

# Canarias y América. Aspectos de una vinculación histórica

Manuel de Paz

*Universidad de La Laguna (España)*

**Resumen :** *Este artículo destaca aspectos importantes de las relaciones entre las islas Canarias y el continente americano, durante la Edad Moderna. En primer lugar estudia brevemente los privilegios del Archipiélago para comerciar con América, frente al monopolio de Sevilla. Las islas Canarias tuvieron este privilegio a causa de su situación geográfica, que les proveía de un gran interés estratégico y, también, por su debilidad estructural. En segundo lugar se analiza el problema de la emigración a América, que fue muy destacado a lo largo de la historia. Este fenómeno de ida y vuelta ha originado un rico intercambio cultural, cuyas huellas perviven en nuestros días.*

**Abstract :** *This article emphasizes important aspects of the relations between (among) the islands Canarias and the American continent, during the Modern Age. First he (she) studies brief the privileges of the Archipelago to trade with America, opposite to the monopoly of Seville. The islands Canarias had this privilege because of his geographical situation, which was providing them with a great strategic interest and, also, for his structural weakness. Secondly the problem of the emigration is analyzed to America, which was very emphasized along the history. This phenomenon of going and return has originated a rich cultural interchange, which fingerprints continues in our days.*

**Palabras clave :** Relaciones entre Canarias y América, Historia del Atlántico.

**Keywords :** Relations between Canarias and America, History of the Atlantic Ocean.

Suele ser un tópico referirse, desde hace mucho tiempo, a las islas Canarias como antesala de América, como escala obligada entre el Viejo Mundo, incluido el continente africano y el Nuevo. Se aduce, no sin razón, que desde la etapa misma del Descubrimiento, las islas Canarias tuvieron un especial protagonismo con relación al Continente americano. El viaje descubridor de Cristóbal Colón partió, como es bien sabido, desde San Sebastián de La Gomera el 6 de septiembre de 1492, previa escala en la isla de Gran Canaria, y, sobre todo, a partir del segundo viaje del Almirante se transportaron desde las Islas, con destino a los primeros territorios recién descubiertos en el Caribe, plantas útiles como la caña de azúcar, o diversos animales, como los cerdos llevados desde la propia isla de La Gomera.

La situación geográfica del Archipiélago y, desde el punto de vista climatológico, el régimen de alisios de la zona de Canarias hizo que, desde tan tempranas fechas, se viera en las Islas un enclave fundamental en el ir y venir de las naves descubridoras, conquistadoras y colonizadoras del Nuevo Mundo. Canarias no podía estar ausente en el protagonismo de esta magna empresa, aportando hombres valiosos que rigieron las instituciones y la milicia en el Nuevo Mundo y, sobre todo, millares de humildes trabajadores y oscuros emigrantes que regaron, con su sudor de generaciones, “la tierra más hermosa que ojos humanos hayan visto”, como confesó admirado el propio Colón al otear por vez primera el paisaje exuberante de la isla de Cuba, y que en este caso hacemos extensivo al conjunto del Continente.

#### PRIVILEGIOS CANARIOS PARA COMERCIAR CON AMÉRICA

La Corona reglamentaba el comercio con las Indias a través de un régimen de monopolio que convirtió a Sevilla en el puerto único para comerciar directamente con las colonias americanas. Todos los barcos debían partir del puerto fluvial andaluz y contar con la autorización expresa de la Casa de Contratación, un organismo encargado de controlar el tráfico de forma exclusiva. La única excepción al monopolio sevillano fue la de Canarias, y hasta que en 1765 se liberalizó el sistema de puerto único para el área del Caribe, sólo las islas podían comerciar con Indias, con la excepción de algunas compañías privilegiadas que actuaban

en ciertos ámbitos geográficos muy reducidos y ya durante el siglo XVIII.

