

LANZAROTE Y FUERTEVENTURA:  
LOS FRUTOS DEL MAR

-PONENCIA MARCO-

GERMÁN SANTANA PÉREZ



La misma definición de isla implica al mar. Todos los territorios insulares tienen una relación fundamental con él, si bien, dependiendo del ejemplo que utilicemos, le pueden dar más o menos la espalda. Tras una primera visión de los principales núcleos de población históricos de Fuerteventura y Lanzarote podría parecer que su población no ha estado tan en contacto con el mar, puesto que casi todos ellos se ubican en el interior. Sin embargo, si ahondamos más en su pasado enseguida nos damos cuenta que la realidad ha sido bien distinta y que la influencia del océano ha estado, y está presente, en casi todas las manifestaciones de sus gentes. Esta correspondencia se manifiesta de muy diferentes formas que analizaremos a lo largo de esta ponencia.

Hemos querido estructurar nuestro artículo en grandes bloques. Por un lado, la herencia natural del mar, que es muy visible no sólo en la costa sino en las características físicas del interior de estas islas. Por otro lado, las actividades económicas relacionadas con este medio entre las que destacaremos la pesca, la elaboración de sal, la explotación de orchilla, barrilla y cal, además de otras que han tenido también influencia. Otro aspecto a tratar es la configuración de un tejido humano costero, que aunque se vincula con el desarrollo de esas actividades, también tiene como protagonistas a los puertos y al urbanismo reciente desarrollado en torno a la costa, así como el fenómeno del turismo. Por último, los caminos del mar, que implican tanto a flujos humanos como comerciales. Los flujos migratorios que tuvieron como única vía hasta el siglo XX el mar, elemento, por tanto de esperanza y también de penetración y asentamiento. Las amenazas también llegan a través del horizonte azul, siendo su presencia uno de los factores que hay que tener en cuenta a la hora de explicar la ubicación de su poblamiento. Las conexiones con el exterior y el trasiego continuo de su tráfico mercantil.

Es prácticamente imposible hacer en tan corto número de páginas una visión pormenorizada de la relación que estas islas han tenido con el mar a lo largo de los últimos cinco siglos. Por esa razón este artículo pretende sólo dar una visión de conjunto de esta realidad.

## 1. LA HERENCIA NATURAL MARINA

El océano ha modelado el perfil de la costa insular a través de la erosión y la localización en ella de playas, acantilados, ensenadas, islotes, etc. La herencia del mar en el paisaje no se ha limitado a la costa sino que ha impregnado grandes superficies del interior, a veces asociados a otros elementos inseparables de estas islas, como el viento. Las dunas y arenales cubren no sólo llanuras sino montañas en el interior, llegando de barlovento a sotavento<sup>1</sup>. Los ejemplos más claros son los de Jandía-La Pared en Fuerteventura y El Jable en Lanzarote, en donde la extensión de sus arenas fueron consideradas como una amenaza por sus vecinos ya que ponía en peligro la superficie de cultivo, pero que finalmente la adaptación de sus habitantes al medio logró sacarle aprovechamientos económicos como pastos, cereales, barrilla, batatas, melones, tomates, calabazas y sandías<sup>2</sup>. La arena y la salinidad influyen en la calidad de algunas tierras y aguas.

Junto con Lanzarote y Fuerteventura debemos mencionar a las islas de La Graciosa, Lobos, Alegranza, Montaña Clara y a los islotes de Roque del Este y Roque del Oeste. La Graciosa fue poblada de manera estable desde finales del siglo XIX y en los otros territorios la actuación puntual del hombre también ha estado presente.

Además son las islas más cercanas a uno de los bancos pesqueros más ricos del mundo, el Canario-Sahariano. En torno a las islas su

---

<sup>1</sup> Esta herencia marina en el relieve de estas islas es visible en CRIADO HERNÁNDEZ, Constantino: *La evolución del relieve de Fuerteventura*. Cabildo Insular de Fuerteventura. Puerto del Rosario, 1991; ALCÁNTARA CARRIÓ, Javier: *Dinámica sedimentaria eólica en el istmo de Jandía (Fuerteventura). Modelización y cuantificación del transporte*. Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, 2003; ROMERO, Carmen: *El relieve de Lanzarote*. Cabildo de Lanzarote, 2003; RODRÍGUEZ DELGADO, Octavio (Coord.): *Patrimonio Natural de la isla de Fuerteventura*. Cabildo de Fuerteventura, Gobierno de Canarias, Centro de la Cultura Popular Canaria. Tenerife, 2005.

<sup>2</sup> PERERA BETANCORT, Francisca María: "Aportación al problema de El Jable a principios del siglo XIX". *X Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Cabildo de Lanzarote, Cabildo de Fuerteventura. Arrecife, 2004, pp. 205-212.



plataforma es poco profunda, lo que la distingue de las islas más occidentales.

Sobre la concepción que se tiene del mar existen opiniones diversas, a menudo opuestas y contradictorias. Es un espacio de libertad representado por un horizonte casi infinito, pero históricamente ha sido mucho más. De la relación que las sociedades han establecido con él han emanado procesos de jerarquización. El desarrollo de las actividades productivas que se relacionaban con el mar como el comercio, la pesca o la sal dieron lugar a procesos de diferenciación social y, por tanto, de jerarquización. Frente a la concepción idílica de las sociedades marítimas como sociedades igualitarias, la realidad histórica impuso sociedades claramente diferenciadas y no igualitarias. En Fuerteventura las áreas próximas al mar fueron utilizadas como aprovechamientos comunales tras la conquista, llamadas también “costas”, sobre todo para la obtención de leña y usos ganaderos, siendo su ocupación esporádica, aislada y consentida por el Cabildo. El proceso de usurpación llegaría después<sup>3</sup>. También las labores marinas dieron lugar a una clara diferenciación del trabajo por sexo y por edades. Las mujeres no tuvieron apenas la oportunidad de lanzarse a navegar. Por el contrario, le correspondieron otras actividades igualmente útiles pero siempre peor remuneradas.

El océano ha sido la vía de comunicación por excelencia: de ideas, de mercancías y de personas. Pero, por otro lado, ha supuesto, en ocasiones, barreras que han limitado la influencia de determinados fenómenos. Las medidas tomadas para evitar la propagación de epidemias en los espacios insulares o la constitución del FRONTEX son buenos ejemplos de ello.

El mar es entrada pero también salida. Ha sido un espacio de intercambio cultural pero también un medio introductor de peligros. A veces se lo ha interpretado como una prolongación de la isla, y es que el mar y la influencia de éste en la isla ha sido sobre todo un espacio de vida.

---

<sup>3</sup> CERDEÑA ARMAS, Francisco Javier: “Las ‘costas’ y ‘zonas comunales’ de Fuerteventura en el siglo XIX. Reflexiones y documentos”. *XI Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo I. Cabildo de Fuerteventura, Cabildo de Lanzarote. Puerto del Rosario, 2004, pp. 309-345.

Precisamente una característica peculiar de Fuerteventura y Lanzarote con respecto al resto de las Islas Canarias es que su escasa altura ha favorecido aún más la influencia marina sobre el paisaje.

La canariedad no se entiende sólo por los territorios isleños sino también por el mar que la rodea. En ese sentido podemos decir que el mar ha contribuido a crear región. Pero, por otro lado, no deja de ser una contradicción que las aguas que separan alguna de las Islas Canarias sean aguas internacionales y que los canarios no puedan controlar las mercancías que fluyen por ellas. Este espacio fue entendido históricamente como lugar de paso para otros continentes.

## 2. ACTIVIDADES ECONÓMICAS RELACIONADAS CON EL MAR

### 2.1. LA PESCA

Es quizás la actividad que más relacionamos con el mar. Los habitantes de Lanzarote y Fuerteventura aprovecharon los recursos marinos que tenían a su alcance. Fue así en época prehistórica, de la que son testigos los abundantes concheros en estas islas. Además, algunas de sus creencias tenían que ver con él. P. Gómez de Escudero recoge sobre los antiguos indígenas de Lanzarote y Fuerteventura “que llamaban a los Majos que eran los *spiritus* de sus antepasados que andaban por los mares y venían allí a darles aviso quando los llamaban, i estos i todos los isleños llamaban encantados, i dicen que los veían en forma de nubecitas a las orillas del mar”<sup>4</sup>. También en Fuerteventura y Lanzarote se han localizado representaciones de barcos con sus mástiles<sup>5</sup>.

Estos aprovechamientos fueron diferentes en el grado de intensidad entre una y otra isla. La pesca en ellas se caracteriza no sólo por una gran variedad de especies, próximas a las islas, sino también por una gran cantidad, ubicada en el cercano banco pesquero Canario-Sahariano.

---

<sup>4</sup> MORALES PADRÓN, Francisco: *Canarias: Crónicas de su conquista*. Ayuntamiento de Las Palmas, Museo Canario. Las Palmas, 1978, p. 439.

<sup>5</sup> OROPESA, Tomás y VALENCIA, Vicente: *Grabados rupestres de Canarias. Exposición itinerante, circuitos culturales*. Gobierno de Canarias, SOCAEM. Santa Cruz de Tenerife, 1990, pp. 88 y 95.

Existían dos modalidades de pesca: una cercana a las islas, abastecedora de pescado fresco y minoritaria en la provisión global de la población. Todos los días salían pequeñas embarcaciones, botes, con no más de cinco personas, que se dedicaban a pescar viejas, samas, meros, etc., para luego abastecer a la población, vendiéndolos en los lugares públicos. No podemos saber el número exacto de personas que vivían de esta actividad, pero debió ser importante, tanto las que se relacionaban con ella de forma directa como indirecta.

En el siglo XX sus pescadores se coordinaron por zonas de partida y se repartieron las áreas de faena insular. Así en Fuerteventura sus pescadores se organizaron en torno a las cofradías de Corralejo, la de Gran Tarajal y la de Morro Jable<sup>6</sup>.

La otra se relacionaba con las faenas en el banco Canario-Sahariano. El mismo descubrimiento y conquista de las islas hay que relacionarlo también con el interés que primero los peninsulares y luego los canarios tuvieron en pescar en sus ricas aguas. Esta tradición de ir a pescar al banco subsistió desde el siglo XV hasta finales del siglo XX, cuando decisiones de carácter político internacional privaron a los canarios de faenar en unas aguas en las que siempre habían estado y en las que tenían derechos históricos que, a la postre, no les fueron reconocidos. Sus límites se situaron entre el Cabo Aguer y el Cabo Blanco. La importancia salinera de Lanzarote la convirtió en punto de escala, cuando no de partida, de expediciones pesqueras, mientras que por la misma razón el papel de Fuerteventura fue más modesto.

