

Los canarios y la Real Compañía de La Habana

MARÍA DEL CARMEN MORALES GARCÍA

RESUMEN

En 1740 se funda La Real Compañía de la Habana, sociedad privilegiada de comercio nacida al amparo de las reformas borbónicas. La función principal de la misma era suministrar el tabaco cubano a Las Reales Fábricas de Sevilla, pero detrás de esta misión se escondía el deseo de controlar por parte de la administración central el contrabando de este producto. Es por ello que la Compañía pronto va a ser encargada de abastecer los estancos de las islas Canarias. En este artículo se estudia esta última relación, analizando los caminos que surcan, desde las Canarias hasta Cuba, hombres y navíos canarios, llevando «sangre» a su ida y tabaco a su regreso.

ABSTRACT

Prevalence of sensitivity to pneumoallergens in atopic mothers

The Royal Company of Havana was founded in 1740, a privileged commercial entity created under the auspices of the Borbonic reforms. Its main function was to supply Cuban tobacco to the Royal Factories of Seville, but behind this mission its central administrators also sought to control the contraband of this product. Through this process, the company began supplying the tobaccoists of the Canary Islands. This article centers on the latter relationship, analyzing the routes that were followed from the Canaries to Cuba, Cuba men and ships, taking their «blood» with them and bringing back tobacco.

INTRODUCCIÓN

En 1700, y con una guerra de Sucesión, subía al trono de España, Felipe V. Siendo nieto de Luis XIV, rey de Francia, y perteneciente a la dinastía de los Borbones, su coronación traería importantes consecuencias para la Historia de España. Consecuencias que van a definir todo su siglo XVIII como el siglo de las Reformas y que en su política exterior estará marcada por una alianza con Francia que llevará a España a sucesivas confrontaciones con Inglaterra.

Partiendo de esta premisa, esta investigación se adentra en el mundo de la España de mitad del siglo XVIII cuando las ideas ilustradas traídas por la nueva dinastía comienza a aplicarse. Una España que está configurada geográficamente en dos continentes: Europa, (España), y América, (Centroamérica y América del Sur, menos Brasil); y en un conjunto de archipiélagos: Baleares, (volcadas hacia el Mediterráneo), Canarias y Antillas. Nuestro estudio se centra en estos dos últimos archipiélagos. Ellos constituyen el puente entre los dos continentes y con ello, la ruta más segura y rápida para cruzar el océano Atlántico. Son, como dice Pierre Chaunu¹, las islas cercanas y las islas lejanas. La última tierra y la primera que el español siente como suya al cruzar el Atlántico. Este hecho creará una comunicación que se ve respaldada por una similitud en las condiciones geográficas, sociales y económicas que hacen que el hombre canario se adapte y llegue a identificarse con el mundo antilla-



Vitola de tabaco cubano.

no desde el principio de la colonización de América.

Durante los siglos XVI y XVII, las islas Canarias habían sufrido una evolución: si en los primeros momentos de la expansión de España en el Atlántico, ellas fueron la tierra donde se experimentan los sistemas de explotación económicos y sociales que configuran la posterior conquista y colonización de las Indias²; en el siglo XVIII, finalizada esta primera etapa, las Canarias, adaptándose a la nueva coyuntura económica y política, se han consolidado como base fundamental dentro del comercio con América. Esta transformación tiene sus causas en tres tipos de factores: geográficos, encrucijada de las rutas marítimas hacia América, Africa y Europa; económicos, consolidación de una demanda tanto isleña para consumo interno o comercio con otras áreas de los productos de las Indias como de estas últimas, de productos tales como harina, quesos, vinos y esclavos que del Archipiélago podían obtenerse; y por úl-

timo recursos humanos, materiales y técnicos, es decir, capacidad de los puertos canarios para sostener este comercio y adaptabilidad del hombre canario al medio ambiente de las Indias que va a propiciar sucesivas emigraciones que son una constante en la historia de las islas hasta nuestro siglo³.

Canarias y Antillas son una parte más de la inmensa riqueza que supone a lo largo de toda la Historia Moderna el comercio colonial. Comercio que había escapado del control de la Corona española en el siglo XVII por un anquilosamiento del sistema que lo regía. Las sucesivas reformas del monopolio comercial con América serán una constante en la política de Felipe V y sus sucesores.

Fruto de estas reformas es la aparición de las Compañía Privilegiadas de Comercio, sociedades mercantiles que se benefician de exenciones fiscales y monopolio del comercio de una zona determinada. Canarias que si bien intenta formar

una compañía comercial que fracasa⁴, a partir de 1740 toma participación dentro de una de estas Compañías: La Real Compañía de Comercio de La Habana⁵.

La participación de las Islas en esta entidad comercial la podemos ver a través del estudio de las dos funciones que ejercerá la Compañía dentro del ámbito canario y que se configuran como los dos grandes objetivos de este trabajo:

- a) Análisis de su labor como abastecedora del tabaco cubano a los estancos de las Islas.
- b) Estudio de la población canaria que va a Florida por la Real Compañía de la Habana.