Una de las razones que explican este régimen de privilegio para el Archipiélago es, precisamente, su situación geográfica, en el camino entre Europa y América y en especial por los vientos alisios, que hacían la ruta desde Canarias la ideal para los desplazamientos al Continente americano, por lo que todos los buques debían pasar por Canarias antes de viajar al Nuevo Mundo. Asimismo, la Corona estaba interesada en garantizar la subsistencia de las Islas a causa de su enorme importancia estratégica. La mejor forma de asegurar la presencia de las islas en el seno de la Monarquía era, precisamente, protegiendo a su población mediante un sistema de privilegios que atrajese a los pobladores y contribuyera a su sostenimiento. Con todo, se trataba de un privilegio que debía ser renovado de forma periódica. Desde 1508 los comerciantes españoles recibieron autorización para cargar en Canarias para Indias mercaderías no prohibidas. Desde 1526 o quizá antes ya le fue otorgada a la isla de Tenerife, si bien la primera licencia se le concedió a La Palma, cuya pujanza comercial era notable durante estos años.

Las primeras disposiciones regias permitieron el comercio con América a La Palma, Tenerife y Gran Canaria, mientras que la real cédula de 20 de septiembre de 1534 las amplió a La Gomera, Lanzarote, El Hierro y Fuerteventura. En 1566 les fue reiterado este sistema de privilegios, pero con la obligación de acudir al registro de las actividades comerciales en cualquiera de los Juzgados de Indias establecidos en Tenerife, Gran Canaria y La Palma, quedando restringidas, a partir de entonces, todas las salidas comerciales a las tres islas realengas. Durante la primera mitad del siglo XVI el puerto palmero llegó a ser el más importante del Archipiélago, aunque seguido muy de cerca por el de Garachico en Tenerife. En siglo XVII, sin embargo, la crisis azucarera y la hegemonía vinícola supusieron el dominio comercial de los puertos tinerfeños de Garachico y Puerto de la Cruz, que concentrarán el mayor número de barcos de la Carrera de Indias.

El primer juzgado de Indias o juez de registro se estableció, en 1564, en Santa Cruz de La Palma, pero ante las protestas de Tenerife y Gran Canaria, que alegaron los perjuicios que ocasionaba a su comercio el tener que desplazarse a la capital palmera, justificó que dos años más tarde se estableciera un juzgado en cada

una de las islas realengas. Estos jueces de Indias, que se ocupaban de fiscalizar la legalidad del comercio con América, evitando por tanto los negocios fraudulentos, se financiaban con los derechos de aduanas.

El privilegio de comerciar con Indias atrajo a un elevado número de barcos durante el siglo XVI. El auge de la producción vinícola en la segunda mitad de la centuria favoreció el crecimiento económico e incrementó las posibilidades de exportación no sólo al mercado indiano sino, también, a los centros coloniales portugueses, puesto que bajo Felipe II Portugal se integró (hasta 1640) en la Corona española. En este sentido, Brasil, Cabo Verde y Guinea se convirtieron en mercados interesantes para las producciones canarias. Además, el tráfico clandestino y la exportación de esclavos dieron al comercio insular una especial relevancia, que favoreció la instalación de empresas comerciales foráneas en las Islas. El papel de Canarias como centro de intermediación por el que penetraban con facilidad y menores costes y problemas las manufacturas extranjeras nació, prácticamente, desde los inicios del régimen de privilegios comerciales. Ello dio origen a presiones constantes por parte de Sevilla, al objeto de suprimirlo.

La libertad sin trabas de los canarios para comerciar con las Indias se mantuvo, como decíamos, a lo largo del siglo XVI. El comercio canario competía con el andaluz no sólo por la importación de manufacturas extranjeras, sino también por los precios más competitivos de sus famosos caldos. Además, el Archipiélago no participó en la fuerte tendencia inflacionista que caracterizó la economía castellana, por lo que el coste de la vida y los salarios fueron más bajos en Canarias.

Durante el siglo XVII, sin embargo, las presiones de la oligarquía mercantil sevillana hicieron que se restringiesen las libertades comerciales de las Islas. Sevilla acusaba al contrabando existente en Canarias de ser el principal responsable de la contracción del tráfico indiano y de la consecuente disminución en los ingresos fiscales de la Corona, aunque las causas de la crisis eran mucho más complejas. A partir de 1612, en consecuencia, se establecieron limitaciones geográficas al tráfico insular, para el que estarían vedados legalmente, a partir de entonces, los puertos de Nueva España, Centroamérica, Portobelo (Panamá) y los principales enclaves de Tierra Firme, con la excepción de Venezuela. Esta

normativa privó a Canarias de los intercambios con los enclaves esenciales del Imperio, productores de metales preciosos y bienes de gran valor, y les obligó a comerciar prácticamente en forma exclusiva con la zona caribeña, que poseía en términos generales un menor interés comercial en aquellos momentos. No obstante, pese a la prohibición, los canarios siguieron sorteando los obstáculos legales y traficaron clandestinamente en ocasiones con Cartagena de Indias o con Veracruz.