El comercio de pescado salado era uno de los fundamentos de la economía de las islas, especialmente en sus áreas portuarias, que posibilitaba la comercialización hacia el interior y el resto de las Canarias, cuya aceptación en las clases populares era grande por su baratura, fácil conservación y aporte de proteínas. El pescado fue uno de los nutrientes básicos de las clases populares, esto es, de la mayoría de la población. En cualquier caso, el pescado no entraba en la categoría de alimentos

---

<sup>6</sup> MORENO MORENO, Teresa: "La actividad pesquera artesanal en la isla de Fuerteventura". *VIII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Cabildo Insular de Lanzarote, Cabildo Insular de Fuerteventura. Arrecife, 1999, p. 529.



con prestigio, es decir, se ingería gran cantidad, pero culturalmente seguía siendo sustituto de la carne <sup>7</sup>.

Durante todo el Antiguo Régimen, y a pesar del anquilosamiento de la técnica, la captura del pescado en Berbería proporcionó riqueza continua a la economía canaria y a las familias que se dedicaban directamente a ella.

Durante los primeros siglos tras la conquista, la actividad pesquera utilizó técnicas que podríamos calificar como de “ecologistas”. Aseguraban la continuidad de la pesca con técnicas poco agresivas en un área donde, de todas formas, aún no se habían observado signos de debilidad piscícola. Las liñas, las plomadas y los anzuelos, es decir, la pesca a caña, fue el arte más utilizado. Con el desarrollo de las actividades productivas se incorporarían nuevas técnicas más eficaces, pero a la vez más agresivas con el medio. Así el chinchorro, las nasas, los palangres, la boguera, el trasmallo fueron otras técnicas que también se usaron.

Además, la mayor debilidad de la clase dominante majorera con respecto a la lanzaroteña, la falta de una infraestructura portuaria pesquera, de industria y la falta de iniciativas, hicieron que el sector pesquero no se desarrollase en esa isla hasta la actualidad. Por ejemplo, en Fuerteventura no se constituyen a principios del siglo XX sociedades pesqueras para explotar los recursos del vecino banco pesquero, como sí ocurre en Lanzarote. Esto no quiere decir que en Fuerteventura no existiesen numerosas personas y embarcaciones que se dedicasen a esta actividad. De hecho, hasta la década de los 40 del siglo XX no se configura una flota artesanal majorera.

El desarrollo de la flota artesanal en Fuerteventura fomentó la creación de la cooperativa del mar FUERTEPESCA, a partir de 1968. A ello se uniría la creación en 1977 de Industria de la Pesca Canaria S.A., INPESCASA, que cerraría definitivamente en 1988.

En Lanzarote la industria conservera se consolidó en la década de los sesenta, instalándose en Arrecife fábricas como Lloret y Llinares, Conservera Canaria, Hijos de Ángel Ojeda y Rocar, Frigor S.A. y Afer, S.A., que se traspasaría, construyéndose Conservas Garavilla, S. A. en

---

<sup>7</sup> MONTANARI, Massimo: *El hambre y la abundancia. Historia y cultura de la alimentación en Europa*. Barcelona, Crítica, 1993, p. 85.

1967, y naciendo en 1969 Atunera Canaria<sup>8</sup>. La actividad pesquera también fue el detonante del primer poblamiento de La Graciosa a finales del siglo XIX. Tras las propuestas infructuosas de ingleses, franceses y norteamericanos para asentarse en ella, será el gallego Ramón de Silva Ferro, a través de la concesión de 1876, el que estableciera la mínima infraestructura necesaria para la factoría de salado<sup>9</sup>, que contaba además con la proximidad de las Salinas de Janubio. Los que se establecieron definitivamente allí, con bastantes penalidades, vivieron del mar y de lo que les proporcionaba. Primero en Caleta de Sebo y a finales de la década de los treinta del siglo XX en el caserío de Pedro Barba.

Un duro golpe para la actividad pesquera de estas islas, casi mortal, sobrevino a partir de la descolonización del Sáhara, la entrega del banco a las autoridades marroquíes y mauritanas y la posterior reducción de cupos, licencias y flotas con Marruecos y finalmente la no renovación del tratado entre Marruecos y la Unión Europea, lo que vetó la actividad de los pesqueros canarios. La competencia de los pesqueros peninsulares también se hizo mayor al matricularse una parte importante de su flota en puertos canarios para beneficiarse del estatus preferencial los pesqueros canarios. Una actividad que contaba con más de seis siglos de existencia se vio de golpe cerrada ante la pasividad de las autoridades canarias, estatales y europeas. Ello llegó a originar incluso el hundimiento de embarcaciones pesqueras y el cierre de instalaciones conserveras (sobre todo de atún y sardina).

## 2.2. LA SAL

Es uno de esos artículos indispensables para el desarrollo humano. Su importancia ha sido tan vital que su consumo ha estado estrechamente relacionado con todas las culturas que han progresado a lo largo de la

---

<sup>8</sup> BETANCORT BETANCORT, Ana Rosa: “Breves notas de la evolución de la pesca en la isla de Lanzarote (1960-1983)”. *I Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo I. Cabildo Insular de Fuerteventura. Puerto del Rosario, 1987, p. 423.

<sup>9</sup> CABRERA SOCORRO, Gloria: *Los hombres y las mujeres de la mar (Isla de La Graciosa)*. Cabildo de Lanzarote, Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife, 1997, pp. 50-56.



Historia. La sal está presente en la alimentación, en la vida cotidiana e incluso en las profundas creencias y leyendas de la cultura occidental. Su aprovechamiento ha tenido una notable influencia en la toponimia de diferentes núcleos de población y parajes, también en Canarias. La sal ha estado ligada a la historia de numerosas civilizaciones.

Pocos sabores son más agradables a nuestro paladar que el salado, que es precisamente uno en los que se encuentra especializada parte de las papilas gustativas de nuestra lengua. Antes de la llegada de los frigoríficos, e incluso todavía en la actualidad para algunos productos, la sal fue el elemento conservador de los alimentos por antonomasia. En una época donde mantener los alimentos en buenas condiciones por más de un día, resultaba altamente complicado, la sal podía solucionar el problema por varias semanas e incluso meses en artículos como los de la carne y el pescado. También hay que señalar su aprovechamiento en la elaboración de quesos, con fines terapéuticos y como comida para el ganado. En Canarias se llegó a usar incluso, en el siglo XVII, como protagonista en determinados conjuros de hechicería para atraer a hombres<sup>10</sup>.

En este sentido, hay que tener en cuenta que en Canarias su consumo no sólo estuvo orientado con el quehacer diario sino también con el desarrollo de las pesquerías en el banco pesquero Canario-Sahariano. De hecho, a lo largo de todo el Antiguo Régimen, y también incluso en la Etapa Contemporánea existirá una clara relación entre el progreso de las pesquerías y la producción de las salinas. Este papel protagonista de la sal para épocas pretéritas varió sustancialmente en el siglo XX. Los métodos de conservación en frío supusieron un duro golpe para la producción y la comercialización de la sal.

El mar, el sol y el viento eran las materias primas que en Canarias favorecían las producciones salineras. El empleo de la sal debió ser conocido por los indígenas que la obtendrían de los charcos de las rocas litorales. Tras la conquista la producción de sal consistió en el aprovechamiento de cocederos naturales. En su mayoría eran de propiedad señorial y su aprovechamiento estuvo regulado por los concejos.

---

<sup>10</sup> SÁNCHEZ ORTEGA, María Helena: "La hechicería en Canarias. ¿Influencia africana o peninsular? *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (Aula Canarias-Noroeste de África)* (1984). Tomo III. Sta. Cruz de Tenerife, 1987, p. 241.

En Canarias existían importantes salinas que, a diferencia de las más destacadas de la Península, no estaban sujetas a rentas reales para el siglo XVII, sino que su obtención y comercialización fue una actividad ejercida libremente. La Corona se limitó a conceder permiso para la creación de nuevas salinas a partir de 1606, exigiendo, además de las tercias reales y 7% por su extracción (almojarifazgo)<sup>11</sup>. Durante el Antiguo Régimen las principales salinas canarias se localizaron en las islas de Lanzarote y de Gran Canaria.

En Lanzarote las salinas más importantes eran las de propiedad señorial, produciéndose en el reinado de Felipe IV su venta<sup>12</sup>, aunque tras la muerte de la marquesa de Lanzarote, Mariana Enríquez Manrique de La Vega, su posesión estuvo en disputa<sup>13</sup>, estando situadas al norte de la isla. Eran las salinas de El Río. Éstas eran las más antiguas de todo el Archipiélago. Ya para finales del siglo XVIII se solicita la creación de nuevas salinas en torno a Arrecife.

---

<sup>11</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio: "Un artículo 'vital' para la economía canaria: producción y precios de la sal (c 1500-1836)". *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 35, Madrid-Las Palmas, 1989, pp. 154-155.

<sup>12</sup> Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (A.H.P.L.P.), QUINTANA, Juan de, leg. 2.730, año 1621, Lanzarote, fols. 29 r.-32 r. En octubre de 1621, el capitán Pedro Huesterlin, familiar del Santo Oficio y vecino de Gran Canaria, por él y en nombre de Juan Fresco del Castillo y Ana Huesterlin, su hija, como dueños que eran de las salinas que decían de La Graciosa en Lanzarote, vendió a Mariana Enríquez Manrique de La Vega, marquesa de Lanzarote y señora de ella y de Fuerteventura, las salinas con sus tajos, calderas, casas, pozo y la tierra de alrededor por 14.000 ducados. Y en A.H.P.L.P., BRAVO DE LAGUNA, Pedro, leg. 1.210, año 1638, Gran Canaria, fols. 94 v.-95 r.v. En abril de 1638, Pedro Huesterlin, alguacil mayor de Gran Canaria, dijo que Ambrosio Huesterlin, vecino de Tenerife, su padre, vendió a Mariana Enríquez Manrique de La Vega, marquesa de Lanzarote, las salinas de esa isla.