ABASTECIMIENTO DE LOS ESTANCOS CANARIOS POR LA COMPAÑÍA DE LA HABANA

Canarias y el tabaco cubano

Desde los primeros años del siglo XVI, las islas Canarias establecieron relaciones comerciales con las colonias americanas, en el caso de Cuba esta relación se vieron alimentadas por el envío no solo de materiales sino de familias enteras que poblaron y cultivaron las vegas cubanas⁶. Esta comunicación isleña toma especial importancia a mediados del siglo XVIII cuando el puerto de La Habana se convierte, junto al de Campeche, en el destino habitual de

los registros de navíos canarios⁷.

El 24 de agosto de 1746, el Marqués de Ensenada, Secretario de Estado del Despacho Universal de Hacienda y Superintendente General de ella, envía una Real Orden al Ministro Interventor del Asiento de Tabaco de la Compañía de La Habana, D. Antonio Bayona. En la misma, especifica que la Compañía, en cuenta del Asiento de Tabacos dado por la Corona en 1744, remita mil arrobas de tabaco polvo a poder de D. Francisco de Astigarra, Administrador de la Real Renta de tabacos de las islas Canarias.

¿Cuáles son las causas para esta obligación?. La primera de ellas, nace del propio fundamento de la Compañía ya que su fundación está íntimamente relacionada con el Asiento de tabacos concedido a la isla de Cuba en 1739 por Felipe V⁸. El va a ser el motor para que un año después se funde la Real Compañía. Por esta contrata la Compañía se obliga a enviar anualmente tres millones de libras de tabaco a las Reales Fábricas de Tabaco de Sevilla. Con ello, la Compañía se aseguraba el control sobre el comercio de



Atadura de hojas de tabaco.

tabaco de la isla de Cuba. En 1744, se reemplaza por una segunda contrata⁹. En el título de la misma se reitera la obligación de la Compañía de aprovisionar a las Reales Fábricas de Sevilla, así como los estancos del Reino. Este último epígrafe servirá para que dos años más tarde la Compañía sea la encargada de enviar los tabacos a las Islas.

Un segundo motivo, se centra en los esfuerzos de la Real Hacienda por conseguir un mayor control fiscal sobre los retornos de los Registros canarios. El contrabando de tabaco es frecuente en el comercio canario, ya que, al igual que el cuero, añil y el palo de Campeche, es un producto aceptado en el

mercado internacional¹⁰. Ya desde la época de la Intendencia General de Tabacos a principios del siglo XVIII, aparecen noticias sobre envíos de tabaco por comerciantes cubanos a Canarias como paso previo para su posterior reexportación a países extranjeros. A esto se suma la generalidad que había alcanzado la práctica del contrabando por los registros canarios¹¹. En este contexto, la Corona ensaya diversas reformas dentro de la renta del Tabaco, una de las cuales será el estanco del tabaco en la península en 1707. En las Islas Canarias no nos aparecen menciones documentales hasta 1717-1718 con el primer Intendente General de la Renta, cuya figura va a desaparecer en 1724 obteniendo las islas la propia administración de esta Renta¹².

En Cuba, el estanco del tabaco se realizará por las mismas fechas, (11-IV-1717). También aquí, la Corona pone en práctica varias fórmulas para controlar el comercio del tabaco, desde la primera factoría pasando por los Asentistas particulares para finalizar en 1740 en La Real Compañía. Con esta medida, la Corona cree haber encontrado una solución para acabar con el contrabando de tabaco cubano, que no será puesta en práctica en las islas hasta 1746 y por la cual las remesas serían reconocidas a la salida del puerto de La Habana por el Ministro Interventor de tabacos de la Real Compañía y vendrían consignadas hasta Canarias en propiedad de S.M.

La Corona no va olvidar reforzar su vigilancia en la segunda ruta de contrabando: Canarias-Península. Por Real Orden de 1-XII-1744 se manda al Co-

mandante General del Archipiélago que dé noticias al Juez de Indias de realizar nuevos registros en materia de tabaco y caudales de los navíos que salgan desde Canarias hacia la península, en 1747 la orden es nuevamente emitida recalándose que se debe evitar cualquier fraude a la Real Hacienda¹³.

La misma nos introduce en otra de las características del comercio canario del siglo XVIII: el tráfico ilegal de caudales.