Otra de las restricciones surgida por aquellas fechas fue el establecimiento de límites en la carga transportada. La cantidad permitida se situaría, a lo largo del siglo, entre las 600 y las 1.000 toneladas. Además, en ocasiones se restringió el número de navíos habilitados para comerciar. La oposición de Sevilla continuó y, en una situación de crisis para el conjunto de la Monarquía, en 1649 el Consejo de Indias decidió suspender el comercio canario – americano. Ante esta decisión los poderes locales canarios reaccionaron apasionadamente y recordaron al monarca la posición estratégica de Canarias y el riesgo que suponía debilitar su resistencia frente a una fuerza enemiga que pretendiese su ocupación, sobre todo tras la pérdida de las Azores y Madeira en 1640. Las razonables protestas isleñas – que subrayaron que la medida sólo serviría para hundir aún más el ya de por sí debilitado comercio hispanoamericano, hicieron que, unos pocos meses después de la prohibición, el Consejo de Indias volviera a recomendar la reanudación del permiso de navegación de Canarias con América. Con el fin de eliminar o atenuar el contrabando se creó, entonces, una junta especial encargada de estudiar el problema de los fraudes, pero las gestiones de su responsable chocaron con la hostilidad de las fuerzas vivas isleñas.

A partir de aquellos momentos, la solución pareció encontrarse en la concesión de un privilegio anual de mil toneladas y en la creación de un juez superintendente que uniese, en una sola persona, los tres jueces de Indias existentes hasta entonces. En 1657 se erigió, en consecuencia, esa máxima autoridad que reunía en un solo cargo las atribuciones de los anteriores. El tráfico ilegal, sin embargo, tanto en Canarias como en América era imposible de eliminar, puesto que el propio régimen de monopolio se prestaba a ello. El tráfico fraudulento desde las Islas se basaba en la existencia de un intenso comercio con Holanda y Gran Bretaña, puesto

que ambos países estaban interesados en colocar sus producciones en la América española y obtener a cambio materias primas de interés comercial creciente, tales como cacao, tabaco, añil, palo de Campeche, cochinilla o, desde luego, metales preciosos. Los mercaderes canarios y, en general, las clases dominantes insulares veían en el traslado de las manufacturas ilícitas a Indias – especialmente de Gran Bretaña – un destacado aliciente comercial, por lo que no dudaban en actuar como intermediarios de este comercio clandestino.

A partir de la separación de Portugal en 1640 y, asimismo, por la nunca decreciente presión de Sevilla, las clases dominantes insulares hicieron lo posible por consolidar el régimen de privilegios comerciales, tratando de evitar los vaivenes de un sistema de prórrogas y altibajos legales que en nada beneficiaban al desarrollo económico insular. Se tuvieron en cuenta, para ello, los requerimientos de la demografía insular, que no había dejado de crecer (tanto por su dinámica interna como por la inmigración exterior, sobre todo portuguesa), que se oponía al escaso poblamiento de las islas caribeñas, prácticamente deshabitadas pese a su enorme valor estratégico en unos instantes de decadencia del otrora poderoso Imperio español. Un acontecimiento relevante, la conquista de Jamaica por Gran Bretaña en 1655 y, también, la progresiva ocupación de la zona occidental de Santo Domingo por los franceses, entre otros factores, hicieron que en 1663 el capitán general Quiñones propusiera al Consejo de Indias – con el apoyo de la propia Iglesia y de los estamentos dominantes de la sociedad isleña – el envío de familias canarias para poblar Santo Domingo y otros enclaves americanos, a cambio de ello se solicitó a la Corona el aumento de los buques del tráfico con Indias, y la consecuente autorización para incrementar el tonelaje de las mercancías transportadas, asunto que se trató de resolver mediante la real cédula de 1678 que prorrogaba por cuatro años el permiso de comerciar con Indias y eximía del pago del impuesto de avería a los navieros que trasladasen cinco familias de cinco miembros por cada cien toneladas. No obstante, estos primeros intentos de vincular el comercio privilegiado canario – americano con la emigración de familias no se consolidaron hasta la promulgación del Reglamento de 1718.