<sup>13</sup> A.H.P.L.P., BRAVO DE LAGUNA, Pedro, leg. 1.210, año 1638, Gran Canaria, fols. 415 r.-416 r. En noviembre de 1638, Ana María Enríquez, vecina de Las Palmas, dio poder al capitán Juan Tomás de Ganza, gobernador y alcalde mayor de Lanzarote, para que pudiese llevar a su poder la administración de las salinas de Lanzarote, que quedaron por fallecimiento de Mariana Enríquez Manrique de La Vega, marquesa de Lanzarote y señora de Fuerteventura, ya que las salinas estaban embargadas por ejecución contra los bienes de la marquesa que había seguido el capitán Diego de Brito y Lugo, familiar del Santo Oficio, vecino de La Palma, en la Real Audiencia, de ciertas cantidades de 6.000 reales de plata que Diego de Brito hizo donación a la otorgante.



Situadas en la parte norte, pertenecientes al señor de la isla, rematadas en 1.250 pesos, se encontraban en La Caleta de Famara, entre las fuentes de Zafantía y Agura<sup>14</sup>. Tenían la ventaja de estar ubicadas justamente por la zona que permitían el acceso por mar dado los riscos escarpados y el predominio de las marejadas en la zona, y además, cercanas a la capital de la isla, la Villa de Teguisse. Esta sal era empleada en el abastecimiento del mercado interno canario, generalmente por el Puerto de Naos. Sabemos que en 1798, aparte de algunos cargamentos particulares, fueron exportados 49.373 quintales a Tenerife<sup>15</sup>. Estas salinas, a las que se denomina La Graciosa o las del Río en otros documentos, sufrieron algún deterioro por las embestidas del mar, por lo que se hacían necesarios trabajos de reparación de las murallas que contenían las subidas del mar, porque en algunas crecientes irregulares había destrozado los tajos y cocederos, particularmente a partir de un temporal acaecido en 1756. De nuevo en 1771 otra crecida arruinó las viejas construcciones, que todavía en 1781 no habían sido convenientemente reparadas porque el deterioro era tal que imposibilitaba hacerlas idénticas a las anteriores<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> Archivo General de Simancas (A.G.S.) Secretaría de Guerra, Guerra Moderna, leg. 3.797, expediente 1, s/ fol. Estos datos aluden concretamente al año 1772. De estas salinas se dice que eran las mejores de toda Canarias y de aquí se exportaba sal hacia Tenerife. "Como no la arrendaron los naturales ningún comercio pueden hacer éstos ni tienen otra utilidad que la que les deja a los pobres jornaleros su trabajo personal" que consistía tan sólo en 3 reales corrientes. *Compendio brebe y famoso, histórico y político, en que {se} contiene la cituazion, poblacion, division, gobierno, produziones, fabricas y comercio que tiene la Ysla de Lanzarote en el año 1776*. Introducción y notas de Francisco Caballero Mujica, en Las Palmas de Gran Canaria, Ayuntamiento de Teguisse, 1991, pp. 16, 28 y 30.

<sup>15</sup> J.B.G.M. Bory de Saint-Vincent: *Ensayos sobre las Islas Afortunadas y la antigua Atlántida o Compendio de la Historia General del Archipiélago Canario*. La Orotava, A través del tiempo, 4, 1988, p. 120. Se trata de una obra de un viajero francés de los primeros años del siglo XIX. Desde el siglo XVI Lanzarote exportaba sal al resto del Archipiélago como queda reflejado en Manuel Lobo Cabrera: "Lanzarote en el siglo XVI. Noticias históricas". *II Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. T. I, Arrecife, 1990, p. 294.

<sup>16</sup> A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, expediente 507, año 1769, fol. 1 vuelto-99 vuelto. La reparación fue encargada a Juan Lorenzo quien debía construir la antigua muralla

El mayor desarrollo de las pesquerías hacía Berbería fomenta la construcción de un mayor número de recintos salineros en el siglo XIX, y la de esta actividad y la de las conserveras en torno a las décadas de los treinta y cuarenta del siglo XX. Lanzarote atraviesa por un auténtico *boom* de producción de sal. Entre ellas se cuentan las de Punta Mujeres, la de Los Agujeros, la del Tío Joaquín, la de Los Charcos, la del Rostro, la de Las Cucharas, la de Bastián, la de Las Caletas, la de Punta Grande, la de Los Mármoles, las de Tomás Toledo, las de Fuentes, las del Herrero, las de José Fuentes, las de Antonio Santos, las de Betancor, las del Islote, las de El Reducto, las de La Bufona, la de Matagorda, las de El Berrugo, las de Janubio y las de La Santa<sup>17</sup>.

En Fuerteventura su importancia fue más reducida y la producción de sal se limitaba a la que se obtenía de algunos charcos de la costa, por lo que su Cabildo prohibió incluso que se exportase por la necesidad que había de ella entre los habitantes de la propia isla<sup>18</sup>. En esta isla los cocederos naturales se situaban en la zona oeste de la isla. Las primeras salinas construidas datan de finales del siglo XVII y son las de Gran Tarajal pero no se terminan. A finales del siglo XVIII ya existió alguna de barro como las de la Hondurilla<sup>19</sup>. A principios del siglo XVIII el Cabildo prohibía la exportación, argumentando que no era suficiente para cubrir las necesidades insulares, lo que hacía preciso incluso recurrir a importaciones<sup>20</sup>. Nuevas instalaciones se crearon en el siglo XX, paralelo a las posibilidades y potencialidades de una industria pesquera, que contó con numerosos obstáculos. Así se explotaron las salinas del

---

por 3.200 pesos, ajuste que quedaba especificado en la Declaración del Perito, fol. 94 recto y vuelto.

<sup>17</sup> MARÍN, Cipriano y LUENGO, Alberto: *El jardín de la sal*. Sta. Cruz de Tenerife, 1994, pp.158-189.

<sup>18</sup> *Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura 1605-1659*. Fontes Rerum Canariarum. Recogidos por ROLDÁN VERDEJO, Roberto. La Laguna, 1970, p. 252. Leg. 3, fol. 39.

<sup>19</sup> MARÍN, Cipriano y LUENGO, Alberto: *El jardín... Opus cit.*, p. 28.

<sup>20</sup> *Acuerdos del Cabildo...1660-1728*. *Opus cit.*, p. 163. Acta del 1 de septiembre de 1700. En términos parecidos se expresó el Cabildo en sesión del 13 de enero de 1727; p. 275.

Carmen, la de la isla de Lobos, la de Puerto del Rosario y la del Materral, en Jandía<sup>21</sup>.

Algunas de las islas destacaban a los ojos foráneos por su producción de sal. Así, Frutuoso señala que "en estas islas se hace sal muy blanca", refiriéndose a la calidad de la de Lanzarote<sup>22</sup> y en una descripción de las Islas Canarias que realiza el cónsul francés en Canarias, Jean de Rade-dante, en julio de 1686, dice de Lanzarote: "es muy fértil en granos de trigo y en sal"<sup>23</sup>.

En Lanzarote, a principios del siglo XVII su producción anual se situaría en torno a los 400 cahíces<sup>24</sup>. En el año 1606, en un documento extraído de la Biblioteca Pública de Évora, se dice que en Lanzarote, junto a la isla de La Graciosa hay unas salinas en la costa que hacen hasta 400 cahíces de sal, de 12 fanegas cada cahíz, un año con otro. También que se fabricarán unas salinas en Arrecife, en donde algunos testigos dicen se harán 3.000 o 4.000 cahíces dentro de un año. También habla del puerto de Janubio en donde se propone se hagan unas salinas<sup>25</sup>. Sin embargo, es probable que esta cantidad fuese superada pronto, ya que en 1621 Blas García de Gallegos, vecino de Tenerife, se obligó a pagar a Pedro Huesterlín, vecino de Gran Canaria, 9.000 reales por razón de 3 montones de sal que tenía en las salinas de Lanzarote en la que podían haber 800 cahíces, además de toda la sal que hallase en las salinas en cualquier montón grande y chico, excepto la de un montón pequeño que estaba junto al "Callao", que era sal nueva de ese año<sup>26</sup>. Sabemos de años como el de 1649 en el que salieron de esa isla más de 1.825 fanegas de sal y no era inusual el que partiesen sólo para Tenerife más de 500 fanegas anuales. Fuerteventura se situaría a principios del

---

<sup>21</sup> MARÍN, Cipriano y LUENGO, Alberto: *El jardín... Opus cit.*, p. 28.

<sup>22</sup> FRUTUOSO, Gaspar: *Las Islas Canarias (De "saudades da terra")*. La Laguna, 1964, p. 98.

<sup>23</sup> Centre d'accueil et de recherche des Archives nationales (C.A.R.A.N.), Affaires étrangères, B/I/1072.

<sup>24</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M.: "Un artículo 'vital'...". Art cit., p. 158.

<sup>25</sup> En SILVEIRA, Luis: *Documentos portugueses sobre la acción de España en África (apontamentos acerca de Fontes existentes em Portugal para o estudo da Africa Espanhola)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1954, pp. 19-25.

<sup>26</sup> A.H.P.L.P., AMADO, Francisco, leg. 2.723, año 1621, Lanzarote, fol. 452 r.v.



siglo XIX en torno a las 2.240 fanegas. Hacia 1800 la producción de las salinas canarias se elevaba a 27.560 fanegas<sup>27</sup>.

Parece que en la segunda mitad del siglo XVII se produce un incremento de la producción y, por tanto, de la comercialización, ocasionado por la subida de precios, por el progreso de las pesquerías y de la navegación y por el aumento de la población en Canarias. Habrá que esperar a la segunda mitad del siglo XVIII para que se intente dar un nuevo impulso a las pesquerías y con ellas a la salazón del pescado. No obstante, y a pesar de los esfuerzos institucionales, esta política se saldaría con un relativo fracaso<sup>28</sup>, ya que a finales del siglo XVIII y a principios del XIX se produce un avance en las nuevas construcciones de salinas.

Durante los siglos XVII y XVIII, casi la práctica totalidad del comercio de la sal a nivel regional en el Archipiélago Canario estuvo protagonizado por Lanzarote. Esta última isla era claramente excedentaria de sal, en función de su escasa población y en que de ella apenas partían directamente expediciones pesqueras para la costa de Berbería. Fuerteventura y Lanzarote también debieron ser capaces de autoabastecerse sin recurrir a las importaciones del exterior.

Conviene resaltar el papel de los marqueses de Lanzarote debido a su estrecha relación con las salinas lanzaroteñas, al igual que otros como los deán y cabildo o el mismo obispo de Canarias a través de la comercialización del diezmo<sup>29</sup>.

