

EL COMERCIO INTERINSULAR DEL GRANO EN CANARIAS. EL CASO DEL PUERTO DE LA CRUZ (1694-1695)

Carmelo Cornelio Torres Torres

El hablar de comercio en Canarias ha supuesto, hasta hace muy poco, referirnos al comercio exterior, un comercio que se veía prácticamente “monopolizado” por los distintos productos de exportación que de forma cíclica se han ido imponiendo en Canarias, ya fueran el azúcar, el vino, la barrilla, la cochinilla, y ya en el tránsito del siglo XIX al XX el tomate y el plátano. Un comercio que siempre ha despertado mucho más interés, tanto por su espectacularidad como por los inmensos aportes económicos que suponían para las Islas, en especial el ciclo del vino, que se extendió desde la segunda mitad del siglo XVI hasta prácticamente mediados del siglo XVIII; si bien, el hito del derrame del vino en Garachico del año 1666 supuso un cambio en la política importadora de Inglaterra que, junto a otros múltiples factores, motivó la caída de las exportaciones hacia ese país, hasta ese momento el principal importador del malvasía canario; a la par las exportaciones hacia el Nuevo Mundo también decrecieron sobre manera.

Mientras unas islas (Gran Canaria, La Palma, y en especial Tenerife) se volcaban en esta actividad que les llevaba a reducir extensiones de otros tipos de cultivos para dedicarlos a éste de la vid que les revertía mayores beneficios económicos, el resto de las Islas no la producían o lo hacían en pequeñas cantidades, y no tenían siquiera permisiones para poder comerciar con América. Esta situación, unido a sus propias condiciones medioambientales, a un control de sus señores y a una larga tradición, supuso el convertirlas en abastecedoras de todo tipo de importaciones de primera necesidad, requeridas por las islas centradas en la exportación de su producción vinícola.

Entre las importaciones que se registran desde las islas de señorío señalamos la orchilla, maderas (Gomera y Hierro), etc., pero sobre todo granos y ganados y sus derivados. Que ya formarían una estructura comercial de ámbito regional muy consolidada y temprana, sin duda una consolidación, no estratégica, sino fundamental en una complementación de producciones por la endémica necesidad de ciertas islas. Destaca el caso de Tenerife, que a pesar de ser excedentaria en la mayor parte del siglo XVI, llegando a exportar cereales a Gran Canaria en donde escaseaban por la fuerte orientación hacia el cultivo de la caña de azúcar pero que, ya desde el último cuarto del siglo XVI, con la potenciación del cultivo de la vid, reduce el terreno dedicado a los cultivos de consumo interno de la isla, a la par que la población aumentaba de forma desproporcionada, no volviendo a ser excedentaria hasta el punto de las autoridades insulares permitir su exportación.¹

Esta situación se agravará en el siglo XVII, cuando llegue a concentrar a más de la mitad de la población del Archipiélago que, unido a la fuerte dependencia del comercio exterior del vino, y a una agricultura de abasto interno cada vez con menor superficie, llevó a una fuerte dependencia del aporte exterior de todo tipo de alimentos, en especial los granos. Aquí será donde juegue su papel relevante el comercio regional de Canarias, que en última instancia

será el que permita la exportación masiva de los caldos canarios hacia Inglaterra, Europa del Norte y América.

De este modo debemos entender el propio abasto de las islas exportadoras por las que no lo son, como el paso previo para el desarrollo y auge del beneficioso comercio del vino de Canarias a escala internacional, y sobre todo conllevó el mantenimiento de este modelo económico a lo largo de un período tan extenso como fue el ciclo del vino. Cuando las endémicas sequías, alhora y plagas de langosta suponían un peligro real para el abasto general de toda Canarias en el Antiguo Régimen, se solucionaba con importaciones esporádicas de cereal desde el norte de Europa, la Península, Madeira e incluso las Azores.

En esta ocasión nos centramos en la transición del siglo XVII al XVIII, un momento en el que la crisis en la exportación del vino hacia los mercados tradicionales, sobre todo Inglaterra,² ya se deja notar, y que a la larga supuso la reducción de las extensiones dedicadas a la vid en favor de los cultivos de subsistencia. La importancia de los aportes de productos de consumo desde el resto de islas se convirtió en imperante, y se fue equiparando a las importaciones que llegaban desde el exterior en el valor total de los impuestos percibidos por la aduana, si bien las mercancías llegadas desde Europa o la Península siempre tenían mayor valor, tal es el caso de las telas o el aceite.