Con el ascenso de la nueva dinastía borbónica al trono español y tras los avatares de la Guerra de Sucesión española, la política

reformista que se tradujo en el Reglamento de 1718 dio al comercio canario – americano un marco legal permanente. Se continuó limitando su tráfico a producciones agrícolas locales, ampliadas en 1755 con tejidos y lienzos elaborados en Canarias, y se permitió, por su lado, la importación de cacao, cueros, azúcar, palo de Campeche y pequeñas cantidades de plata dada la escasez de moneda en las Islas, al tiempo que continuaron prohibidas las importaciones de cochinilla, añil, metales preciosos y tabaco. Asimismo se delimitaron exactamente los puertos comerciales en América, que se circunscribieron con los de las Antillas españolas y también con los de Campeche y Venezuela, a los que se sumó, una década más tarde, el de Buenos Aires, sobre todo por el interés de la Corona en trasladar familias isleñas que, de hecho, tendrían una participación esencial en la fundación de Montevideo.

La capacidad exportadora de las Islas fue monopolizada, prácticamente, por Tenerife y aún más por sus sectores comerciales dominantes que, incluso, trataron de captar mediante testafierros las toneladas del tráfico correspondientes a otros puertos insulares. El puerto de Santa Cruz de Tenerife se convirtió, además, en puerto único para las salidas de la propia Isla, marginando a los puertos de Garachico (destruido por la erupción volcánica en 1706) y el de la Cruz, al tiempo que se convirtió también en puerto obligado de retorno para todo el Archipiélago.

El reglamento de 1718 estipulaba, asimismo, la remisión a América de cincuenta familias de cinco personas por las mil toneladas del permiso. No obstante, aquellos cargadores que no estuviesen interesados en el transporte de pasajeros quedaban exentos de la obligación de transportarlos, pagando entonces el impuesto en metálico. Esta emigración, definida como “tributo de sangre” por algunos autores, poseía sin embargo un notable interés para los propios emigrantes, que de otro modo estarían obligados a viajar por su cuenta al Nuevo Mundo. En diversas ocasiones la Corona sufragaba el pasaje con destino a Santo Domingo, Puerto Rico o Venezuela, y una vez allí recibían tierras con la condición de que las pusiesen en cultivo y producción en un plazo determinado.

La promulgación, a partir de 1765, de la nueva reglamentación que permitió la participación de diversos enclaves peninsulares en el comercio con América significó, de hecho, salvo episodios meramente coyunturales, la decadencia del auge comercial isle-

ño. Canarias difícilmente podía competir con las producciones peninsulares, lo que se tradujo en una crisis mercantil a medida que se fueron abriendo más puertos al tráfico con las Indias. Además, las facilidades otorgadas para la introducción de géneros extranjeros en los buques de procedencia peninsular hicieron decaer el papel de intermediación realizado por los bajeles canarios. A finales del siglo XVIII el comercio canario – americano se convirtió, sobre todo, en un tráfico de pasajeros y remesas más que de mercaderías y, tal como llegó a afirmar Alonso de Nava Grimón, los géneros llegaron a ser sustituidos por las personas como mercancías rentables.

### LA EMIGRACIÓN CANARIA

A lo largo de la época colonial y, posteriormente, a partir de la emancipación de la América continental española y de la independencia de Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico, éstos dos últimos territorios en 1898, los canarios han emigrado a América, tanto insular como continental. La presencia isleña, sin embargo, es más significativa en unos lugares que en otros, y por ello es preciso referirse de un modo especial a una serie de países y regiones. Las rutas de la migración isleña siguen, en cierto modo, la huella marcada por la tradición comercial que ya examinamos en el epígrafe anterior, existiendo dos regiones de especial preferencia para los isleños. La zona del Caribe (Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo), con sus aledaños continentales de Venezuela y, en menor medida, el sur de los Estados Unidos de América (Luisiana y San Antonio de Tejas), y, en segundo lugar, el Cono sur, con especial referencia a la actual República Oriental del Uruguay.

El primer denominador común es, pues, la existencia de una rancia tradición comercial a la que está ligada, sin duda, la presencia canaria en el Nuevo Mundo y, en segundo término, situándonos en la etapa más reciente – siglos XIX y XX – la aparición, con diferente intensidad, duración e importancia, de ejemplos de sociabilidad y de incidencia cultural, a través de la publicación de periódicos y revistas que actúan como elementos de cohesión y de superación social de los emigrados, que se organizan además en asociaciones y centros de protección y ayuda mútua.

La escasa presencia canaria en Cuba durante el siglo XVI está vinculada, al menos en parte, al establecimiento de los primeros



trapiches azucareros que fueron llevados, precisamente, desde las Islas. A partir de mediados del siglo XVII y de modo paralelo al aumento de la actividad comercial canario – cubana se incrementó también la presencia canaria en la Gran Antilla, estableciéndose familias inmigradas sobre todo en el *hinterland* habanero, aunque también se detecta la presencia isleña en la comarca oriental o en la zona de Puerto Príncipe (Camagüey), entrando algunas familias inmigradas a formar parte de diferentes dinastías de poderosos locales, como por ejemplo los Béthencourt procedentes de Tenerife, al tiempo que se observa la presencia de figuras notables como el gran canario Silvestre de Balboa, que trabajaría como escribano y que adquirió el honor, gracias a su *Espejo de Paciencia*, de convertirse en el primer poeta de Cuba. También se afincarán isleños en la región de Sancti Spíritus y Trinidad, a la postre enclave azucarero de primera importancia. Por otra parte, de cara a fortalecer el poblamiento interior de Cuba y en el contexto de la legislación real que permitía el traslado a las Indias de familias pobladoras desde Canarias, desde 1684 se dispuso el envío de familias isleñas a expensas de la Real Hacienda al objeto de establecerse en la bahía de Matanzas, procediéndose – tras diversos avatares – al asentamiento definitivo de una treintena de familias en lo que sería la población de San Carlos de Matanzas, actual capital de la provincia cubana de su nombre.

En la comarca habanera no tardará en iniciarse, guiada por manos isleñas, la expansión del cultivo tabaquero, en las vegas próximas a los ríos y arroyos donde se siguió, al parecer, una tradición de cultivo heredada de los primeros pobladores de la Antilla mayor. Además, algunas familias notables como la del canónigo icodense Nicolás Estévez Borges llegaron a erigir ingenios azucareros y a acumular fortunas tan relevantes que le permitieron donar un hospital a la propia ciudad de La Habana, y a su pueblo originario una monumental y extraordinaria cruz de plata, magnífica obra de orfebrería, considerada la mayor de sus características en el mundo. Con todo, es preciso indicar que la mayor parte de la inmigración está formada por humildes campesinos, que habitan barrios rurales como los de Jesús del Monte, o pagos y poblaciones como Bejucal, Santiago de las Vegas y Guanabacoa – celosos de sus privilegios municipales como defensa ante la presión señorial de los hacendados –, donde se cultiva el tabaco cuya estimación aumente a este

lado del Atlántico. Así, pues, aparte de dedicarse al cultivo de maloja (maíz tierno con destino al ganado), y de frutos menores para abastecer a la ciudad capital, los isleños se dedicaron con entusiasmo al cultivo tabaquero, oponiéndose – como ha estudiado entre otros Rivero Muñiz – no sólo a los privilegios de los hacendados cubanos en relación con la propiedad de la tierra, sino también al monopolio de la comercialización del tabaco establecido por parte de la Corona, al objeto de perfeccionar su fiscalidad y evitar el contrabando. Los problemas no tardaron en producirse. A finales de la década de 1710 y, asimismo, a principios de la siguiente se produjeron algunos motines protagonizados por canarios. En 1723 unos trescientos vegueros arrancaron sus siembras en zonas próximas a la capital y se enfrentaron con las milicias en Rancho Boyeros, siendo vencidos y ejecutados once de ellos, aparte de otras víctimas que se originaron en los enfrentamientos que tuvieron lugar.

Con posterioridad, la intensa migración isleña del último tercio del siglo XVIII se desarrolló en circunstancias bastante diferentes. El inmigrante isleño desarrolló sus expectativas de futuro en trabajos relacionados con la plantación azucarera, como mayores o técnicos, a medida que se expandió el cultivo de la caña, sobre todo tras la crisis de Haití, y se dedicó especialmente al pequeño cultivo de abastecimiento y a la distribución interna en un mercado en expansión vinculado al aumento de la demanda de productos de primera necesidad. En el censo de 1778 los sitios de labor, estancias y vegas representaban el 69 % del total de las propiedades agrícolas, mientras que en 1792 eran el 7 %. En la provincia de La Habana la emigración tradicional se vio obligada a sustituir el tabaco por la pequeña estancia o sitio de labor, al tiempo que tanto en Oriente como en la región central, en la que destacan Sancti Spiritus y Santa Clara, y en Pinar del Río se dedicarán principalmente a las labores tabaqueras.

Aunque existen vacíos importantes en cuanto a cifras, la presencia canaria en Santo Domingo (antigua Española y actual República Dominicana), adquiere cierta relevancia a partir de finales del siglo XVII. En 1684 se fundó en las afueras de la capital, Santo Domingo, San Carlos de Tenerife, poblamiento cuya prosperidad estuvo vinculada al abastecimiento de productos de subsistencia a la capital. Se erigió un templo bajo la advocación de la Virgen de Candelaria, cuya imagen trasladaron sus pobladores

desde las Islas, y mantuvieron una política endogámica muy relevante. Se autodefinían como isleños y tuvieron ayuntamiento independiente hasta 1911. Posteriormente, en 1704, eje cardinal de la expansión isleña en la región fronteriza con la parte francesa de Santo Domingo fue la fundación con familias canarias de la villa de Híncha. El desarrollo de este enclave, que en 1784 superaba los tres mil habitantes, se basó en el crecimiento de su cabaña ganadera, que suministraba carne a la parte francesa, tarea fundamental del Santo Domingo español durante toda esta época. Aparte de Híncha también fue muy significativa la erección, en 1733, del pueblo de San Juan de la Maguana con hateros próximos, vecinos de Azua e isleños dispersos de la propia comarca.

La pequeña y despoblada isla de Puerto Rico también se benefició de la migración canaria de modo significativo desde finales del siglo XVII. El lagunero Juan Fernández Franco de Medina fue nombrado gobernador de la Isla en 1695, a cambio del traslado de 20 familias que se ubicaron en el Hato de Sabana Llana, cerca de San Juan, y que recibieron tierras adecuadas para el cultivo del cacao. Décadas más tarde, entre 1720 y 1730, se trasladaron a Puerto Rico otras 176 familias con casi un millar de parejas en edad fértil, que incidieron marcadamente en el crecimiento demográfico insular, tendencia que continuó en fechas posteriores. En este sentido, según ha sido puesto de relieve, de las casi treinta nuevas poblaciones que se fundaron a lo largo del setecientos, prácticamente dos tercios estuvieron vinculadas en su origen al esfuerzo colonizador de los hijos de Canarias. Posteriormente, durante la primera mitad del siglo XIX nuevos aportes canarios darán lugar a diversos asentamientos, que dejarán una importante huella en la ruralidad y en la identidad puertorriqueña.

La inmigración canaria a Venezuela comenzó a ser significativa, asimismo, a partir de finales del siglo XVII. Tal como ha subrayado Manuel Hernández, jalón decisivo en la colonización interior de Venezuela fue la exitosa fundación de San Carlos Cojedes en 1676. Los isleños adquirieron, además, especial significación como cultivadores de cacao y en relación con actividades de avituallamiento de productos de subsistencia, como en otros lugares de la región caribeña. A partir de 1740 diversos hechos coadyuvan a un cambio sustancial en la migración isleña a la provincia de Venezuela, que tiene su origen en la creciente privatización de las tierras más acce-

sibles, y por otro lado en la política radical de la Compañía Guipuzcoana creada por la Corona para monopolizar el comercio de la región, entre otros factores. En 1748, el gobernador designó a un funcionario de la Compañía, Martín de Echevarría, como teniente de Panaquire, destituyendo al pequeño cultivador herreño Juan Francisco de León. A partir de entonces se produjo una de las mayores rebeliones de la historia colonial americana. Encabezada por León, aglutinó a los propietarios de pequeñas haciendas que veían en la Compañía el origen de su ruina. Un amplio sector de la sociedad venezolana contrario al monopolio vasco, agrupado en torno a León, tomó Caracas y sitió La Guaira, donde se había refugiado el gobernador. Tras un período de espera, dos años después desembarcó el nuevo capitán general con 600 hombres de infantería. La rebelión fue reprimida. León fue remitido a España junto a su familia, al tiempo que se le incautaron sus propiedades y su casa fue arrasada y cubierto de sal el solar.

Posteriormente, la inmigración isleña continuó, aunque no dejó de experimentar cambios coyunturales, en vísperas de la emancipación había alcanzado un nivel muy destacado, auspiciado por la crisis interna de la sociedad canaria y las crecientes demandas de un proceso expansivo como el venezolano.

En relación con el Sur de los actuales Estados Unidos de América, la inmigración isleña es poco significativa, aunque se proyectó el envío de familias en diversas ocasiones a la península de Florida, pero sí resultó relevante, por su significación histórica, la fundación en 1731 por unas cuantas familias canarias de San Antonio de Tejas. Hasta aquellos momentos el enclave era una misión para la evangelización de los indios y un presidio militar. Las familias, procedentes de Gran Canaria, Tenerife y Lanzarote, tras una larga y dilatada expedición de un año por tierra desde Veracruz llegaron a San Antonio en 1731. Las diez familias constituirían en exclusiva el Ayuntamiento de San Fernando de Béjar, cuyo primer alcalde fue el lanzaroteño Juan Leal Goraz. Los isleños realizaron importantes obras hidráulicas en la zona y fundaron la iglesia parroquial bajo la advocación de Nuestra Señora de Candelaria.

Entre 1777 y 1783 arribaron a Luisiana, en el contexto de la política poblacionista de la Corona, unos dos mil canarios, procedentes en especial de Tenerife y Gran Canaria. Artífice de este

recluta fue el malagueño Matías Gálvez, que permaneció en Tenerife entre 1757 y 1775. Los emigrantes canarios en Luisiana constituyeron o reforzaron con su presencia cuatro poblaciones que arrojaron numerosas dificultades en un medio hostil y desconocido para los isleños como el del delta del Missisipí : San Bernardo, relativamente cerca de Nueva Orleans; Barataria, al otro lado del río ; Gálvez Town en la confluencia del río Amite y el bayú, una especie de lago pantanoso en el delta, y Valenzuela. Barataria y Gálvez Town fracasaron, mientras que los otros dos pueblos pervivieron, si bien en Valenzuela los inmigrantes canarios se afrancesaron, puesto que ya existía una notable presencia de inmigrantes franceses procedentes de Canadá y, por todo ello, sólo en San Bernardo pervivió la herencia cultural canaria hasta prácticamente nuestros días. La endogamia interna de esta comunidad isleña, que se mantuvo en cierto grado hasta los años cuarenta del siglo XX, permitió por ejemplo la continuidad del idioma. Alrededor de 1787 se estableció una iglesia parroquial. La mayoría eran agricultores y se dedicaron al cultivo de vegetales que expendían en Nueva Orleans. Otros vivían de la caza y la pesca, ya que la mayoría del distrito estaba integrado por marismas y pantanos. Parte importante de la dieta de estos isleños estuvo constituida, hasta fechas relativamente recientes, por el gofio.