Una cifra que nos muestra la importancia del transporte de la sal es que en años como el de 1704 el 75% de las embarcaciones que

---

<sup>27</sup> HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G.: *Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806. De Francisco Escolar y Serrano*. III. Las Palmas de Gran Canaria, 1983, p. 588.

<sup>28</sup> FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: "El fenómeno de las pesquerías canarias en el siglo XVIII". *X Coloquio de Historia Canario-Americana* (1992). Tomo II. Las Palmas de Gran Canaria, 1994, p. 335.

<sup>29</sup> A.H.P.L.P., ALONSO HERNÁNDEZ, Juan, leg. 2.731, año 1621, Lanzarote, fols. 497 v.-498 v. En octubre de 1630, Juan Duin, vecino de La Orotava, maestro y señor de su patache "*La Esperanza y el Buen Viaje*", la fletó al licenciado Lucas Andrés, racionero de la catedral y hacedor de Lanzarote y Fuerteventura, que actuaba en nombre de los deán y cabildo para recibir en Lanzarote 200 fanegas de sal en las salinas y llevarlas a Gran Canaria a la caleta de Santa Ana.

salieron de Lanzarote contabilizadas a través de los libros de quintos transportaban sal, en este caso para La Palma y Tenerife<sup>30</sup>.

El número de personas que trabajaban temporalmente en las salinas canarias podía llegar a ser considerable. Si bien la administración y cuidado de la salina requería relativa poca mano de obra, en determinadas épocas los labradores podían convertirse en trabajadores de la sal, ya que en 1635, entre las cuentas que se toman a Manuel de Acuña, alcalde del valle de Haría, administrador que había sido de las salinas de Lanzarote se le reciben por el descargo, entre otros capítulos, 483 reales por el valor de 184 hombres que trabajaban en dichas salinas y beneficio de ellas, a razón de tostón cada hombre<sup>31</sup>.

En la actualidad la explotación de las salinas ha quedado muy reducida. La competencia de otros centros foráneos, y también con los núcleos turísticos costeros, ha llevado a que nuestro archipiélago, a pesar de las excelentes condiciones que posee, importe la mayor parte de la sal que consume. No obstante, en los últimos años la escasa producción de sal de las salinas de estas dos islas encuentra una rápida salida no sólo para consumo interno sino que también se llega a exportar incluso a lugares lejanos, lo que puede permitir una débil recuperación.

### 2.3. ORCHILLA

La orchilla es un líquen del que, tras un proceso de preparación, se obtenía un tinte rojo muy apreciado en la época. Por su propia natura-

---

<sup>30</sup> BRUQUETAS DE CASTRO, Fernando: "El comercio de Lanzarote a principios del siglo XVIII". *VIII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Arrecife, 1999, p. 287.

<sup>31</sup> A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, Juan, leg. 2.733, año 1635, Lanzarote, fol. 238 v. Otros capítulos del descargo son por ejemplo 22 reales por comprar 1 azadón, sogas, botijas, palas y otras cosas necesarias para la salina; 182 reales por 4 meses y 25 días que se pagaron a Roque Machado de soldada en el beneficio de las salinas; 194'5 reales por 3 meses y 20 días de soldada a Sebastián Rodríguez, el Viejo, en el beneficio de las salinas, a razón de 4 ducados cada mes; 302'5 reales de haber pagado a Lunque Riberos, salinero, por 5'5 meses que sirvió de soldada a 48 reales cada mes.

leza su asociación con el mar era esencial. Necesita de los constantes aportes de la humedad atmosférica y de sales a través de la brisa marina. De Canarias se exportaba la materia prima mientras que los centros de fabricación se encontraban en el exterior, en Europa. La orchilla se localizaba en riscos inaccesibles por lo que su recolección era costosa, dando lugar por esto a un oficio muy peculiar que era el de los orchilleros<sup>32</sup>. Al menos en algunos lugares su recolección se realizaba en los meses cálidos del año interrumpiéndose en invierno<sup>33</sup>.

En Lanzarote era la zona de Haría la de mayor producción, permaneciendo la orchilla tras la recolección en una casa, bajo la administración del estado de Lanzarote, desde donde era posteriormente exportada tras ser pesada en sacas<sup>34</sup>. La producción de orchilla de Lanzarote tendría que aproximarse a unos 750 quintales anuales a mediados del siglo XVII<sup>35</sup>.

---

<sup>32</sup> A.H.P.L.P., ASCANIO, Juan, leg. 2.740, año 1640, Lanzarote, fol. 65 r.v. En mayo de 1640, en Teguiise, Luis Rodríguez Ramírez, labrador, vecino de Haría, se dio por pagado de Simón Fernández Villarreal, administrador del estado de Lanzarote, de 778 reales, que eran por la administración de 389 quintales de orchilla de dicho estado en el valle de Haría, pagando a los orchilleros. También se dio por pagado de 156 reales de 13 meses de casa en que estuvo esa orchilla.

<sup>33</sup> A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, Juan, leg. 2.725, año 1628, Lanzarote, fol. 664 v. En diciembre de 1628, Francisco Cabromel y Francisco Gendis, marseleses, residentes en Lanzarote, confesaron haber recibido de Agustín de Herrera y Rojas, marqués y señor de Lanzarote, 6.925 reales por el valor de 200 quintales de orchilla que el marqués estaba obligado a entregarles, que por causa de haber sido el invierno temprano no se pudo coger.

<sup>34</sup> A.H.P.L.P., RODRÍGUEZ FLEITAS, Luis, leg. 2.742, año 1641, Lanzarote, fol. 19 r.v. En febrero de 1641, Luis Rodríguez Ramírez, vecino del valle de Haría, confesó haber recibido de Simón Fernández de Villarreal, quintador que había sido de ese estado, 187'5 reales, 120 por el alquiler de 10 meses de las casas de Haría donde se guardaba la orchilla y los 67'5 reales restantes en el jornal de los hombres que asistieron 3'5 días en sacar y llevar las sacas de orchilla, a 3 reales de plata para cada uno cada día, para concurrir a su peso.

<sup>35</sup> A.H.P.L.P., ASCANIO, Juan, leg. 2.739, año 1638, Lanzarote, fols. 385 r.-386 r. En diciembre de 1638, Marcial Martín, labrador y criador, vecino de Lanzarote, afirmó que durante los años 1628-1629 fue administrador de la orchilla que en Lanzarote se cogió por orden de la marquesa, recogiendo 1.418 quintales, 1 arroba y 22 libras.



En Fuerteventura el área de máxima explotación orchillera era la Península de Jandía, debido a las dehesas y riscos de ese lugar<sup>36</sup>, aunque también se destacaban en su recolección las bandas de Ayose y Guise<sup>37</sup>. En Fuerteventura la producción de orchilla sería una cantidad semejante a la de Lanzarote, ya que la de 1655 fue de 754 quintales, 3 arrobas y 6 libras<sup>38</sup> y diversas noticias hablan de cifras próximas a esa cantidad<sup>39</sup>. A esto habría que unir el que se recolectase una no despreciable porción de orchilla en los islotes próximos a Fuerteventura y Lanzarote<sup>40</sup>.

A pesar de todo no conocemos con certeza la cifra exacta de la producción anual de orchilla en Lanzarote y Fuerteventura, aunque sí tenemos información de importantes cantidades vendidas, lo que nos da una idea de lo que podía llegar a constituir este tráfico. Así, en diciembre de 1628, en Lanzarote, Agustín de Herrera y Rojas, marqués y señor de Lanzarote y Fuerteventura, vendió a los capitanes Francisco y Juan Bautista Manito, regidores perpetuos de Cádiz, y a Bernardo Escribano de Balbuena, alguacil mayor, 250 quintales de orchilla de la manera que

---

<sup>36</sup> A.H.P.L.P., MOYA, Franciso de, leg. 1.200, año 1644, Gran Canaria, fol. 119 r.v. En junio de 1644 el maese de campo Hernando García, regidor de Gran Canaria, y Fernando Lezcano, quintador de Fuerteventura, vendieron a Juan Bautista Cobo, genovés, 100 quintales de orchilla cogida en la dehesa de Jandía.

<sup>37</sup> LOBO CABRERA, Manuel: "Los antiguos protocolos de Fuerteventura (1578-1606)". *Tebeto. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*. Anexo II. Puerto del Rosario, 1990, p. 46.

<sup>38</sup> A.H.P.L.P., MIRABAL RIVERO, Bartolomé, leg. 1.191, año 1655, Gran Canaria, fol. 198 r.v. En agosto de 1655, Cristóbal Bandama, racionero de la catedral, dijo que Fernando Arias y Saavedra, señor de Lanzarote y Fuerteventura, era deudor a los deán y cabildo de 2.264'5 reales procedidos del diezmo de las orchillas que embarcó y vendió en Fuerteventura, que fueron 75 quintales, 1 arroba y 25 libras, que eran del diezmo de 754 quintales, 3 arrobas y 6 libras.

<sup>39</sup> Archivo del Cabildo Catedral de Las Palmas (A.C.C.L.P.), Cartas de 1638 a 1655, fol. 19 r.v. En septiembre de 1638 la catedral aguardaba del hacedor de Fuerteventura 53 quintales de orchilla, habiéndose embarcado 70. Si suponemos que estas cantidades correspondían al diezmo, la cifra se situaría en torno a los 700 quintales.

<sup>40</sup> A.C.C.L.P., Cartas de 1638 a 1665, fols. 103 v.-104 r. En 1642 el Cabildo de la Catedral informa al hacedor de Lanzarote que en poder de Francisco Rodríguez de Nantes, mercader, hay 250 quintales de orchilla que había conseguido en Alegranza y Lanzarote.

les había vendido otros 2.000 quintales<sup>41</sup>. Estas cifras de venta de hasta 2.000 quintales no fueron tampoco infrecuentes en los primeros años del siglo XVII destinadas a los puertos andaluces de Cádiz y Sevilla<sup>42</sup>.

Su sobreexplotación dio lugar a una política proteccionista en algunos momentos, como en el siglo XVIII en el que se otorgan permisos para su recolección y el promover el uso del peine de madera frente al cuchillo en su recolección<sup>43</sup>.