La Real Orden que D. Juan de Urbina en 1744 recibe, nos introduce en otra de las características del comercio canario del siglo XVIII: el contrabando de caudales. Con respecto al tabaco cubano, esta situación se pone también de manifiesto en la incapacidad de la Administración de la Renta del Tabaco en Canarias para pagar las remesas que se le envían: por una parte la necesidad de la Corona Borbónica para sufragar su confrontación bélica con Inglaterra, (1746-1748), Guerra de la Oreja de Jenkins); por otra, los ataques del corso inglés en aguas canarias y antillanas¹⁴. En este sentido, la conducción de tabacos cubanos por la Real Compañía suponía un respiro para la Tesorería de la administración, ya que, según el Asiento de 1744, el pago de todo los tabacos que la Compañía enviase a los estancos y Fábrica había de hacerse primero por medio del producto del Azogue de la Nueva España que se entregase en La Habana, y segundo, (descontada la primera cantidad entregada), por la Real Hacienda en Cádiz y Sevilla.¹⁵

En suma, todas estas causas se resumen en el principal mo-

tivo por el que se crea la Compañía de La Habana. Un medio para controlar y evitar fraudes en el comercio del tabaco cubano. Para Canarias, la obligación de la Compañía va a significar no sólo un mayor control del contrabando sino una medida más para frenar el comercio directo con las Indias en beneficio de una Compañía cuya interés reside en el comercio con Cádiz y Sevilla, es decir, supeditar el comercio canario al comercio gaditano. Es el fondo, es la eterna lucha entre el monopolio sevillano-gaditano y las Canarias.

Generalidades del comercio del tabaco de la Compañía en Canarias

Bajo este epígrafe agruparemos las diversas ideas que nos ha sugerido esta investigación. Hemos querido evitar la palabra conclusiones pues los puntos a los que nos lleva esta investigación forman en sí, hipótesis de futuros estudios más que la finalización de una investigación. Y es que el análisis del comercio del tabaco es solo una muestra de la vida cotidiana en los puertos canarios. Un examen de los mismos debería comprender no sólo a la economía sino a la sociedad y a la mentalidad.

En el siglo XVIII, la situación de las islas Canarias se hace muy precaria, hay una carestía de productos, una falta de moneda motivado por diversos factores que van a marcar este siglo: la decadencia de la malvasía y los viñedos, la despoblación de las islas por la levas de hombres, los volcanes, las plagas de langostas, las gue-

TABLA 1

Contrabando de caudales

AÑO	NAVÍO	TONELADAS	PESOS PERMITIDOS	PESOS
1746	La Venus	272	13.600	32.000
	El Marte	117	5.850	1.913
1749	El Marte	111	5.550	14.386
	La Paloma Isleña	175	8.750	9.148
1750	El Javier	78	3.900	6.793
1752	El Canario	173	8.650	7.443
1753	La Paloma Isleña	158	7.900	29.506
1754	El Triunfo	282	14.100	136.202

rras con Inglaterra que propician la ausencia de los mercaderes ingleses dominantes de la economía canaria hasta este momento¹⁶. La documentación consultada nos habla de contrabando, de fraude de los funcionarios motivados por el encarecimiento de los productos en un mercado deficitario de los mismos. ¿Es esta su única causa?. Si bien es verdad que la permisividad del contrabando es algo notable en el siglo XVIII, es también igual de afirmativo que el contrabando es en Canaria un proceso intrínseco al propio comercio. En el caso del tabaco, será en este siglo donde se consolide motivado por la aparición en los primeros años del mismo, de su estanco.

A este motivo responde la Renta Real con el encargo a la Compañía de la Habana de enviar el tabaco cubano a las islas. Una segunda pregunta parte de la efectividad de esta Orden. En este sentido parece que sirvió para controlar más rigidamente las cargas de tabaco mandadas por la Corona, como pudimos ver por la escasa diferencia que sufre el peso del ta-

baco del puerto emisor al de destino. El problema reside en saber si el contrabando se vio afectado por esta medida, hecho que escapa a este investigador por no tener fuentes para cuantificarlo. Pero no parece que sufriera cambios con respecto a otros siglos pues la carestía de los productos y la corrupción del funcionariado son indicios que el contrabando de tabaco seguirá funcionando en los puertos canarios. Por otra parte, al continuar viniendo el tabaco en registros canarios y no en barcos de la propia Compañía este control se hace menor, quedando su acción solo en el peso de embarque y recibo de las cargas oficiales, y sin resguardo las cargas particulares que aunque prohibidas por el artículo 14 del Reglamento de 1718, son las causantes del comercio ilegal.

La utilización de los registros canarios nos conduce a otra característica de este comercio que es su implicación en la verdadera preocupación de la Hacienda en Canarias: el contrabando de caudales. Junto al tabaco consignado a la Corona,

los capitanes canarios van a traer un numeroso caudal que muchas veces será intervenido por el Juez de Indias. Le podemos ver en la tabla de arriba que se elaboró siguiendo la relación que el profesor Morales Padrón nos ofrece.¹⁷

Las cifras nos muestran un ingente contrabando de caudales, destacando el último año en que disponemos datos donde la cantidad entrada es nueve veces más que la permitida. Estos datos se vuelven aún más relevantes al compararlos con el dinero entrado en cada año por el total de los registros canarios que han ido a América (ver tabla página siguiente).