Entre 1726 y 1729 dos navíos trasladaron 55 familias canarias que, unidas a otras cuantas procedentes de Buenos Aires, fundaron en los alrededores del fuerte de San José la capital de Uruguay, Montevideo, como respuesta española al avance portugués hacia el sur. A partir de 1810 se reactivó la presencia canaria en la zona, especialmente de inmigrantes procedentes de Lanzarote y Fuerteventura, algunos de los cuales contribuyeron seriamente, ya en esas fechas, a la dramática consolidación de la naciente República Oriental del Uruguay. La tradición migratoria de las dos islas más orientales del Archipiélago se mantuvo a partir de la década de 1830, al producirse la ruina de la barrilla y las frecuentes sequías que azotaron especialmente a ambas islas hermanas. Los canarios contribuyeron al desarrollo agrario del país entre 1830 y 1880, dedicándose al cultivo de la tierra en los departamentos de Montevideo, Canelones, San José, Maldonado y Colonia y penetrando hacia

el interior.

### CANARIAS Y AMÉRICA

El famoso antropólogo Bronislaw Malinowski, en el prólogo al libro de Fernando Ortiz *Contrapunteo cubano del tabaco y el azúcar*, no dudó en señalar que había “conocido y amado a Cuba desde los días de una temprana y larga estancia mía en las islas Canarias”, puesto que, como subrayó también, para los canarios Cuba era la “tierra de promisión” a donde acudían los isleños a ganar dinero para retornar a “sus nativas tierras en las laderas del Pico de Teide o alrededor de la Gran Caldera, o bien para arraigarse por vida en Cuba y sólo volver a sus patrias islas por temporadas de descanso, tarareando canciones cubanas, pavoneándose con sus modales y costumbres criollas y contando maravillas de la tierra hermosa donde señorea la palma real, donde extienden su infinito verdor los cañaverales que dan el azúcar y las vegas que producen el tabaco”. Pero, por el contrario, tal como destacamos en otro lugar, Fernando Ortiz parece ignorar a aquellos isleños que tanta relevancia tuvieron en el devenir histórico de la economía azucarera y, especialmente, del tabaco en su isla natal.

La actitud del etnólogo cubano, que en sus numerosas publicaciones apenas dedicó unas cuantas frases a los omnipresentes canarios, “los casi cubanos isleños” como le confesó en cierta ocasión a Luis Felipe Gómez Wangüemert, extrañado el periodista palmero porque su admirado maestro no se hubiese referido, en una conferencia que acababa de pronunciar, a las oleadas de inmigrantes provenientes de las Islas y sí a las que habían llegado del resto de España, parece que, en el fondo, tenía dificultades para integrar, en su esquema histórico – sociológico cubano, en su potaje o ajiaco de razas más o menos diferenciadas, a una migración que, efectivamente, se asimilaba e identificaba de modo intenso con los propios cubanos.

La identificación con el medio era algo que, desde luego, definía a los canarios, su integración en la sociedad indiana, tanto en Cuba como en otros lugares. En el mundo caribeño, el isleño fue el poblador blanco que evitó la ocupación definitiva, por potencias extranjeras, de Santo Domingo o de Puerto Rico, que trajo consigo la colonización hispana de Luisiana y que se insertó en el mundo rural de Cuba y Venezuela. El canario fundó numerosos

pueblos y comunidades rurales y dio origen al campesinado blanco, un rasgo diferenciador que caracteriza a las regiones en las que los isleños desempeñaron un papel esencial, por medio de una emigración con un elevado componente familiar, una destacada endogamia interna y una proporción de mujeres muy superior a la del resto de la emigración española.

La presencia canaria en América, que no decayó sino todo lo contrario a lo largo del siglo XIX y que viene a cerrarse, en términos generales, con la gran oleada migratoria posterior a la guerra civil española de 1936-1939 cuyo destino principal fue Venezuela, ha dado lugar a una gran cantidad de elementos comunes entre ambos espacios geográficos, cuya huella se detecta a través de un amplio abanico de manifestaciones culturales.

El estudio de la migración canario-americana en los últimos tiempos y, paralelamente, el análisis de la presencia canaria en el Nuevo Mundo, ha contado con la participación de un numeroso grupo de investigadores que, siguiendo diferentes métodos y perspectivas, han aportado un conjunto de estudios fundamentales, centrados especialmente en la etapa contemporánea del fenómeno, es decir, en los siglos XIX y XX.