Debido a su valor los señores se reservaron en estas islas el permiso para la recolección y controlar la exportación en sus islas. Al ser un producto de exportación su control era disputado, sobre todo en islas de señorío como Lanzarote o Fuerteventura, debido a que para ellas era prácticamente uno de los pocos artículos de intercambio con el continente<sup>44</sup>.

La orchilla se convirtió en uno de los ingresos más regulares para los que se beneficiaban en ella en Fuerteventura y Lanzarote. Con la llegada del régimen liberal en el siglo XIX el control de los señores y de la Iglesia se fue diluyendo, sobre todo a partir de 1818 que se inicia el libre comercio de la orchilla. Su definitiva crisis aconteció a finales de esa centuria con la introducción de las anilinas, si bien su producción menguó desde principios de siglo por la falta de incentivos para su recolección<sup>45</sup>.

---

<sup>41</sup> A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, Juan, leg. 2.725, año 1628, Lanzarote, fols. 666 v.-667 r. El precio de la orchilla era de 34 reales el quintal.

<sup>42</sup> TORRES SANTANA, Elisa: "La casa condal de Lanzarote. 1600-1625 (Una aproximación al estudio histórico de la isla)". *I Jornadas de Historia de Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Cabildo Insular de Lanzarote. Arrecife, 1990, p. 320.

<sup>43</sup> HENRÍQUEZ MARTORELL, Manuel: "Conflictividad económica en la decadencia del modo de producción feudal en Lanzarote y Fuerteventura: la orchilla y la barrilla". *I Jornadas de Historia de Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Cabildo Insular de Lanzarote. Arrecife, 1990, p. 243.

<sup>44</sup> A.H.P.L.P., REYES ALBERTOS, Gaspar de los, leg. 2.726, año 1623, Lanzarote, fols. 102 r.-108 v. En 1623, además de comprometerse a pagar los diezmos, Agustín de Herrera y Rojas, marqués de Lanzarote y Fuerteventura, en nombre suyo y en el de su madre, la marquesa, se obligaron a pagar a los deán y cabildo todo lo que constaba que debían de orchillas en años atrás.

<sup>45</sup> HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Germán: *La orchilla en Canarias: implicaciones socioeconómicas*. Tesis doctoral. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2004, p. 688.



## 2.4. BARRILLA

Esta planta crece en terrenos arenosos y salobres, de ahí que su relación con el mar sea fundamental. Su importancia destacará durante el periodo comprendido entre 1790 y 1840. Su cultivo se relacionaba siempre con terrenos cercanos al mar. Una vez plantada, cultivada y recolectada se quemaba en un horno, obteniéndose una piedra que tras partirla se trasladaba a los almacenes. Se exportó principalmente a los mercados británico, francés y alemán, en donde se utilizaba a través de la obtención de su sosa para la fabricación de jabón, y su empleo en la industria farmacéutica, tintórea y química. En Fuerteventura y Lanzarote constituyó un capítulo importante de sus exportaciones y sacó en parte a estas islas de su comercio directo con el extranjero. La competencia de otras zonas, sobre todo del sureste peninsular, y la elaboración de jabón a través de sosa artificial fueron causas que explicaron el golpe definitivo para su exportación.

En algunas áreas se empleó la técnica del cultivo a dos hojas, alternando la barrilla con el cultivo de trigo y cebada, lo que permitió aumentar los rendimientos y con ello a la población.

El cultivo de la barrilla dinamizó la economía de estas islas, puesto que su distribución iba destinada al exterior. Su cultivo y comercialización atrajo a un buen número de personas; se establecieron aduanas; delegados de casas comerciales extranjeras, viceconsulados. Aunque una parte del control seguía centralizado en las islas centrales, su ciclo consolidó a parte de la burguesía comercial mayorera y conejera y, con ello, se avanzó hacia la independencia de toma de decisiones políticas propias y de mayor peso en el archipiélago. La crisis de la barrilla trastocaría esta situación, solventada en parte por las exportaciones de cochinilla, que también entraría rápidamente en crisis.

En Lanzarote la planta más utilizada era la *Escarchosa*, realizándose las primeras plantaciones en la zona de Soo y Muñique y siendo introducida desde mediados del siglo XVIII. Junto con esas áreas las zonas de máxima producción fueron las de El Cuchillo y la zona norte en Arrieta y Órzola. En 1808 la producción alcanzó su nivel más alto en más de 100.000 quintales<sup>46</sup>. El fraude y la adulteración de la barrilla

---

<sup>46</sup> HERNÁNDEZ DELGADO, Francisco y RODRÍGUEZ ARMAS, María Dolores:

con arena, otras hierbas o piedras fue una causa que contribuyó a la reducción de la demanda de los mercados europeos<sup>47</sup>.

Los beneficios de la barrilla para majoreros y lanzaroteños quedaron muy limitados debido al intercambio desigual que se hacía con vecinos de las islas centrales, y las deudas en las que se veía implicado el campesinado de las Canarias orientales.

## 2.5. CAL

La abundancia de piedra caliza, caliche, está presente en abundancia por toda Lanzarote y Fuerteventura. Una parte tiene su origen en la cementación caliza de restos de esqueletos y caparazones de animales marinos, ubicada más frecuentemente próxima a la costa. Su explotación y transformación en cal fue una de las actividades industriales más habituales y regulares desde la conquista hasta el siglo XX. De ella han quedado profundas huellas en el paisaje, tanto en los lugares de extracción como en la permanencia de los numerosos hornos de cal que aún subsisten.

Para hacernos una idea de lo que supuso su producción y exportación en la economía de las islas debemos mencionar que sólo en Fuerteventura se conservan más de 300 hornos, tanto los domésticos, que emplearon como fuente de energía el consumo de plantas como las aulagas, como el industrial, que usaba de carbón mineral para la combustión<sup>48</sup>. La mayor parte estaban localizados en zonas próximas al litoral donde tenían una salida fácil para su exportación a través de las principales caletas. Sólo entre 1689 y 1699 salen de Lanzarote más de 200.000 quintales en forma de piedra de cal en unos 60 barcos<sup>49</sup>.

---

“Los cien años de la barrilla y el cabildo general de la villa de Teguiise”. *IV Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Cabildo Insular de Lanzarote, Cabildo Insular de Fuerteventura. Arrecife, 1995, pp. 199 y 201.

<sup>47</sup> MILLARES CANTERO, Agustín: “Arrecife, el Puerto de la Barrilla. (En torno a los orígenes y desarrollo de una ciudad burguesa entre el antiguo y el nuevo régimen)”. *Boletín Millares Carlo*. Vol. III, nº 5, Madrid, 1982, pp. 86-87.

<sup>48</sup> RODRÍGUEZ MOLINA, Antonio y ARMAS MORALES, Inmaculada: “La cal en Fuerteventura”. *Aguayro*, nº 211, 1995, p. 8.

<sup>49</sup> HERNÁNDEZ DELGADO, Francisco y RODRÍGUEZ ARMAS, María Dolores: “Hornos de cal (caleras) en Lanzarote”. *Aguayro*, nº 204, 1993, p. 17.

El envío de la cal en Lanzarote se realiza principalmente desde Janubio<sup>50</sup> en cuyas proximidades se localizan la mayor parte de los hornos, pero también desde otros lugares<sup>51</sup>. También desde Fuerteventura se remite este artículo en la Edad Moderna<sup>52</sup>, aunque tanto en una isla como en la otra, y sobre todo en Fuerteventura, su producción y exportación cobrará aún más importancia a finales del siglo XIX y principios del XX. La salida de este artículo es prácticamente regional, tanto en el consumo en la propia isla como en las restantes, sobre todo hacia Tenerife, Gran Canaria y La Palma.

La crisis de la producción de cal llegaría con la generalización del cemento en la construcción y las pinturas sintéticas, en la segunda mitad del siglo XX, a partir de la década de los sesenta. Aunque existe aún una cierta elaboración de cal ésta es marginal y muy esporádica, que no alcanza desde luego el nivel de su pasado esplendor.

## 2.6. OTROS APROVECHAMIENTOS

Aunque hasta aquí hemos comentado los usos económicos que ha determinado el mar no ha sido, ni mucho menos, los únicos. Estos otros aprovechamientos han sido de lo más variado y han ido evolucionando, en función de las necesidades de la población a lo largo del tiempo.

---

<sup>50</sup> A.H.P.L.P., RODRÍGUEZ FLEITAS, Luis, leg. 2.746, año 1655, Lanzarote, fols. 104 v.-105 v. En octubre de 1655, Gaspar de Cubas Cavitero, vecino de Lanzarote, dijo que el Capitán General de estas islas había ordenado al capitán Ambrosio de Ribera, sargento mayor de Lanzarote y señor de las armas de ella que pasase piedra de cal a Tenerife para las fortificaciones que en ella se habían mandado hacer. Por eso se obligó a sacarlas por el puerto de Janubio, partes del Rubicón, toda la cal que fuese necesaria.

<sup>51</sup> A.H.P.L.P., ESCRIBANO DE BALBUENA, Bernardo, leg. 2.738, año 1634, Lanzarote, fols. 14 r.-15 r. En abril de 1634, Guillermo Bretón, francés, vecino de Sanlúcar de Barrameda, maestre y señor de su patache "*San Antonio*", que estaba surto en el puerto de Arrecife, la fletó a Andrés Hernández, vecino de Tenerife, para cargar cal a la orilla del agua, enfrente de Guacimeta, ensacada, para llevarla a Garachico.

<sup>52</sup> HERNÁNDEZ-RUBIO CISNEROS, José María: *Fuerteventura. Hasta la abolición de los señoríos (1477-1837)*. Tomo II. Sta. Cruz de Tenerife, 1991, p. 77.



Las focas monje estuvieron presentes hasta algo más de un siglo después de finalizada su conquista. En la isla de Lobos se había explotado la grasa y el cuero de estos “lobos” marinos hasta extinguirse éstos en el siglo XVI<sup>53</sup>. En fechas recientes se ha estudiado incluso su reintroducción. Lo mismo sucede con las tortugas bobas, desaparecidas de las costas mayoreras y conejeras y reintroducidas desde Cabo Verde en este año de 2007.