De los seis años que poseemos datos, en dos de ellos: 1746 y 1749, el caudal entrado por los registros canarios utilizados por la Compañía representan más de un 90% del total del caudal traído por los registros canarios. Y en otros dos: 1752 y 1754 más del 50%. Los resultados nos llevan a subrayar la importancia de la utilización de los navíos canarios para llevar junto al tabaco cubano oficial, el mayor número de caudales extraoficiales. Las causas habría que buscarlas en otra investigación que sale ya de nuestro tema, por lo que nos limitaremos a resaltar el fuerte papel de La Habana en estos años como centro emisor de caudal enviado a Canarias y sus relaciones con el comercio del tabaco cubano.

Esta actividad nos aparece dentro de un marco geográfico que no solamente va a abarcar las Islas y el continente americano sino también la propia metrópoli. Las relaciones con la Península nos puede parecer

TABLA 2

Caudal entrado por los registros canarios

AÑO	PESOS TRAIIDOS CANARIOS-CÍA	TOTAL	%
1746	33.913	36.829	92
1749	23.534	24.871	94
1750	6.793	48.809	13,9
1752	7.443	11.758	63
1753	29.506	262.582	11
1754	136.202	218.950	62

en un primer momento como una situación normal. Evidentemente el carácter oficial de este comercio, le obliga a tener un control desde Cádiz, Sevilla y en última instancia con la Real Hacienda en Madrid. Pero no nos referimos a estas relaciones sino a las que por parte de la Compañía y los particulares canarios se establecen concretamente con Cádiz. Por una parte descubrimos como la Compañía de La Habana va a utilizar los barcos canarios no sólo para llevar el tabaco a Canarias sino también a la ciudad gaditana para cumplir los envíos de tabaco a la Real Fábrica de tabaco de Sevilla. Bajo esta excusa, los capitanes canarios envían un numeroso caudal a Canarias.¹⁸

Por otra, el pago de los fletes en Cádiz nos indica una relación comercial de Canarias con esta ciudad, cuyos inicios se remontan al siglo XVII y en el caso de Sevilla, desde el principio de la Conquista. En el siglo XVIII, suponemos que la práctica debió permanecer igual a no ser en casos excepcionales como es el envío de mercancías por parte de una Compañía Privilegiada. El pago

en Cádiz de los fletes, nos indica que la Compañía no posee en Canarias ningún representante por lo que hay que acudir a Cádiz para su cobro pues es allí donde se encuentra el factor de la Compañía. Este hecho se ve confirmado por el envío de las certificaciones de entrada de tabaco por la Administración General de la Renta en Canarias al Factor de la Compañía en Cádiz, D. José de Iturrigaray para que éste abonasen los pagos de fletes adeudados a los maestros de los navíos¹⁹. A menudo este pago de fletes se realiza por medio de Compañías de Comerciantes establecidas en Cádiz, (como es el caso expuesto en el apartado de los fletes), que puede estar motivado tanto por deudas de los comerciantes canarios con extranjeros y supondría la salida del caudal americano a manos extranjeras, o simplemente en función de consignar el caudal a cobrar hasta que el propio maestro pueda hacerlo efectivo. Tales ideas vienen a corroborar la idea de las fuertes relaciones existentes entre el comercio canario-americano y las casas comerciales extranjeras situadas en Cádiz. Relaciones que también

podemos dislumbrar en la relación de receptores en Cadiz de la mercancía que trasladan los navíos canarios a esta ciudad desde 1720 a 1730²⁰. En la misma nos aparece en numerosas ocasiones D. Ricardo Hore o D. Lorenzo Ley y Cía, partícipes de la Compañía de Seguros Marítimos: Sociedad Ley, Van Halen y Hore, establecida en Cádiz en el siglo XVIII.²¹

Estas relaciones que son un complemento a las rutas de Canarias con América se encuentran enmarcadas dentro de una política administrativa de confrontación entre la metrópoli y las Islas. Con Canarias y Cadiz se vuelve a retomar la antigua confrontación Canarias-Sevilla. La orden a La Compañía de la Habana de remitir el tabaco cubano a los estancos canarios responde a la necesidad de la administración central de acortar el comercio directo de este productos entre canarios y cubanos. Cortar las alas al comercio canario que paradójicamente va a suministrar las carestías materiales que posee las nuevas fórmulas de comercio que intenta poner en práctica la Corona. De esta manera, los canarios van a utilizar sus navíos para cargar el tabaco que ha de ser llevado a Sevilla pues la Compañía de La Habana no posee suficientes barcos para esta obligación que es la base de su fundación. Tristemente las nuevas prácticas de la Corona en materia de comercio se van a tener que basar en los materiales que han imperado durante dos siglos anteriores. La realidad de este comercio canario-cubano del tabaco es el freno a la economía canaria que posee los materiales necesarios para llevarlo a cabo bajo el privilegio



Plantación de tabaco.

de una compañía comercial peninsular que no los posee pero que se va a llevar sus beneficios.

