

**RELACIONES MERCANTILES CANARIO ANDALUZAS  
A FINES DEL SIGLO XVIII: LAS EXPORTACIONES DE  
JUDÍAS CANARIAS A CÁDIZ\***

*Vicente J. Suárez Grimón*  
Universidad de Las Palmas de G.C.

La situación de las Canarias en la ruta tricontinental convierte las Islas y sus puertos en puntos de arribada obligada por razones de avería o de comercio. En el conjunto de los puertos canarios sobresalen el de Santa Cruz, en la isla de Tenerife, y el de La Luz, en Gran Canaria, hasta donde llegan numerosas embarcaciones de distintas nacionalidades durante la segunda mitad del siglo XVIII. Sin embargo, parece probable que las arribadas al puerto de Santa Cruz predominen sobre las registradas en La Luz debido, en buena parte, a la salida de un mayor número de registros a Indias y la obligatoriedad de cumplimentarlos en Santa Cruz, a la presencia de un mayor número de comerciantes de origen extranjero en la isla de Tenerife (sobre todo ingleses y franceses, por lo general dueños de barcos) favorecedores de las transacciones mercantiles, a la presencia de cónsules extranjeros (en la ciudad de Las Palmas residían los vicecónsules) ante los que se hacían las gestiones de dar por buenas las presas capturadas por navíos corsarios de su nacionalidad y, por último, a la mayor importancia que adquiere el mercado de las compraventas de barcos. Este pre-

\* Una síntesis de este artículo fue presentada al *II Congreso de Historia de Andalucía* celebrado en Córdoba en 1991, si bien no ha sido publicado hasta la fecha.

dominio de Santa Cruz, sobre todo en lo referente al tráfico con Indias o presencia de naves extranjeras, se equilibra cuando se considera el tráfico con la costa de África o de Pesquería, convirtiéndose Gran Canaria y su puerto en la principal plataforma de arribo y salida de barcos de pesca, tanto canarios como españoles o extranjeros<sup>1</sup>.

Las causas o motivos del arribo son varias. Las más numerosas se deben a razones de comercio, siguiéndole en orden de importancia los riesgos o averías causadas por el mar y los vientos, el corso, y, más ocasionalmente, por la necesidad de reponer agua, leña o víveres, toma de práctico con destino a pesquería, mala maniobra, ignorancia o desvío de la ruta. En el presente estudio tan sólo consideramos los arribos que tienen como motivo la actividad mercantil y, en particular, la desarrollada desde el puerto de La Luz (Gran Canaria) en el periodo 1770-1800, teniendo como renglón principal la exportación de judías con destino al puerto de Cádiz. Tras un breve análisis de la extracción de granos, consideramos las judías como principal renglón del comercio de exportación de la isla de Gran Canaria, otros artículos de comercio y los productos de retorno de Cádiz, la flota y el tráfico marítimo y, finalmente, los agentes del comercio. La información obtenida procede de los protocolos notariales y de los diarios del regidor don Isidoro Romero Ceballos y del comerciante don Antonio Betancourt que se conservan en el Archivo del Museo Canario.

## **1. LA POLÍTICA DE GRANOS Y LA LUCHA POR LA FRANQUICIA DE LAS JUDÍAS DE GRAN CANARIA**

La especial configuración del archipiélago canario en siete territorios separados por el mar y con diferentes peculiaridades orográficas y climáticas y la entrada en crisis a fines del siglo XVII del modelo de producción para la exportación y autoconsumo debido a la crisis del vino, sobre todo en Tenerife, convierte la cuestión de las subsistencias, de los granos, en problema irresoluble a lo largo del siglo XVIII. En este siglo, ya sea por falta de lluvias, cortedad de las cosechas, prohibición de la extracción de una isla a otra, o por las dificultades para el aprovisionamiento de granos desde el exterior, las Islas Canarias viven en una situación de crisis o de amenaza permanente de crisis de subsistencia, incluso en aquellas que son consideradas como los graneros de Cana-

1. SUÁREZ GRIMÓN, V: "Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII", en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)*. Salamanca, 1982. Tomo II.

rias: Lanzarote y Fuerteventura<sup>2</sup>. Y ello a pesar del auge adquirido, tras la situación depresiva del cultivo exportador, por el cultivo destinado al abastecimiento del mercado interior que se ve arrastrado por el alza de precios producida en la segunda mitad del XVIII, en especial tras la liberalización del comercio de granos en 1765<sup>3</sup>.

El cambio experimentado en la política de granos como consecuencia de la supresión de la tasa y liberalización de su comercio el 11 de julio de 1765 no tiene el mismo efecto en Canarias por lo que respecta a la serie de motines que se produjeron al año siguiente en Madrid y provincias. Tan sólo se produjo un tímido intento de sublevación en Gran Canaria, donde el día del Rosario era costumbre en los pueblos de la Isla el juntarse los Regimientos de Milicias para la función religiosa, pero en 1766 no lo hicieron:

“por noticias que tubieron sus coroneles de que en este día pensaban en tumultuarse por la escasez a que están reducidos”<sup>4</sup>.

Sin embargo, los efectos sí se dejaron sentir no sólo en el precio de los granos, sino también en lo relativo a la cuestión de la extracción de granos de una isla a otra o hacia el exterior. El precio del trigo pasa de 37'5-45 r.v. por fanega en 1796 a 135-150 en 1800. La mediocridad de las cosechas en los últimos años del siglo XVIII, las guerras (sobre todo con Inglaterra) y el incremento demográfico explican desde un punto de vista general este alza del precio del trigo, la escasez y el hambre que se registra en Gran Canaria al finalizar la centuria. No obstante, esta escasez y alza de precios es atribuida por las autoridades de la Isla a situaciones más concretas de carácter coyuntural. El Corregidor la atribuye en 1800 a la escala de numerosos corsarios, sobre todo en la isla de Tenerife, a la escala de buques españoles con destino a América, a ponerse más gente sobre las Armas de guarnición y, por último, a la llegada de comboyes y escuadras holandesas al puerto de La Luz<sup>5</sup>. En su opinión, la cosecha de trigo de 1798 fue corta en Gran Canaria pero coincide con la llegada a Santa Cruz de Tenerife de más de 4.000 hombres, en 1799 fue buena, pero mala en Fuerteventura y peor en Lanzarote, en 1800 había sido mediana y abundante

2. SUÁREZ GRIMÓN, V.: “Crisis de subsistencia en Lanzarote y Fuerteventura en el siglo XVIII”, en *IV Jornadas de Historia de Lanzarote y Fuerteventura (1989)*. Arrecife (Lanzarote), (en prensa).
3. MACÍAS HERNÁNDEZ, A.: “Canarias en el siglo XVIII: Una sociedad en crisis”, en *España en el siglo XVIII. Homenaje a P. Vilar*. Barcelona, 1985.
4. A.H.N. Sección Consejos, legajo 2.238, pieza 17, año 1766.
5. A.H.N. Sección Consejos. Exposición del Corregidor en el cabildo de 23 de mayo de 1800. legajo 2.027, pieza 8, año 1800.

en Fuerteventura y, pese a ello, el trigo estaba a 150 r.v. la fanega. En tales circunstancias, Gran Canaria bien podía haberse alimentado, pero la extracción ordenada por el Comandante General para la isla de Tenerife dejó traslucir la necesidad<sup>6</sup>. Para el Corregidor el remedio no estaría tanto en la prohibición de la extracción como en el incremento de las siembras mediante el reparto de tierras realengas y la supresión e incorporación a la Corona del señorío de Fuerteventura para establecer la labranza en multitud de dueños y colonos y evitar la vagancia, mendicidad y emigración.

Para otros miembros del Cabildo gran canario como el diputado del común y comerciante Francisco Jiménez, la causa de la carestía y escasez de granos residía en el hacendado y se evitaría estableciendo la igualdad de pesos y medidas en todas las Islas como forma de acabar con los regatones ya que, al ser la medida de Gran Canaria mayor que la de Tenerife, se optaba por la exportación hacia esta última. Otro de los diputados, el escribano Andrés Cabrera de León, opina, tras descartar la guerra y el aumento de la población como responsables de la situación de hambre por la que atravesaba la Isla y atribuirle al error de los labradores y cosecheros de querer vender sus granos al precio que quieren, que la solución estaría en el arreglo o tasa del precio del trigo.

Tasa y extracción de granos, por tanto, centran el debate del Cabildo de Gran Canaria en los últimos años del siglo XVIII, decantándose los miembros de extracción burguesa mercantil y liberal por la tasa en tanto que los vinculados con la tierra se muestran contrarios a la misma y partidarios de su abolición porque habían permitido la circulación de capitales. En cabildo abierto de 14 de julio de 1797 se rechaza la propuesta del diputado José Antonio Gómez de establecer la tasa por considerar que la solución a la escasez no estaba en la tasa sino en el aumento de la labranza. En cualquier caso, carestía y extracción, hambre y dificultades para comprar alimentos, lograron perturbar la tranquilidad de la ciudad de Las Palmas y otros pueblos de la Isla en los años finales del siglo XVIII y comienzos del XIX<sup>7</sup>.

Asimismo, la regulación de la extracción se convierte en un motivo de conflicto y enfrentamiento permanente entre las distintas instancias de poder

6. El Corregidor señala que la extracción sin ser obligada era necesaria, pues Tenerife se abastece en parte de trigo de Gran Canaria y en parte de Fuerteventura, si bien se opta por el primero “por estar más cercana, mejor proporción para los extractores y por comprenderse en ella las cosechas apreciables de judías, papas, frutas sazonadas y las cecas, y almendro, nuez y castaña, como porque el extractor reporta de esta de Canaria mercancía que tiene en ella más salida que en Fuerteventura y porque frecuente regreso de barcos costeros que tocaron en Santa Cruz y la Orotava a hechar pescado les facilita más ocación de activar su tráfico y negocios”. *Ibidem*.

7. SUÁREZ GRIMÓN, V.: *La propiedad pública, vinculada y eclesiástica en Gran Canaria en la crisis del Antiguo Régimen*. Madrid, 1987. Tomo I, págs.483-493.

de las islas. Sobre el particular el fiscal de la Real Audiencia Izurriaga, para quien el labrador canario no sabía otra cosa que sembrar trigo y millo, opinaba en 1787 que el gran negocio de las islas era saber cuándo, cómo y cuánta extracción ha de permitirse, añadiendo que,:

“el que asertase a evitar los dos escollos que van tocados (el excedente en los años de abundancia y su baja de precio por falta de consumidores), haría un gran servicio a esta Provincia; el que supiese atender al fomento del labrador sin exponer las islas a públicas necesidades, sería digno de salir en triunfo”<sup>8</sup>.

El decreto de 1765 permitía la extracción con ciertas condiciones, si bien por Real Decreto de 30 de julio de 1769 se vuelve a prohibir hasta que por Real Cédula de 22 de febrero de 1783 vuelve a ser derogado el anterior decreto por cesar los motivos que llevaron a la prohibición. Es precisamente por estas fechas cuando los Comandantes Generales y la Audiencia de Canarias se enfrentan por la intervención que los primeros estaban llevando a cabo en materia de extracción de granos. En su intervención, los Comandantes se amparan en la vía reservada de Hacienda de 31 de agosto de 1765, vía contestada por la Audiencia por considerar que sólo se refería a la saca de frutos y géneros de una Isla a otra. A esta lucha se suma el Corregidor de Gran Canaria que ya había conocido la intervención del Comandante General, marqués de la Cañada, cuando en mayo de 1780 decreta el cierre de los puertos de la Isla para los granos. Idénticas medidas se adoptan en agosto de 1784 prohibiendo la extracción de granos fuera de las Islas y la venta en ellas mismas por regatones, en septiembre de 1789 apercibiendo al Corregidor y miembros del Cabildo de Gran Canaria para que no se mezclen en el conocimiento y licencia de extracción de granos de dicha Isla para las otras, etc... Esta intervención de los Comandantes Generales no sólo se redujo al trigo sino también a las judías, renglón que alcanzó extraordinaria importancia en el último cuarto del siglo XVIII.

Los síntomas de crisis que afectan a la economía canaria en el siglo XVIII como consecuencia de la situación depresiva del cultivo exportador y de la dificultad de que el subsector agrario de abastecimiento del mercado interior pudiese convertirse en la nueva estrategia de crecimiento económico del Archipiélago, se vislumbran ya desde mediados del siglo. La crisis se retrasa debido a factores de carácter coyuntural y a la aparición de un nuevo cultivo exportador, aunque limitado a algunos espacios insulares<sup>9</sup>. Se trataba de las exportaciones de vinos de Canarias a los EE.UU., del restablecimiento de los embarques a

8. A.H.P.L.P. Sala de la Real Audiencia. Documento signatura I-2.205, años 1786-87.

9. MACÍAS HERNÁNDEZ, A.: *Op. cit.*, págs. 423-424.

Indias de vinos y aguardientes como consecuencia de las dificultades de comercialización de estos productos en Cataluña y Andalucía a fines de siglo y de las exportaciones de barrilla desde 1790. A estas exportaciones y por lo que al ámbito de Gran Canaria se refiere, hemos de añadir un nuevo cultivo exportador: las judías, cuya principal salida la encuentra en el puerto de Cádiz.

## Cuadro I

Salidas de navíos desde La Luz a Cádiz (1779-1800).

<i>Fecha</i>	<i>Nombre</i>	<i>Nación</i>	<i>Capitán</i>	<i>Carga</i>	
				<i>Sacas</i>	<i>Fanegas</i>
22-10-1779	Pingue la Inmaculada Concepción	Genovés	Domingo Ziniago	761	761
25-02-1780	Jabeque	Español	—	—	—
10-10-1780	Polacra Ntra. Sra. de la Capilla	Napolitana	Francisco Russo	—	—
24-11-1780	Paquebot Sofia Magdalena	Sueco	Carlos Lillstron		Judías
05-04-1781	Tartana Ntra. Sra. del Carmen	Genovés	Michele Granotto	—	—
-10-1781	Pingue la Inmaculada Concepción	Genovés	Domingo Ziniago	300	300
-10-1781	Polacra Santa Ana	Ragúsea	Francisco Cavovich	—	—
-12-1781	Polacra	Veneciana	Marcos Bahodu	253	253
-12-1781	Goleta San Antonio y Las Animas	Portuguesa	Tomás de Aquino	389	389
-02-1782	Polacra Santa Ana	Ragúsea	Francisco Cavovich	297	297
-07-1782	Paquebot La Paz	Veneciano	Juan Constantini	—	—
-11-1782	Pinche Virgen de la Capilla	Napolitano	Francisco Russo	350	350
-11-1782	Cherche La Paz	Ragúsea	Pedro Jenchet	800	800
-11-1782	Barco	Español	—	—	—
-11-1782	Barco	Español	—	—	—
03-01-1783	Paquebot San Pedro Alcántara	Veneciano	Francisco Vivelagua	400	400
-01-1783	Bergantín	¿?	—	—	—
-02-1783	Polacra	Español	—	—	—
26-08-1783	Fragata José II	Imperial	Nicolás Braganti	—	—
02-12-1783	Bergantín	Español	—	—	—
11-03-1784	Paquebot	Español	—	—	—
27-06-1784	Paquebot Los Dos Amigos	Español	Anastasio Paleólogo	—	—
10-08-1784	Paquebot	Sueco	—	—	—
-08-1785	Bergantín Jesús Nazareno	Español	Andrés Nozzolini	—	—
-09-1785	Barco	Español	—	—	—
-09-1785	Barco	Español	—	—	—
15-08-1786	Barco	Español	—	—	—
01-11-1786	Barco	Francés	—	—	—
01-06-1787	Bergantín	Español	José Greck	—	—

<i>Fecha</i>	<i>Nombre</i>	<i>Nación</i>	<i>Capitán</i>	<i>Carga</i>	
				<i>Sacas</i>	<i>Fanegas</i>
06-05-1788	Bergantín San Cayetano	Español	Anastasio Paleólogo	—	—
-04-1789	Balandra Ntra. Sra. de La Luz	Español	Félix Berlanga	—	—
-04-1789	Bergantín San Cayetano	Español	Anastasio Paleólogo	829	—
9-10-1790	Barco	Español	—	—	—
-12-1790	Bergantín San Cayetano	Español	Anastasio Paleólogo	—	—
6-10-1791	Bergantín El Tritón	Veneciano	Santiago Pugnaletto	—	—
23-10-1791	Corbeta San Miguel (Gracia)	Portugués	Simón C. de Silva	469	—
-09-1793	Bergantín Apóstol Santiago	Español	Nicolás Paliza	1.300	—
16-02-1794	Bergantín Sta. Bárbara (El Fuerte)	Español	Domingo Gómez	—	Judías
24-04-1794	Bergantín Sta. Bárbara (El Fuerte)	Español	Antonio Betancourt	—	Judías
26-11-1794	Fragata Ciudad Gran Canaria	Español	Félix Berlanga	65	—
1795	Bergantín Sta. Bárbara (El Fuerte)	Español	Antonio Betancourt	—	—
02-01-1795	Bergantín San Cayetano	Español	Juan González	—	—
13-05-1795	Goleta La Concepción	Español	Rafael Ortiz	50	—
24-10-1795	Bergantín Santa Bárbara	Español	—	—	Judías
07-01-1796	Bergantín San Cayetano	Español	Juan Báez	443	—
05-03-1796	Barco Javieli	Español	—	—	Judías
05-03-1796	Fragata	Español	Volandico	—	Judías
11-03-1796	Bergantín San José (Féniz)	Español	Antonio Ducret	6	—
20-08-1796	Bergantín Ciudad Gran Canaria	Español	Sebastián Barrera	—	—
06-09-1796	Barco Ntra. Sra. Dolores	Español	Sebastián González	—	—
16-09-1796	Bergantín San José (Féniz)	Español	Antonio Ducret	—	Judías
20-09-1796	Barco Falucho de España	Español	Antonio M. Ramírez	—	—
21-03-1797	Bergantín San José (Féniz)	Español	Antonio Ducret	—	—
23-10-1797	Bergantín “Verdaderos Amigos”	Ragúseo	Antonio L. Flores	—	—
07-01-1798	Bergantín Barca Mesuda	Marroquí	R. Jamet Amar	212	404

**Fuente:**

*Protocolos Notariales, Diario de Romero Ceballos y Diario de Antonio Betancourt.*

**Nota:**

Elaboración propia.

Cuantificar las exportaciones no es tarea fácil a tenor de las fuentes disponibles (los protocolos notariales) y el carácter fragmentado de la información. No obstante, desde el punto de vista cualitativo no cabe duda de que las judías se convirtieron en uno de los principales renglones de la Isla que podían ser exportados. Ello se comprueba por el hecho de que la Corona, a petición de la Económica de Las Palmas, decreta en 1785 la libertad de gravámenes del

comercio “de la cosecha floreciente de las judías del país”. Con anterioridad, en 1779, el Personero General de Gran Canaria considera este ramo como:

“el único comercio activo que tiene la isla y el único medio que tienen los labradores para el desempeño de sus obligaciones que les hace contraer la esterilidad de los años en las otras mieses”.

En suma, el propio diezmo de habas y arvejas tenía en las judías, según juzgan sus rematadores, “el renglón más ventajoso y estimable”, teniendo también su “mayor estimación en el reino de España”<sup>10</sup>.

La exportación de judías al puerto de Cádiz se inicia en 1779 y, con diferente intensidad en función de las cosechas, de la concesión de licencias de exportación y, en menor medida, de la guerra, continúa constatándose hasta principios del siglo XIX. Su extracción se rige por la misma normativa que regula la del conjunto de los granos, toda vez que los Comandantes Generales se reservan la concesión de licencias o la delegan en la Audiencia o en el Gobernador de las Armas de la Isla. La actuación del Cabildo se desconoce por la pérdida de sus actas capitulares, pero si la Audiencia participa en el proceso, no toma decisión alguna sin el dictamen de aquél. Tal es el proceso seguido cuando en 1779 el marqués de la Cañada remite escrito al Regente en el que, además de indicarle que por su orden está prohibida la extracción de todo género de granos, pone en sus manos todas las facultades para que, si lo tenía por conveniente, permita a Francisco Sesquier, maltés y cargador del barco genovés “La Concepción”, la extracción del número de fanegas estimase conveniente, siempre que se obligase a “traer alguna porción de aceite”.

El Cabildo, en sesión celebrada el 10 de octubre de 1779, acuerda conceder la licencia de extracción conforme al dictamen favorable del Personero sobre las que tienen a bordo de la nave y de las que hasta el día estuviesen ensacadas en el almacén del cargador. El Personero justificó su dictamen en el hecho de que, al tiempo que se padece escasez de trigo, millo y cebada en Gran Canaria,:

“es abundante la cosecha de judías, por lo que y teniendo en consideración ser este corto ramo el único comercio activo que tiene, haver de traernos por su retorno géneros y efectos de que carecemos y tal bes no se encuentran con el dinero en la mano. Y que los labradores libran sobre esse fruto de

10. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Andrés Cabrera de León, legajo 1.886, año 1793, s.f.

judías el desempeño de sus obligaciones que les hase contraer la esterilidad de los años en las otras mieses”<sup>11</sup>.

El Cabildo asume el dictamen del personero y lo comunica a la Audiencia, quien inmediatamente ordena el reconocimiento de la porción de judías que tanto don José Grec como el cargador Francico Sesquier tenían a bordo de la nave y de las que el primero había almacenado en su casa de la calle Peregrina (Triana), obligándoles a no comprar ni ensacar más judías ni sustituirlas por otros géneros. En compensación, los cargadores debían traer el importe que produjeran las judías en Cádiz en aceite.

La concesión de la licencia de extracción en 1779 pone de manifiesto las características del tráfico comercial entre Gran Canaria y Cádiz: judías a cambio de retornar el importe y beneficio en productos escasos o inexistentes en la Isla. Por consiguiente, un nuevo cultivo exportador venía a paliar las carencias alimentarias y manufactureras de Gran Canaria y del resto de las Islas. Los diarios de Romero y Ceballos y de Antonio Betancourt ofrecen información sobre la reexportación del aceite venida desde Cádiz a las islas de Lanzarote y Fuerteventura. No obstante, la carencia de datos nos impide evaluar la repercusión y cuantía de las exportaciones de judías en el conjunto de la balanza comercial o de pagos o en relación con otros renglones de exportación (vinos, aguardientes, barrilla).

La importancia que adquieren las exportaciones de judías motiva la solicitud de franquicia hecha al Rey y su Consejo, pues, según señala Romero y Ceballos, por cada saca enviada a Cádiz en 1783 se pagaba una moneda en la Aduana. La Sociedad Económica de Las Palmas es la que plantea en 1782 la solicitud de la franquicia al tiempo que se señala la utilidad que se seguiría al país si los dueños de los bergantines de la pesca de sama destinaran algunos para conducir judías a Cádiz, “pues entonces podrían traer en retorno el aceite, sal, loza y demás efectos del consumo de Canaria”<sup>12</sup>. Asimismo, en 1784, La Económica denuncia los perjuicios que a la libre extracción de judías ocasionaba la peseta de contribución por fanega impuesta en el puerto de Santa Cruz de Tenerife por el Comandante General para dotación de la Casa de Misericordia que había plantificado en dicha plaza. Esto lleva a la Económica a pedir al Rey que declare:

11. A.H.P.L.P. Sala de la Real Audiencia. Documento signatura 13.066, año 1779.

12. VIERA Y CLAVIJO, J.: *Extracto de las Actas de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas (1777-1790)*. Madrid, 1981, p. 119.

“absolutamente franca la extracción de nuestras judías en buques españoles para la Península sin ningunas trabas de derechos ni de licencias”<sup>13</sup>.

A esta petición también se suma el corregidor Eguiluz (1781-1786), quien, en opinión de Romero y Ceballos, tuvo serias y graves contestaciones con los Comandantes Generales (marqués de la Cañada y marqués de Branciforte) “sobre la extracción de judías a España sin derechos y la de comestibles a Tenerife”<sup>14</sup>.

La respuesta real a la petición canaria de exención de derechos que sobre la saca de judías habían impuesto los Comandantes Generales se obtiene el 3 de agosto de 1785 cuando don Pedro de Lorena, Secretario de Estado del Despacho Universal de Hacienda, comunica que el rey, vista la instancia de la Económica y atendiendo el alivio de sus vasallos y para el fomento de su navegación y comercio, se había servido:

“declarar que los naturales de Canarias pudiesen extraer dicho fruto sin más licencia que la guía del administrador de la Aduana para cualquier puerto de la Península, con entera libertad de derechos, siendo embarcación española”.

De esta Real Orden, publicada en Canarias en el mes de septiembre, se pasó aviso al Comandante General, a la Audiencia y directores de renta para su cumplimiento<sup>15</sup>.

Una vez conseguida la franquicia, la atención de la Económica se centró en que los cosecheros de este fruto obtuviesen el mayor beneficio de su comercio evitando que este negocio (exportación y retorno de productos), pasase por “tantas manos y comisiones”. Para ello acuerda, en junta de 24 de octubre de 1785, que don Pedro Russell, vecino y del comercio de Las Palmas, se encargara de solicitar en Cádiz “persona de toda confianza” a quien se remitirían:

“los cargamentos de judías por cuenta de los mismos cosecheros para efectuar allí su venta y les retornase el producto o los efectos que les hubiesen pedido”<sup>16</sup>.

13. *Ibidem*, p. 120.

14. ROMERO Y CEBALLOS, I.: “Diario”. Tomo I, p. 161 r. La admiración de Romero y Ceballos por este Corregidor le lleva a señalar, en noviembre de 1784 con motivo de su ascenso a Corregidor de Jerez de la Frontera, que hizo más en un quinquenio que todos juntos en la dilatada serie de sus respectivos mandos.

15. VIERA Y CLAVIJO, J.: *Op. cit.*, p. 120.

16. *Ibidem*.

La franquicia, sin duda, estimuló este ramo de comercio pues, como juzga la propia Sociedad Económica, “en el año 1786 no bajó de cinco pesos corrientes en Canaria la fanega de esta legumbre”.

Sin embargo, el establecimiento del Consulado en la isla de Tenerife en 1787 motiva el que las judías se viesan “ligadas” al tiempo de su extracción con el medio por ciento que para fondos de dicho tribunal se mandó imponer sobre todos los efectos comerciales. Ante este nuevo gravamen, la Económica de Las Palmas acude, por acuerdo de 1 de octubre de 1787, de nuevo al Rey por la misma vía de Hacienda, remitiendo el contenido del Real Decreto de 3 de agosto de 1785. Despachada nueva Real Orden el 21 de diciembre de 1787, publicada en Canarias en enero de 1788, se declaró que:

“pudiendo ser dicha imposición perjudicial al fomento del útil ramo de cosechas de judías, debían entenderse exentas de derechos de Consulado las especies que lo son de los reales derechos y por consiguiente las judías que produce esta isla de Canaria”<sup>17</sup>.

Con posterioridad, la exportación de judías sólo se vio condicionada por el volumen de las cosechas (en algunos años la alhorra o exceso de lluvias les afectó) y de las de otros granos, así como por las guerras. En alguna ocasión, la extracción se prohíbe y así ocurre en 1796 en que, debido a la cortedad de la cosecha, se prohibió la extracción de granos durante dos años hasta que hubiese mejor cosecha, afectando la prohibición también a las judías:

“hasta que viniese repuesto de los granos que mandó a buscar la Ciudad a Cádiz con letra de siete mil pesos, cuyos buques que salieron en agosto de este mismo año, regresaron en enero del 97 sin ningunos a causa de que por la guerra que declaró nuestra España a Inglaterra, que se publicó en esta ciudad el día ocho de noviembre, subieron los seguros más equitativos a quince por ciento y el trigo en Baía a setenta reales”<sup>18</sup>.

En el siglo XIX, la salida de judías hacia Cádiz, bien por motivos bélicos o políticos, no tuvo la misma importancia del siglo anterior e, incluso, se limitó su extracción<sup>19</sup>.

17. *Ibidem*, p. 121.

18. ROMERO Y CEBALLOS, I.: *Op. cit.*, Tomo II, p. 28 r.v.

19. En 1812 don Alonso Romero, vecino de Agüimes, solicita licencia para el embarque de cierta porción de judías pero el alcalde y ayuntamiento de dicha villa lo impide, lo que obliga a la Real Audiencia a dictar sentencia el 4 de abril de 1812 por la que se ordena

## Embarques, flota y agentes del Comercio

En 1779 se produce el primer embarque de judías, unas 761 sacas, desde la Luz a Cádiz en el pingue genovés “La Concepción”, obligándose sus cargadores (José Grec y Francisco Sesquier) a no embarcar ningún otro género comestible que no fueran las judías e invertir en aceite el importe de su venta en Cádiz<sup>20</sup>. En los años siguientes continúan las exportaciones (Cuadro I), si bien hemos de señalar que el registro de salidas, elaborado a partir de los protocolos notariales y de los Diarios de Romero Ceballos y de Antonio Betancourt, es incompleto no sólo por lo que respecta a los barcos sino a la carga. En cuanto a los barcos, el propio Romero Ceballos señala que en 1785 entraron en La Luz 14 barcos procedentes de Europa, 15 pasaron a la vista y otros tantos salieron, yendo “la mitad cargados de judías para Cádiz”. En cuanto a la carga el inconveniente radica en precisar su cuantía y en saber si se compone íntegramente de judías. En ocasiones, sólo se dispone de información cualitativa tal como ocurre con el paquebot sueco “Sofía Magdalena” que a fines de 1780 sale para Cádiz con “gran porción de sacos de judías” perteneciente al comerciante maltés Baltasar Casalón<sup>21</sup>; o de la salida registrada en el Diario de Antonio Betancourt el 5 de marzo de 1796 de los barcos “Javieli” y “Volandico” para Cádiz “cargados de judías”. A estos inconvenientes se añade el hecho de que en unos casos la cantidad embarcada se contabiliza en sacas o fanegas y en otros en dinero, por lo que resulta difícil conocer la cuantía total de las exportaciones.

El transporte se hace en sacas cuya cabida o peso parece variar con el tiempo pues en 1779 son de 1 fanega, en 1783 de 1’5 y en 1796 de 2 fanegas. Su valor también oscila entre los 75 r.v. por saca de 1781 y los 135-150 de 1796.

En las exportaciones pueden distinguirse dos etapas:

- a- De 1779, inicio de las exportaciones, hasta 1785, concesión de las franquicias, en la que las exportaciones se realizan por comerciantes extranjeros, sobre

que el ayuntamiento no impida a don Alonso Romero el libre uso y disposición de las judías, impidiéndole “sí únicamente su extracción fuera de la isla”. Esta sentencia de vista es confirmada por otra de revista de 10 de julio de 1812, “entendiéndose que el impedimento para la extracción de las judías fuera de la isla que continúe por ahora y con respecto a las actuales circunstancias”. A.H.P.L.P. Sala de la Real Audiencia. Libro de Decretos n.º. 21, año 1812, f. 370 r.

- 20. La nave sale del puerto de La Luz la mañana del viernes 22 de octubre de 1779; unos días antes, el 18 de octubre, los cargadores habían otorgado la escritura de fianza. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Juan Reyes Cabrera, legajo 1.854, año 1779, f. 563 v.
- 21. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Andrés Cabrera de León, legajo 1.784, año 1780, f. 382.

todo malteses, y en barcos también extranjeros (el 62'5% de las salidas), sobre todo italianos.

- b- De 1785 hasta fines del siglo, aunque después de 1798 no se localizan referencias sobre embarques de judías. Las exportaciones siguen en manos de los comerciantes malteses pero se advierte un cambio en la bandera y titularidad de los navíos, predominando los nacionales (83'8 % de las salidas) sobre los extranjeros. Todo ello conforme al decreto de franquicias de 1785 que permitía la extracción sin derechos, pero con la condición de hacerlo en barcos españoles. Entre los barcos nacionales destacan los pertenecientes a vecinos y comerciantes de Las Palmas, ya sea de fabricación insular o comprados a los activistas del corso.

Salvo el conflicto bélico iniciado con Inglaterra a partir de 1796, el resto de los conflictos con Francia o Inglaterra parecen no tener demasiada incidencia en el tráfico y exportación de las judías. Tan sólo en 1781 se registra la falsificación de un fletamento entre Antonio Farrugia, maltés, y el capitán de la tartana genovesa “El Carmen” para ir desde La Luz a Génova cuando en realidad iba a Cádiz fletado por el comerciante Esteban Laguna, siendo el anterior un instrumento celebrado para “poder hazer la navegación con seguridad y librarnos del enemigo que vatalla en la presente guerra”<sup>22</sup>. Con motivo de la guerra de 1793-95 con Inglaterra se contempla en alguno de los contratos de fletamento que:

“si aconteciesse que en la actual guerra se tomassen algunos marineros para el servicio de S.M., éstos los libertara a su consta el relacionado don Bernardo (el cargador, hasta restablecerlos al puerto de donde salió)”<sup>23</sup>.

Sin embargo, la guerra de fines del siglo sí que tuvo su repercusión por la captura e incendio de diversos barcos del tráfico de pesquería, insular o peninsular como consecuencia de la acción de los corsarios ingleses (en 1797 capturaron 5 barcos de pesquería e incendiaron el San Cayetano)<sup>24</sup>.

22. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Francisco Trujillo Leiva, legajo 1.907, año 1781, f. 68.

23. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Tomás V. Alvarez Oramas, legajo 1.922, año 1794, s.f. Fletamento de La Luz a Cádiz entre don Antonio Betancourt, vecino y del comercio de Las Palmas, y don Bernardo de Ostia, comerciante maltés y residente en Las Palmas.

24. SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Construcción naval...*, p. 858.

Durante la primera etapa, además de las judías, se remiten a Cádiz diversas cantidades de dinero y alhajas obtenidas del comercio de las Islas, así como pipas de aguardiente y almendras. El producto de estos artículos y el de las judías, tanto en la primera como en la segunda etapa, se invertía en productos de retorno consistentes en aceite, sal, cintería, fardería, etc.

La concesión de las franquicias determina un cambio en la bandera y nacionalidad de los barcos que hacen la ruta La Luz-Cádiz, correspondiendo el 83'8% de las salidas a navíos españoles al tiempo que las correspondientes a navíos de titularidad isleña alcanzan el 65'3%. Aunque el número de barcos no es equivalente al de salidas, si consideramos los 22 barcos que operan en la segunda etapa, 9 corresponden a propietarios de Gran Canaria y realizan unos 16 viajes. Entre estos barcos tenemos el "Nuestra Señora de La Luz", del tráfico de las Islas y de propiedad compartida entre José Navarro, Félix Berlanga y José Padilla, del comercio de Las Palmas y Santa Cruz; el "Santa Bárbara" o "El Fuerte Español", propiedad del comerciante Antonio Betancourt<sup>25</sup>; el "Santa Bárbara"<sup>26</sup> y el "Falucho Español", propiedad de Tomás de Santa Ana; el San José (el Féniz)<sup>27</sup>, de propiedad compartida entre Raimundo Farrugia, maltés, y Antonio Ducret, francés, y Agustín Pérez, vecinos y del comercio de Las Palmas; el "Tritón", de bandera veneciana y perteneciente al comerciante Lorenzo Zanqui. Junto a éstos también tenemos:

- El "San Cayetano". De fábrica española, aparece vinculado a un comerciante extranjero avecindado en Las Palmas: el maltés José Grec. Su titularidad va a depender del grado de endeudamiento del propietario, en especial con su hermano don Cayetano Grec y con la Casa de Gough, vecinos y del comercio de Cádiz. El 21 de febrero de 1793 don José Grec se ve obligado a vender el barco a don José Antonio Pérez, vecino y del comercio de Las Palmas, en precio de 112.500 r.v., volviendo a recuperarlo el 5 de julio de 1796 después de haberse abonado las deudas a la Casa de Gough. Sin embargo, las contraídas con su hermano le obligaron a cederle la mitad del bergantín el 8 de septiembre de 1796. En mayo de 1797 fue objeto de los ataques de dos corsarios ingleses que acabaron por darle fuego.

- Fragata "Ciudad de Gran Canaria". Su origen y construcción aparece vinculada al comerciante veneciano Lorenzo Zanqui que, tras afincarse en Gran

25. Construido en torno a 1793 por don Antonio Betancourt, del comercio de Las Palmas, realiza varios viajes a Cádiz hasta que en 1796 es traspasado a Juan Frías y se dedica al tráfico de las Islas.
26. Perteneciente a Tomás de Santa Ana, propietario de otros barcos del tráfico insular y de pesquerías. En mayo de 1797 sufre los efectos de la guerra al ser incendiado por los corsarios ingleses.
27. De fábrica inglesa mahonesa fue apresado por la escuadra holandesa y adquirido en 1796 por Raimundo Farrugia, maltés, Antonio Ducret, francés, y Agustín Pérez, vecinos y del comercio de Las Palmas.

Canaria a principios de la década de 1780, pone en marcha (1792-93) el proyecto de construir un navío destinado al comercio con Indias. El día de su botadura el barco se destroza, pero el veneciano no desiste en su empeño y en septiembre de 1794 se “botó al agua la fragata nueva echa en la calle de la Matula... yntitulada Ciudad de Gran Canaria”. Sin embargo, no pudo conservar su propiedad al recaer ésta, en noviembre de 1794, en don Luis Vernetta, boticario y comerciante de Las Palmas, y más tarde, en 1799, en don Salvador Herrera Almeida.

Los contratos de fletamento localizados corresponden a la etapa de 1785-1800 ya que al ser la mayoría de los barcos españoles o canarios se contempla el viaje de ida y vuelta. El contrato se efectúa entre el cargador(es) y los dueños o, en su defecto, los capitanes de los barcos. En ellos se contempla:

- 1- La obligación de los capitanes. Debían admitir o cargar todos las sacas de judías que se pusiesen a su bordo, no pudiendo llevar “otras judías ni menestras que las de otorgantes, pues si quisiese llevar el buque de él ha de ser de otra distinta cargason” (Apóstol Santiago, 1793) o bien limitarse al embarque de pasajeros (Verdaderos Amigos, 1797). Si viajaba alguno de los cargadores o socios estaba exento del pago de flete y de la comida.
- 2- Duración del viaje. El viaje de ida y vuelta a Cádiz se fijaba en tres meses (Santa Bárbara, 1794), pudiendo oscilar el el tiempo de carga en Luz y Cádiz entre los 8 y 11 días (Apóstol Santiago, 1793. Mesuda, 1797), y los 24 días (Verdaderos Amigos, 1797). En cualquier caso, la duración del viaje iba a depender de los riesgos del mar y de la guerra: hay barcos que en 1 mes y 7 días hacen el viaje de ida y vuelta, en tanto que otros hacen el viaje de vuelta en torno a los 10-15 días, con temporales de mar y viento incluidos.
- 3- Precio del flete. El tipo de barco podía hacer variar el flete desde los 8.250 r.v. del Santa Bárbara en 1794 y los 11.250, 13.000 y 16.000 r.v. del Apóstol Santiago en 1793 y del Verdaderos Amigos y el Mesuda en 1797. Cuando el barco no era de la flota canaria se abonaba en Cádiz una vez puesta en tierra la carga. Por cada día o mes de retraso en el viaje se debía pagar una cantidad adicional.
- 4- Obligaciones del cargador. Además del pago del flete, podía obligarse a poner y pagar los salarios y alimentos de los marineros, capitán y piloto, así como las pipas del agua.

Con independencia de los fletamentos, algunos cargadores se ven obligados a asociarse o formar compañías para remitir conjuntamente y en el mismo barco la mercancía a Cádiz con el fin de reducir los costos. Cuando uno de los

socios realiza el viaje, éste lleva a su cargo la mercancía del otro<sup>28</sup> o bien se consigna a un comerciante de Cádiz<sup>29</sup>. En uno u otro caso, el importe de las judías debía invertirse en efectos que tuvieran pronta salida en Gran Canaria o en Tenerife. Estas compañías podían constituirse con anterioridad al embarque y tener como finalidad el almacenamiento de judías. Es lo que ocurre el 8 de junio de 1793 entre Andrés Cabrera, rematador del diezmo de habas y arvejas de Triana y vecino de San Lorenzo, y Bernardo de Ostia, del comercio de Las Palmas, que se asocian para compartir los gastos de la recolección de dicho diezmo ajustándose a las condiciones siguientes:

- 1- Como el renglón más ventajoso y estimable del diezmo era el de judías y respecto a que éstas tienen mayor estimación en el “reino de España”, era obligación de Bernardo de Ostia el conducir las al puerto de Cádiz repartiéndolo los gastos de conducción.
- 2- El producto de este negocio se invertiría en efectos y renglones estimables y provechosos para ambos, trayéndolos a las islas y después de vendidos se sacaría de la masa común el importe del diezmo y se dividirían los rendimientos.

Como ya se ha indicado, la comercialización de las judías estaba bajo control de los comerciantes y, en particular, de los malteses, naturalizados según Real Orden de 14 de marzo de 1771 o no, y avecindados o residentes en Las Palmas. Nombres como los de José Grec, Bernardo de Ostia, Francisco Parlar, Cayetano Ingloft, Salvador Magrí, Baltasar Casalón, Francisco Savi, Francisco Sesquier, Raimundo, Antonio, Ángel y Juan Bautista Farrugia, etc., figuran junto a otros comerciantes extranjeros de origen francés (Pedro Berne, Diego Portar, Juan Labiéle, Antonio Ducret) controlando el comercio de las judías. Y junto a ellos los comerciantes canarios: Los Laguna y Russell, Luis Vernetta, Cipriano Avilés, Andrés Barreto Ezquier, José Mesa, Agustín Pérez, Antonio Betancourt, etc.

La participación directa de cosecheros es mínima (Isidoro Romero, Andrés Cabrera...) y ello es indicativo del fracaso del proyecto de la Econó-

28. Compañía entre José Mesa, del comercio de Las Palmas, y Bernardo de Ostia, del comercio de Cádiz, en 1793 para llevar 700 y 600 sacas de judías en el bergantín español “Apóstol Santiago”, su capitán Nicolás Palisa. Compañía entre Bernardo de Ostia, del comercio de Las Palmas, y Andrés Cabrera, alcalde de San Lorenzo, para la remisión conjunta de judías a Cádiz en el Santa Bárbara con un fondo de 33.000 y 22.200 r.v., respectivamente. En este viaje, el citado alcalde obtuvo un beneficio de 10.800 r.v.
29. Compañía entre Cayetano Ingloft y Bernardo de Ostia, malteses y del comercio de Las Palmas, quienes remiten un cargamento de judías a los señores Fabri y Grima, del comercio de Cádiz.

mica de Las Palmas que, tras la concesión de la franquicia en 1785, pretendía el envío directo de las judías por cuenta de los cosecheros a un agente de confianza en Cádiz. Quizá el ejemplo más significativo de cosechero implicado en las exportaciones sea Andrés Cabrera, vecino de San Lorenzo y rematador de la dehesa de Tamaraceite, bien de Propios, desde 1792 a 1799. Asociado con Bernardo de Ostia, da la impresión de que actúa más como un comerciante que como un cosechero.

La inversión de lo obtenido con la venta de judías en Cádiz en productos de retorno y de fácil consumo en las Islas, requiere la presencia en destino de un socio a quien se consigna el cargamento, se encarga de su venta, de la adquisición de nuevos artículos y de su remisión a Gran Canaria. Estas sociedades o compañías entre un comerciante afincado en Cádiz y otro en Las Palmas podían tener un carácter familiar como la de los hermanos Grec, Cayetano y José, o la de los Ostia, Pablo (padre) y Bernardo (hijo); ser de una misma nación como la de los malteses (Fabri y Grima, Salvador Magrí...) o estar simplemente ligados por el vínculo del negocio como los Pedemonte y Artidone, Antonio y Francisco Méndez en Cádiz o Esteban Laguna, Andrés Barreto, etc., en Las Palmas. Algunas de estas sociedades terminaron en conflicto como ocurrió con los hermanos Grec o con los Ostia que, tras litigar sus deudas en los tribunales, se avienen a pactos familiares.

En conclusión, lo relevante del comercio de judías con Cádiz está en la franquicia, en su permuta por productos de retorno y por el control del mismo por los comerciantes malteses establecidos en Las Palmas y en Cádiz.