La población de Lanzarote y Fuerteventura recurrió a las semillas de cosco (*Mesembryanthemum*) en momentos de dificultad para la elaboración de gofio. Esta planta que crecía en terrenos salitrosos a la orilla del mar, se ponía en remojo en un charco, se separaban los granos, se secaban, se limpiaban, se tostaban y se molían, dando lugar a un gofio algo salado e indigesto<sup>54</sup>. Los habitantes de Lanzarote hicieron expediciones a los islotes cercanos para recolectar cosco destinado a las capas populares<sup>55</sup>. Las necesidades de alimentación, sobre todo en los frecuentes años de malas cosechas hacía que se recurriera a cualquier cosa para comer. Incluso algunas descripciones hablan como los niños acudían a las playas para comer sebas del mar<sup>56</sup>.

Desde épocas relativamente recientes, potabilizadoras y desaladoras abastecen de agua a la población, a las zonas turísticas y al campo, valiéndose del mar. Es en la década de los sesenta cuando se comienza con las obras de la potabilizadora. También por mar llegó en el siglo XX el abastecimiento de agua potable a través de barcos a los principales núcleos de población hasta la creación de las potabilizadoras.

Incluso más recientemente la explotación de petróleo y gas en aguas próximas a estas islas se ha propuesto, con gran oposición por parte de su población, de cara a un futuro aprovechamiento.

---

<sup>53</sup> LOBO CABRERA, Manuel: "La Isla de Lobos. Noticias Históricas". *Homenaje a Antonio de Béthencourt Massieu*. Tomo II. Las Palmas de Gran Canaria, 1995, p. 219.

<sup>54</sup> NAVARRO ARTILES, F.: "El gofio de cosco en Fuerteventura". *Aguaryro*, nº 162, 1985.

<sup>55</sup> CABRERA SOCORRO, Gloria: *Los hombres y...* *Opus cit.*, p. 45.

<sup>56</sup> Archivo Municipal de Teguise (A.M.T.), Acuerdos de 1653.

### 3. LA CONFIGURACIÓN DE UN TEJIDO HUMANO COSTERO

#### 3.1. PUERTOS Y DESARROLLO URBANO COSTERO

Lanzarote y Fuerteventura poseen numerosas calas naturales que han sido utilizadas como puertos a lo largo de su historia. En la mayor parte de ellos, durante los primeros cuatro siglos después de la conquista, ni siquiera existían unas mínimas instalaciones que sirviesen para ayudar al trasiego de mercancías o de personas. Se utilizaron como simples fondeaderos de los principales núcleos urbanos y zonas rurales existentes en el interior. No será hasta el siglo XIX cuando algunos de ellos comiencen a poblarse de manera significativa. Arrecife es la excepción, ya que sin ser el núcleo más poblado de la isla, dispone de un caserío custodiado incluso por torres, primero como la de san Gabriel, y a partir de 1779 como la de san José.

Entre estos lugares destacan en Fuerteventura los puertos de La Peña, el de Tostón, Los Molinos, Caleta de Fustes, Ginijínámar, Amanay, Pozo Negro, Corralejo, Tegurame, Los Molinos, Lajas, Tarajalejo, Gran Tarajal, Puerto Cabras y las distintas caletas de la Península de Jandía, entre las que ha destacado en el siglo XX el puerto de Morro Jabbe. En Lanzarote los de Arrecife, Naos, La Bufona, Janubio, Papagayo, el Río de las Salinas<sup>57</sup>, Tiñosa, Playa Blanca, Órzola, el de Arrieta y el del Rubicón, además de Caleta de Sebo en La Graciosa.

El grado de centralización y de importancia de estos puertos fue siempre más significativo en Lanzarote que en Fuerteventura. Arrecife y Puerto del Rosario se han terminado por imponer como capitales isleñas a Tegui-se y a Betancuria respectivamente. Los cabildos a partir de 1912 se ubicarían en estos puertos principales de la isla. Precisamente la mayor parte de las causas que tienen que ver con el nacimiento y consolidación de Puerto Cabras a finales del siglo XIX, y de Arrecife desde algo antes, tienen que ver con el mar. De hecho, no debemos olvidar que antes de su función comercial estas ciudades comenzaron siendo pueblos de pescadores.

---

<sup>57</sup> A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, Juan, leg. 2.725, año 1628, Lanzarote, fols. 576 r.-577 r. En abril de 1628, el patache "*San Antonio*", surto en el Río de las Salinas de Lanzarote estaba para ir a Tenerife.



En Lanzarote, la principal ciudad portuaria desde la conquista hasta la actualidad fue siempre Arrecife. Allí se utilizaron distintos embarcaderos como el de Arrecife, el de Naos y el próximo de La Bufona. El primero era más apto para embarcaciones de menor calado. Las de más capacidad iban al de Naos<sup>58</sup>, mientras que el de La Bufona tenía una función complementaria. El paso definitivo en la consolidación de este puerto le llega con el crecimiento a finales del siglo XVIII, asociado en buena medida al ciclo exportador de la barrilla y su conversión en capital isleña en el XIX. La capitalidad se lograría gracias a sus ventajas en su situación costera central, a sus buenas bahías y al *hinterland* agrario ya constituido alrededor de Tegui<sup>59</sup>. Como señala Agustín de la Hoz, ya a comienzos del siglo XIX tiene cierto rango de capital y cuenta con una flota de veinte grandes embarcaciones pesqueras, además de muchos barquillos que emplean el chinchorro. Sus edificaciones parecen multiplicarse en relación con el auge del comercio de la barrilla<sup>60</sup>. Resultaría determinante en este puerto, como el de Puerto Cabras, la consecución de ser calificado como puerto habilitado para el comercio exterior y también la ley de puertos francos, que unido a las obras de mejora aumentaron la actividad comercial.

A diferencia de Lanzarote, en Fuerteventura la importancia de los puertos ha estado más compartida a lo largo del tiempo. Este hecho es explicable a que mientras en la primera el principal núcleo poblacional no varió y fue indiscutible, Tegui<sup>59</sup> (y por tanto su puerto fue siempre el más importante hasta que el mismo se convirtió en el principal núcleo de población), en Fuerteventura, los núcleos poblacionales más importantes han sido varios y sus salidas al mar han estado también más compartidas.

La elección de Puerto Cabras como aglutinador de la mayor parte de las exportaciones isleñas se debió, en primer lugar a que era un emplazamiento portuario, que daba salida y entrada a artículos que

---

<sup>58</sup> A.H.P.L.P., HOYOS, Juan José de, leg. 2.757, año 1661, Lanzarote, fol. 257 r.v. En noviembre de 1661, Antonio Rato, genovés, maestre del pingue "*El Rosario*", surto en el puerto de Naos, confesó haber recibido 336 fanegas de trigo y 140 de cebada para llevarla a Santa Cruz de Tenerife.

<sup>59</sup> MILLARES CANTERO, Agustín: "Arrecife, el...". Art cit., p. 68.

<sup>60</sup> HOZ, Agustín de la: *Obra escogida. Lanzarote*. Cabildo Insular de Lanzarote. Las Palmas, 1994, p. 55.

exportaba y demandaba la isla; en segundo lugar el cese de la actividad pirática, a sus fondos de arenas finas y conchas que ofrecían seguridad a las naves que se cobijaban en él y el ser punto clave en la exportación de barrilla<sup>61</sup>.

El muelle de Puerto Cabras fue impulsado a partir de 1886, elevándose una petición al ministro de la Gobernación, don Fernando León y Castillo, dándose la bendición al muelle municipal en 1894<sup>62</sup>. Las sucesivas ampliaciones y prolongaciones consolidarían esta plataforma. El muelle implicaba también un paisaje portuario característico: trasiego de mercancías, de embarcaciones, de botes y chalanas, de transportadores, de burgueses, de grúas, *containers*, fábricas de hielo, cámaras frigoríficas, depósitos de combustible, barcos auxiliares, estaciones de servicios, silos, etc.

Gran Tarajal se constituirá desde el siglo XIX como otro de los grandes focos económicos de la isla. Además de su relación con el mar, el despegue de este punto se asocia a concesiones gratuitas de solares que practicó el ayuntamiento de Tuineje, al crecimiento del tráfico marítimo, a las plantaciones de alfalfa y tomates, a la abundancia de agua y a la proximidad del banco pesquero canario-sahariano<sup>63</sup>.

El mismo poblamiento de La Graciosa está en relación directa con actividades vinculadas al mar. En concreto con la pesquera y la instalación en ella de factorías de salazón de pescado.

Es notorio que en las últimas décadas los núcleos poblacionales de la costa, sobre todo los de la zona de sotavento, le han ganado la partida a los del interior. Morro Jable, Gran Tarajal, Caleta Fustes, Puerto del Rosario, Corralejo, El Cotillo, Playa Blanca, Puerto del Carmen, Arrecife, Costa Tegui, Arrieta, Órzola son algunos de los ejemplos de ese crecimiento poblacional asociado a los ambientes marinos.

---

<sup>61</sup> MARTÍN GALÁN, Fernando y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Elías (Dir.): *Puerto Cabras/Puerto del Rosario. Una ciudad joven. Bicentenario del Puerto del Rosario, 1795-1995*. Cabildo Insular de Fuerteventura, Puerto del Rosario. Puerto del Rosario, 1995, p. 52.

<sup>62</sup> *Ídem*, p. 108.

<sup>63</sup> MILLARES CANTERO, Agustín: "Notas para un estudio sobre la burguesía majorera en el tránsito del XIX al XX". *IV Coloquio de Historia Social de Canarias*. Anuario del Centro Asociado de Las Palmas, UNED, nº 5, 1979, pp. 132-133.

### 3.2. TURISMO

Tanto Lanzarote como Fuerteventura quedaron fuera de las rutas del turismo que afectaron a Canarias a finales del siglo XIX, basadas en el paisaje y en la salud. Será el turismo de sol y playa de la década de los sesenta del siglo XX el que empezará a acudir a estas dos islas. Un turismo que tenderá a convertirse poco a poco, y lo logrará, en masivo. Es cierto que la existencia de unos recursos singulares paisajísticos ha sido un foco de atracción para el turismo, pero en definitiva, como ha quedado demostrado en las últimas décadas, la destrucción de parte de esos encantos paisajísticos (tal como ha ocurrido en otras islas como Tenerife y Gran Canaria) ha restringido la oferta a la inicial de sol y playa y, por tanto, relacionada con los recursos naturales que ofrecía el mar.

