

EL ENVÍO DE COLONOS CANARIOS A LA COSTA CENTROAMERICANA DE LOS MOSQUITOS A FINALES DEL SIGLO XVIII

THE SENDING OF COLONISTS FROM THE CANARY ISLANDS TO THE MISKITO COAST AT THE END OF THE XVIIIITH CENTURY

M.^a Luisa Martínez de Salinas Alonso

RESUMEN

En el presente trabajo se analiza la organización y puesta en marcha de una expedición pobladora que se organizó en Canarias en 1787 con destino a Centroamérica, en concreto a la Costa Mosquitia donde la presencia de los colonos —60 familias procedentes de distintos lugares del archipiélago— resultaba imprescindible para asegurar la soberanía española y ocupar un territorio en el que los ingleses habían ejercido un fuerte dominio hasta ese momento.

PALABRAS CLAVE: emigración, política internacional, Centroamérica, islas Canarias.

ABSTRACT

This paper deals with the planning and the start of an expedition sent in 1787 from the Canary Islands to Central America, specifically to the Miskito Coast, in order to people that area with 60 families coming from various places of the archipelago. The arrival of the colonists was considered necessary to assert Spanish sovereignty and to settle a territory the English used to control until that moment.

KEYWORDS: Emigration, International Politics, Central America, Canary Islands.

El 22 de mayo de 1787 salió del puerto de Santa Cruz de Tenerife un bergantín, llamado *La Sacra Familia*, con destino a Centroamérica, en concreto a la ciudad de Trujillo en la costa norte de la actual Honduras, frente a la isla de Roatán, trasladando sesenta familias canarias que decidieron participar activamente de los planes de poblamiento que la

M.^a Luisa Martínez de Salinas Alonso profesora titular de Historia de América. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Valladolid. Plaza del Campus s/n. 47011 Valladolid. salinas@fyl.uva.es

Corona española había proyectado para ese territorio. La misión que el grupo debía desempeñar resultaba de considerable importancia, puesto que se entendía que su presencia, junto a la de gentes procedentes de otras regiones que también participaron en ello y algunos pobladores de Guatemala, sería determinante para asegurar la soberanía española en aquella zona. De esta forma, los integrantes de la expedición, con su decisión de atravesar el Atlántico y establecerse en las Indias, pasaron a constituir un elemento esencial en los ambiciosos proyectos colonizadores de los Borbones, que aspiraban a reforzar de esa manera unos territorios estratégicamente importantes pero a los que hasta entonces se había prestado escasa atención, favoreciéndose la presencia de otras naciones.

Quiere ello decir que la expedición canaria, aunque numéricamente modesta, contribuyó eficazmente a sustentar los planes de reforma americana que imponía la compleja política internacional del siglo XVIII y que puso de manifiesto la necesidad de afianzar la soberanía hispana en zonas muy concretas, no solo ejerciendo una fuerte presión militar, sino sobre todo poblándolas con colonos españoles que aseguraran con su presencia la posesión de los territorios en conflicto e iniciaran la explotación de la tierra. El archipiélago canario se implicó decididamente en el proyecto con la expedición enviada en 1787 a Centroamérica, cuya organización se analiza en este trabajo.

Si bien es cierto que el problema con Gran Bretaña y el enfrentamiento por la colonización de la Mosquitia en el siglo XVIII se recoge en la mayoría de las obras que tratan de forma genérica la historia del territorio centroamericano¹ y ha sido abordado recientemente en algunos estudios que tratan de desentrañar la complejidad del proyecto poblador emprendido por los monarcas borbones², todavía sigue siendo un tema del que quedan muchas cosas por conocer y que requiere una investigación profunda que aclare las múltiples facetas del asunto.

Por otro lado, la notable contribución de los colonos canarios al poblamiento del continente americano a lo largo de la Edad Moderna y sobre todo su activa presencia en las Indias del siglo XVIII, las causas que movieron al traslado de isleños al otro lado del Atlántico, su distribución por el continente o los efectos que todo ello pudo tener en el propio archipiélago ha sido resaltado convenientemente³. No obstante, hasta ahora resultan escasas, dispersas y muy genéricas las noticias que tenemos sobre su específica participación en la empresa que nos ocupa.

Como se ha apuntado más arriba, la llegada de los pobladores isleños a la Mosquitia a finales del siglo XVIII estuvo motivada por la necesidad de hacer frente a los graves problemas de política internacional que se le plantearon por entonces a la Corona española, que requirió una intensa actividad en diversos frentes. En la zona centroamericana, la dificultad más grave era la

presencia de los británicos que, desde Jamaica, habían ido estableciéndose en el istmo y fundando una serie de enclaves con una sólida base económica sustentada sobre todo en el próspero comercio ilegal que practicaban con los indígenas⁴. Consiguieron así un arraigo tan intenso sobre la zona que resultaron vanos los continuos intentos de España por desalojarlos y terminar con su preeminencia comercial y sus redes de contrabando⁵. De hecho, las actividades inglesas en la Mosquitia fueron siempre un serio motivo de enfrentamiento entre España e Inglaterra y objeto de diversas actuaciones diplomáticas y políticas a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XVIII.

Con la firma del Tratado de Versalles en 1783, en el que, entre otras cosas, se determinaba el desalojo de la zona en litigio por parte de Gran Bretaña, pareció haberse alcanzado un acuerdo definitivo. Sin embargo, el evidente incumplimiento inglés de lo pactado en aquella ocasión obligó a continuar las negociaciones hasta conseguir un nuevo acuerdo que quedó plasmado en la *Convención para explicar, ampliar y hacer efectivo lo estipulado en el artículo 6º del Tratado definitivo de paz del año 1783*, firmada en Londres el 14 de julio de 1786 y en cuyo artículo primero se determinaba la inmediata salida de los ingleses del territorio de la Costa de los Mosquitos y el reconocimiento de la soberanía española a cambio de una cierta ampliación de los límites del territorio en el que se seguiría permitiendo comerciar a los británicos. Así, se establecía que: “Los súbditos de su Majestad Británica y otros colonos que hasta el presente han gozado de la protección de Inglaterra, evacuarán los países de Mosquitos igualmente que el continente en general, y las islas adyacentes, sin excepción, situadas fuera de la línea abajo señalada, como que ha de servir de frontera a la extensión del territorio concedido por Su Majestad Católica a los ingleses para los usos especificados en el artículo 3º de la presente Convención...”⁶.

Consecuentemente, la aplicación de dicho artículo suponía la inmediata evacuación de los establecimientos británicos en la Mosquitia, a lo que finalmente se procedió a mediados de 1787⁷ no sin una fuerte resistencia de los ingleses, que siempre confiaron en poder anular diplomática o militarmente lo que determinaba el artículo 6.º de la Convención de 1786, y gracias sobre todo a la firme actitud de las autoridades militares de la zona, en concreto del comandante de Puerto Trujillo, D. Gabriel de Herbías, y al apoyo prestado en todo momento por el capitán general de Cuba, José Manuel de Ezpeleta, para facilitar el desalojo⁸.

Paralelamente a los múltiples esfuerzos que se realizaron en la propia Centroamérica para lograr la expulsión de los británicos, en España comenzaron a ponerse en marcha los planes de colonización previstos para asegurar el dominio de la zona en litigio⁹ y llenar el vacío que presumiblemente debían dejar aquellos. En concreto, lo que se proyectó fue el envío de “familias pobres labradoras y oficios mecánicos” desde Canarias, Galicia

y Asturias, con las cuales se formarían cuatro poblaciones “bien precavidas y defendidas en Río Tinto, Cabo de Gracias a Dios, Bluefields y la embocadura del Río San Juan”¹⁰ que debían convertirse en el núcleo central de la ocupación española.

El proyecto poblador se inició tímidamente y con el elevado porcentaje de inseguridad que ocasionaba el escaso conocimiento que se tenía de la llamada costa Mosquitia. Y, en realidad, ello es lógico si tenemos en cuenta que el prolongado periodo de permanencia y el arraigo logrado por los ingleses había privado a España de obtener las necesarias noticias sobre la zona que requería, primero, la ejecución de un plan como el ideado en la península y, a continuación, asegurar el establecimiento y la protección de los pobladores, que en aquellas circunstancias estaban muy lejos de poder garantizarse. Las propias autoridades eran conscientes de ello, llegando incluso a plantearse la posibilidad de permitir que permaneciesen en el área de Mosquitos algunos británicos que, aun contando con el riesgo que suponía, facilitarían el establecimiento de las familias que habían de llegar de España. De esa opinión era el embajador en Londres, el marqués del Campo, quien lo expuso claramente en la correspondencia diplomática que generó el asunto:

Por de contado, debemos reflexionar que si aquel país [la Mosquitia] llega a evacuarse de una vez tan completamente como apetecemos, se han de hallar muy embarazados los españoles que entren a posesionarse de él, así en su manejo con los indios de diversos genios y castas como en adquirir las noticias del local, faltándoles las personas prácticas de quienes tomarlas. Por esto juzgo conveniente y aun absolutamente necesario que procuremos atraernos algunos de los antiguos colonos para hacer el debido uso de ellos, pues su corto número no está sujeto a inconvenientes y además pueden tomarse oportunas precauciones para evitarlos todos¹¹.