El centrarnos en estos dos años responde al ajustarse a los períodos que registran los dos libros de almojarifazgos hallados en el Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz;³ sin duda el mejor documento para el estudio del comercio, pues nos especifica la procedencia, el destino, la mercancía, la tipología naval, etc. Este tipo documental se convierte, junto a los protocolos notariales, libros de quintos y los fondos judiciales en, prácticamente, la única y más rica fuente para el estudio del comercio canario interinsular. Pero este tipo documental, al igual que los ricos libros de quintos de las islas de señorío, es muy escaso, y en la mayoría de los casos ya del siglo XVIII; la importancia de estas escasas fuentes resalta aún más si además tenemos en cuenta que los libros de las compañías comerciales de la época que se conservan sólo nos citan las transacciones con el exterior del Archipiélago.⁴

Estos dos años nos pueden servir de modelo, pues no hemos constatado que coincidan con una situación anómala que nos pudiera dar una imagen distinta a la habitual en el resto de años, tan sólo destacar la hambruna que se padeció en Lanzarote y Fuerteventura en 1693 y en 1703, y la sequía y escasez general del resto de islas.

Al analizar los datos y poner de relieve las estadísticas por islas se obtienen unas conclusiones cuando menos sorprendentes como el fuerte peso que suponían las importaciones desde Fuerteventura, tanto de granos como de animales, aproximándose al 50% de todas las importaciones que desde el mercado regional se realizan al Puerto de la Cruz, al menos en estos dos años; destaca la importancia que tendría para el abasto no sólo del Puerto de La Cruz,⁵ sino para todo el Valle de La Orotava.

Fuerteventura parece no ser sólo el corral de Tenerife, sino que se asemeja a un enorme granero, destacando bastante de Lanzarote, el segundo mayor importador al Puerto de La Cruz en este período. Las condiciones de Fuerteventura para la cría de ganado parece que eran de las mejores de Canarias,⁶ suponiendo ésta su segunda baza en el comercio interinsular; sin embargo Lanzarote, a juzgar por otras referencias, debió tener mayor relevancia en otros momentos, pues aunque no tenemos datos para este bienio, sabemos que en los ocho años de 1700 a 1707, de un total de 242 salidas desde Lanzarote 209 tienen a Tenerife como destino,

de las que 121 van al Puerto de La Cruz;⁷ esta circunstancia y lo apreciado a lo largo de estos dos años denota el peso de este puerto para el abasto interno de la zona con la mayor producción de caldos de exportación de toda Canarias en el Antiguo Régimen, el fértil Valle de La Orotava.

La importancia del Puerto de la Cruz o de La Orotava surgió de forma paralela al desarrollo del cultivo de la vid y el proceso exportador de sus caldos; de este modo sabemos que pasa de percibir un 26,2% del remate de las rentas reales de Tenerife en 1625, al 80,2% en 1681, para descender hasta el 54,5% en 1718;⁸ incluso podemos asociar su despegue comercial, basado en la exportación del malvasía, al desarrollo de infraestructuras portuarias que lo posibilitem.⁹ Junto a este gran auge en la exportación hacia los países del norte de Europa y a América se va a potenciar un comercio interinsular que hasta fines del siglo XVI era aún muy débil, excepto en los momentos de gran escasez, la especialización en la exportación exterior de ciertas islas y su déficit de autoabasto sería la circunstancia que sentó definitivamente las bases de un comercio regional claramente definido.

Dentro de la complementariedad agrícola y el mercado interinsular parece que siempre se buscó, como resulta lógico, el ahorro de costos, lo que suponía buscar y potenciar los mercados más cercanos que ya otros autores apuntan como determinante:

... parece evidente que la viabilidad y reproducción del cultivo exportador (viñedo en Tenerife) exigía, en primer lugar, áreas cercanas productoras de cereal; esta función económica fue desempeñada por aquellas islas donde el cultivo exportador no ofrecía la calidad requerida por la demanda exterior (Gran Canaria, Gomera, Hierro y, sobre todo, Lanzarote y Fuerteventura).¹⁰

El caso de las islas de Fuerteventura y Lanzarote resulta sangrante al ser las principales, y casi las únicas, exportadoras de grano con destino al Puerto de La Cruz, alimento base durante el Antiguo Régimen, y que se ven en la obligación de cerrar la saca para evitar que se vacíe la isla del mismo y que la población emigre, con el consiguiente despoblamiento de esas islas. Según las actas del Cabildo de Fuerteventura el año de 1693 fue malo y el de 1694 parece que fue algo mejor, pudiendo calificarse de regular o normal.¹¹ A pesar de todo, el año de 1694 también presentó dificultades y temores para la isla que más aportaba al Puerto de La Cruz, tal y como recojen las actas de su Cabildo:

Dice el Regidor Trujillo que por las lluvias habidas se espera buena cosecha, pese a los atrasos debidos a la falta de ella el año pasado (...), exhorta a los regidores no consientan se saquen granos ni carne de la isla, (...) que nadie ose embarcar granos en los puertos sin licencia del Cabildo.¹² (Acta de 18 de abril de 1694).

El día 18 de abril se cerró la saca de granos, dando cuenta al capitán General, quién mandó se consume el cierre hasta reconocerse la cosecha, permitiéndose por este cabildo se embarquen algunos para Tenerife, por la falta que en ella hay. Por no ser muy larga la cosecha, fuera de los barcos que hoy están a la carga, no se permitirá cargar a ninguno que llegare, hasta determinar totalmente lo cogido y lo gastado (Acta 3 de agosto de 1694).

Sin duda esta situación debió de afectar al normal desarrollo del comercio, pero parece que fue una situación habitual en las islas más orientales del Archipiélago hasta prácticamente el siglo XX.

Este tipo documental, dada su riqueza y su veracidad, nos permiten crear una nueva visión sobre el comercio interinsular canario a finales del siglo XVII, pues hasta ahora sólo se han estudiado las islas orientales, de forma muy sesgada, no como región que conforma un todo, pero que han supuesto abrir el camino a este tipo de investigaciones.¹³

Estadísticamente, como podemos apreciar en el cuadro II, se producirá una fuerte concentración en determinados meses del tráfico interinsular que tiene como destino el Puerto de La Cruz, esto está íntimamente ligado al ciclo agrícola, en torno al cual girará buena parte de este comercio regional. Teniendo en cuenta que en Lanzarote y Fuerteventura será a fines de abril cuando el grano está maduro para la siega¹⁴ podemos entender esta concentración de las importaciones de ambas islas en la transición al verano, e incluso en el otoño, para reducirse en el invierno, cuando en las islas de origen se padecía la carencia en espera de la nueva cosecha. De la importancia de las aportaciones de estas dos islas en el comercio regional nos habla Glas:

En Lanzarote y Fuerteventura se producen varias clases de cereales, es decir, trigo, cebada, maíz, en tal abundancia que no sólo abastece a los habitantes, sino a los de Tenerife y La Palma, las cuales dependen muchísimo de aquellas islas para su sustento.¹⁵

Aunque no se ha estudiado en profundidad, podemos introducir que las antiguas islas de señorío recibían como contrapartida sobre todo mercancías de las que eran deficitarias como el vino (Lanzarote y Fuerteventura), ropa y géneros, productos manufacturados,¹⁶ siempre en un intercambio muy desigual para estas últimas.

Frente a este importante peso de las islas más orientales se esconde el control de la financiación de este comercio desde la de Tenerife, la gran aglutinadora de la mayor parte del comercio regional canario; este control ya ha sido puesto de relieve por otros autores:

.... el comercio interinsular que adquiere carácter regional, tiene normalmente una financiación exterior, pues se mueve a instancia de los intereses de las islas realengas, en particular Tenerife y Gran Canaria. En función de la demanda de estas islas y de sus necesidades se produce o no el comercio con Lanzarote o Fuerteventura...

Estos dos grandes mercados realengos trasladarán, en función de su demanda, desde Fuerteventura y Lanzarote aquellos productos de la tierra que precisen caso del cereal, ganado u orchilla y devolverán aquellos otros manufacturados o de la tierra, de los que carecen las islas conejera y majorera.¹⁷

El control que desde Tenerife se ejerce al resto del Archipiélago queda patente en una carta de febrero de 1649 que Juan de Molina Gante, justicia y regimiento de Tenerife, pidiendo a Felipe IV diese real provisión para "... que el gobernador de Canarias, Pedro Carrillo de Guzmán, no dejase sacar trigo ni cebada de ninguna de las Islas Canarias sino a la de Tenerife, hasta que estuviese suficientemente abastecida, no sólo para ese año sino también en adelante."¹⁸

ORIGEN	DE ARRIBADAS	%
Fuerteventura	51,5*	44,01
Pesquería	14	11,96
La Palma	12	10,25
Lanzarote	11,5*	9,82
Madeira	11	9,40
El Hierro	6	5,12
Canaria	5	4,27
La Gomera	3	2,56
S/C de Tenerife	2	1,70
Islas Terceras	1	0,85
TOTAL	117	100%

Cuadro I. Puertos o lugares de origen (1694-1695)

Fuente: AHPSC. Elaboración propia.

* El día 12 de junio de 1694 arribó un barco que venía de Lanzarote y Fuerteventura.

Si analizamos el lugar de partida de las embarcaciones que arriban al Puerto de La Cruz apreciamos el gran peso de Lanzarote, La Palma, Madeira y sobre todo de Fuerteventura, que llega a acaparar casi la mitad de las arribadas a este puerto; como veremos a continuación este elevado porcentaje está íntimamente relacionado con la importación de grano desde esta isla, su principal producto de exportación. Tampoco dejan de ser importantes las importaciones de las islas occidentales, en especial de La Palma, motivada por la cercanía, puesto que sus producciones son prácticamente las mismas que Tenerife, tratándose de un comercio menos desigual que el que se gesta con el resto de las islas. La Gomera y El Hierro también participan, si bien su peso debió ser mucho mayor en el puerto de Garachico, de echo todos los barcos llegados de El Hierro hicieron una primera descarga en él antes de pasar a éste del Puerto de La Cruz.

MESES	LLEGADAS	%
Enero	1	1,14
Febrero	4	4,59
Marzo	2	2,29
Abril	3	3,44
Mayo	7	8,04
Junio	6	6,89
Julio	7	8,04
Agosto	14	16,09
Septiembre	16	18,39
Octubre	15	17,24
Noviembre	1	1,14
Diciembre	11	12,64
TOTAL	87	100

Cuadro IIa. Recuento de barcos por meses (1694)

Fuente: AHPSC. Elaboración propia.

MESES	LLEGADAS	%
Junio	3	10
Julio	9	30
Agosto	7	23,33
Septiembre	8	26,66
Octubre	3	10
Total	30	100

*Cuadro IIb. Recuento de barcos por meses (1695)
Fuente: AHPSC Elaboración propia.*

Los meses en los que más se prodigan las llegadas de embarcaciones es en los que van de julio a octubre, coincidiendo con el período que sigue a la recogida de la cosecha, que se realizaba desde mayo; así, en 1694, sólo en los meses de julio, agosto, septiembre y octubre se concentraron el 60% de las llegadas, principalmente con carga de granos, solamente aportados desde las islas orientales. En el año de 1695,¹⁹ sobre la base de la información parcial que poseemos podemos apreciar como la frecuencia tiende a repetirse, concentrándose en los mismos meses, si bien en un menor volumen, por la mala cosecha que afectó a todo el Archipiélago.²⁰

El que en noviembre de 1694 sólo se registre una llegada desde las islas, y en diciembre, 11, atendería bien a una climatología adversa en este mes, o bien a la escasez de demanda desde el Puerto de La Cruz, que se concentrará en el mes de diciembre cuando el grano empezaría a ser escaso y se necesitan nuevos aportes, o bien promovidos por intereses especulativos.

Se producirá, pues, un movimiento estacional, una fluctuación cíclica que se presenta a lo largo de un período aproximado de doce meses, y que en el caso de los productos agrícolas, este movimiento estacional resultará fundamental, relacionado directamente como está a las buenas y malas cosechas.²¹

	TRIGO	CEBADA	CEBADA ROMANA	CEBADA RABUDA	MILLO	CENTENO	TOTAL
Fuerteventura	9.698	3.885,5	96	-	-	-	13.679,5 (86,71%)
Lanzarote	526	321	18	22	-	-	887 (5,62%)
Gran Canaria	118,75	3	-	-	6	-	127,75 (0,80%)
S/C de Tf.	24	-	-	-	-	-	24 (0,15%)
Exterior	695	116	-	-	-	246,5	1.057,5 (6,70%)
TOTAL	11.061,75 (70,11%)	4.325,5 (27,41%)	114 (0,72%)	22 (0,13%)	6 (0,03%)	246,5 (1,56%)	15.775,75 (100%)

Cuadro III. Importación de granos por islas al Puerto de La Cruz (1694-1695)
Fuente: AHPSC. Elaboración propia.*

* En el interinsular sólo se incluyen a Fuerteventura, Lanzarote, Gran Canaria y el puerto de Santa Cruz de Tenerife, pues el resto de islas, tampoco Madeira ni Las Terceras, aportan nada de grano.

La primacía del trigo como alimento básico y cotidiano en la dieta de la época queda patente al suponer un 70,11% del cereal importado a este puerto; le sigue de lejos, con un 27,41% la cebada, sin especificar su variedad; el resto del grano importado se lo reparten en

porcentajes bajísimos, entre los de peor calidad y consideración social, como eran las variedades de cebada romana, cebada rabuda, el millo y el centeno.

Por islas destaca, como ya se apuntó más arriba, la de Fuerteventura,²² que aporta el 86,71% del grano recibido, y aunque también se importa desde Lanzarote y Gran Canaria la cantidad de ambas islas no deja de ser muy escasa. La importación desde el exterior del Archipiélago sorprende por su escasez, fruto de un comercio desigual en el que se importaban productos elaborados, en especial telas, con un alto valor y escaso volumen; sin embargo, las importaciones desde el exterior cobraban bastante importancia en los momentos de carestía general de todas las islas, recurriendo a las importaciones desde el norte o las otras islas de la Macaronesia, y sobre todo desde Cádiz, aún a costa de tener que soportar unos precios y costos muy elevados, en especial los fletes de los barcos. Si bien, se buscaba huir de un abastecimiento exterior, caro y difícil. Lo cual parece quedar demostrado en lo exiguo de las importaciones desde el exterior de Canarias.

Por otro lado, debemos poner sobre aviso que desconocemos la trayectoria y transacciones del puerto de Santa Cruz de Tenerife, al no existir libros de aduanas de la época y haberse perdido los protocolos notariales, aunque suponemos, por datos posteriores, que mantuvo una relación más fluida con Gran Canaria, por su cercanía, que el Puerto de La Cruz.

Poner de relieve el que sin duda llegaron los barcos con los diezmos de las distintas islas, especialmente Lanzarote y Fuerteventura, enviados por la Diócesis Canariense a los puertos de Tenerife, donde se podían obtener mayores beneficios al existir los precios más altos del grano de toda Canarias,²³ y que no constan por estar eximidos de pagar tributo alguno.

CONCLUSIONES

El peso específico que alcanza el comercio interinsular siempre ha sido puesto en un segundo plano por la inmensa mayoría de los investigadores que han trabajado el comercio en Canarias; de este modo se han hecho monografías sobre el comercio canario con Inglaterra o América, pero apenas se cultivó el comercio interior del Archipiélago.

La importancia del comercio interinsular canario dentro del que, por los paralelismos y cercanía, podríamos incluir a las otras islas de la Macaronesia, en especial Madeira y Azores, fue la de aportar los productos de primera necesidad para el normal desarrollo de la vida cotidiana y como base decisiva para la dedicación casi exclusiva de Tenerife al cultivo de la vid y exportación de sus caldos. Cobraron especial importancia en las importaciones los granos, en sus distintas variedades, como alimento básico de la población durante todo el Antiguo Régimen; la deficiencia de cereales en Tenerife se constata ya desde finales del siglo XVI, pasando por sus peores momentos en la transición del siglo XVII al XVIII, momento en el que la crisis de la exportación del vino se agrava y no aportaba tantas divisas ni permitía la salida de todas las producciones vinícolas. La dedicación casi exclusiva, en especial de la zona norte de Tenerife –la más propicia para el cultivo de la vid–, supuso desplazar el cultivo de cereal a las Bandas del Sur, y cuando éstas no fueron capaces de abastecer a una población en constante crecimiento se potenció sobre manera el comercio, que ya existía, con las que en lo sucesivo serán los graneros de Tenerife: Fuerteventura y Lanzarote.

La documentación nos refleja los diferentes grados de dependencia que existía entre las distintas islas, destacando las relaciones que existían entre Tenerife con Lanzarote, La Palma, Madeira, y sobre todo con Fuerteventura. Pero será en las importaciones de granos en las que

destaquen las islas de Fuerteventura y Lanzarote que, junto a una ínfima cantidad llegada desde Gran Canaria y algo desde el norte de Europa, serán las grandes protagonistas de este intercambio comercial fundamental para todo el norte tinerfeño.

Los datos reflejan el endémico déficit de granos que poseía Tenerife, y como sus mercados más cercanos serán los mayores abastecedores de la Isla; esta dependencia de Tenerife, fundamentado en su orientación económica eminentemente exportadora de sus producciones, llevó a reforzar el ya existente comercio regional de la zona, a la vez que acabar de definir las zonas especializadas en determinados productos. El tener como mercados principales a las dos islas más orientales conllevaba ciertos riesgos, sobre todo el tener que capear las malas cosechas de estas dos islas, que eran los más de los años, pero que a la vez en los años buenos o extraordinarios suponían unos aportes de grano inmensos y a unos costes ridículos, no así el importado desde el norte de Europa o la península que soportaba unos fletes muy elevados en el transporte hasta Tenerife.

Es significativo que el comercio exterior de este puerto, extensible al resto de Canarias, en condiciones normales, se concentra en los meses previos a mayo, sin duda favorecido por la “zafra” del vino y la llegada del convoy desde Inglaterra, normalmente en los meses de marzo y abril, a cargar el malvasía y el aguardiente. Esta concentración del comercio exterior en unos determinados meses del año hacía que el resto del año el predominante sea el interinsular, en consonancia con las necesidades de cereal en Tenerife, y con la producción de las islas exportadoras de este producto.

Quedará patente el predominio del comercio exterior, en el total del año, si bien existen meses, como en verano, en el que se dejará notar el peso de las importaciones de las Islas. Por otro lado es de destacar la peculiaridad del comercio exterior canario, ya que la llegada de un solo barco del exterior en un mes puede suponer en el valor de sus mercancías tanto como una decena de arribadas desde las Islas; por lo tanto el mayor valor de las importaciones no supondrá unos mayores contactos, simplemente unas mercancías más apreciadas al ser manufacturas, el mejor y más representativo ejemplo es el de las telas.

En definitiva podemos concluir que en efecto el comercio exterior destacaba por su importancia como salida principal de las producciones del Valle de La Orotava, pero concentrándose sobre todo en los primeros cuatro meses del año, mientras que el resto de los meses predominaba un comercio “menor” pero a la vez fundamental para el resto de actividades económicas que se quisieran emprender, la aportación de granos. En este papel cobró especial relevancia la isla de Fuerteventura, auténtica acaparadora del comercio interinsular del Puerto de La Cruz, al menos en estos dos años, llegando el 44% de las arribadas desde esa isla, que a la vez aportó un 86,71% de los granos importados a Tenerife por el Puerto de La Cruz en estos dos años.

Este caso del Puerto de la Cruz, y de Tenerife, se hace extensible al resto de Canarias, de tal modo que cada una de las islas dependía, en mayor o menor proporción, de las otras, en una interdependencia que intensificó el comercio interinsular, en el que cada una de las islas se especializaron en determinados productos, no atendiendo a la artificial división provincial actual, sino a la realidad de la Región durante al Antiguo Régimen.

NOTAS

- ¹ Vide. Cioranescu, A.; *Historia de Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, 1977. Tomo II, p. 14.
- ² Guimerá Ravina, A.; *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*. Santa Cruz de Tenerife, 1985. p. 239.
- ³ AHPSC. Hacienda doc. 159 (año 1694) y 161 (26 junio - 6 octubre 1695).
- ⁴ Sobre fuentes para el estudio del comercio de granos en Canarias, véase Santana Pérez, J. M.; “Importancia social de los cereales en Canarias durante el Antiguo Régimen”, en *IV Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, pp. 142-145.
- ⁵ Primer puerto por peso de sus movimientos comerciales. Vid. Cioranescu, A., *op. cit.*, p. 55.
- ⁶ Viera y Clavijo, J.; *Noticias de la Historia de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 1967-1971, Tomo I, p. 813. “... fue desde su conquista tan favorable para la cría de todo género de cuadrúpedos, que multiplicándose prodigiosamente, vino a hacerse una de las riquezas más considerables de su tráfico”.
- ⁷ Bruquetas de Castro, F.; “El comercio de Lanzarote a inicios del siglo XVIII”, en *VIII Jornadas de estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I, Arrecife, 1999, p. 283.
- ⁸ Guimerá Ravina, A.; *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*. Santa Cruz de Tenerife, 1985; p. 55.
- ⁹ Álvarez Rixo, J. A.; *Anales del Puerto de La Cruz de La Orotava (1701-1872)*. Santa Cruz de Tenerife, 1994, p. 10. “... y el muelle o Santa Bárbara principiado por los años 1641-1650, época en que se meditó y comenzó a formar un puerto artificial”.
- ¹⁰ Macías Hernández, A. M.; “La producción de cereales de Canarias: el ejemplo del trigo (1610-1820)”. *Congreso de Historia Rural. Siglos XV al XIX*. Universidad Complutense de Madrid, 1984, p. 748.
- ¹¹ Roldán Verdejo, R.; *Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura (1660-1728)*. La Laguna, 1967, p. 147. “Los ganados están pereciendo por falta de pastos y aunque los matan sus dueños, están tan flacos que su carne es de poco alimento.” “De Lanzarote han venido gentes a ésta a mantener la vida, por la fatalidad que hay en aquella isla.” Acta 22 de mayo 1693.
- ¹² *Ibidem*, p. 148.
- ¹³ Vide. Torres Santana, E.; *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*. Las Palmas, 1991.
Santana Pérez, G. *El comercio interinsular de Lanzarote, 1635-1665*. Las Palmas, 1995.
Lobo Cabrera, M. y Suarez Grimón, V.; “El comercio interinsular canario en el marco de las relaciones de dependencia a mediados del siglo XVII”. *III Reunión científica, Asociación española de Historia Moderna*. Vol. II. Las Palmas 1994.
Lobo Cabrera, M. y Santana Pérez, G.; “El comercio de Fuerteventura en el siglo XVII”, en *VII Jornadas de estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Puerto del Rosario, 1996.

- ¹⁴ Glas, G.; *Descripción de las Islas Canarias (1764)*. IEC. La Laguna, 1999, p. 31.
- ¹⁵ *Ibidem*, p. 32.
- ¹⁶ Torres Santana, E. y Brito González, A.; “La financiación del comercio local y regional de Lanzarote y Fuerteventura”. Siglo XVIII, en *VII Jornadas de estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo I, Puerto del Rosario, 1996, p. 66.
- ¹⁷ *Ibidem*, p. 74.
- ¹⁸ AMLL; R-XIII, 23.
- ¹⁹ AMLL; S-II, 8. Informe sobre la sospecha de epidemia de landres en Lanzarote y Fuerteventura, que bien pudo afectar al normal desarrollo del comercio, ralentizándolo, o al menos tener ciertos recelos. “... noticia por un pasajero que vino de la ysla de Fuerteventura en uno de los barcos surtos en este dicho puerto (de La Cruz), de que es maestro Manuel de Castro, Pierna Gorda, que en ella la tubo, que en la de Lansarote avía cierta espesie de contaxio que llaman landres, y que así corría públicamente en dicha villa,...”.
- ²⁰ Martínez Encinas, V.; *La endogamia en Fuerteventura*. Las Palmas, 1980, p. 220.
Según este autor el año 1694 fue malo, y el de 1695 mediano.
- ²¹ Cfr. Santana Cardoso C. F. y Pérez Brignoli, H.; *Los métodos de la Historia*. Barcelona, 1977, p. 267.
- ²² Viera y Clavijo, J. de; *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 1982. Tomo I, p. 838. “... un país pingüe, que es el principal granero de todas las Canarias ...”
- ²³ Archivo Catedral de Canarias. Libro de Cartas (1720-1744). Carta a D. Frabricio, de 1º febrero de 1725: “La extracción de los granos que tocaron a los Señores y Fábrica Catedral en esa isla (Fuerteventura) en la cosecha del año pasado; y constan que importaron, ... , que remitirá vuestra merced al Puerto de La Orotava a entregar a D. Pedro Huarte, asimismo se remite barco que va concertado en los fletes, ...”.