Desde finales de los cuarenta se habla cada vez con más insistencia para intentar aprovechar los recursos turísticos de Lanzarote. Fruto de ello será la inauguración del Parador Nacional en Arrecife en 1951. Precisamente será esta ciudad la que lleve la vanguardia de las instalaciones hoteleras en Lanzarote hasta la construcción en sus proximidades, en la costa de Tías, del Hotel Fariones en 1966<sup>64</sup>, verdadero despegue de la actividad en Puerto del Carmen. El acondicionamiento de las vías, del aeropuerto, la declaración de zonas de interés turístico y la apertura de la Cueva de los Verdes y de Jameos del Agua serán otros referentes<sup>65</sup>. El municipio de Tías abanderaría el avance turístico a partir de la década de los setenta, si bien el verdadero *boom* se produce entre 1983 y 1990, pasando de los 200.000 turistas a 1 millón<sup>66</sup>, consolidándose sobre todo en Puerto del Carmen, Costa Teguise y Playa Blanca.

---

<sup>64</sup> GONZÁLEZ MORALES, Alejandro y HERNÁNDEZ LUIS, José Ángel: *El desarrollo del turismo en Lanzarote*. Tomo I. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, 2005, pp. 77-80.

<sup>65</sup> ALBERTO PERDOMO, Mario: "El modelo de desarrollo turístico en la isla de Lanzarote ¿Hacia una estética del turismo? *I Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo I. Cabildo Insular de Fuerteventura. Puerto del Rosario, 1987, p. 438.

<sup>66</sup> MARÍN, Cipriano y MENDARO, Ceferino: *Turismo y desarrollo sostenible. El desafío ante el siglo XXI. Los casos de Lanzarote, Menoría y Sierra de Las Nieves*. Gobierno de Canarias, Consejo Insular de Menoría, Junta de Andalucía. Santa Cruz de Tenerife, 1996, p. 23.



La adopción de medidas proteccionistas estuvo presente al menos en un principio en Lanzarote, en donde destacó en su defensa la figura de César Manrique. Sin embargo, el exceso de la construcción urbanística ha amenazado esa conservación en los últimos años, poniendo en peligro el turismo sostenible, a pesar de que desde 1993 el conjunto de la isla fuese declarada Reserva de la Biosfera. El continuo urbanizador de la costa sur de Lanzarote o la destrucción del ecosistema de la zona de Berrugo y la construcción del puerto deportivo Marina de Rubicón<sup>67</sup> son buena prueba de ello.

El turismo llegó a Fuerteventura a principios de los 60, aunque todavía con un impacto muy tímido. En Puerto del Rosario los anhelos de desarrollo turístico tenían su principal zona de expansión en torno a Playa Blanca. En 1967 se construía en ella el Parador Nacional, inaugurándose al año siguiente por Manuel Fraga Iribarne, ministro de Información y Turismo. En la misma zona se edifican numerosos apartamentos y en la ciudad se construyen o proyectan varias instalaciones hoteleras, destacando la construcción de Las Gavias en 1968<sup>68</sup>. Con todo, será en las décadas siguientes en los municipios de Antigua, La Oliva y Pájara donde se configuren los grandes centros turísticos de la isla, siempre al amparo de la exquisitez de sus playas. A diferencia de Lanzarote, en Fuerteventura el proteccionismo de los espacios naturales y su promoción ha sido menor, cometiéndose en los últimos años auténticos disparates y atentados contra el medio natural y contra la gallina de los huevos de oro. Ya a finales de la década de los ochenta del siglo XX algunos estudios planteaban el presentismo de las construcciones turísticas mayoreras, la especulación del suelo, la política de enriquecimiento fácil y rápido y la visión de “el mañana es tarde”<sup>69</sup>. Lejos de corregirse esta tendencia en estas dos últimas décadas, ese planteamiento se ha multiplicado exponencialmente.

---

<sup>67</sup> CONCEPCIÓN, Domingo: “Berrugo y su medio natural”. *X Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Cabildo de Lanzarote, Cabildo Insular de Fuerteventura. Arrecife, 2004, pp. 503-523.

<sup>68</sup> MARTÍN GALÁN, Fernando y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Elías (Dir.): *Puerto Cabras... Opus cit.*, pp. 170-171.

<sup>69</sup> DOMÍNGUEZ HORMIGA, Carmelo: *Políticas turísticas en Fuerteventura*. Cabildo Insular de Fuerteventura, La Caja de Canarias. Santa Cruz de Tenerife, 1989, p. 100.

El turismo y la construcción asociada a él se convertiría en un gran depredador del territorio, compitiendo incluso con otras actividades que se relacionaban con el mar como las instalaciones salineras o las actividades pesqueras insulares. El deterioro urbanístico, el exceso de la presión turística y la destrucción del paisaje también ha sido una característica del desarrollo turístico de Fuerteventura en este comienzo de milenio.

Por otro lado, será el gran factor dinamizador de la economía de estos territorios, que no sólo la hará crecer sino que también propondrá un esquema diferente en el juego regional de poder, distinto al que se había propuesto tras la conquista. Este nuevo esquema, que aminoraba la dependencia de las islas centrales irá aumentando la capacidad de Lanzarote y Fuerteventura en la toma de decisiones políticas a nivel regional. También consolidará una burguesía insular cuyo grado de dependencia será menor que en épocas anteriores.

## 4. LOS CAMINOS DEL MAR

### 4.1. MIGRACIONES

Las islas se han visto sacudidas hasta la actualidad por procesos migratorios que tuvieron como medio articulador al mar. Desde la llegada de majos hasta la llegada de pateras y cayucos la inmigración ha sido un fenómeno constante a lo largo de la historia. Lo mismo ocurre con la emigración, que además estuvo fomentada tanto por las épocas de malas cosechas como por el desigual reparto de la riqueza. La falta de oportunidades, y en ocasiones el espectro del hambre, obligaba a emigrar hacia las islas centrales e incluso más allá, hacia América y hacia África. La emigración hacia Europa fue siempre mucho más pequeña. Una buena parte de estos fenómenos migratorios fueron además clandestinos, tanto los de emigración como los de inmigración, o en palabras de hoy en día “ilegales”. Como vemos Lanzarote y Fuerteventura han vivido constantes procesos migratorios e emigratorios a lo largo de su historia<sup>70</sup>.

---

<sup>70</sup> Un ejemplo de estos procesos consta en el trabajo de LOBO CABRERA, Manuel: “Los fenómenos migratorios de Lanzarote y Fuerteventura en el Antiguo Régimen”. *VIII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Cabildo Insular de Lanzarote, Cabildo Insular de Fuerteventura. Arrecife, 1999, pp. 13-36.

Miles de lanzaroteños y majoreros partieron hacia el otro lado del Atlántico, dejando atrás, y viendo por última vez, su tierra natal. Durante la Etapa Moderna el área caribeña centraría las preferencias de estos movimientos humanos, en territorios como Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Venezuela y México. Algunas de estas huellas de emigración han dado lugar a diversos trabajos, como el viaje que realizaron conejeros y majoreros a principios del siglo XIX, tanto a Montevideo como al Río de la Plata, regiones que parecen haber sido los principales centros de atracción para los habitantes de estas islas en esos momentos<sup>71</sup>. Esta tendencia continuaría hasta mediados del siglo XIX a partir de donde Venezuela comienza a hacer un destino más apetecible<sup>72</sup>, al igual que Cuba, que aglutina al tráfico legal<sup>73</sup>. Durante el siglo XX, los destinos como Cuba y Venezuela seguirían ocupando las preferencias<sup>74</sup>.

Muchos de sus habitantes no tuvieron que cruzar el atlántico para asentarse, sino que lo hicieron en las islas vecinas. Gran Canaria y Tenerife fueron las principales receptoras de este flujo provocado por el hambre cíclica<sup>75</sup>. Por mar llegaron y se instalaron vecinos de Lanzarote

---

<sup>71</sup> CERDEÑA ARMAS, Francisco Javier: *Colonos majoreros en la expedición de Francisco Morales al Río de la Plata: 1833*. Cabildo de Fuerteventura. Puerto del Rosario, 2002, pp. 9 y 20-25.

<sup>72</sup> HERNÁNDEZ GARCÍA, Julio: *La emigración de las Islas Canarias en el siglo XIX*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, 1981, pp. 272-288.

<sup>73</sup> GUANCHE PÉREZ, Jesús: *Significación canaria en el poblamiento hispánico de Cuba. Los archivos parroquiales (1690-1898)*. Ayuntamiento de La Laguna, Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife, 1992, pp. 44-46.

<sup>74</sup> FERNÁNDEZ MORALES, María José: “La emigración de Lanzarote y Fuerteventura a Venezuela, 1900/1960”. *IV Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Cabildo Insular de Lanzarote, Cabildo Insular de Fuerteventura. Arrecife, 1995, pp. 351-364; HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Manuel: *Canarias: La emigración. La emigración canaria a América a través de la historia*. Cabildo de Tenerife, Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria; MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M.: *La migración canaria, 1500-1980*. Ediciones Júcar. Barcelona, 1992.

<sup>75</sup> ROLDÁN VERDEJO, Roberto: *El hambre en Fuerteventura (1600-1800)*. Cabildo de Fuerteventura. Puerto del Rosario, 2002. También en SUÁREZ GRIMÓN, Vicente: “Crisis de subsistencias en Lanzarote y Fuerteventura a principios del siglo XVIII”. *Coloquio Internacional de Historia da Madeira*. Centro de Estudios Atlántico.



expulsados por las erupciones del Timanfaya y asentados en la zona de Villaverde, al otro lado del estrecho de La Bocaina<sup>76</sup>.

Durante las décadas de los sesenta y setenta miles de conejeros y majorereros partieron para el Sáhara, dando lugar a una gran corriente emigratoria que se truncó y se convertiría en inmigratoria a partir de 1975 con la descolonización del territorio vecino<sup>77</sup>.

Esta emigración constante y duradera tendría una enorme repercusión en la vida isleña. Contribuyó a la venta de propiedades para poder así pagar el pasaje y, por tanto, contribuyó al acaparamiento y concentración de la tierra en pocas manos. Despoblación, muertes, venta de propiedades, acumulación de propiedades en pocas manos, incapacidad gestora de instituciones públicas, créditos no cubiertos, etc. fueron algunas de sus consecuencias.

A partir de la conquista gentes de todos los lugares de Europa se ubicaron en estas islas. De ellos sobresalieron apellidos normandos, castellanos y portugueses, siendo la presencia de estos últimos muy destacada, la mayor entre los foráneos, en el periodo de la Unión Ibérica, sobre todo procedentes de Madeira<sup>78</sup>. También es importante en la segunda mitad del siglo XVII la llegada de franceses, ingleses e irlandeses<sup>79</sup>. De la misma manera se trasladaron a estas islas habitantes de otras que se desplazaban a ella para trabajar de forma estacional.

---

Funchal, 1989, pp. 779-796. MONZÓN PERDOMO, María Eugenia y SANTANA PÉREZ, Juan Manuel: "Fuerteventura y Tenerife: exportación de miseria (segunda mitad del siglo XVIII)". *I Jornadas de Historia de Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Cabildo Insular de Lanzarote. Arrecife, 1990, pp. 413-432.

<sup>76</sup> CERDEÑA ARMAS, Francisco Javier: *Colonos majorereros en...* *Opus cit.*, p. 30.

<sup>77</sup> Resulta sorprendente los pocos, por no decir nulos, trabajos específicos que existen sobre este flujo migratorio. Las relaciones con el Sáhara se han centrado, por ahora, en los aspectos políticos y referidas casi siempre a Gran Canaria y Tenerife. A este respecto señalamos ALGUERÓ CUERVO, José Ignacio: *El conflicto del Sáhara Occidental, desde una perspectiva canaria*. Gobierno de Canarias, 2003; VIÑES TABERNA, Rafael: *Notas históricas sobre el Sáhara Occidental*. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2003.

<sup>78</sup> BRITO GONZÁLEZ, Alexis: *Extranjeros en Lanzarote (1640-1700)*. Cabildo de Lanzarote. 1997, p. 49.

<sup>79</sup> *Ídem.*, pp. 50-52.

Otro componente fundamental de su población es africano. Durante la Etapa Moderna, para paliar la despoblación de estas islas, provocadas por el régimen señorial, la miseria y los asaltos corsarios, se trasladan a ella multitud de esclavos, tanto berberiscos como subsaharianos<sup>80</sup>. Esta corriente será constante hasta finales del siglo XVII y supondrá una mano de obra segura, adscrita a la tierra, hasta su liberación.

Estas islas se han convertido en foco de atracción poblacional en las últimas décadas, y sobre todo desde la década de los setenta. En esta última hay que situar la llegada de la legión a partir de 1975. Peninsulares, personas procedentes de Ceuta, de Melilla, población norteamericana, marroquíes, subsaharianos, latinoamericanos y habitantes de las otras islas han ido ampliando en los últimos años el crisol poblacional de Lanzarote y Fuerteventura<sup>81</sup>.

Es el fenómeno poblacional más importante en la historia de Fuerteventura y Lanzarote, que ha posibilitado, que más de la mitad de su población en la actualidad no haya nacido en ella. Tanto en una como en otra isla la población de hecho supera a la de derecho.

#### 4.2. AMENAZAS

Por mar llegaron también las grandes amenazas que afectaron a estas islas. El corsarismo y las armadas amenazaron a estos territorios desde casi los inicios de su conquista y se convertirán en uno de los grandes fenómenos que van a condicionar la vida política y económica. Todos los años se producían varios ataques hacia buques mercantes que iban o venían hacia el Archipiélago. Los corsarios conocían y aprovechaban algunas playas y puertos en las islas para repostar y para reparar averías. Éstos eran parte de sus escalas obligadas en su ruta por el Atlántico.

---

<sup>80</sup> BRUQUETAS DE CASTRO, Fernando: *La esclavitud en Lanzarote, 1618-1650*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid, 1995.

<sup>81</sup> MARTÍNEZ GÁLVEZ, Inmaculada y MEDINA RODRÍGUEZ, Valentín: “La inmigración a Fuerteventura 1951 (y antes) 1986”. *IV Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Cabildo Insular de Lanzarote, Cabildo Insular de Fuerteventura. Arrecife, 1995, pp. 365-387.

Las amenazas extranjeras condicionaron muchos aspectos de la vida canaria y entre ellos su organización administrativa, encabezada durante siglos por mandos militares. No es azaroso que la mayor parte de los núcleos urbanos históricos de estas islas se encuentren en el interior y no den al mar, a pesar de ser territorios insulares.

Serán los portugueses los que desplieguen una mayor actividad en el siglo XV, hasta la firma de los acuerdos de Alcaçobas-Toledo (1479-80) y Tordesillas (1494) con Castilla. Los franceses tomarán el relevo en los enfrentamientos con la Corona española durante los tres primeros cuartos del siglo XVI y, por tanto, sus acciones corsarias serán las que tengan mayor resonancia en Canarias durante ese periodo. En el siglo XVI podríamos citar el ataque francolusitano a La Gomera y Lanzarote en 1583.

A partir de la segunda mitad del siglo XVI los ingleses constituirán una amenaza permanente para la Corona española al competir con ellas por el control de los dominios coloniales. La derrota de la Armada Invencible obliga a la creación de un plan defensivo en todo el Atlántico. Durante los siglos XVII y XVIII se seguirán reproduciendo episodios bélicos entre estas dos potencias marítimas. Los más famosos corsarios y almirantes ingleses pasarán o atacarán las islas a lo largo de este periodo. Walter Raleigh amenazará en 1595 Tenerife y Fuerteventura. George Clifford, conde de Cumberland, asaltará Teguiise y Arrecife en 1598. En el siglo XVIII la rivalidad con los británicos continuó y se manifestó sobre todo en las continuas guerras que afectaron a Canarias, como el ataque a Fuerteventura de 1740 durante la Guerra de la Oreja<sup>82</sup>. También en 1762, dentro de las acciones de la guerra de los Siete Años, dos navíos ingleses cañonearon el castillo de San Gabriel y desembarcaron en la cala de Los Mármoles.

La mayor intensidad de los ataques holandeses se concentran a finales del siglo XVI y principios del XVII, coincidiendo con los primeros años de la independencia de Holanda de la Corona española.

El corsarismo, sobre todo berberisco, fue el gran peligro. Se hacía con el objeto de obtener el botín principalmente, pero también por

---

<sup>82</sup> BÉTHENCOURT, A. de y RODRÍGUEZ, A.: *Ataques ingleses contra Fuerteventura, 1740*. Cabildo Insular de Fuerteventura. Puerto del Rosario, 1992.



motivos religiosos. Asaltaban barcos de pesca y mercantes que iban desprotegidos y, en ocasiones, también hubo penetraciones en territorio insular. Los asaltos afectaron negativamente al comercio entre ambas orillas; obtenían mercancías y personas por las que luego se pedía un rescate.

Durante el siglo XVI el Archipiélago había tenido cuatro grandes invasiones de estos corsarios y todas ellas habían afectado a Lanzarote y Fuerteventura: la expedición de Calafat, desde Salé en 1569; la de Dogali "el Turquillo", desde Salé, en 1571; la de Morato arráez desde Argel en 1586; y la de Xabán arráez desde Salé en 1593. En 1618 se repetirán de nuevo estos hechos con la invasión de Lanzarote, al mando de Jabán arráez y Solimán, que constituye el episodio más destacado de los ataques berberiscos en esta centuria. Todavía en 1749 los corsarios argelinos desembarcaron en la playa del Rubicón, y se adentraron hasta Femés, que también fue saqueada. Los principales centros del corsarismo berberisco que afectaron a Canarias fueron los de Argel y Salé.

Más allá de esos grandes ataques, las islas están jalonadas de otros de menos envergadura pero bastante más numerosos, más regulares y más desconocidos. Estas incursiones asolaban las comunicaciones marítimas regionales y las que se realizaban en la pesquería, además de internarse en los principales puertos de Lanzarote y Fuerteventura. El botín en esclavos y mercancías fue enorme en estas centurias, de varios centenares de personas<sup>83</sup>.

La consecuencia de estas invasiones sería la formación en las islas de un sistema defensivo capaz de rechazarlas. La imposibilidad de una defensa eficaz con fortificaciones dio lugar a que se desarrollase un sistema de información a través de vigilancias en atalayas, garitas y reductos. Otra medida fue la de organizar armadillas para acabar con un determinado corsario e intentar limpiar de esta forma las aguas, para que el comercio no se viese afectado o, simplemente, para intentar recuperar lo robado y el extender la organización de un sistema de milicias en todo el territorio insular.

---

<sup>83</sup> Un ejemplo de estas pequeñas acciones en A.H.P.L.P., ASCANIO, Luis, leg. 1.263, año 1652, fols. 14 r.-15 v. En marzo de 1651 tres navíos atacaron en Caleta Fustes el barco de Jerónimo Navarro, robándolo junto con la mercancía y a otros 12 hombres.

Las fortificaciones costeras serán las más características de Lanzarote y Fuerteventura. Existe alguna excepción como la de Guanapay en Teguise, pero será la que confirme la regla, y es que como comprobaron los habitantes de esta isla el peligro de asalto procedía del mar. El resto de las torres son bañadas por el mar. Eso en islas cuya protección era función de los señores, que nunca se caracterizaron precisamente por la edificación numerosa de este tipo de establecimientos.

En Lanzarote debemos mencionar la torre del Rubicón, en torno al puerto del mismo nombre, la torre de Las Coloradas o del Águila, construida entre 1743 y 1748, la torre defensiva de Diego García de Herrera en Arrecife, de finales del siglo XV (1467-1485), el castillo de San Gabriel a partir de 1573 y el castillo de San José en 1779. También con un sentido de defensa marítima hay que situar la construcción de la batería del Río sobre el risco de Famara, como consecuencia de la guerra con los Estados Unidos en 1898. Durante la Segunda Guerra Mundial se realizaron una multitud de obras defensivas y baterías artilleras instaladas todas ellas en el perímetro costero (embarcadero y puerto de Órzola, Arrieta y playa de la Garita, la zona marítima comprendida entre Playa de las Cucharas hasta Puerto del Carmen, Playa Quemada, desde Puerto Muelas hasta Punta Pechiguera y en la Playa de Famara)<sup>84</sup>.

En Fuerteventura hay que mencionar la erección de las torres de Tostón o de “Nuestra Señora del Pilar y San Miguel” y Caleta Fustes o de “San Buenaventura” a principios del siglo XVIII, dirigida por el ingeniero D. Claudio de L’Isle. La de Tostón estaba emplazada en el mismo lugar que había estado el castillo de Rico-Roque, edificado por Jean de Bethencourt<sup>85</sup>.

Ya para finales del siglo XVIII la actividad del corsarismo europeo y también del berberisco, se reducirá notablemente. No obstante, en esta centuria llegan corsarios americanos, procedentes de los recién independizados Estados. