

# LEGISLACIÓN MIGRATORIA Y ECONOMÍA REGIONAL el caso de Canarias, 1500-1850

Antonio M. Macías Hernández\*

**Resumo:** La economía de la España de los siglos xvi al xviii tenía un marcado carácter regional y las autoridades locales aplicaban la legislación migratoria regia según las exigencias laborales del aparato productivo. El caso de Canarias constituye un buen ejemplo de esta tesis. La emigración a América alcanzó una elevada magnitud debido sobre todo al papel ejercido por los factores de atracción. De ahí que la clase terrateniente impusiera mecanismos institucionales para retener campesinos a la tierra en las fases de expansión de la economía insular y favoreciera su movilidad en las etapas de crisis, aligerando con este objeto las restricciones a la emigración o solicitando a la Corona medidas migratorias específicas al caso insular.

**Palabras clave:** Historia de la población, Internacional Migration

**Abstract:** The economy of the Spain of century's xvi to the xviii had a noticeable regional character and the local authorities applied the regal migratory legislation according to the labour exigencies of the productive apparatus. The case of the Canary Islands constitutes a good example of this thesis. The emigration to America mainly reached a high magnitude due to the paper exerted by the attraction factors. For that reason the class landowner imposed institutional mechanisms to retain farmers to the Earth in the phases of expansion of the insular economy and favoured its mobility

---

\* Universidade de La Laguna (Canárias), [amacias@ull.es](mailto:amacias@ull.es).

in the crisis stages, lightening with this object the restrictions to the specific migratory measured emigration or asking for to Corona the insular case.

**Key words:** Population History, Demography, Internationals Migrations

El análisis de la magnitud y causalidad del proceso migratorio hispano del período moderno todavía no ha concluido<sup>1</sup>. Pero los datos por ahora disponibles sugieren que la elaboración de mejores guarismos no modificará sustancialmente la tesis de que las tasas migratorias no se corresponden con la incidencia esperada de los factores de atracción y expulsión sobre el colectivo potencial de migrantes. ¿Por qué motivos? Se pueden formular varias hipótesis. Ahora bien, si admitimos la extrema gravedad de los factores de expulsión y la elevada fuerza de los de atracción, entonces deberíamos analizar con mayor cuidado los obstáculos intermedios a la movilidad. Se trataría, pues, de examinar si el factor institucional logró su objetivo de frenar la emigración en algún momento y territorio concreto, y si las denuncias sobre la salida ilegal y la necesidad de limitar la diáspora —es decir, la «retórica de la emigración»— aludían en realidad a un «mercado de trabajo» regido aún por normas en gran parte de naturaleza «feudal», de manera que el estudio de este «mercado» debería anteponerse a todo esfuerzo por medir la movilidad.

Estas reflexiones introducen una nueva perspectiva analítica en el estudio del marco legislativo del proceso migratorio moderno<sup>2</sup>. Esta perspectiva considera que la economía de la España de los siglos XVI al XVIII e, incluso, de la primera mitad del XIX, era en realidad un mosaico de economías regionales y sus autoridades aplicaban la legislación migratoria regia según las exigencias laborales del aparato productivo. Por consi-

---

<sup>1</sup> A las primeras estimaciones de Mörner (1975) le siguieron las de Macías Hernández (1991) y Martínez Shaw (1993).

<sup>2</sup> Me refiero a la normativa migratoria anterior a la real orden de 16 -IX-1853, que ponía fin a una larga historia de restricciones a la emigración a América, y cuyo estudio, después del esfuerzo de Konetzke, no ha tenido continuadores, quizás por la carencia de un *corpus* jurídico sobre el tema y la sostenida tesis de que la normativa migratoria no constituyó un serio obstáculo a la movilidad, siguiendo en este caso la línea analítica ya esbozada por Mörner (1975). No obstante, la política migratoria del Estado liberal reprodujo de forma sustancial el pensamiento *populacionista* que había inspirado toda la legislación migratoria hispana desde su más temprana formulación. Cf. al respecto Pérez-Prendes (1993).

guiente, en el diseño de la política y marco legislativo migratorio, así como en su grado de eficacia, participarían de manera activa las elites locales a través de los organismos propios de la Administración Local.

Este artículo intenta mostrar el papel desempeñado por la terratenencia de las Islas Canarias en la definición y gestión del marco normativo que reguló la emigración canario-americana durante el período 1500-1850. Se trató de una corriente emigratoria que alcanzó una elevada magnitud, especialmente a partir del último cuarto del siglo XVII, y en su causalidad intervinieron de forma destacada los factores de atracción. De ahí que la clase terrateniente impusiera mecanismos institucionales para retener campesinos a la tierra en las fases de expansión de la economía insular y favoreciera su movilidad en las etapas de crisis, aligerando con este objeto las restricciones a la emigración o solicitando a la Corona medidas migratorias específicas al caso insular.

### **De la libertad a las restricciones a la movilidad**

Después de una etapa de libre acceso a la incipiente riqueza de América, motivada en gran medida por la escasez relativa de recursos en la economía castellana para afrontar la ingente tarea de hacer efectiva la ocupación de los extensos dominios indios, a mediados del quinientos se configuró una política migratoria regia fundamentada en el más puro mercantilismo. A partir de ahora, únicamente se autorizaba la entrada en Indias al volumen y calidad del capital humano preciso para una explotación colonial de acuerdo con los intereses metropolitanos y, ante todo, de la Corona<sup>3</sup>. Ahora bien, simplificando en exceso, puede decirse que casi al mismo ritmo que aumentaba la atracción indiana sobre el colectivo potencial migratorio castellano se producía la ruina de buena parte de las economías de Castilla, de modo que muy pronto el flujo emigratorio superó el volumen y calidad que pretendía regular la política migratoria<sup>4</sup>. Y fue entonces cuando se inició el

---

<sup>3</sup> La legislación migratoria prohibía la entrada en Indias a los extranjeros no naturalizados; a los judíos y moriscos conversos y a sus descendientes; a los gitanos y, por último, a los declarados culpables por el Santo Oficio. Pero en nuestra interpretación lo que importa es la naturaleza socioprofesional de los autorizados a emigrar a Indias: funcionarios, factores mercantiles y grandes «colonos» que trasladaban el capital necesario para la tarea colonizadora y en muchos casos bajo los auspicios de la Corona.

<sup>4</sup> Después del pionero trabajo de Mörner (1975), parece existir un cierto nivel de acuerdo en que la intensidad migratoria aumentó a partir del último cuarto del siglo XVI y hasta

ciclo de restricciones a la movilidad y cuando la Corona exigió un mayor rigor en su cumplimiento; un rigor que, sin embargo, no frenó la creciente intensidad de una emigración que «causó, durante la época imperial, una herida considerable, quizá decisiva, al potencial demográfico castellano»<sup>5</sup>.

La tesis de J. Nadal ofrece pocas dudas, pero lo cierto es que desconocemos el alcance efectivo de la legislación migratoria en el caso de las economías regionales. Y también ignoramos si se produjo un desequilibrio creciente entre las necesidades laborales de mano de obra libre de las economías coloniales, caracterizadas por un dinamismo cada vez más intenso, y el excedente que de esta de mano de obra estaba dispuesto a liberar los «mercados de trabajo» de este lado del charco. Unos «mercados» cuya naturaleza permanece en la más oscura penumbra, pues no existen estudios concretos que muestren si todavía se encontraban regulados por obstáculos a la movilidad de tipo «feudal», es decir, por un régimen señorial que disponía aún de los mecanismos institucionales para frenar la emigración de sus vasallos, reforzados, además, por la restrictiva legislación migratoria.

Estas coordenadas analíticas tienen particular interés en el caso de la migración isleña. El Archipiélago fue el primer territorio ocupado por la expansión del capital mercantil vinculado a la política ultramarina de la Corona de Castilla<sup>6</sup>. Su colonización se realizó en el marco de una «política económica» que estimulaba la movilidad de los factores productivos necesarios para el desarrollo de la economía insular, y no hubo obstáculo alguno de naturaleza «feudal» o «colonial» que impidiera a los agentes rectores del proceso colonizador la asignación de los recursos en términos de «eficiencia productiva y de clase»<sup>7</sup>. En resumen, la colonización de Canarias se caracterizó por la libre circulación de hombres, mercancías y capitales.

El descubrimiento de América trasladó esta primera frontera ultramarina de Castilla a los territorios indios, y los puertos canarios, al gozar del privilegio del comercio directo y encontrarse situados en la principal ruta con el Nuevo Mundo, se convirtieron en almacén de hombres y mercancías para cubrir la demanda indiana. Toda Europa pudo comerciar

---

aproximadamente la década de 1630. En este sentido he valorado los trabajos publicados con posterioridad a la síntesis del destacado hispanista en Macías Hernández (1991) e igual enfoque sostiene Martínez Shaw (1993).

<sup>5</sup> Nadal (1984: 62).

<sup>6</sup> Fernández Armesto (1997).

<sup>7</sup> Macías Hernández (2001a).

con América desde Canarias, y de ahí que, organizado el monopolio sevillano hacia 1540, sus cargadores protestasen de inmediato contra la excepcionalidad mercantil canaria, argumentando con acierto la salida ilegal de hombres y mercancías<sup>8</sup>. La Corona estableció entonces un Juzgado de Indias en Canarias (1564) con la importante función de reprimir este embarque ilegal.

No obstante, la presión ejercida por las elites isleñas, sustentada en la necesidad de potenciar el desarrollo de una economía libre de todo obstáculo a su inserción en el escenario mercantil atlántico —necesidad que, por otra parte, fue favorecida por la propia Corona con objeto de garantizar la defensa de la ruta con las Indias—, impidió que las restricciones frenasen el tráfico canario-americano, que se vio ampliado a raíz de la incorporación del mercado colonial lusitano<sup>9</sup>. Y con la misma intensidad con que aumentaba este tráfico en los puertos canarios, desembarcaban en ellos mercaderes, artesanos y colonos de las diversas regiones de Europa. Se trataba, en síntesis, de un contingente migratorio multiétnico, de naturales y extranjeros, entre los que destacaban los lusitanos<sup>10</sup>, y cuyo arribo respondía a las oportunidades de renta y empleo que ofertaba la economía canaria y al estímulo de una atracción indiana cada vez más intensa, especialmente en los puertos insulares, ante los bajos costes relativos de la emigración a Indias desde Canarias, tanto en términos de precios de pasaje como institucionales, en comparación con los exigidos en el puerto de Sevilla, cabecera del monopolio y único puerto peninsular autorizado para los embarques, al menos hasta finales del siglo XVI<sup>11</sup>.

Después del breve período de libre entrada a los dominios indios, las primeras disposiciones restrictivas afectaron a los canarios y a los extranjeros residentes en las Islas o naturalizados que deseaban emigrar a Indias con licencia desde los puertos canarios. Las medidas restrictivas incrementaron los costes de la movilidad, pues los interesados en viajar a América debían no sólo gestionar ante el Consejo de Indias la obtención de la preceptiva licencia, abonando desde Canarias los gastos de esta operación<sup>12</sup>, sino que, además, debían efectuar luego el despacho de la licencia ante los oficiales de la Casa de Contratación (Sevilla) según prescribía

---

<sup>8</sup> Morales Padrón (1955: 279-298).

<sup>9</sup> Bernal y Macías Hernández (2007: 19-24).

<sup>10</sup> Macías Hernández (1992: 36-37).

<sup>11</sup> Macías Hernández (1992: 21-24).

<sup>12</sup> Lobo Cabrera (1990: 350, documentos 808 y 809).

la normativa emigratoria. Esta última limitación administrativa tuvo, sin embargo, una corta duración, pues la real cédula de 26-v-1567 resolvió las protestas de los agraviados al facultar a los jueces de registro de los puertos canarios el despacho de las licencias según las directrices dadas a los oficiales de la Casa de Contratación<sup>13</sup>. A partir de ahora y hasta el último cuarto del siglo XVII, serán estos jueces de registro los responsables de tramitar las licencias concedidas por el Consejo de Indias a los naturales de Canarias y a los extranjeros naturalizados que deseaban embarcar a América desde los puertos insulares.

Ahora bien, esta facultad, aunque meramente administrativa, abría en el caso de Canarias un primer hueco en la interpretación de la restrictiva norma emigratoria castellana. Porque si las licencias se vendían en Sevilla<sup>14</sup>, este mercadeo y el posterior despacho para el embarque a Indias desde las Islas eran más baratos y menos complejos que en el caso sevillano<sup>15</sup>.

En primer lugar, por la existencia de un potencial emigratorio de naturaleza ilegal, pues al contrario que en el caso americano, las Islas estuvieron siempre abiertas a la inmigración de toda clase de gentes<sup>16</sup>; un colectivo que tendía, además, a aumentar a medida que crecía la atracción indiana y la actividad mercantil con América desde los puertos insulares. En segundo lugar, la escasez relativa de hombres de mar para atender la creciente expansión de aquella actividad obligó a los armadores a contratar mano de obra extranjera; una contratación que debió alcanzar niveles significativos si consideramos que fue prohibida de forma reiterada por las disposiciones regias<sup>17</sup>. Finalmente, la infraestructura que sustentaba el comercio canario-americano facilitaba el incumplimiento de la normativa emigratoria. Se trataba de una flota isleña que podía operar en los puertos de todas las Islas. Ciertamente que la legislación obligaba a sus maestros y capitanes a realizar los despachos de sus navíos ante los jueces de registro residentes en Tenerife, La Palma y Gran Canaria; pero quienes deseaban efectuar embarques clandestinos podían hacerlo en las

<sup>13</sup> Morales Padrón (1970: I, 57-58). Según la real cédula de 3-viii-1573, los jueces de registros percibían doce maravedís por el despacho de cada licencia.

<sup>14</sup> Jacoks (1983: 439-479).

<sup>15</sup> Lobo Cabrera (1990: 191).

<sup>16</sup> Gentes de cualquier procedencia (ingleses, franceses) y credo (luteranos) podían residir en las Islas y participar en su comercio interior y con Europa, y el decreto de expulsión de los moriscos no fue aplicado en el Archipiélago.

<sup>17</sup> Morales Padrón (1970: I, 347).

islas bajo dominio señorial —Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y, sobre todo, en La Gomera<sup>18</sup>—, ante la inexistencia de jueces de registro en sus puertos y caletas.

Así pues, el tejido socioeconómico que determinaba la movilidad de hombres y mercancías en los puertos insulares era muy favorable al incumplimiento de la legislación migratoria, y los responsables de su aplicación, los jueces de registro, se vieron envueltos en la negociación de unas licencias cuya autenticidad debían luego certificar. La información disponible y las reiteradas órdenes reales que exigían a los jueces el cumplimiento estricto de la norma emigratoria avalan esta tesis<sup>19</sup>.

No obstante, la demanda de pasajes a Indias y la corruptela de los jueces de registro no fueron los principales responsables de la transgresión de la normativa emigratoria restrictiva en el caso de Canarias. El primer responsable fue la propia Corona, aunque en este caso su acción no pueda interpretarse como una vulneración de la norma o como una excepcionalidad a la misma; por el contrario, respondía a la conceptualización prioritariamente política que la Corona otorgaba al proceso migratorio. En concreto, su objetivo era aprovechar el «excedente de fuerza de trabajo» disponible en determinadas regiones del país para colonizar aquellos territorios indios cuya creciente despoblación por la atracción de Tierra Firme ponía en peligro su permanencia bajo los dominios imperiales. Pues bien, este fue el caso del «excedente laboral» de Canarias, es decir, del colectivo migratorio de naturales y residentes que trataba de cruzar el charco desde los puertos insulares.

Desde los inicios de la empresa indiana, la propia Corona facilitó los embarques de soldados y colonos en los puertos canarios<sup>20</sup>. Luego, en la etapa de mayores restricciones a la emigración a Indias, la real cédula de 3-X-1558 concedió a las autoridades locales la facultad de dar licencias de embarque a las familias que desearan emigrar a Santo Domingo, Cuba

---

<sup>18</sup> Varias disposiciones reales prohibieron los embarques clandestinos en esta Isla y recuérdese que la primera y principal ruta con América pasaba por sus costas.

<sup>19</sup> Así, en 1571, el maestre Francisco Jerónimo se obliga a transportar a Cartagena de Indias cinco pasajeros *con licencia para pasar, vendidas por el fues de registro*, abonando por flete 24 ducados. Cf. Lobo Cabrera (1990: 191192, documento 337).

<sup>20</sup> En 1569, el isleño Diego Hernández de Serpa, gobernador de Nueva Andalucía, obtuvo licencia para transportar 200 hombres de guerra (de ellos, 50 casados y con sus mujeres) y 400 esclavos, de los que una tercera parte serán hembras. Cf. Lobo Cabrera (1990: 168, documento 275.). En 1545, el isleño Francisco de Mesa ganó una real cédula para fundar un pueblo con 30 vecinos en Monte Cristo, sin resultado conocido. Cf. Morales Padrón (1950: 5).

o Puerto Rico<sup>21</sup>; una facultad que a partir de 1566 pasó a los jueces de registro de La Palma, Tenerife y Gran Canaria. Los «colonos» se obligaban, mediante fianza de 200.000 maravedís, a permanecer de seis a diez años consecutivos en las islas citadas.

Cabe entonces preguntarse si bajo esta cobertura legal embarcaban únicamente los naturales de Canarias o bien todo el colectivo migratorio presente en los puertos insulares. Y conviene también aclarar si el destino insular indiano colmó los deseos de movilidad de este colectivo o, por el contrario, no fue más que la fase previa a su traslado a Tierra Firme.

Estas cuestiones no han recibido aún una respuesta adecuada. Ahora bien, la vía emigratoria que permitía acceder desde Canarias a cualquier territorio indiano —la real cédula de 1558— sólo sería utilizada si el coste que los naturales y residentes en Canarias debían abonar por una licencia del Consejo de Indias para viajar a Tierra Firme era superior al precio de la licencia que los jueces de registro de los puertos canarios concedían para embarcar a las Islas de Barlovento. Y como sabemos que estas Islas se despoblaron luego de 1550 por la poderosa atracción de Tierra Firme, cabe sostener que tal atracción afectó a los inmigrantes procedentes de Canarias, quienes juzgaron conveniente su marcha hacia su segundo destino indiano en el supuesto, también probable, de que el sumatorio del valor de la licencia y de los beneficios esperados del traslado compensaran el riesgo de tener que abonar la fianza.

Así pues, la normativa migratoria aplicada en Canarias difería de la vigente en el territorio peninsular. Los jueces de registro de los puertos insulares tramitaban las licencias a Indias y, además, otorgaban licencias de embarque a los «colonos» que querían poblar las Islas de Barlovento, y ambas circunstancias determinaron dos cosas: que la opción de emigrar a Indias de forma «legal» estuviera al alcance del colectivo potencial migratorio formado por naturales o residentes en Canarias, y que esta opción presentara menores costes de transacción —licencias más baratas— en los puertos canarios que en el puerto sevillano.

¿A cuánto ascendió la diáspora? La historiografía tradicional sostiene su elevada importancia, que comenzaría en los primeros momentos de la colonización indiana<sup>22</sup>. No obstante, esta tesis pierde vigor si consideramos que las estimaciones más fidedignas indican que la población regional creció a lo largo del siglo XVI a una tasa anual acumulativa supe-

---

<sup>21</sup> Morales Padrón (1950: 1-3).

<sup>22</sup> Borges (1977: 239-260). Lobo Cabrera (1991: 317-324).

rior al 1 por ciento<sup>23</sup>, de modo que, en vez de emigración, lo que realmente ocurrió durante esta centuria fue una sostenida corriente inmigratoria, relacionada sin duda con el proceso colonizador de las Canarias.

Ahora bien, a partir del último tercio del siglo XVI la atracción india debió ser más intensa que las opciones de tierra, renta y empleo de la economía insular si interpretamos en este sentido las quejas por la despoblación de las Islas, planteadas en primer término por el Concejo de Gran Canaria en 1574. El propietario, regidor, personero y juez de registro Pedro de Escobar —es decir, la persona mejor documentada sobre la realidad socioeconómica de la isla y sobre la dimensión de su corriente emigratoria— informó a la Corona sobre la conveniencia de prohibir una emigración que dejaba indefensa una tierra sometida a la constante amenaza de navíos corsarios y de las potencias enemigas del Imperio. En síntesis,

avía necesidad no solamente de que los vecinos que en ella biven no se salgan fuera sino de otros para que la ayuden a defender, y que algunos dellos, *so color de irse a bivar a la ysla Española y otras partes de las nuestras Yndias para donde tienen licencia nuestra*, se van de esa ysla<sup>24</sup>.

La Corona ordenó entonces el cese inmediato de la emigración de los naturales y extranjeros residentes en Gran Canaria sin licencia expresa de su Consejo de Indias, y prohibió a su juez de registro otorgar licencias para poblar las Islas de Barlovento al derogar la aplicación de la real cédula de 1558. Se suprimía así la política migratoria regia de poblar América con «naturales y vecinos» de Gran Canaria.

La decisión regia no debió ejercer, sin embargo, todo el efecto esperado. Los naturales y vecinos de Gran Canaria podían emigrar bajo la cobertura jurídica de pasar a poblar La Española si efectuaban su embarque en los puertos inmediatos de Tenerife y La Palma, cuyos jueces de registro continuaron expidiendo licencias hacia aquel destino indiano de acuerdo con la real cédula de 1558. Sin embargo, este marco legislativo migratorio de carácter insular cambió en 1599. La Corona, presionada ahora por las autoridades de Tenerife y La Palma, que adujeron de nuevo el argumento de la despoblación y la consiguiente indefensión del territorio, comunicó a todos sus jueces de registro la derogación de la real cédula de 1558 e hizo extensiva la prohibición de emigrar a Indias a todos los «naturales y vecinos» de Canarias. La Corona exigió también el más

---

<sup>23</sup> Macías Hernández (1992: 32).

<sup>24</sup> Morales Padrón (1970: I, 213214). La cursiva es nuestra.

estricto cumplimiento de la normativa migratoria general, al considerar que han pasado a las Yndias muchos extranjeros y otros pasajeros sin licencia y que

vosotros se lo avéis permitido... a muchos dellos *so color de la cédula que antiguamente [1558] se despachó para que se dexasen pasar a los que quisiesen ir a poblar a la ysla Española*<sup>25</sup>.

Así pues, hasta finales del siglo XVI, una cosa fue el marco legislativo migratorio de carácter general aplicado al flujo migratorio peninsular, altamente restrictivo, y otra bien distinta el marco legislativo migratorio aplicado a la emigración de los «naturales y vecinos» de Canarias. Se trataba en este caso de una normativa que se fundamentaba en una política migratoria regia cuyo objetivo era poblar las Islas de Barlovento con «isleños», sin que importara mucho que este origen hiciera alusión a un colectivo multiétnico de potenciales migrantes compuesto por naturales de Canarias y por extranjeros vecindados en las Islas y cuya entrada en Indias estaba rigurosamente prohibida por la legislación general. Finalmente, la normativa aplicada en los puertos insulares fue suprimida en 1599 por la presión de las autoridades concejiles e interesaría ahora precisar cuáles fueron los móviles de esta intervención local.

No hemos localizado el memorial presentado por el juez de registro Pedro de Escobar en 1574, ni tampoco los textos aducidos por la terratenencia de La Palma y Tenerife para sostener el cierre de la emigración en 1599. Sin embargo, las reales cédulas de 1574 y 1599 indican que las autoridades locales fundamentaron su discurso en el apartado más sensible a la política regia: la necesidad de disponer de efectivos humanos para rechazar la permanente amenaza corsaria y de los países enemigos de la Corona sobre unas Islas que eran escala obligada en la ruta con Indias. Y, desde luego, tal amenaza era bien cierta, como demostraron los ataques de corsarios ingleses, franceses y berberiscos; pero también es bien cierto que el argumento de la despoblación aparece citado de forma reiterada en todos los memoriales redactados por las autoridades locales cuando alguna disposición regia hacía peligrar el privilegiado *status* político-económico y fiscal del Archipiélago<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Morales Padrón (1970: III, 38).

<sup>26</sup> Canarias mantuvo durante todo el período moderno un trato político en materia fiscal y mercantil diferenciado del resto del territorio de la Corona de Castilla. Este trato se concretó, en síntesis, en la ausencia de impuestos interiores y en la permisión del comercio con las Indias. Cf. al respecto Bernal y Macías (2007).

Se colige entonces que otros intereses menos «patrios» debieron mover a las autoridades municipales a actuar en contra de la emigración, es decir, a retener campesinos en la tierra insular, y tales intereses se relacionarían sin duda con los efectos de la emigración sobre el «mercado de trabajo». La información disponible sobre la evolución económica de las Islas durante este período confirma esta hipótesis, es decir, la incidencia de la emigración sobre el «mercado de trabajo».

Hacia 1570, es decir, en las fechas en que se prohibía la emigración a América de los «naturales y vecinos» de Gran Canaria, su economía, afectada por la ruina creciente de sus azúcares como consecuencia de la expansión de los cañaverales al otro lado del Atlántico, inició una reconversión agraria fundamentada en una oferta vinícola vinculada al escenario mercantil atlántico<sup>27</sup>. Por su parte, las economías de Tenerife y La Palma, con una menor orientación azucarera, ya habían consolidado en aquellas fechas una viticultura que alcanzaría su cénit en el primer tercio de la centuria siguiente, especialmente en Tenerife<sup>28</sup>, convertida en el epicentro económico de todo el escenario insular. De ahí que la mayor participación de estos dos espacios insulares en el comercio canario-americano no obedeciera simplemente al embarque de hombres y mercancías de procedencia extranjera, como insistían los cargadores sevillanos con la finalidad de acabar con la excepcionalidad isleña a su monopolio; obedeció sobre todo a una oferta vinícola que cubría la demanda de bienes importados del noroeste europeo y generaba un excedente creciente de estos bienes y de caldos propios cuyo único destino posible era el mercado colonial hispano y portugués<sup>29</sup>.

Ahora bien, la continuada expansión vinícola exigía el aporte creciente de mano de obra libre, como hemos demostrado en otro lugar<sup>30</sup>. Por consiguiente, era necesario frenar la elevada atracción indiana sobre el colectivo migratorio para poder disponer de una sostenida oferta de fuerza de trabajo libre y a un coste salarial que garantizara la competitividad del cultivo exportador en su mercado atlántico, atendiendo, además, al hecho de que los costes de la mano de obra empleada en la vitivinicultura representaban por término medio el 70 por ciento de los gastos de explotación<sup>31</sup>. Esta circunstancia comenzó a vulnerarse hacia finales de la

---

<sup>27</sup> Macías Hernández (1995a: 149-155).

<sup>28</sup> Macías Hernández(2007).

<sup>29</sup> Macías Hernández (2000b).

<sup>30</sup> Macías Hernández (1995a: 224-225).

<sup>31</sup> Macías Hernández (1988).

década de 1570 en el caso de Tenerife, y de ahí que los regidores de su municipio-isla denunciaran en la sesión de su cabildo de 15-IV-1579 la actitud de la clase jornalera, pues

a pesar de estar muy bajos los mantenimientos, trigo, vino, carne y todo lo demás, se han aliado e confederado los tales trabajadores e jornaleros de querer llevar a los señores de las heredades e labores de pan e otras haciendas todos los frutos que de ellas se cojan<sup>32</sup>.

La cuestión parece clara. Si la retribución salarial que fijaba la terratenencia mediante su control de la institución concejil no garantizaba la contratación de mano de obra libre que requería la sostenida expansión vinícola, es decir, si aquella retribución no era capaz de reducir la elevada atracción indiana y la consiguiente emigración, entonces había que frenar esta última mediante mecanismos institucionales con la finalidad de garantizar aquella contratación por la vía extraeconómica. Bastaba para ello con convencer a la Corona de que su interés en poblar las Islas de Barlovento con sangre isleña implicaba vaciar de gentes unas islas cuya defensa era de vital importancia para el Imperio.

Interesaría ahora precisar dos cosas. La primera, si este marco legal restrictivo a la movilidad de los insulares, impuesto por la Corona a instancia de las autoridades locales, logró frenar la diáspora. Y la segunda, si este marco legal satisfizo los intereses de una terratenencia que deseaba controlar la movilidad con el fin de garantizar la contratación de activos que requería su estrategia vinícola.

La información por ahora disponible parece sugerir que persistió la corriente emigratoria canaria y europea desde los puertos insulares, al amparo incluso de la cédula de 1558, suprimida con carácter definitivo en 1599. Así, el juez de registro de Gran Canaria alude en 1609 al «exceso que ay de ir pasajeros por vía de esas yslas a las Indias» como consecuencia de la cédula de 1558 para poblar Santo Domingo<sup>33</sup>, y del celo de este diligente funcionario se desprende que quienes aplicaban esta derogada cédula eran los jueces de La Palma y Tenerife, como demuestra un testimonio de este año<sup>34</sup>. De nuevo, en 1625, se indica que los funcionarios dan licencia «a muchas personas para pasar a las Indias so color que van

---

<sup>32</sup> Macías Hernández (1992: 22, nota).

<sup>33</sup> Morales Padrón (1970: II, 28).

<sup>34</sup> Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHPSCTFE). *Protocolos notariales*, leg. 688, fol. 291. Cuatro vecinos de la localidad de Buenavista, en Tenerife,

a poblar a las islas de Barlovento»<sup>35</sup>, y se comprueba que el juez de registro de Gran Canaria autorizaba los embarques clandestinos<sup>36</sup>. En 1635, el Capitán General denunció ante la Corte «la mucha gente que pasa a las Yndias en los navíos que despachan a ellas» los jueces de registro, que «ban a cinquenta, sesenta y aun ochenta personas en cada uno, por cuya causa se despueblan [las Canarias] y pueden hacer falta para su labor, defensa y seguridad»<sup>37</sup>. En 1647, el juez de registros de Tenerife comunica que son «más los naturales della que residen en aquellas Provincias (las Indias) que los que abitan en esa isla»<sup>38</sup>.

¿Sugieren estos testimonios una elevada corriente emigratoria? ¿La oposición de la terratenencia a la movilidad del colectivo que engrosaba el mercado de trabajo no surtió efecto alguno? Los datos disponibles niegan ambas sugerencias.

La tasa anual de crecimiento acumulativo de la población se situó durante el siglo XVI en torno al 1,0 por ciento y descendió al 0,7 por ciento entre 1585 y 1680 (cf. cuadro 1). Estamos, pues, en presencia de un modelo demográfico caracterizado por una elevada vitalidad reproductiva y por un continuado aporte inmigratorio, si bien con intensidad decreciente a lo largo del seiscientos. Y decimos esto porque no cabe hablar de factores de expulsión que generasen un significativo caudal emigratorio, tal y como ocurrió en el solar castellano. En el insular no hubo expulsión morisca; la fiscalidad no llegó a la aldea; la defensa del Imperio no exigió un abultado aporte isleño; el mar fue el mejor cordón sanitario contra la peste; los cultivos americanos desterraron el hambre y, por último, hasta el último cuarto de la centuria, la economía insular conoció una etapa de expansión, vinculada a los mercados de Europa y América. Y por si estos motivos fueran insuficientes para contrarrestar la incidencia de la atrac-

---

dueños del navío Nuestra Señora de los Remedios, se dirigen con sus mujeres e hijos a Nueva España, haciendo escala en Santo Domingo. El juez de registro les despachó como pobladores de esta isla e impuso 500 ducados de pena al maestre en el caso de que no les desembarcara en Santo Domingo. Por su parte, los pasajeros acuerdan con el maestre ir a Nueva España y abonarle los 500 ducados en el caso de que las autoridades indianas se los exijan. Archivo General de Indias (AGI). *Contratación*, leg. 2.848. Tres de las naos que salieron de Tenerife en 1608 llevaron pobladores a Santo Domingo, embarcados por el juez de registro en atención a la real cédula de 1558.

<sup>35</sup> Morales Padrón (1970: II, 53).

<sup>36</sup> Díaz Trechuelo (1977: 299300).

<sup>37</sup> Morales Padrón (1970: III, 17071).

<sup>38</sup> Morales Padrón (1970: II, 9293).

ción indiana sobre el mercado de trabajo local, su terratenencia logró que la Corona suprimiera su política de poblar las Islas de Barlovento con sangre isleña, elevando con ello los costes de la movilidad. Una tesis que queda de relieve si examinamos el colectivo migratorio de este período.

**Cuadro 1**  
**Principales indicadores poblacionales, 1585-1680**

Islas	Superficie Km <sup>2</sup>	Habitantes		Distribución		Densidad		Tasas (Δ%)
		1585	1680	1585	1680	1585	1680	
Tenerife	2.034,2	24.383	51.954	51,6	52,6	10,0	25,5	0,80
Gran Canaria	1.560,1	10.758	20.163	20,0	22,1	5,5	12,9	0,66
La Palma	708,3	10.325	13.076	13,0	15,1	8,3	18,5	0,25
Lanzarote	845,9	1.521	3.737	3,7	1,6	0,7	4,4	0,95
Fuerteventura	1.659,7	2.028	3.889	3,9	2,8	0,7	2,3	0,69
La Gomera	369,7	2.252	4.521	4,5	3,3	3,4	12,2	0,74
El Hierro	268,7	1.338	3.252	3,2	2,6	3,7	12,1	0,94
Totales	7.446,6	52.605	100.592	100,0	100,0	5,2	13,5	0,68

Fuente: Macías Hernández (1995a y 2004).

Se trataba de miembros del capital mercantil de origen local o extranjero, residente o naturalizado, vinculados al tráfico canario-americano o bien a un proceso colonizador indiano —plantaciones de cacao o de tabaco— relacionado con este intenso tráfico y conectado a través del mismo con los mercados del noroeste europeo. Por su parte, el colectivo de jornaleros y pequeños propietarios sin vínculo financiero con el citado proceso no formó parte de este flujo migratorio porque el coste de su movilidad se incrementó a partir de 1599, cuando se suprimió la facultad otorgada a los jueces de registros de dar licencia para embarcar a las Islas de Barlovento. A partir de ahora tenían que costear una licencia ante el Consejo de Indias o bien sobornar a los jueces de registros; una operación que hacia 1622 ascendía al doble del precio del pasaje a Indias<sup>39</sup>.

<sup>39</sup> Macías Hernández (1992: 27).

## 2. El *derecho de familias*: sangre isleña para el yermo indiano

El análisis de los diversos indicadores de la economía del país revela síntomas de crisis a partir del último cuarto del siglo XVII. El mal radicaba en la regresión de su subsector agrario más dinámico, la vinicultura, debido a la competencia de la oferta lusitana y peninsular en los mercados del noroeste de Europa y coloniales<sup>40</sup>. La regresión determinó un aumento del paro y de la tensión social, con motines y asonadas de diversa intensidad, de modo que llegó un momento en que la terratenencia, a través de su control de las instituciones locales, se vio obligada a adoptar decisiones que aligerasen la presión de los desheredados.

Por lo pronto, aplicó las más inmediatas; no elevó queja alguna contra las levas para los ejércitos de Flandes y para los regimientos de América, sobre todo cuando los enganchadores eran miembros destacados de la elite local. Luego propuso a la Corona, por medio del Capitán General y del Obispo de la diócesis, la extracción con cargo a la Real Hacienda o Armada de «la gente que sobra» para «poblar con ella las islas de Barlovento»; es decir, propuso a la Corte la misma política migratoria con sangre isleña que había rechazado durante el período anterior. Pero las circunstancias habían cambiado sustancialmente; se trataba ahora de conjugar los intereses políticos de una Corona empeñada en crear una frontera poblada para detener el avance extranjero en las citadas Islas, con los de una terratenencia que intentaba equilibrar el mercado de trabajo mediante la extracción de su excedente de mano de obra.

El primer problema consistía en resolver la financiación de esta corriente emigratoria, pues si en el pasado corría a cargo de los emigrados, ahora el colectivo potencial de emigrantes, la clase jornalera sin renta y empleo, carecía de recursos para afrontar los costes de su traslado. Y de nuevo los intereses de la terratenencia local tomaron la iniciativa. El comercio canario-americano se hallaba bajo la constante amenaza de los cargadores sevillanos, y era necesario ahora garantizar su prorroga e incrementar la presencia mercantil isleña en el mercado colonial hispano para poder colocar el excedente de caldos que ya no navegaba a las colonias lusitanas luego de la independencia de Portugal, ni tampoco a las colonias inglesas de Norteamérica, pues la *Staple Act* de 1663 reservó de manera exclusiva este mercado para los caldos portugueses.

---

<sup>40</sup> El marco general de la regresión económica puede consultarse en Macías Hernández (1995a: 168-174).

Fue así como —y no como una mera iniciativa regia— la real cédula de 1678 instauró un modelo migratorio único en la política migratoria de la Corona: prorrogó la permisión mercantil canario-americana y eximió del pago de la avería<sup>41</sup> a los navieros que transportasen cinco familias de cinco miembros por cada cien toneladas<sup>42</sup>. El precio del flete de cada emigrante, equiparado al impuesto de avería, fue valorado en 200 reales; los armadores que no llevasen las familias correspondientes al tonelaje de sus navíos tenían que abonar esta cantidad por cada emigrante no embarcado o 50 reales por tonelada<sup>43</sup>. En cuanto a las familias, la Corona les gratificaba en origen con una ayuda de 400 reales —elevada a 500 unos años más tarde—, y con tierras, semillas, aperos de labranza y total exención de impuestos por diez años en sus nuevos establecimientos de las islas de Barlovento y Tierra Firme. Asimismo, ordenaba a sus respectivos gobernadores que diesen a los colonos

todo el buen pasage y acogida que fuere posible para que, con la notizia que desto bolviere a las islas de Canaria, apetiesen otros hazer el mismo viage<sup>44</sup>.

Las sucesivas prórrogas de la permisión canaria mantuvieron el *derecho de familias* y ampliaron su volumen, combinando la solicitud isleña de incrementar su tráfico indiano y la demanda de gentes por parte regia para poblar las islas de Barlovento. La Corona exigió también el

---

<sup>41</sup> Impuesto que desde el siglo XVI abonaban los navieros para financiar la defensa del tráfico con América.

<sup>42</sup> Morales Padrón (1970: III, 316).

<sup>43</sup> La sustitución del derecho de avería por el nuevo impuesto o flete de pasaje interesaría a los navieros siempre que ambos impuestos fuera equivalentes. En 1679 y años siguientes, los buques de la pennisión canaria abonaban el 12 por ciento de las mercancías indianas introducidas y aforadas en origen en concepto de avería (Archivo General de Indias (AGI). *Indiferente General*, leg. 3.098, exp. 53). Pero esta fórmula de pago de la avería no permite precisar si la sustitución de un impuesto por otro fue equitativa. En realidad se adoptó para ello los 220 reales que abonaban los pasajeros que embarcabau~ en navíos de guerra en concepto de avería la suma de 220 reales, según Veitia y Linaje (Lib. I, cap. xx, n° 14). No obstante, esta sustitllción no fue inmediata, pues con posterioridad a 1678 los armadores continuaron pagando la avería si no llevaban las familias de su obligación, y en 1699 el juez de registro les exigió una fianza equivalente al valor de las familias que debían transportar y, por último, ingresar este valor en las cajas reales en concepto de *derecho de familias* y en cumplimiento de la real cédula de 1702 (AGI. *Contratación*, legs. 2.850 y 2.851).

<sup>44</sup> Morales Padrón (1970: III, 318).

más estricto cumplimiento del *derecho*<sup>45</sup>, ordenando incluso en ocasiones que no se permutara por dinero<sup>46</sup>, así como el envío de siete familias por cada cien toneladas. La real cédula de 1702 resolvió que los gastos ocasionados por el embarque de las familias que excedían de las correspondientes al *derecho* se sacarían «de los depósitos que hacen otros capitanes por defecto de no hallar las de su obligación al tiempo de su viaje»<sup>47</sup>.

Finalmente, la Administración borbónica sistematizó el *derecho de familias* y la política migratoria asociada al mismo. El impuesto quedó recogido en el reglamento del comercio canario-americano de 1718, destinándose las familias como norma general a poblar Santo Domingo hasta 1764, cuando se ordenó suspender los embarques. No obstante, los navieros siguieron abonando los 1.000 reales por familia hasta la supresión del *derecho* por real cédula de 1786<sup>48</sup>.

¿A cuánto ascendió la diáspora propiciada por la política migratoria de la Corona? Entre 1681 y 1702 embarcaron una cifra mínima de 431 familias; estimando en cinco sus miembros, tenemos un total de 2.155 personas, es decir, una media de 98 emigrantes anuales en el transcurso de estos veintidós años. Cumaná (Venezuela) y Santo Domingo absorbieron el grueso de este contingente. Entre 1702 y 1719, un total de 38 personas fue enviado hacia diferentes destinos<sup>49</sup>, 300 a Santo Domingo entre 1709 y 1714<sup>50</sup>, más otras 463 a lugares sin documentar entre 1712 y 1717<sup>51</sup>; en total, 763 emigrantes embarcados con flete regio, a una media anual de 51 emigrantes entre 1702 y 1717. Como vemos, la intensidad de la recluta regia decreció en el primer cuarto del siglo XVIII, los navieros abonaron el correspondiente importe del *derecho de familias* en vez de transportarlas y de ahí la citada insistencia de la Corona acerca del envío de las familias.

---

<sup>45</sup> Morales Padrón (1970: III, 338).

<sup>46</sup> Morales Padrón (1977: 215, nota 2).

<sup>47</sup> Morales Padrón (1970: II, 347).

<sup>48</sup> Peraza de Ayala (1977: 160).

<sup>49</sup> Fariña González (1991: 310).

<sup>50</sup> Gutiérrez Escudero (1985: 6667).

<sup>51</sup> AGI. *Indiferente General*, leg. 3.093, exp. 1.

**Cuadro 2**  
**Emigrantes embarcados por el derecho de familias.**  
**Destinos y gastos de embarque, 1720-1740.**

Destinos	Emigrantes		Costes (en reales)		
	A	%	B	%	B/A
Santo Domingo	400	24,8	58.083,25	26,7	145,2
Puerto Rico	305	18,9	59.746,75	27,5	195,9
Venezuela	497	30,8	67.874,25	31,2	136,6
Buenos Aires	250	15,5	14.689,00	6,8	58,8
Texas	162	10	16.830,75	7,7	103,9
Totales	1.614	100	217.224,00	100	134,6

Fuente: Macías Hernández (1992: 63).

La insistencia dio su fruto a partir de 1720, cuando a la mejora en las condiciones de su oferta se le unió una demanda más dispuesta a aceptarla, pues fue en las décadas siguientes cuando la economía insular tocó fondo. Así, entre 1720 y 1740 embarcaron 1.614 emigrantes, a una media anual de 77 y con un coste en origen para la Hacienda de 217.224 reales (media de 134,6 reales por emigrante). A esta suma debemos agregarle la invertida en su establecimiento en destino (semillas, utillaje, animales de labor, manutención en el primer año, construcción de viviendas e iglesia y otros imprevistos), estimada en el caso de Santo Domingo en 310 pesos (6.200 reales) por familia en 1741<sup>52</sup>.

La guerra anglohispana interrumpió el embarque de familias. Pero entre 1749 y 1764 embarcaron 2.455 emigrantes, a una media anual de 153 y con un coste en origen de 428.887 reales (media de 174,7 reales por emigrante). Fue, como vemos, la etapa de mayor intensidad emigratoria, explicable por una mayor *privación relativa* entre el colectivo de potenciales emigrantes y por una mejora más substancial en las condiciones de la oferta regia, que requería de los isleños para continuar la repoblación de Santo Domingo y crear nuevos asentamientos en La Florida. Ahora bien, a pesar de los proyectos para establecer con éxito las familias canarias, sufragados con las arcas de Nueva España ante la pobreza de los territorios indicados<sup>53</sup>, y de los positivos resultados conseguidos en el caso de

<sup>52</sup> Morales Padrón (1950: 13).

<sup>53</sup> Sevilla Soler (1980: 51)

Santo Domingo<sup>54</sup>, la recluta regia mediante el *derecho de familias* se suprimió en 1764 por carecerse de medios para su adecuada financiación.

La última expedición, dirigida a la Luisiana en 1778-1782, acentuó su carácter colonizador y militar. Se reclutaron un total de 2.514 soldados-colonos<sup>55</sup>. No obstante, con tal expedición no finalizó el ciclo emigratorio propiciado por la Corona, pues años antes y en 1785 reclutó soldados para los batallones de La Habana y Caracas y para poblar la costa de los Mosquitos<sup>56</sup>.

¿La recluta regia despobló la tierra, como sostiene la tesis historiográfica tradicional? La cuantificación de su alcance no ha concluido; sin embargo, sabemos por el momento buena parte de su cuantía; entre 1681 y 1783 embarcaron un mínimo de 9.501 emigrantes; agregando las levadas militares y estimando su monto en la mitad de aquella cifra, tendríamos un contingente emigratorio próximo a las 15.000 personas para todo un siglo, es decir, una media anual de 150 emigrantes en una población que pasó de 100.592 a 164.709 habitantes en igual período (cf. cuadro 3).

**Cuadro 3**  
**Población y tasas anuales de crecimiento acumulativo**  
**(%) a nivel insular**

Islas	Población					Tasas			
						1680	1718	1745	1787
1680	1718	1745	1787	1802	1718	1745	1787	1802	
Tenerife	51.954	61.755	60.218	61.432	69.025	0,46	0,09	0,05	0,78
Gran Canaria	20.163	28.709	31.859	45.324	53.844	0,93	0,39	0,84	1,15
La Palma	13.076	13.763	17.581	23.723	28.788	0,13	0,91	0,72	1,30
Lanzarote	3.737	6.030	7.210	12.778	16.160	1,27	0,66	1,37	1,58
Fuerteventura	3.889	7.252	7.382	10.708	12.451	1,65	0,07	0,89	1,01
La Gomera	4.521	5.440	6.251	6.944	7.915	0,49	0,52	0,25	0,88
El Hierro	3.252	3.080	3.687	3.800	4.006	0,14	0,67	0,07	0,35
Totales	100.592	126.029	134.188	164.709	192.189	0,60	0,23	0,49	1,03

Fuente: véase nota 10.

<sup>54</sup> Sevilla Soler (1980: 5354).

<sup>55</sup> Tornero Tinajero (1977: 344354; Villere (1972).

<sup>56</sup> Ramos (1977).

Entonces, ¿por qué, siendo gratis el precio del pasaje y graves los factores de expulsión, no embarcó un mayor contingente? La causa fundamental residía en que la oferta de la Corona, a pesar de mejorar en el transcurso de su vigencia, era poco atractiva para un colectivo migratorio que disponía de un elevado conocimiento de las condiciones objetivas de las áreas de inmigración. En síntesis, entre las causas de la baja atracción podemos citar los repartimientos de tierras en lugares inhóspitos e insalubres; los ataques de los indios y de los piratas; la oposición de los hacendados criollos a la entrega de lotes óptimos para asentar a los colonos canarios, interesados sin duda en reclutar esta mano de obra para sus haciendas<sup>57</sup>. Unas condiciones que contrastaban con las mejores posibilidades de hacer la América en otras regiones distintas de las propuestas por la Corona y conocidas por el colectivo emigratorio gracias a sus redes migratorias y el tráfico canario-americano.

Ahora bien, el precio de la movilidad hacia estos destinos era elevado, pues los interesados debían abonar a los navieros un doble flete: el importe del *derecho de familias* y el de su conducción. En consecuencia, ni la política emigratoria regia ni su *derecho de familias* despoblaron el Archipiélago; antes bien, al encarecer el coste de la emigración, se convirtieron en un mecanismo antiemigratorio para todo aquel que no aceptara una movilidad que, ante todo, se debía a los intereses del Estado absoluto. Veamos brevemente el desarrollo de esta tesis.

El precio del flete del *derecho de familias* se situó en 200 reales de la moneda de Canarias, equivalentes a 10.200 maravedís de Castilla a partir de la reforma monetaria de 1686. Los protocolos notariales ofrecen *obligaciones de pasaje* cuyo importe, a pagar en La Habana, osciló entre 40-45 pesos fuertes (27.200-30.600 mrs) en el transcurso de la centuria<sup>58</sup>, en los «que hemos ajustado el pasaje de mi persona de combés con mi alforxa... dándome de comer lo mismo que diere a otros pasajeros de igual naturaleza»<sup>59</sup>. Como vemos, el emigrante pagaba como mínimo dos veces el importe del *derecho de familias* (es decir, 20.400 mrs.), más un 33,3 por

---

<sup>57</sup> Morales Padrón (1977: 215-217); Din (1985); Gutiérrez Escudero (1985); Curbelo (1986: 51-94).

<sup>58</sup> Los valores superiores a esta cifra incluían el interés del préstamo marítimo -variable entre un 10 y el 12 por ciento-, y mejores atenciones en la travesía. Los riesgos del tráfico en tiempo de guerra incrementaban también el precio de los fletes. No obstante, la serie disponible no permite todavía precisar todas las modalidades y oscilaciones anuales del precio del pasaje.

<sup>59</sup> AHPSCFE. *Protocolos notariales*, leg. 1.416, fol. 101.

ciento, es decir, el premio existente entre la moneda canaria y la indiana; en total, pagaba por el flete 27.200 mrs., equivalentes a 40 pesos fuertes o a 240 jornales<sup>60</sup>. La supresión del *derecho de familias* en 1786 no significó una rebaja en el precio del pasaje<sup>61</sup>; por el contrario, un mayor beneficio para los navieros y de ahí su interés en esta negociación, coincidiendo además con la ruina del transporte de mercancías<sup>62</sup>.

Finalmente, este precio del flete sugiere que, de no haber existido el *derecho de familias*, el pasaje en moneda indiana costaría exactamente la mitad, es decir, 13.600 mrs. (10.200 mrs. más el premio del 33,33 por ciento) o 120 jornales en Canarias. Considerando entonces el volumen de población de cada segmento de las clases agrarias en la distribución de la renta, tal reducción provocaría un incremento de la emigración. En definitiva, sin el *derecho de familias* la emigración hubiera alcanzado mayores guarismos.

Porque el segundo coste, el jurídico, era poco significativo. El juez superintendente del comercio de Indias expedía las licencias de embarque, y la promulgación del comercio libre no alteró las cosas<sup>63</sup>, a pesar de que el negocio existente en la concesión de las licencias enfrentó a las autoridades locales<sup>64</sup>. En la década de 1780, cuando creció la emigración, el precio de la licencia era de 75 reales<sup>65</sup>, es decir, el 9,4 por ciento del precio del pasaje. Las licencias se otorgaban sin problemas a los cargadores y *pasajero cargador* eran todos, incluso aquéllos que concertaban un riesgo equivalente al precio de su flete, a pagar en destino.

Sin embargo, el encarecimiento de la movilidad no puso freno a la misma, como revelan las cifras poblacionales (cf. cuadro 3). Frente a una tasa anual de crecimiento acumulado del 0,7 por ciento como promedio regional entre 1585 y 1680 (cf. cuadro 1), a partir de esta última fecha el ritmo se atenúo, presentando incluso signos negativos en los ámbitos

---

<sup>60</sup> El jornal medio durante el siglo se situó entre 102-127,5 mrs.

<sup>61</sup> Los datos sugieren una rebaja a 30 pesos en 1787-1790, debidos probablemente a este hecho; sin embargo, su incidencia debía de haber reducido el flete a 25 pesos.

<sup>62</sup> Macías Hernández (1995a: 171).

<sup>63</sup> El art. 15 del *Reglamento* recogía esta facultad de los jueces de arribadas de Canarias y Mallorca.

<sup>64</sup> El Capitán General sustentaba su intervención en la necesidad de prohibir el embarque de milicianos por exigencias militares. La Audiencia, por su parte, aducía la filga de los reos. Archivo Histórico Nacional (AHN). *Consejos*, leg. 493, exp. 12; leg. 5.955, exp.49; leg. 915, exp.29.

<sup>65</sup> Peraza de Ayala (1977: 16).

insulares hasta entonces más dinámicos y vinculados al escenario internacional, como es el caso de Tenerife. Y es que la Corona tuvo un competidor en el enganche de emigrantes: los navieros del tráfico canario-americano, interesados en transportar emigrantes con el fin de sostener los fletes de su negociación indiana. El emigrante subscribía *obligaciones de pasaje*, como ya hemos indicado, en las que comprometía los bienes de sus unidades familiares para financiar su traslado a las colonias indianas que ofrecían mejores oportunidades de renta y empleo.

Ahora bien, se trataba en este caso de emigrantes que contaban con medios financieros propios para costear su movilidad. ¿Qué ocurrió entonces con el colectivo migratorio, es decir, con la clase jornalera que debía financiarla mediante el mecanismo del *derecho de familias*? Cabe pensar al respecto que, una vez resuelta la saturación del mercado laboral mediante la extracción de aquella cuota de mano de obra no absorbida por el aparato productivo, la persistencia de tal extracción desequilibraría este mercado y llegaría un momento en que «no se encontraría quien labrara los campos» a los salarios que la clase terrateniente estaba dispuesta a pagar en una etapa de contracción de la renta agraria. Asistiríamos entonces a una nueva intervención de esta última en el mercado migratorio, esta vez con objeto de resolver este desequilibrio según sus intereses.

Las primeras quejas basadas en esta argumentación se presentaron en 1686, agregando al mal de la emigración el de las levadas militares para los ejércitos de Flandes y de América. En 1697, argumentando, además, el vacío demográfico causado por la crisis de subsistencias de 1691-1692 y la grave epidemia de viruela de 1694, suplican la prórroga de las mil toneladas de la permisión mercantil canario-americana «sin la obligación de conducir familias»<sup>66</sup>. Cuestionan, por último, la recluta de los «enganchadores» privados, miembros incluso de la terratenencia, que conducen emigrantes a cambio de prebendas y gobernaciones indianas<sup>67</sup>.

Pero las voces opuestas al *derecho de familias* pronto enmudecieron e, incluso, insistieron en sus ventajas cuando las crisis agrarias del período 1720-1750 incrementaban el desempleo y el número de pobres se agolpaban en las puertas de conventos e iglesias en demanda de la caridad pública e institucional. Hemos de esperar a la segunda mitad del XVIII para encontrar una nueva y mejor oposición de las élites insulares a la emigración, provocada ahora no por el *derecho de familias* sino por la labor

---

<sup>66</sup> Morales Padrón (1970: III, 371372).

<sup>67</sup> Macías Hernández (1992: 81-82).

reclutadora generada por el enganchador que competía ventajosamente con la Corona: el armador del tráfico canario-americano.

Los hogares de campesinos empobrecidos por el proceso proletarizador protagonizado por la privatización de los bienes comunales y por el incremento de la renta de la tierra hipotecaban sus cortas pertenencias —la casa terrera y huerta, la yunta de labor— para colocar sus vástagos en América mediante las *obligaciones de pasaje*. Y según los regidores del municipio-isla de Tenerife, «salen todos los años en tal extremo que no hay quien cultive las tierras, quien fabrique las viñas ni quien en caso necesario defienda la patria»<sup>68</sup>, de modo que «en el día no encuentran los cosecheros un peón para el cultivo. Las mujeres ejercen las labores varoniles en los campos». Además, la emigración contradecía la tesis populacionista ilustrada. Pues si la población era la felicidad del Estado, en Canarias y como consecuencia de una emigración apoyada por el propio Estado, dicha felicidad no existía y de ahí la ruina de la agricultura, de las artes, del comercio. Finalmente, la diáspora, argumentaba por su parte el clero, arruinaba la moral y las costumbres al emigrar varones casados que dejaban en la tierra a mujeres e hijos en la mayor indigencia.

La Corona fue en parte sensible a esta realidad migratoria. Exigió un mayor celo en la concesión de licencias de embarque; reiteró la prohibición de emigrar a los casados sin previa autorización de sus esposas; ordenó evacuar los preceptivos informes, en los que la autoridad local propuso prohibir la emigración a todo isleño en edad militar —es decir, al que se hallaba en la edad óptima para emigrar— y a todos los milicianos, y permitir solamente el transporte de 25 pasajeros por buque<sup>69</sup>. Ninguna de estas medidas se aplicaron y es dudoso que, en el caso de que se aplicasen, consiguieran frenar el éxodo.

Estamos, pues, ante una analítica migratoria y propuesta normativa que respondían en esencia a una concepción del mercado de trabajo aún con tintes feudales, donde el hombre es ante todo un vasallo cuya movilidad sólo es posible en tanto no afecte a los intereses de las clases dominantes, coincidentes con los del Estado absoluto. Pero junto a este discurso emergió otro de la pluma del director de la Sociedad Económica de Tenerife, Alonso de Nava Grimón, que si bien participaba de algunos elementos del anterior, adelantaba otros que presagiaban una nueva concepción del mercado de trabajo y de la movilidad.

---

<sup>68</sup> Archivo Municipal de La Laguna. *Libros de Acuerdos*, lib. 27, of. 1º, fol. 12.

<sup>69</sup> Rodríguez Vicente (1980: 25-42).

El discurso analítico de nuestro autor se sitúa en la línea de quienes, como Cantillon y Smith, consideraron el crecimiento de la población como una función del empleo, y rechaza, por tanto, las implicaciones de la relación población-subsistencias. Una función que, no obstante, hace referencia a una determinada fase de desarrollo social, respondiendo con ello a otra de las preocupaciones de los teóricos del momento:

La situación de un país cuyos habitantes se hallan en muy pequeña proporción respecto a la extensión de los terrenos propios para la cultura, es muy semejante al estado feliz de la pura naturaleza. Las tierras no valen casi nada y el trabajo del hombre vale infinito. Él le da toda la amplitud que exigen sus necesidades y el aumento progresivo de su familia, sin que jamás le falte materia en que emplear sus brazos, que tienen entonces como una virtud productiva que multiplica prodigiosamente cuanto es necesario para la vida. De ahí el rápido y casi increíble progreso de la población. Pero cuando ésta llega a encontrar sus límites en la extensión misma del país o en su constitución; cuando los progresos de la sociedad, dando más valor a las cosas que a los hombres, han formado una clase numerosa de estos cuyo trabajo es como una mercancía estéril que tiene su tasa y su precio fijo, parece que este mismo azote de esterilidad ha alcanzado el propio tiempo en ellos a los gérmenes de la vida. Sus matrimonios, a la verdad, no son menos fecundos, pero hay un abismo siempre abierto para tragar las generaciones de los infelices antes de que lleguen a ser útiles a la patria, semejantes a aquellas plantas que la tierra no puede sustentar y que perecen apenas se han dejado ver sobre la superficie. Yo creo que bien comprendidos estos principios, no dejarán lugar a la réplica de que, a medida que se aumenta la población, se aumenta también la riqueza que la sostiene y la multiplica; pero por si acaso alguno, tomando el efecto por la causa, no arguyere con semejante generalidad, destruiremos de paso su aplicación al caso presente, recurriendo por segunda vez a los argumentos que quedan sentados. Que la población consista la mayor riqueza de un país es una máxima muy sabia, pero para que sea cierta se hace preciso entender la de una población activa acomodada y de un país en que no le falte ocupación<sup>70</sup>.

De acuerdo, pues, con esta premisa teórica, Nava considera que para contener la emigración se requiere incrementar la oferta de empleo y ello exige disponer de «muchos caudales acumulados», de tal manera que los fondos sin réditos... y... los brazos sin ocupación se buscarían mutuamente y de esta unión feliz y necesaria nacería sin duda algún establecimiento de

---

<sup>70</sup> Nava Grimón (1988: 48).

suma utilidad para la patria; un nuevo manantial de riqueza que aumentaría los medios de subsistir y, por consecuencia, la población<sup>71</sup>.

Ahora bien, tal propuesta analítica, continúa Nava, es inviable en el contexto de la economía insular; la clase propietaria carece de «fondos acumulados» por la depresiva situación agraria, derivada esencialmente de la crisis de la viticultura, y tampoco cabe hallar «fondos sin réditos» en la clase mercantil que fluyan hacia el aparato productivo, agricultura y manufactura, dado el destino prioritario de tales fondos —siguiendo en este caso la argumentación smithiana— y el atraso generalizado del comercio exterior:

los que se emplean en él no destinan regularmente sus fondos al fomento de la agricultura o de las fábricas sino cuando aquéllos llegan a ser excesivos para las especulaciones de su profesión. Esta tiene para ellos otros atractivos que les hacen siempre preferibles su ejercicio. La entienden mejor que ninguna otra, se han criado en ella y las ganancias del comercio son mucho mayores que las que prometen las fábricas y la agricultura, lo que se acredita con la experiencia de que por medio de éstas rara vez se logra una fortuna considerable, al paso que aquel proporciona en poco tiempo grandes caudales. Es, pues, constante que mientras el capital de nuestros comerciantes no exceda de lo que prudentemente pueden emplear en su tráfico exterior, ninguna parte de él refluirá de aquel canal acostumbrado para fecundar inmediatamente el suelo nativo o, lo que es lo mismo, mientras el aumento y concurrencia de los fondos en el comercio no obligue a que algunos permanezcan sin réditos o disminuya el interés de todos al punto de que se puedan esperar iguales o mayores ganancias empleándolos en la labranza o en las manufacturas, jamás éstas participarán de aquel fomento. Cuán lejos está nuestro comercio de este período de opulencia es una cosa que cualquiera de nosotros puede juzgar por sí mismo.

Claro que podría objetarse en contra de esta tesis aquella otra que se hallaba implícita en los argumentos que esgrimían los defensores de la línea populacionista: adecuar el nivel de los salarios al de los fondos existentes en el país y para ello bastaba con saturar el mercado de trabajo mediante la prohibición de emigrar; una tesis que, en definitiva, no era otra que fijar campesinos a la tierra para darle valor a ésta. Y a tal objeción responde Nava apelando al teorema del salario como mínimo de supervivencia —un mínimo que, según él, ya se había alcanzado en la econo-

---

<sup>71</sup> Nava Grimón (1988: 49).

mía del país—, al tiempo que pondera los favorables efectos de una elevación del salario en relación con el incremento de las rentas familiares y de la población:

Si los hombres fuesen como una máquina, cuyo costo siempre disminuye con ventaja de la obra a que se destina, o como aquellos efectos comerciales que hace abaratar la concurrencia, es cierto que entonces el empeño de encerrar en el país más gente que la que se necesita para sus ordinarias ocupaciones podría tener un objeto más razonable. La abundancia de brazos haría bajar los jornales; un hombre costaría menos de lo que cuesta actualmente, y permaneciendo los mismos fondos que se destinan a la agricultura se podría sin embargo emplear en ella mucho mayor número de trabajadores, de donde resultaría necesariamente un aumento de producciones y de subsistencias. Pero una vez que el jornal ha llegado a reducirse a lo simplemente necesario para el diario mantenimiento, ya es imposible emplear la máquina humana a menos coste, y el monopolio de una clase de personas a favor de otra sería también una injusticia mucho más atroz que la que se comete en estancar el más esencial de los alimentos. Si los propietarios de nuestro país fuesen más acomodados, yo les diría que acaso tuviera mejor efecto una escasez de gente que los obligase a levantar el precio de los jornales. Puestos por este medio los trabajadores en estado de mantener todo el año con su sudor a una familia pobre (que es todo el objeto de su ambición y a lo que parece tienen derecho), no saldrían tantos del país y pudieran criar una descendencia que lo iría repoblando poco a poco. Cuando un mercado cualquiera se halla sin bastante provisión de una cosa necesaria, sube precisamente el precio de ella y este mismo aumento vuelve a ocasionar dentro de poco la abundancia<sup>72</sup>.

Ahora bien, como tal propuesta analítica era inviable en el estado actual de la economía del país, no parece «justo», concluye Nava, que los propietarios «consideren a los trabajadores como unos siervos adscripticios, nacidos únicamente para dar valor a sus tierras»; y si los primeros son libres para «ausentarse con motivo de utilidad y aún de diversión», los segundos «son al menos acreedores a que se les deje salir a buscar en otra parte el sustento» que les niega la patria.

---

<sup>72</sup> Nava Grimón (1988: 50).

### 3. Libertad migratoria e intereses patrios

El esfuerzo analítico de Nava Grimón no quedó en el olvido; por el contrario, recibió nuevos aportes teóricos, sin que podamos otorgarles la paternidad a una autoridad concreta, pues surgieron como resultado empírico de la intensa controversia que suscitó la emigración entre las elites insulares. A la relación entre demanda de empleo y emigración se agregaron los beneficios que reportaba ésta en la distribución de la renta disponible, en la reproducción de las unidades familiares del colectivo emigratorio, y en el crecimiento económico a través de la inversión de sus remesas<sup>73</sup>. Se trata, en síntesis, del *corpus* teórico que fundamentó la intervención de las elites insulares en la elaboración de la política migratoria del siglo XIX. Una reflexión teórica que estuvo también motivada por la intensidad de la diáspora; porque después de una etapa de efímero crecimiento económico, que coincidió en parte con el breve paréntesis de las guerras de emancipación, la emigración canario-americana recuperó y acentuó su ritmo ascendente, y entre 1830 y 1860 Canarias fue la región migratoria de mayor peso en el contexto de la emigración hispana a América<sup>74</sup>.

Los principales factores responsables de la intensa emigración de este período ya han sido indicados en otro lugar: del lado del país emisor, la definitiva ruina vitícola y barrillera en el contexto de una vía capitalista fundamentada en el librecambio; del lado de los países receptores, la creciente expansión de las economías coloniales de Cuba y Puerto Rico y la reconstrucción de las economías de las repúblicas de Venezuela y Uruguay<sup>75</sup>. Conviene insistir, no obstante, en los aspectos relacionados con la política migratoria y los intereses locales que intervinieron en la canalización de un flujo migratorio que respondía ya de manera diáfana al nivel de vertebración de los mercados de trabajo de origen y destino.

---

<sup>73</sup> Macías Hernández (1995b).

<sup>74</sup> Macías Hernández (1992: 92-93).

<sup>75</sup> Macías Hernández (1992: 108-120; 2003: 83-113).

**Cuadro 4**  
**Principales indicadores poblacionales, 1802-1857**

Islas	Tasas ( $\Delta\%$ )				
	Habitantes			1802	1834
	1802	1834	1857	1834	1857
Tenerife	69.025	85.571	92.263	0,67	0,33
Canaria	53.844	67.500	68.066	0,71	0,04
Palma	28.788	33.099	31.451	0,44	-0,22
Lanzarote	16.160	17.434	15.526	0,24	-0,50
Fuerteventura	12.451	13.885	11.471	0,34	-0,83
La Gomera	7.915	11.742	11.386	1,24	-0,13
El Hierro	4.006	4.444	4.642	0,32	0,19
Totales	192.189	233.675	234.805	0,61	0,02

Fuente: Macías Hernández (1995a).

De un lado, la elevada atracción ejercida sobre el colectivo migratorio canario por las economías de Cuba, Venezuela y Uruguay. A su mayor oferta de renta y empleo en relación con la que podía obtenerse en la economía isleña, debemos agregarle la existencia de una poderosa cadena migratoria, fundamentada en el legado del período emigratorio anterior, pues las citadas economías eran los destinos prioritarios de la corriente emigratoria del setecientos. Sus integrantes, ciertamente, eran en su mayoría jornaleros y campesinos sin el necesario caudal para «hacer la América» con provecho. Pero también hubo entre ellos quienes hicieron esa América, de modo que se formó allá una clase propietaria de origen canario — terratenientes, estancieros, productores de subsistencias para el mercado local, bodegueros, comerciantes — que trató de cubrir su demanda de fuerza de trabajo mediante la contratación de jornaleros en sus comunidades de origen. Un objetivo que, además, obedecía no sólo a razones de parentesco y vecindad, sino también a la proximidad del mercado de trabajo isleño y al bajo coste de su traslado en relación con los de la mano de obra libre de origen peninsular; a la inmediata aclimatación del jornalero isleño a las condiciones climáticas del Caribe y, por último, a su elevada cualificación en el ejercicio de tareas ligadas a la producción agropecuaria destinada al mercado local<sup>76</sup>.

<sup>76</sup> Macías Hernández (1999).

Por supuesto, la terratenencia criolla, tanto colonial como de las nacientes repúblicas, se sumó también a esta contratación de jornaleros canarios y puso en juego su capacidad política para eliminar los obstáculos a su inmigración. Primero, institucionales; porque si bien la Corona autorizaba la emigración a Cuba y Puerto Rico, no sólo para abastecer de fuerza de trabajo libre a los hacendados sino también para blanquear y conjurar el peligro de la negritud, cerró la movilidad hacia los territorios emancipados. De ahí que, en el caso de Uruguay y Venezuela, las primeras medidas de política inmigratoria de sus respectivos gobiernos contemplaron específicamente la conveniencia de la inmigración de origen canario, al tiempo que plantearon a la antigua metrópoli la necesidad de sellar las heridas de la emancipación con el objetivo prioritario de suprimir la prohibición de emigrar los naturales de Canarias hacia sus respectivas repúblicas<sup>77</sup>.

El segundo obstáculo a la movilidad era de carácter financiero. Era preciso dotar a la política inmigratoria de los capitales necesarios para su financiación. Y, en el caso de Cuba, su Junta de Población Blanca recurrió en primera instancia a la inversión de una mínima parte de los ingresos aduaneros devengados por el comercio esclavista; pero, ante su creciente insuficiencia, máxime por cuanto la trata caminaba hacia su supresión, se recurrió a la financiación mediante contratos<sup>78</sup>. Un sistema que también incorporó la política inmigratoria de las repúblicas de Venezuela y Uruguay. La Junta de Fomento de Cuba y, en el caso de estos países, su Hacienda, abonaba a los agentes de inmigración el coste del traslado de los inmigrantes canarios; a su vez, los contratistas abonaban a la agencia estatal de inmigración el importe de este traslado, que, por último, debían devolver los colonos a su contratista mediante el descuento mensual de una parte de su salario; el contrato finalizaba al quedar abonada la deuda de pasaje.

Definida, pues, la política inmigratoria y resuelto el problema de su financiación (problema que, no obstante, siempre quedó pendiente en el caso de las repúblicas de Uruguay y Venezuela, aquejado de la carencia de fondos de la nueva economía), el siguiente paso de la terratenencia colonial y republicana fue conseguir que los agentes económicos y sociales que controlaban el mercado de trabajo en Canarias no pusieran trabas a la difusión de los mecanismos de atracción. Y, en este sentido, los ejemplos de una intensa colaboración a ambos lados del Atlántico son múltiples.

---

<sup>77</sup> Martínez Díaz (1978, 1986 y 1990). Macías Hernández (1995d).

<sup>78</sup> Macías Hernández (1999).

En concreto, el marco migratorio restrictivo, en cuanto prohibía los embarques a Uruguay y Venezuela, no fue obstáculo alguno para la salida ilegal hacia estos países por la connivencia de las autoridades locales, sobre todo cuando quedaron facultadas para continuar concediendo pasaportes para los dominios indianos de acuerdo con la real orden de 10-VII-1835. Ciertamente, había que guardar las formalidades; los capitanes realizaban sus despachos para Cuba o Puerto Rico «y los pasajeros se despiden públicamente y a vista de las autoridades para Montevideo o Caracas». Este problema, así como las quejas sobre el mal trato dado a los pasajeros, determinó la promulgación de distintas disposiciones; entre ellas, merece destacarse la real orden de 1839, que imponía una fianza de 200.000 reales a los capitanes que desearan transportar emigrantes.

Y fue esta disposición, además del vejatorio trato dispensado a los inmigrantes españoles en Brasil y Uruguay, el motivo principal que obligó a las elites locales a intervenir en la legislación migratoria, por cuanto suponía la ruina de un comercio con La Habana —pero también con Uruguay y Venezuela— que se sustentaba con los fletes de los emigrantes, dado que los capitanes y armadores carecían del dinero preciso para afrontar el monto de la fianza<sup>79</sup>. En abril de 1844 la Diputación Provincial de Canarias elevó al Ministerio de la Gobernación una memoria sobre la emigración de los naturales, en la que reclamaba plena libertad de emigrar<sup>80</sup>. Se reconocía como principal causa de la emigración la contracción del nivel de empleo, en la línea argumental indicada por Nava Grimón, de modo que era necesario

permitir la emigración de los naturales de Canarias, haciendo cesar unas trabas que, de continuar, les convierten sin duda en la dura condición de esclavos.

Pero frente a la idea ilustrada sostenida por Nava Grimón y por otros ilustrados —caso de Jovellanos— acerca del mal ejemplo de los indianos, que invierten la riqueza acumulada en Indias en sus comunidades de origen y estimulan con ello la emigración de sus paisanos<sup>81</sup>, ahora

---

<sup>79</sup> Francisco María de León, secretario de la Diputación Provincial y redactor del informe presentado ante el ministerio de la Gobernación para eliminar esta fianza reflexiona en estos términos:

<sup>80</sup> Hernández García (1981).

<sup>81</sup> Esta consideración de las remesas por parte de la terratenencia del setecientos era, no obstante, un tanto hipócrita, por cuanto desde la segunda mitad de la centuria exigen a sus cortos arrendatarios el pago de la renta en plata indiana. Una plata que ya en esta

se aduce que estos caudales constituyen la fortuna más importante de las Islas. En resumen,

el exceso de población debe de poder trasladarse a países donde crea hallar mayor suma de gozes materiales. Proporciónesele, pues esto interesa a la envidiada y rica colonia de Cuba, tierras que los canarios puedan colonizar; proporcióneseles protección en los estados independientes de América, singularmente en Montevideo y en Caracas, y proporcióneseles policía en los embarques, cumpliéndose religiosamente lo que las ordenanzas de Marina marcan sobre el número de pasajeros con relación a las toneladas y con relación a los mantenimientos que han de acopiarse según los diferentes viajes.

Tal era, en síntesis, la propuesta de la Diputación Provincial de Canarias acerca de la emigración. Una propuesta que recibió cumplida aceptación en la real orden de 16-XI-1853, en cuyo preámbulo se reconocía la injusticia de «mantener subsistente una prohibición absoluta que impide a los naturales de Canarias busca con seguridad en otros países el sustento que no encuentran en su patria».

Ahora bien, la conceptualización del proceso migratorio por parte de la elite canaria, de libertad total de emigrar, tenía su límite en la adecuación del mercado de trabajo a las necesidades de la economía insular. Y ante la intensidad de la diáspora, trató de medir el curso de esta demanda desde principios de la década de 1850, elaborando un pormenorizado informe sobre la situación del mercado de trabajo en cada una de las localidades insulares, al tiempo que se precisaba en dicho informe las circunstancias responsables de una escasez relativa del factor trabajo, y tales circunstancias comenzaron en la década de 1850.

Desde poco antes de esta fecha, la estrategia de crecimiento diseñada por la terratenencia y la burguesía local —basada en el librecambio y en el posterior establecimiento de los Puertos Francos en 1852— dio sus primeros pasos con la expansión de un nuevo cultivo exportador y de una actividad mercantil ligada a este cultivo y al tráfico internacional<sup>82</sup>. Las nopaleras o tuneras, con su cochinilla o grana, minúsculo insecto cuyo tinte carmesí demandaba la industria textil europea, ocuparon los sembrados y los pequeños propietarios lograron entonces superar las dificultades de su precaria economía familiar, al tiempo que las unidades familiares de

---

etapa llegaba a las Islas en una parte importante como resultado de la labor de los inmigrantes isleños. Cf. Macías Hernández (1995: 263-266).

<sup>82</sup> Macías Hernández (1990).

jornaleros hallaron empleo y renta, incluso para sus mujeres e hijos, en las diversas labores del nopal y su parásito.

Por supuesto, el informe sobre la escasez relativa del factor trabajo responsabilizaba también de la misma a la emigración, sobre todo a la vertebración de los mercados de trabajo de Canarias y del otro lado del Atlántico a través del sistema de contratas, pues era el único mecanismo financiero que ponía el coste de emigrar al alcance de la clase jornalera, es decir, del segmento mayoritario del mercado de trabajo. En consecuencia, la emigración desajustó el mercado de trabajo local en un momento de expansión agraria y urbana, según denunciaba en diversos escritos y en la prensa una terratenencia isleña que se oponía por ello a los mecanismos de reclutamiento de braceros por parte de la terratenencia americana, dificultando la labor de sus enganchadores<sup>83</sup>. Oposición que, por último, obtuvo el apoyo institucional, al pronunciarse el Consejo Provincial de Canarias en contra de las contratas por la falta de brazos y su elevado precio, y exigir la estricta observancia de una nueva normativa que restringía la emigración de los jornaleros y sus familias mediante este sistema<sup>84</sup>.

## Conclusiones

El estudio de la participación de las elites locales en la construcción del marco político y legislativo del período moderno presenta una elevada relevancia analítica en el caso de la migración canario-americana. La terratenencia insular intervino activamente en la gestación de la política migratoria de la Corona de Castilla, especialmente en lo que respecta a la movilidad isleña. Una intervención que, en síntesis, se concretó en la adecuación del flujo migratorio a la situación del mercado de trabajo de la economía insular. Así, cuando en la segunda mitad del siglo XVI el aumento de la demanda de activos en esta economía colisionó con la generada por las economías coloniales, cuya atracción era muy acusada en el caso de Canarias por los bajos costes de la movilidad y por una política migratoria regia que exceptuaba la migración isleña de su restrictivo marco migratorio, los agentes económicos insulares lograron que la Corona suprimiera su política de colonización indiana con canarios.

---

<sup>83</sup> Macías Hernández (1992: 118-119).

<sup>84</sup> Hernández García (1981: 410).

No obstante, los agentes insulares consideraron acertada esta política cuando a partir del último cuarto del siglo XVII la economía insular inició un ciclo regresivo que incrementaba el paro y la tensión social. La migración isleña se convirtió entonces en un elemento esencial en la política migratoria colonial, al participar ahora de manera más activa en la colonización de determinados territorios indianos con objeto de hacer frente a la injerencia extranjera. Pero la intensidad de la atracción indiana sobre los diversos segmentos del potencial migratorio isleño fue de tal magnitud que desequilibró el mercado de trabajo, a pesar de su reducida capacidad de demanda.

Actuando de nuevo en consecuencia, se redactaron por las autoridades locales diversos memoriales para minorar éxodo. Pero, como mostró un destacado ilustrado, imponer restricciones al mismo en un contexto salarial que no garantizaba incluso la reproducción de la fuerza de trabajo, al situarse el nivel salarial de la clase jornalera por debajo del «fondo de subsistencia», era tanto como crear siervos adscripticios sujetos a la tierra, es decir, retornar a los oscuros tiempos del feudalismo. Había llegado la hora de sustituir el concepto de vasallo por el de ciudadano. Se formuló así un pensamiento sobre la movilidad que alcanzó su mejor expresión a mediados del XIX, al intervenir la sociedad isleña en la gestación de la nueva política migratoria. Ahora bien, incluso cuando se reconocía el derecho del ciudadano a buscar en otro lugar el sustento que le niega la patria, se consideraba también que ésta podía establecer determinadas limitaciones cuando la movilidad desajustaba el mercado de trabajo, poniendo en peligro la oferta de activos al nivel de los salarios que estaba dispuesta a sufragar la terratenencia.

## Bibliografía

- BERNAL, A., y MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (2007): «Canarias, 1400-1936. El modelo de crecimiento en perspectiva histórica, en *Economía e Insularidad (siglos XIV-XX)*, Santa Cruz de Tenerife, t. I, pp. 11-52.
- BORGES, A. (1977), «Aproximación al estudio de la emigración canaria a América en el siglo XVI», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 23, pp. 239-260.
- CURBELO FUENTES, A. (1986), *Fundación de San Antonio de Texas. Canarias, la gran deuda americana*, Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ TRECHUELO, L. (1977), «La despoblación de la isla de Canaria y la emigración ilegal a Indias», en *I Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 293-314.
- DIN, G.C. (1985), «Canarios en la Luisiana en el siglo XIX», en *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, I, pp. 463-478.
- FARIÑA GONZÁLEZ, M. (1991), «La emigración canaria a Indias, 1680-1717», en EIRAS ROEL, A. (ed.), *La emigración española a América, 1492-1914*, Editorial Tabapress, Madrid, pp. 299-310.
- FERNÁNDEZ ARMESTO, F. (1997), *Las Islas Canarias después de la conquista. La creación de una sociedad colonial a comienzos del siglo XVI*, Las Palmas de Gran Canaria.
- FUENTE GARCÍA, A. y ROMERO ESTEBANEZ, L. (1990), «La inmigración en La Habana, 1585-1645: un estudio de sus áreas de procedencia», *Rábida*, 2, 68-82.
- GUANCHE PÉREZ, J. (1992), *Significación canaria en el poblamiento hispánico de Cuba*, Ayuntamiento de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife.
- GUTIÉRREZ ESCUDERO, A. (1985), *Población y economía en Santo Domingo*, Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla.
- GUTIÉRREZ ESCUDERO, A. (1987), «Inmigración canaria a América: avatares de los isleños en Santo Domingo, 1684-1764», en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, I, pp. 115-134.
- HERNÁNDEZ GARCÍA, J. (1981), *La emigración canario-americana en la segunda mitad del siglo XIX*, Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. (1991), «La emigración a América como válvula de escape de las tensiones sociales en Canarias durante el siglo XVIII. Las actitudes ante la delincuencia», en EIRAS ROEL (ed.), *La emigración española a América, 1492-1914*, Editorial Tabapress, Madrid, pp. 311-316.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G. (1982), «La aportación de la isla de La Gomera al poblamiento de La Luisiana», en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, II, pp. 225-247.

- JACOBS, P. (1983), «Pasajeros y polizones. Algunas referencias sobre la emigración española a las Indias durante el siglo XVI», *Revista de Indias*, 172, pp. 439-479.
- LINCH, J. (1987), «Inmigrantes canarios en Venezuela (1700-1800): entre la elite y las masas», en *VII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, I, pp. 9-27.
- LOBO CABRERA, L. (1990), *Gran Canaria e Indias durante los primeros Austrias. Documentos para su historia*, Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, Madrid.
- (1991), «Gran Canaria y la emigración a Indias en el siglo XVI a través de los protocolos notariales, 1500-1565», en EIRAS ROEL (ed.), *La emigración española a América, 1402-1914*, pp. 317-324.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (1988), «Explotación directa o medianería en el viñedo canario. Estrategias para una crisis», *Revista de Historia Económica*, 9, pp. 45-71.
- (1990), «Canarias, 1830-1890: el papel de la grana en la economía isleña», *Revista Áreas*, 12, pp. 239-58.
- (1991), «La emigración española a América», en *Emigración española y portuguesa a América* (Actas del II Congreso de la Asociación de Demografía Histórica), Instituto de Cultura J. Gil de Albert, Alicante, pp. 33-60.
- (1992), «Expansión europea y demografía aborígen. El ejemplo de Canarias», *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, IX, 2, pp. 9-45.
- (1992), *La migración isleña, 1500-1980*, Colombres.
- (1995a), «La economía moderna», en BÉTHENCOURT MASSIEU, A., (ed.), *Historia de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 151-152.
- (1995b), «El dinero de América. Remesas indianas y economía canaria (siglos XVI, XVII y XVIII)», en *Homenaje a Antonio de Béthencourt Massieu*, Las Palmas de Gran Canaria, t. II, pp. 263-266.
- (1995c), «Canarias-Venezuela. Política inmigratoria y migración isleña (1831-1859)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 41, pp. 61-156.
- (1995d), «Colonos españoles en Cuba, 1830-1854: ¿Sobreexplotación allá o en este lado?», en GONZÁLEZ PORTILLA, M. y K. ZÁRRAGA SANGRÓNIZ, *Los movimientos migratorios en la construcción de las sociedades modernas*, Bilbao, pp. 387-430.
- (1999), «Los *Indentured labour* de la emigración española. Las contratas de colonos a mediados del siglo XIX», en CARRERAS, A., y al., *La industrialización y el desarrollo económico de España. Homenaje al docto Jordi Nadal*, Barcelona, vol. I, pp. 336-360.
- (2000a): «Génesis de una economía de base monetaria: Canarias, 1300-1550», en BERNAL, A. M. (ed.), *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Marcial Pons-Fundación ICO, Madrid, pp. 43-58.

- (2000b), «La viticultura canaria. Orto y ocaso», en Maldonado Rosso, J., (ed.), *Actas del I Encuentro de historiadores españoles de la vitivinicultura*, Ayto. del Puerto de Santa María, Puerto de Santa María, pp. 319-343.
- (2001a), «La construcción de las sociedades insulares. El caso de las Islas Canarias», en *Portos, Escalas e Ilhéus no relacionamento entre Occidente e o Oriente*, Punta Delgada, pp. 139-174.
- (2001b): «La formación del primer mercado migratorio atlántico: el caso de las Islas Canarias», en *Inmigração e emigração nas Ilhas*, Região Autónoma da Madeira, Funchal, 2001, pp. 113-117
- (2002a): «Los móviles económicos del redescubrimiento y conquista de Canarias, 1341-1496», *Anuario del Instituto de Estudios Canarios*, 47 (2002b), pp. 269-290.
- (2002b): «Canarias, 1480-1550. Azúcares y crecimiento económico», en *História do Açúcar, Rotas e mercados*, Região Autónoma da Madeira, Funchal, pp. 157-191.
- (2003), «Teoría e historia de las migraciones. Un caso isleño a debate», en SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N., y M. LORDÉN (comps.), *Migraciones iberoamericanas. Reflexiones sobre economía, política y sociedad*, Fundación Archivo de Indianos, Columbres, pp. 41-113.
- (2004): «La población de Canarias a finales del siglo XVI», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 50, pp. 907-956.
- (2007): «Expansión ultramarina y economía vitivinícola. El ejemplo de Canarias (1500-1550)», *Investigaciones de Historia Económica*, 8, pp. 13-44.
- MARTÍNEZ DÍAZ, N. (1978), «La inmigración canaria en Uruguay durante la primera mitad del siglo XIX: una sociedad para el transporte de colonos», *Revista de Indias*, 151-152, pp. 349-402.
- (1986), «El canario Francisco de Aguilar en la etapa de formación del estado uruguayo», *VII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, II, pp. 419-511.
- (1990), «La emigración clandestina desde las Islas Canarias al Uruguay: formas de incorporación social. Ensayo de estudio cuantitativo», en *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, I, pp. 249-314.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (1994), *La emigración española a América, 1492-1824*, Colombres.
- MOLINA MARTÍNEZ, M. (1982), «La participación canaria en la formación y reclutamiento del batallón de Luisiana», en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, II, pp. 133-223.
- MORALES PADRÓN, F. (1950), «El desplazamiento a las Indias desde Canarias», *Museo Canario*, 33-36, pp. 1-24.

- (1951), «Colonos canarios en América», en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, pp. 406-425.
- (1970), *Cedulario de Canarias*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 3 vols.
- (1977), «Las Canarias y la política emigratoria a Indias», *I Coloquio de Historia Canario-Americana*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 209-248.
- MÖRNER, M (1975), «La emigración española al Nuevo Mundo antes de 1810. Un informe del estado de la cuestión», *Anurio de Estudios Americanos*, 32, pp. 43-131.
- NADAL, J. (1984), *La población española (siglos XVI al XX)*, Ariel, Barcelona.
- NAVA GRIMÓN, A. (1988), *Escritos Económicos. Canarias: Economía e Ilustración*, Fundación Insides-CajaCanarias y Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife.
- PERAZA DE AYALA, J. (1977), *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla.
- PÉREZ-PRENDES, J. M. (1993), *El marco legal de la emigración española en el constitucionalismo*, Fundación Archivo de Indianos, Colombres.
- RODRÍGUEZ VICENTE, E., (1980), «Notas acerca del paso de canarios a América en el primer cuarto del siglo XIX», *III Coloquio de Historia Canario-Americana*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, II, pp. 25-42.
- SEVILLA SOLER, M. (1980), *Santo Domingo, Tierra de Frontera (1750-1800)*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla.
- TORNERO TINAJERO, P. (1977), «Emigración canaria a América: la expedición cívico-militar a la Luisiana en 1777-1779», en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 344-354.
- (1982), «Inmigrantes canarios en Cuba y cultivo tabacalero. La fundación de Santiago de las Vegas (1745-1771)», en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, I, 505-30.
- TORRES SANTANA, E. (1991), «La emigración de las Canarias Orientales a Indias, 1695-1725. Una aproximación a su estudio», en EIRAS ROEL (ed.), *La emigración española a América, 1492-1914*, 325-332.
- VILLERE, G. (1972), *The Canary Islands migration to Luisiana (1778-1783)*, Baltimore.