 1600, 1601.  
(J. A. de Uribarri. Leg. 135)  
(B. Vandama Lessana. Leg. 1.698)
- Archivo Histórico Provincial de Las Palmas de Gran Canaria (AHPLP):  
Sección: *Protocolos Notariales*.  
(J. Cabrera Betancurt. Leg. 1.546)
- Archivo-Biblioteca “José Pérez Vidal”. Santa Cruz de La Palma (ABJPV)  
Sección: *Protocolos Notariales*.  
(A. de Huerta Perdomo. Legs: 3, 14, 19, 29, 30)  
(A. Kavana. Legs: 2, 4, 6)
- Archivo Histórico Municipal de San Cristóbal de La Laguna (AHMLL.<sup>a</sup>)  
Fondo Ossuna: Colección *Montañez*
- Archivo Regional Militar de Canarias. (ARMC)  
Fondos documentales diversos
- Biblioteca General Universitaria de La Laguna (B.U.L.L.<sup>a</sup>)  
Fondo Antiguo: *Anchieta*. Volúmenes I y II
- Instituto de Estudios Canarios. San Cristóbal de La Laguna (IEC)  
Fondo antiguo: Colección *Montañez-Rodríguez Carta*
- El Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria (M.º C.º)  
Transcripción de documentos de AGI para Francisco Morales Padrón. *Documentos sobre Emigración  
Canaria al Nuevo Mundo*. 1976 (Biblioteca / T.º I: sigtr.<sup>a</sup> II-F-97; T.º II: sigtr.<sup>a</sup> II-F-142)

## BIBLIOGRAFÍA

- CIORANESCU, A., *Diccionario Biográfico de Canario-Americanos*, Santa Cruz de Tenerife, Caja General de Ahorros de Canarias, 1992 (2 tomos)
- CURBELO FUENTES, A., *La fundación de San Antonio de Texas. Canarias, la gran deuda americana*, Las Palmas de Gran Canaria, Real Sociedad Económica de Amigos del País, 1986
- CHIPMAN, D. E., *Spanish Texas 1519-1821*, Austin, University of Texas Press, 1992
- DIN, G.C., *The Canary Islanders of Louisiana*, Baton Rouge/London, Luisiana State University Press, 1988
- ESTEBAN DEIVE, C., *Las emigraciones canarias a Santo Domingo*, Santo Domingo, Fundación Cultural Dominicana, INC, 1991
- FARIÑA GONZÁLEZ, M. A., *Canarias-América, 1678-1718*, Santa Cruz de Tenerife, Universidad de La Laguna, Chicharros Mensajeros, Caja General de Ahorros de Canarias, 1997
- GARCÍA BERNAL, M.<sup>a</sup> C.<sup>a</sup>, “Las Islas Canarias y Yucatán: la importancia de un comercio marginal (1700-1750)”, en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1988, pp. 1.966-1.981
- GUERRA y SÁNCHEZ, R., *Manual de Historia de Cuba: (Económica, Social y Política)*, La Habana, Cultural, S.A., 1938
- GUTIÉRREZ ESCUDERO, A., “Nuevas consideraciones sobre la inmigración canaria a Santo Domingo”, en *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, Gobierno de Canarias, 1994, tomo I, pp. 445-466
- “Inmigración canaria a América: avatares de los isleños en Santo Domingo, 1684-1764”, en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1986, Vol. 1
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Manuel., *Los canarios en la Venezuela Colonial (1670-1810)*, La Laguna, Centro de la Cultura Popular Canaria, 1999
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G., “La aportación de la isla de La Gomera al poblamiento de La Luisiana”, en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, Mancomunidad Provincial Interinsular del Cabildo de Las Palmas, 1982, tomo II, pp. 225-248
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A., *Economía y Sociedad en Canarias durante el Antiguo Régimen (circa 1500-1850)*, Tesis doctoral, inédita, presentada en la Universidad Nacional a Distancia (Madrid), bajo la dirección del Dr. D. Antonio Béthencourt Massieu, 1984, (X tomos)
- MARCHENA FERNÁNDEZ, J., “La emigración canaria a la Florida oriental española (1600-1821)”, en *IX Coloquio de de Historia Canario-Americana (1990)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1992, pp. 511-549
- MARTÍN RUIZ, J., “La población de Canarias en la segunda mitad del siglo XVIII”, en *La Población Española en 1787, II Centenario del Censo de Floridablanca*, Congreso Histórico Nacional, Murcia, Instituto Nacional de Estadística, 1992, pp. 531-566
- MARTÍNEZ GÁLVEZ, I., y MEDINA RODRÍGUEZ, V., “Expediciones canarias a la Florida española (1757-1761)”, en *IX Coloquio de Historia Canario-Americana (1990)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1992, pp. 551-576
- MORALES PADRÓN, F., *El comercio canario-americano (siglos XVI-XVIII)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1955



— “Las Canarias y la política emigratoria a Indias”, en *I Coloquio de Historia Canario-Americano (1976)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1977; pp. 210-292

— *Vid.* en Fuentes documentales: *Documentos sobre emigración canaria al Nuevo Mundo*. 1976

MUSSO AMBROSI, A., “Los Canarios en el Uruguay 1724-1756”, en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, Mancomunidad Provincial Interinsular del Cabildo de Las Palmas, 1982, tomo II, pp. 391-486

ORTIZ DE LA TABLA y DUCASSE, J., “Comercio colonial canario, siglo XVIII”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1979

PÉREZ VIDAL, J., “Aportación de Canarias a la población de América”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid-Las Palmas de Gran Canaria, 1955, n.º 1, pp. 91-200

RAMOS, L. J., “Navíos extranjeros habilitados como nacionales para efectuar el comercio con América a mediados del siglo XVIII”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1979, (tomo II), pp.

SANTANA GODOY, J. R., “Acerca de la emigración canaria a América (1681-1744)”, en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1984-1988, Vol. 1, pp. 135-150

SOLANO PÉREZ-LILA, F., de “El Juzgado de Indias a través de las apelaciones al Consejo de Indias”, en *I Coloquio de Historia Canario-Americano (1976)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1977, pp. 106-142

SUÁREZ GRIMÓN, V., “Incidencia en el registro de Indias, 1730-1765”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1979, tomo II

TORNERO TINAJERO, P., “Emigración canaria a América: la expedición cívico-militar a Luisiana de 1777-1779”, en *I Coloquio de Historia Canario-Americano (1976)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1977, pp. 210-292

VV. AA., *Documentos Históricos de La Florida y La Luisiana, siglos XVI al XVIII*. Madrid: Librería general de Victoriano Suárez, 1913

VILLERÉ, S. L., *The Canary Islands Migration To Louisiana, 1778-1783*, Baltimore, Genealogical Publishing Co, Inc, 1972