No obstante, el Gobierno español, fiel a los acuerdos firmados con Inglaterra, solo estaba dispuesto a permitir la presencia de aquellos colonos extranjeros que admitieran ser considerados vasallos de la Corona y bajo condiciones bastante estrictas¹², por lo que se estableció que, frente a la opinión del marqués del Campo, la tarea de asesoramiento fuera realizada por los propios españoles que residían en Guatemala y que obviamente debían tener una cierta experiencia en el territorio. Por ello, en la formación de los nuevos establecimientos no intervendrían únicamente familias procedentes del norte de la península o Canarias, sino también “pobladores españoles del reino de Guatemala... para que en los nuevos pueblos se

establezcan unidas las familias de este reino y de aquel para que se auxilien las unas a las otras y que se dediquen todas al trabajo con honrada emulación”¹³. Se entendía que de esa manera se podía facilitar la tarea de los recién llegados, sobre todo en lo relativo a la explotación de la tierra y las relaciones con los indígenas, que no se resignarían fácilmente a renunciar a las ventajas económicas que, en gran parte por la vía del contrabando, habían disfrutado en la etapa británica.

En cualquier caso, el 23 de enero de 1787, casi al mismo tiempo que se iniciaba la evacuación inglesa, se comunicó a las autoridades de las Islas Canarias, como también a las de Galicia y Asturias, la orden que señalaba la participación del archipiélago en el proceso poblador de la Mosquitia y la necesidad de reunir 60 familias de isleños para su traslado a Centroamérica¹⁴. A partir de ese momento, se puso en marcha toda la maquinaria burocrática y administrativa necesaria para garantizar la salida de los colonos en las mejores condiciones posibles.

Los encargados de poner en marcha todo el proceso que culminaría con el referido viaje fueron el comandante general de Canarias, el marqués de Branciforte, y el juez de Indias del archipiélago, D. Bartolomé de Casabuena, quienes iniciaron los trámites oportunos con la urgencia que el caso requería. Se trataba sin duda de una operación costosa y de cierta complejidad organizativa, sobre todo en cuanto a la coordinación del trabajo que debía realizarse en las diferentes islas para dar a conocer la noticia, seleccionar a los candidatos y congregarlos en el punto de salida.

Una de las cuestiones que inicialmente pareció plantear alguna dificultad y cierto recelo por parte de las autoridades canarias fue la parte económica del proyecto, su financiación, por entenderse que los sesenta reales de vellón que debían abonarse a cada uno de los integrantes de la expedición, “para su apresto y última habilitación”, más todos los gastos del viaje, suponían una partida nada sencilla de asumir por la Hacienda isleña. Sin embargo, el asunto pasó enseguida a segundo plano al comprobarse que la operación no iba a resultar demasiado gravosa para las arcas canarias puesto que en la Real Orden que determinaba el envío de las familias se estableció que fuera la Tesorería de Guatemala quien se encargara de librar los fondos necesarios para ello¹⁵. No obstante, la tesorería canaria, representada por el contador D. Pedro Catalán, tuvo que adelantar todas las cantidades que exigió la organización del proyecto, con la esperanza de un posterior reintegro cuyo cobro no fue sencillo y hubo que reclamar en diversas ocasiones¹⁶.

Al margen de los asuntos económicos, las órdenes que recibió Branciforte exigían poner en marcha la expedición con una cierta celeridad, y realmente las autoridades canarias cumplieron el cometido con diligencia, de manera que en apenas cuatro meses estaban concluidos los trámites y las familias salían en dirección a su destino. Aunque, por otro lado, el trabajo en esta

ocasión se vio sin duda facilitado por la experiencia que ya se tenía en la organización de este tipo de empresas, sobre todo en la recluta de familias canarias para la Luisiana, que se había organizado poco antes y cuya puesta en marcha es lógico pensar que sirvió de ejemplo para este nuevo encargo.

El primer paso que se dio para cumplir lo establecido consistió en dar a conocer la Real Orden en las principales ciudades de las islas y designar a las personas que se responsabilizarían del proceso de recluta en ellas. El 6 de marzo se hicieron públicos por tanto los edictos, “a son de tambor y con acompañamiento militar por voz de pregonero”, y al mismo tiempo se determinó que en La Palma, Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Gomera fueran los respectivos gobernadores de Armas quienes se ocuparan de su cumplimiento¹⁷, mientras que en Tenerife, cabeza de la gobernación y por ello tal vez se entendiera, sin mucha justificación, que de esa provincia saldría el mayor número de pobladores, habría cuatro encargados de la empresa, uno en cada una de las principales ciudades, más el propio Branciforte en Santa Cruz donde se centralizó toda la organización¹⁸: en La Laguna, el corregidor de la isla, D. Gregorio Guazo Gutiérrez; en la villa de La Orotava el capitán de granaderos D. Alonso Llarena Carrasco; en el lugar de Icod, el ayudante mayor D. José Barreiro Quijano, que ya había participado en la recluta de Luisiana; y en Garachico el capitán Miguel Torba. Por su parte, el capitán D. José de Arriaga, miembro de la orden de Santiago y que también había colaborado con las autoridades en anteriores ocasiones, se encargaría del desarrollo de la empresa en Gran Canaria¹⁹.

Paralelamente a la selección de los responsables, se fue ideando el plan de actuación más adecuado para la realización del viaje y comenzaron los preparativos para que la travesía se realizara en las mejores condiciones posibles.

Dada la inexistencia de un tráfico directo entre Canarias y Centroamérica, y mucho menos entre las islas y el puerto de la ciudad de Trujillo que era el destino de las familias, el proyecto inicial de la Corona preveía que los colonos realizaran el viaje en las embarcaciones del libre comercio que salían del archipiélago en dirección a La Habana, desde donde posteriormente, contando con el apoyo de los jefes militares de esa plaza, continuarían hasta las tierras centroamericanas. Cuando se inició a la puesta en marcha del proyecto, se intentó aplicar las disposiciones tal como se habían recibido en Canarias y, de hecho, en marzo de 1787 ya había un primer grupo de diez familias de colonos preparados para salir en un bergantín comercial que se estaba preparando en Santa Cruz para dirigirse a Cuba²⁰. No obstante, Branciforte observó enseguida las dificultades que entrañaba dicho sistema, pues no eran muchas las embarcaciones con las se podía contar y, además, enviar a Cuba a las familias según se fueran alistando encarecía el proceso y no garantizaba el bienestar del viaje, al tratarse de

buques mercantes que no reunían las más mínimas condiciones para el transporte de pasajeros, ni mucho menos la seguridad.

Consecuentemente, el gobernador consideró que podía ser mucho más práctico y económico utilizar para la ocasión alguna de las embarcaciones de comercio que se encontraban por entonces en el puerto de Santa Cruz preparándose para la travesía americana y llegar a un acuerdo con el capitán para que trasladara a la totalidad de las familias hasta el puerto de Trujillo. De esta forma, se ahorrarían costos y realizarían juntos el viaje todos los integrantes de la expedición, lo que representaba un indudable beneficio tanto para los organizadores, puesto que de esta manera podían concluir la empresa de una sola vez, como para los pobladores que verían facilitada su tarea al llegar a América formando un grupo nutrido.

Todo indicaba, por tanto, que lo más idóneo en aquellas circunstancias era seleccionar el barco que se considerara más apropiado para el viaje. Tras un detenido reconocimiento de los que se encontraban fondeados en el puerto, el 2 de abril se eligió el bergantín llamado *La Sacra Familia*, con capacidad para 180 toneladas y propiedad de su capitán y maestre Gabriel Serra, que, además de un nombre muy apropiado, parecía reunir las condiciones necesarias para conducir a las sesenta familias hasta Puerto Trujillo. Para confirmarlo se nombró un grupo de expertos, integrado por el capitán del puerto, D. Juan Adán, el piloto Marcos de Morales y los contra maestres Blas de Flores y José Cabrera Laguna, a quienes se encargó que “pasen y reconozcan el dicho bergantín, si se halla estanco, hábil, suficiente y en disposición de emprender el viaje propuesto; si es capaz y acomodado para conducir con desahogo las sesenta familias y todas las personas que las compongan sin que las incomode, impida o embarace el repuesto necesario que para noventa días de viaje ha de hacer de víveres, el correspondiente para la aguada y el preciso de los utensilios del barco y demás...”²¹.

Fieles al encargo recibido, el día 3 de abril, los peritos emitieron el correspondiente informe que ratificaba la primera impresión que se había tenido respecto a que se trataba de la embarcación adecuada para el viaje, capaz de trasladar a los pobladores en las mejores condiciones de seguridad y comodidad, y con capacidad suficiente para almacenar todos los víveres necesarios en la travesía y los útiles que, aunque en principio no estaba previsto, se les debía facilitar a los expedicionarios para llevar a cabo la empresa de colonización²².

Consecuentemente, tras la oportuna comunicación de la elección del buque a D. Bartolomé de Casabuena, superintendente del Comercio de Indias y subdelegado de Marina y Correos Marítimos en Canarias, para que se procediera a formalizar el acuerdo, el 8 de abril de 1787 se procedió a la firma de una pormenorizada contrata²³ en la que figuraban las obligaciones

que, a cambio de la correspondiente compensación económica, asumía Gabriel Serra —cuyo fiador para afrontar los gastos en caso de que aquel no cumpliera lo estipulado en el tiempo previsto fue el vecino de Tenerife Francisco Ripoll y Barceló— que se recogieron en las siguientes condiciones:

En primer lugar, se estipuló que el barco de Serra debería dedicarse en exclusividad al traslado de las 60 familias y no se aprovecharía el viaje de ida para ninguna otra actividad comercial. Ya no se aplicó por tanto en esta ocasión el llamado “derecho de familias”, que se había suprimido poco antes, concretamente en 1786, y permitía a los armadores del comercio de Indias cargar en sus buques cierta cantidad de mercancías con una considerable rebaja en los impuestos del tráfico comercial indiano a cambio de trasladar hasta América un determinado número de emigrantes canarios. En consecuencia, los únicos productos que podrían embarcarse en el navío *Sacra Familia* serían los destinados al consumo y al lastre que necesitara la nave, lo cual se dejaba a la elección del capitán. Al mismo tiempo, Serra se obligaba a realizar en el buque todas las modificaciones necesarias para que los 300 individuos que aproximadamente integrarían las 60 familias realizaran el viaje de la forma más cómoda posible, lo que le obligó a practicar las reformas oportunas en el barco, como entarimar la bodega para el alojamiento de los pasajeros, montar catres o levantar mamparas para la separación de hombres, mujeres y niños.

Igualmente, se comprometió a costear el sostenimiento material de los componentes de la expedición desde el día del embarque, “que será el anterior al de la vela”, hasta la llegada a Puerto Trujillo. Debería adquirir, por tanto, los víveres suficientes para que cada uno de los noventa días de viaje los expedicionarios recibieran dos comidas calientes “siempre que el tiempo lo permita, de las cuales dos veces a la semana habrá de ser de carne la del mediodía y todas las demás de pescado o legumbres, y en caso que el tiempo no lo permita les suministrará queso, miel o frutas secas”. Asimismo, se encargaría también del aprovisionamiento de agua para el viaje y de llevar a bordo algunos animales vivos —“vacas, carneros, cochinos y gallinas”— para proporcionar una sobrealimentación a los niños, los enfermos o a quien lo precisara, y de embarcar también dos cabras lecheras “por si acaso van criando algunas mujeres a quienes les pueda escasear la leche, para que no les falte el sustento a sus hijos”. Junto a la tripulación, acompañarían a los emigrantes, a costa del capitán, un capellán y un sangrador encargado de la asistencia médica, las yerbas medicinales y cualquier otro remedio que sirviese para el alivio de los enfermos, a los cuales se les suministraría un mayor aporte energético con chocolate y azúcar, que lógicamente debería llevarse en el barco junto con el resto de los alimentos.

Pero Serra no solamente asumió la manutención y las necesidades básicas de las familias canarias, sino que se le responsabilizó también de observar un cierto control sobre cada uno de los miembros de la expedición y debía permanecer atento a que no se produjera ninguna deserción “extravío, pérdida u ocultación de cualquier individuo de dichas familias”, sobre lo que respondería a la llegada al destino.

Lógicamente, a cambio de las obligaciones señaladas, Gabriel Serra recibiría una contraprestación económica que compensara los gastos que se comprometía a efectuar. Así, se estipuló que por cada uno de los pasajeros que embarcaran en el navío *Sacra Familia* con destino a Puerto Trujillo, bien fueran niños o adultos, se le pagarían al capitán 30 pesos corrientes de a 15 reales de vellón; en total recibiría 9.180 pesos que se le fueron entregando por terceras partes. El 13 de abril se hizo efectivo el primer pago de 3.000 pesos a cuenta, tal como el interesado lo solicitó, el 8 de mayo el segundo tercio²⁴ para la adquisición de los pertrechos necesarios para el viaje, y el resto —3.180 pesos— hasta completar el total se le abonaría, tal como se acordó, poco antes de la salida de la expedición —en concreto lo cobró el 18 de mayo— ya que sería entonces cuando se conocería con exactitud el número de integrantes y, en consecuencia, el monto final de lo que se le tenía que pagar. Recibiría todo al contado antes de la salida, renunciando, por tanto, a las ventajas que le supondría cobrar en Indias, en concreto en Guatemala, y beneficiarse de la diferencia que siempre había entre la moneda peninsular y la indiana. Este acuerdo desde luego resultaba óptimo para ambas partes, ya que suponía un ahorro para la Real Hacienda y aseguraba al capitán el cobro de lo estipulado antes de la salida, mientras que si esperaba a percibirlo en Indias no tenía la certeza de que se le abonara.

Por otro lado, y puesto que la fecha del embarque se fijó entre el 15 y el 20 de mayo de 1787, se acordó que si ese último día, por circunstancias ajenas al propio Serra, no estuvieran todos los pasajeros a bordo y listos para la marcha, se le abonarían diariamente 25 pesos corrientes en concepto de demora hasta que saliera la expedición. Lo mismo que a la llegada a Puerto Trujillo, donde si alguna causa impidiera el desembarco de los colonos nada más llegar a su destino, la Real Hacienda se haría cargo de la manutención de las sesenta familias el tiempo que permanecieran en el barco y a Serra se le indemnizaría con 30 pesos fuertes diarios por “estancia y perjuicio de la embarcación” durante 8 días como máximo después de haber anclado.

Además, dado que el viaje se realizaba “por orden del rey y a costa de su Real Hacienda”, se eximía al capitán del pago de cualquier impuesto en Puerto Trujillo y, para favorecer la obtención de un beneficio añadido, se le permitió comerciar en el viaje de vuelta con las mercancías que considerase oportunas entre el punto de destino de la expedición en Centroamérica y La

Habana, donde podría desembarcar los productos que transportara y solicitar el permiso para el retorno a Santa Cruz de Tenerife.

Al mismo tiempo que se asentaban los términos de la contrata, y como una parte bien importante de lo que en ella se contenía, Gabriel Serra fue realizando el aprovisionamiento de los víveres necesarios para el viaje que, tras la oportuna inspección, se concretó de la manera siguiente²⁵:

Ochenta pipas de agua
Ciento diez quintales de bizcocho
Diez quintales idem para los enfermos de dieta
Veinte barriles de carne de vaca salada de la tierra
Seis idem carne de puerco
Seis cochinos
Seis carneros
Doce castrados
Dos cabras de leche
Tres terneras
Ciento y cincuenta gallinas
Quinientos huevos
Cien libras de chocolate
Cien libras de azúcar
Seis libras de café
Dos libras de té
Cinco fanegas de garbanzos
Cuatro fanegas de chicharos
Once fanegas de judías
Nueve fanegas de frijoles
Cinco fanegas de huevas
Cuatro quintales de arroz
Dos quintales de fideos
Veinticinco libras de macarrones
Seis fanegas de sal
Cien cabos de ajos
Cinco quintales de queso
Sesenta quintales de pescado salado
Doce barriles de vino vidueño de a seis en pipa
Tres medias pipas de vinagre
Tres frasquetas de aguardiente
Ocho limetones de idem
Media libra de azafrán
Dos libras de pimienta negra
Media libra de clavo de comer

Media libra de canela
Doce libras de comino
Dos libras de pimienta de tabarco
Ocho quintales de higos pasados
Dos quintales de pasas
Doce sacos de nueces
Sesenta fanegas de papas
Un quintal de mantequilla
Cincuenta botijas de aceite
Sesenta y siete libras de velas de sebo
Un barril de arenques
Doce fanegas de cebada
Seis peruleras de aceitunas
Cuatro almudes de pimienta colorada
Trescientas ristras de cebollas
Doce docenas de calabazas
Dos cuñetas de alcaparras
Doce jamones
Treinta libras de salchichones
Seis orzas de dulce
Tres libras de pajuela
Un libra de yesca

Con todo ello se formó en el barco una abundante despensa, que se consideró suficiente para los noventa días previstos de navegación y respetaba las condiciones de alimentación pactadas en la contrata. No obstante, la confirmación de que los víveres adquiridos eran bastantes y adecuados para el fin previsto se trasladó a una junta de peritos integrada casi por los mismos individuos que habían participado en la decisión sobre la embarcación²⁶, los cuales el 16 de mayo determinaron en su informe que las provisiones cargadas en el *Sacra Familia* resultaban “cabales, frescas y de buena calidad, que son suficientes para los noventa días de navegación y manutención de las trescientas personas que componen las sesenta familias, diez más o menos, y aún para algunos días más...”²⁷.

Coincidiendo con los preparativos que se efectuaban en Santa Cruz de Tenerife, se fue llevando a cabo la recluta de las familias que iban a participar en la empresa, para la que es de suponer que no faltaron candidatos pues en el archipiélago abundaban las que se encontraban en las condiciones que requería el proyecto. De hecho, al responsable de ello en Gran Canaria, José de Arriaga, fue preciso limitarle a treinta —la mitad del total— el número de familias de esa isla que podía permitir en la expedición²⁸, lo que indica que debían ser numerosas las personas intere-

sadas en realizar el viaje hasta Centroamérica y participar en los planes de colonización de la Mosquitia.

A lo largo del mes de abril y primeros días de mayo de 1787 se fue completando en las islas el grupo expedicionario. El punto de reunión de todos los integrantes desde los respectivos lugares de origen sería el castillo de Paso Alto en Santa Cruz de Tenerife, donde ya se habían ido instalando a las propias familias tinerfeñas, cuyos miembros recibieron desde el 7 de mayo los sesenta reales de vellón establecidos para su manutención. Por esas mismas fechas visitó el castillo Branciforte y pasó revista a las diecinueve familias de Tenerife que en él se encontraban esperando el embarque para Centroamérica. Una espera que, por otra parte, no se realizó en las condiciones más adecuadas pues, como informaba el propio gobernador de Paso Alto, las familias se quejaban de la falta de luz, camas y recipientes para guardar el agua, por lo que fue preciso subsanar tales deficiencias. Tal vez ello ayude a explicar la desertión de tres de las familias, que el 8 de mayo no estaban presentes cuando se pasó lista: las de Juan Martín, Agustín Cabrera y Juan Burquez. No obstante, solo dos fueron excluidas del proyecto y se les retiró el pago de la cantidad destinada al mantenimiento por no poder justificar su ausencia, mientras que “a Agustín Cabrera se le ha satisfecho [el pago de la manutención] pero hubo justo motivo para no haberse reunido anoche con las demás familias...”²⁹ aunque en la documentación no se aclara nada más sobre el asunto.

En las dos primeras semanas del mes de mayo fueron llegando a Tenerife las familias procedentes del resto de las islas, que se reunieron con sus compañeros en Paso Alto, y el día 16 se comunicó que ya se encontraba completo el grupo y dispuesto para embarcar. Así, con cierta celeridad para no retrasar la salida, los 306 miembros de la expedición fueron trasladados al puerto y el 19 de mayo, tres días antes de emprender el viaje, quedaron instalados en el *Sacra Familia* para acomodarse en el barco y esperar el momento de iniciar la incierta y peligrosa aventura que este grupo de canarios iba a llevar a cabo en tierras centroamericanas.

La expedición representa un buen ejemplo de la capacidad pobladora de las gentes del archipiélago, aunque las dificultades de la tierra a la que se dirigían los colonos y las propias circunstancias internacionales mermaron el resultado de la empresa y la supervivencia resultó muy difícil para la mayor parte de los pobladores.

NOTAS

- ¹ Juan Carlos Solórzano Fonseca: “Los años finales de la dominación española (1750-1821)”, H. Pérez Brignoli (Ed.): *Historia General de Centroamérica*, Madrid, Siruela, vol. III, 1993, pp. 13-71. J. Jenkins Molieri: “La Mosquitia y la pugna hispano-británica”, *Centroamérica*, México, 1988, vol. 1, pp. 305-311 o la más clásica de J. D. Gámez.: *Historia de Nicaragua desde los tiempos prehistóricos hasta 1860, en sus relaciones con España, México y Centroamérica*, Managua, 1889.
- ² M.^a Luisa Martínez de Salinas Alonso: “La financiación del envío de pobladores españoles a la Mosquitia en la segunda mitad del siglo XVIII”, *El Mediterráneo y América. XI Congreso Internacional de la Asociación Española de Americanistas*, Murcia, Editora Regional, vol. I, 2006, pp. 209-223 y “El fracaso del poblamiento español en la Mosquitia”, *Orbis Incognitus. Avisos y legajos del Nuevo Mundo. XII Congreso Internacional de la AEA.*, Universidad de Huelva, vol. II, 2009, pp. 281-290. Juan Manuel Santana Pérez y José Antonio Sánchez Suárez: “Repoblación de costa de Mosquitos en el último cuarto del siglo XVIII”, *Revista de Indias*, Madrid, vol. LXVII, 2007, n.º 241, pp. 695-712.
- ³ J. Pérez Vidal: “Aportación de Canarias a la población de América”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid-Las Palmas, n.º 1, 1955, reeditado en la Colección *Alisios*, Las Palmas, n.º 1, 1991, Francisco Morales Padrón: “Colonos canarios en Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, t. VIII 1951, pp. 399-441 y “Las Canarias y la política emigratoria a Indias”, *I Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1977; Antonio M. Macías Hernández: *La migración canaria (1500-1980)*, Fundación Archivo de Indianos, Gijón, 1992 y “La emigración canaria a América (siglos XVI-XX)”, *La emigración española a Ultramar, 1492-1914*, Madrid, 1991, pp. 283-298; Julio Hernández García: “Panorámica de la emigración a Iberoamérica de las Islas Canarias. Siglos XVI-XX”, *Historia General de la emigración española a Iberoamérica*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, vol. II 1992, pp. 115-145.
- ⁴ M. Serrano y Sanz: *Relaciones históricas y geográficas de América Central*. Introducción. Madrid, 1908, pp. XX y ss.
- ⁵ Claudia García: “Ambivalencia de las representaciones coloniales: líderes indios y zambos de la costa de Mosquitos a fines del siglo XVIII”, *Revista de Indias*, Madrid, vol. LXVII, n.º 241, 2007, pp. 673-694. Ofrece un detallado análisis del proceso de afianzamiento de los británicos en la zona.
- ⁶ Francisco Asturias: *Belice*. Guatemala, 1941, p. 43.
- ⁷ Río Tinto, el principal establecimiento de los ingleses, se evacuó el 21 de junio de 1787.
- ⁸ Juan Bosco Amores Carredano: “La Capitanía General de La Habana y el desalojo de la costa de los Mosquitos (1786-88)”, *Aportaciones militares a la cultura, arte y ciencia en el siglo XVIII hispanoamericano. Actas de las I Jornadas de Historia Militar*. Sevilla, 1993, pp. 241-247, y *Cuba en la época de Ezepeleta (1785-1790)*, Pamplona, Eunsa, 2000, p. 465.
- ⁹ Geográficamente se extendía desde el cabo de Honduras hasta el río San Juan, límite actual entre Nicaragua y Costa Rica. El territorio pertenecía por tanto al Reino de Guatemala; su centro administrativo era la ciudad de Trujillo y se incorporó a la jurisdicción del gobernador intendente de Comayagua.

- ¹⁰ Real Orden sobre evacuación del territorio de Mosquitos por los ingleses. San Ildefonso, 24 de septiembre de 1786. Reproducido por Manuel Peralta: *Costa Rica y Colombia de 1573 a 1881 su jurisdicción y sus límites territoriales*. Madrid, 1886, p. 227.
- ¹¹ El marqués del Campo a Floridablanca, 24 de octubre de 1786. *Ibíd.*, p. 231.
- ¹² “Es su real intención que sólo se permita subsistir [en la costa de Mosquitos] a aquellos individuos que hagan constar ante el jefe español del distrito donde se hallen, que profesan la religión católica romana, debiendo además hacer juramento de fidelidad y vassallaje ante dicho jefe en que ofrezcan cumplir las leyes y ordenanzas de Indias a que están sujetos los españoles”. *Ibíd.*, p. 228.
- ¹³ Archivo General de Simancas. Secretaría de Guerra, Leg. 6945, Exp. 180.
- ¹⁴ Branciforte al marqués de Sonora. A.G. Simancas, Secretaría de Guerra, Leg. 6945, Exp. 279.
- ¹⁵ El costo total fue de 166.815 reales de vellón. A.G. Simancas. Secretaría y Superintendencia de Hacienda, Leg. 64.
- ¹⁶ M.^a Luisa Martínez de Salinas Alonso: “La financiación del envío de pobladores españoles a la Mosquitia en la segunda mitad del siglo XVIII”, *El Mediterráneo y América. XI Congreso Internacional de la Asociación Española de Americanistas*, Murcia, Editora Regional, vol. I, 2006, pp. 209-223. Se analizan todos los problemas generados por la cuestión económica.
- ¹⁷ Únicamente se señala el nombre del de La Palma, D. Felipe Massieu Vandala.
- ¹⁸ El Decreto del proyecto de colonización se fijó en la Plaza de la Pila, actual Plaza de España.
- ¹⁹ A.G. Simancas, Secretaría de Guerra, Leg. 6945, Exp. 283.
- ²⁰ A.G. Simancas, Secretaría de Guerra, Leg. 6945, Exp. 279.
- ²¹ A.G. Simancas, Secretaría de Guerra, Leg. 6945, Exp. 283.
- ²² A.G. Simancas, Secretaría de Guerra, Leg. 6945, Exp. 282.
- ²³ A.G. Simancas, Secretaría de Guerra, Leg. 6945, Exp. 283 y Secretaría y Superintendencia de Hacienda, Leg. 64.
- ²⁴ *Ibíd.*
- ²⁵ A.G. Simancas, Secretaría de Guerra, Leg. 6945. Lista de víveres embarcados en el bergantín *Sagrada Familia* para conducir a los canarios a Puerto Trujillo desde Santa Cruz de Tenerife.
- ²⁶ En este caso, el piloto Marcos de Morales fue sustituido por José Machín, buen conocedor de la carrera de Indias.
- ²⁷ A.G. Simancas, Secretaría de Guerra, Leg. 6945, Exp. 283.
- ²⁸ *Ibíd.* Oficio de 4 de abril de 1787. Finalmente consiguió incluir 40 familias de Gran Canaria, tal como se expresa en la lista de gastos que presentó a poco de partir la expedición.
- ²⁹ *Ibíd.* El gobernador de Paso Alto a Branciforte. 8 de mayo de 1787.