Por último quisiera resaltar la importancia del factor humano en el comercio que hemos analizado. Con ello, nosotros referimos a los personajes vinculados a él, sino a la carga humana que va a ser enviada hacia América para poblar y fundar. Esta va a ser la carga habitual de los registros que van a la Habana en estos años y que vuelven cargado de tabaco cubano. Son a su vez material que propicia este comercio, la mayoría de ellos van a ser cosecheros de tabaco en Cuba, además de cumplir con el tributo de sangre implantado en el Reglamento de 1718. En este movimiento poblacional estará también involucrada la Real Compañía de la Habana. El análisis de su papel y sus repercusiones en las Islas Canarias serán los temas que trataremos en el próximo apartado

EMIGRACIÓN CANARIA A LA FLORIDA POR LA COMPAÑÍA DE LA HABANA

Generalidades sobre la emigración canaria

El movimiento de traspase de gentes desde las islas Canarias hacia el Nuevo Continente aparece desde los primeros momentos de la Conquista y se encuentra dentro de la gran corriente migratoria que parte desde el viejo Continente hacia las Indias.

Este desplazamiento va a ser regulado a través de las leyes impuestas por los sucesivos reyes españoles. Así en 1495, tan sólo pueden viajar los súbditos de Castilla, en 1501 aparece la obligación de una licencia y

solamente con la muerte de la reina Católica, podrán ya a ir a América todos los españoles, (Orden de Fernando V). Finalmente será Felipe II quien en 1546 ponga las definitivas condiciones: no podrán ir los extranjeros, los moros o judíos convertidos, los reconciliados con la Santa Inquisición, los descendientes de los quemados por el Santo Oficio, los no naturales de los Reinos de España y los esclavos, tanto blancos como negros. Junto a las normas, aparecerá un organismo que lo regirá y controlará: La Casa de Contratación, fundada en Sevilla en 1503.

Los canarios pronto se suman a esta ruta que llegará a ser, con el paso de los años, una camino frecuente en sus viajes. Las causas de este proceso son varias y múltiples, entre las más relevantes nos encontramos con razones geográficas, (estación de paso a Indias); psicológicas, (la curiosidad); económicas, (la pobreza de la is-

las y el requisito de remitir cinco familias por cada 100 toneladas de exportación desde 1675), y de la Corona, (política estatal).

Es en esta última razón donde se enmarca nuestro estudio pues la acción de la Real Compañía de La Habana es una medida más de las desarrolladas por la Corona Española en su deseo de poblar las Indias.

Dentro de esta política estatal nos encontramos con dos etapas bien definidas: la primera en el siglo XVI, cuyo objetivo es paralizar el despoblamiento de las Antillas. Los canarios son requeridos como sustitutos de una población desaparecida. Esta intención, que es una constante en el siglo XVI, es sustituida a partir de 1600 cuando el canario pasa a ser semilla de creación de nuevas poblaciones, en un intento de frenar el avance humano y político de los pueblos extranjeros.²² Claro ejemplo de ello, son los planes para Santo Domingo y el caso que nos interesa, La Florida.

Canarias y La Florida

Desde la primera mitad del siglo XVIII, los ingleses aparecen como los grandes enemigos de Imperio Español. Frente a ello, La Corona comienza una política de crear una barrera humana frente a la acción expansionista que se está desarrollando en Santo Domingo, Luisiana y La Florida. Es en esta última región donde los canarios formarán esta barrera.

Las peticiones de enviar familias aparecen desde 1690 cuando el Gobernador de la Florida solicita el envío de 100 familias de Orense o Tuy para poblar Apalachicola y el Apalache, pero la Audiencia gallega se niega. Ya en el siglo XVIII, y concretamente en 1704, nuevamente el gobernador de esta península vuelve a insistir en la necesidad de recibir en sus tierras 200 familias para contener a los indios y a los ingleses de San Jorge que ayudan a aquellos, (este acoso había derruido la casa fuerte de San Luis de

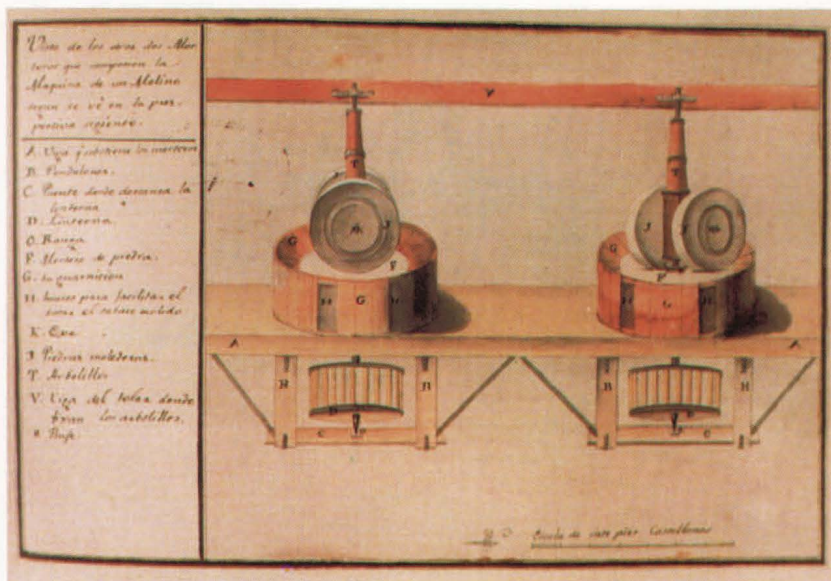
Halimali, huyendo su población hacia Penzacola donde fueron atacados y diezmados). Es en este momento, cuando se le pide al Juez de Indias de Canarias, José de Cobos, que informe si las Islas están en condiciones de remitir 200 labradores hacia el Apalache.²³

A partir de aquí la maquinaria oficial comienza a funcionar y en 1713, bajo la obligación del permiso de registro concedido ese año, se le ordena al Juez que vaya enviando a Florida 100 familias. Estas irán primero a la Habana, de donde partirán hacia Panzacola.

La orden parece que nunca llegó a funcionar pues en 1720 será el Provincial de los Franciscanos quien solicite 500 familias canarias para poblar el Apalache. Como hemos visto, la cifra se ha incrementado debido a que, como el propio dice en su carta: los 161 pueblos de indios no han suplido la falta de población y los ingleses han invadido parte de la colonia española, introduciendo harina de contrabando a la par de hacer esclavos para luego venderlos en Carolina y Nueva Inglaterra. Por ello, el Concejo de Indias va a realizar un plan con la intención de enviar 500 familias canarias a Florida.

La decisión del Concejo tuvo muchas causas: la idea de que su ausencia no afectaría tanto a la despoblación de España, sería menos costosa su conducción por la cercanías de las islas y la obligación del Reglamento de 1718 para el comercio canario de enviar cinco familias por cada 100 toneladas, debieron pesar en su ánimo.

Por otras parte, la Florida



Dibujo de una parte de la maquinaria diseñada por don Juan Sardinero para la molienda de tabaco en la Nueva Fábrica de Sevilla.

era vista como un lugar idóneo para todo cultivo, como lo habían demostrado los ingleses en sus colonias de San Jorge, Carolina, Virginia y Nueva Irlanda. En ellas, cultivaban harina, maíz, arroz y legumbres con las que practicaban su comercio ilícito. El Concejo veía en los canarios no sólo la manera de paralizar la expansión de los colonos ingleses en La Florida, sino también, un instrumento poderoso para acabar con su contrabando. Las condiciones eran las siguientes:

- 1- Desde 1740 debían salir 50 familias cada año hasta llegar a 500.
- 2- Los hombres no debían de tener ni más de 40 años, ni menos de 18.
- 3- Dentro de los primeros años, se preferían aquellos que fueran herreros, albañiles, carpinteros, zapateros y algunos cirujanos.
- 4- Se podían llevar mercancías tales como aguardiente, vino, aceite, paños, medias, etc.. que fueran para el vestuario de la Infantería y lo que sobrara pasaría a La Habana.
- 5- Por 10 años se les permitía un registro de 150 toneladas.
- 6- Por 10 años se les daba libertad de comercio con todos los puertos de la América Española.²⁴

Lo cierto es que hasta 1757 no salen de las Islas los primeros emigrantes. Y las causas hay que buscarlas tanto en la sociedad canaria como en la Compañía de La Habana.

El plan del Consejo de Indias no era atractivo para los canarios. Primeramente porque la idea de que La Florida era un vergel era una falacia. La realidad era que el canario emi-

grante cuando llegaba a Cuba se enteraba que esta colonia era aún más pobre que su lugar de procedencia, y por ello, preferían quedarse en La Habana o viajar hacia Caracas donde le llegaban noticias seguras de una posible prosperidad.

A esto se sumaba la idea de que su sacrificio iba a ser aprovechado por los que se quedaban en el Archipiélago, pues el beneficio de las gracias concedidas sobre el vino y el aguardiente sólo eran factibles de ser utilizados con los registros salidos desde Canarias.

Por otra parte, la Compañía quedaba exenta de pagar los derechos de productos canarios que exportaran a Cuba durante 15 años. Esto hacía que el tradicional comercio canario-cubano de vinos y aguardientes quedase en clara desventajas frente a las mercancías introducidas por la Compañía, pues podrían ser vendidas a más bajo precio, quitándoles mercados a los cosecheros de las Islas. Realmente, estos privilegios nunca se llevaron a cabo, pues fue tal la protesta de los comerciantes y hacendados canarios, que el Rey mandó diferentes edictos denegando tal franquicia.

Por último, los factores ex-



Valle de Viñales.

ternos también influyeron en el ánimo de los canarios. La situación casi permanente de guerra contra Inglaterra, (guerra de la Oreja desde 1740 a 1748), motivaron –junto a todas las causas antecedentes– un descontento general de las Islas frente a la nueva petición de enviar familias canarias a Indias.

Por su parte, la Compañía también tenía reparos para cumplir esta obligación. Calculaba al año más de 10.000 pesos en gastos, que en diez años superaban los 100.000 pesos lo que resultaba muy gravoso. Por ello, solicitaba que no fueran mandados por barcos de la Compañía y en todo caso, una prórroga por 14 años más, de exención de derechos para vinos y aguardientes que podían exportar desde Canarias. Fran-

quicia que era lo único que le beneficiaba de todo este plan.²⁵

CONCLUSIONES

El envío de familias canarias a la Florida supone un afirmación más en la idea de que los canarios fueron, durante toda la época colonial, carne de emigración. Por cuestiones económicas, (tales como el permiso de Registro), por su adaptabilidad, (como aduce la Corona) ó por su pobreza, (que los lanzaba hacia al mar). Lo cierto, es que el canario se convirtió en un agente importante dentro de la política de poblar las Indias.

Este movimiento, en concreto, generó la fundación de dos nuevas poblaciones con sangre canaria: Valenzuela y Galveztonca. Pero como la historia nos ha demostrado, no llegaron a tener la importancia de fundaciones anteriores como Montevideo.

Por otra parte, tampoco en la pequeña comunidad de La Florida el aporte de canarios fue vital. En el estudio que Corbett ha realizado para los años de 1733 a 1756 de esta zona, los canarios no eran los más numerosos sobrepasándoles con diferencia, los andalu-

ces y la gente de los reinos de la antigua corona de Aragón. Esta afirmación es parcial, pues como hemos dicho anteriormente, las remesas canarias no empezaron a llegar hasta 1757.²⁶

En Canarias, no influyó en demasía esta exportación de hombres ya que 707 personas no es una excesiva cifra para hablar de despoblación en las islas. Aunque en este caso, también falta por analizar las listas completas de toda la serie al no poderse contabilizar la emigración fraudulenta. Movimiento que nos parece que fue mínimo a no ser La Florida un lugar atractivo. En todo caso, el objetivo de este tipo de emigrantes debía ser La Habana o Caracas.

Lo cierto, es que el canario siempre estuvo con un fardo, una bolsa o más recientemente una maleta. Dispuesto a ir allende los mares para «hacer las Américas» y regresar como un india-



Puerto de La Habana.

no. Este hecho, que es parte ya de nuestra historia, significó dentro del siglo XVIII, un arma nueva para combatir al enemigo: «La emigración del s. XVIII es más política, más simple trasplante de familias para contener una penetración extraña».²⁷

Habría que preguntarse si esta necesidad de salida fue fruto de la terrible pobreza que asolaba a las islas. Pobreza, que paradójicamente, nacía del despoblamiento de sus tierras.

NOTAS

1. Chaunu, P. *Sevilla y América. Siglos XVI Y XVII*. Publicaciones de la Universidad de Sevilla. 1983. Cap. 2,3 y 4.
2. Morales Padrón, F. *Canarias*

y *Sevilla en el comercio con América*. EEHA, 1952. Pág. 173.

3. Esta clasificación ha sido puesta de manifiesto por GUIMERA

RAVINA, AGUSTIN en *Canarias en la Carrera de Indias (1564-1778)*. I Jornadas de Estudios Canario-Americanos, pág. 207-219. Y LOBO CABRERA, MA-

NUEL y ACOSTA GUERRERO, ELENA en *El comercio canario. Estado de la cuestión*. V Coloquio de Historia Canario-Americana, 1982, pág. 69-102.

4. Sobre el intento de creación de esta Compañía, ver ALEJANDRO CIORANESCU, *Historia de Santa Cruz de Tenerife*. T. II, pág. 449, nota 132. Donde el autor nos señala una bibliografía específica sobre este tema.
5. La Real Compañía de La Habana es una sociedad mercantil que nace en La Habana en 1740, destinada principalmente a abastecer de tabaco cubano las Reales Fábricas de Tabaco de Sevilla. Otras de sus actividades son: los Reales Astilleros de La Habana, la entrada de esclavos a Cuba, el corso en el Mar Caribe, el comercio de ropas y frutos, y con respecto a Canarias; el abastecimiento del tabaco cubano de sus estancos y la conducción de familias de las islas para poblar La Florida. Esta entidad mercantil es objeto de nuestra investigación con el fin de realizar la Tesis Doctoral.
6. Véase Morales Padrón. *Colonos canarios en Indias*. EEHA. Sevilla, 1951. Vol. III. Págs. 339-441 y TORNERO TINAJERO, Pablo. *Inmigrantes canarios en Cuba y cultivo tabacalero. La fundación de Santiago de las Vegas, (1745-1771)*. IV Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas de G. C. 1980.
7. Morales Padrón, F. *El Comercio Canario-Americano, siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla, 1955. Pág. 171.
8. Primera Contrata de tabaco del 13-VIII-1739. Ultramar 999, AGI. Este asiento recae sobre D. Martín de Aróstegui, quien se presenta ante el Monarca como Apoderado General de los Partidos de Cuba.

Un año después, va a ser el fundador de la Real Compañía de La Habana y su primer presidente. 18-XII-1740, Ultramar 882, AGI.

9. Segunda Contrata de tabacos de la Real Compañía de La Habana. 1 de Mayo de 1744. Legajo 650, número 3 del Archivo Histórico de la Fábrica de Tabacos de Sevilla, (AHTS).
10. Cioranescu, A. *Historia de Santa Cruz de Tenerife*. Pág. 53.
11. Numerosos autores han tratado este fenómeno. De manera específica: PEREZ-MALLAINA BUENO, Pablo. Emilio. *El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII*. IV Coloquio de Historia Canario-Americana, 1980. Y RAMOS, Luis J.. *Navíos extranjero habilitados como nacionales para ejecutar el comercio con América a mediados del siglo XVIII*. II Coloquio de Historia Canario Americana, 1977.
12. Melián Pacheco, F. *Aproximación a la Renta del Tabaco en Canarias*. Págs. 109-126. Santa Cruz de Tenerife, 1986.
13. Carta del Comandante general de las Islas Canarias, D. Juan de Urbina, 31-V-1747. Indiferente General 3100-B. AGI.
14. Para el tema de los ataques de los piratas y corsarios a las islas, ver: RUMEU DE ARMAS, Antonio. *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. C.S.I.C. Diana Artes Gráficas.
15. Contrata de 1744. Leg. 650, nº 3. Cap. I. AFTS.
16. Morales Padrón, F. *Las relaciones comerciales canario-americanas*. Pág. 329 de Historia General de las Islas Canarias de Agustín Millares Torres. T. III. Sta. Cruz

de Tenerife, 1977.

17. Estos datos han sido extraído de la relación de los registros de Canarias con el dinero que han regresado de Indias de MORALES PADRON, Francisco. *El comercio Canario-americano*, pág 362-366. Dicha relación abarca solamente hasta el año 1754.
18. «...Haciendo ahora presente a V.S. que dicho dinero que no solamente es procedido del retorno de la misma embarcación sino también de otras dos que fueron a Cadiz con tabacos embarcados por la dicha Real Compañía del cargo de sus capitanes D. Fernando Cali-mano y D. José de Cala...». Carta de D. Bartolomé Casa-buena, Juez de Indias en Canarias dando cuenta de la carga que ha conducido la Fragata el Corazón de Jesús a su regreso de la Habana. Santa Cruz de Tenerife, 12-IV-1755. Indiferente general, 3102. AGI.
19. Certificaciones del pago de fletes. Ultramar 256-918. AGI.
20. Relación que aparece en MORALES PADRON, F. *El Comercio Canario-Americano*. Págs. 367-396. Sevilla, 1955.
21. Las funciones de las Compañías comerciales gaditanas han sido estudiadas por GARCIA-BAQUERO, Antonio. *Cádiz y el Atlántico*. Ob. cit. El autor relaciona estas Compañías con los navíos canarios en cuestiones de Seguros Marítimos. En la pág. 409 nos menciona a la Sociedad ley, Van Halen y Hore.
22. Morales Padrón, F. *Colonos Canarios en Indias*. Anuario de Estudios Americanos, Vol. VIII, Año 1951. Pp. 404-405.
23. Morales Padrón, F. *Los canarios y la política emigratoria a Indias*. I Coloquio de Historia Canario-Americano. Las Palmas, 1976. Pp. 215.

24. Santo Domingo 855, AGI.

25. **Ventura Reja, J.** *Abastecimiento y Poblamiento de La Florida por La Real Compañía de*

Comercio de La Habana. IV Coloquio de Historia Canario-Americana, 1982. Pp. 125.

26. **Ventura Reja, J.** Op. cit. Pp. 128-129.

27. **Morales Padrón, F.** *Colonos canarios...* Op. cit. Pp. 441.

BIOGRAFÍA

M^a del Carmen Morales García

Nacida en Las Palmas de G. C. en 1965, es Licenciada en Geografía e Historia por la Universidad de Sevilla, especializándose en Historia Moderna y Contemporánea cuya licenciatura concluye en 1988. En 1989 entra a formar parte del equipo de investigación del Departamento de Historia de América de dicha Universidad, obteniendo una beca de Tabacalera que le permite comenzar sus estudios sobre la Real Compañía de La Habana. En 1990, tras la concesión de una bolsa de viaje, viaja a La Habana donde recoge numerosa documenta-

ción y comienza sus estudios sobre la relación de la Compañía con las islas Canarias. Un año después es becada por la Fundación Universitaria de Las Palmas para terminar dicha investigación. Actualmente es profesora colaboradora en el Departamento de Historia Moderna de la Universidad de Córdoba.

Dirección:

C/ San Bernardo, 6 - 5^º Izq.
35002 - Las Palmas de Gran Canaria
Tfn: 37 00 05

Este trabajo ha sido patrocinado por:

REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS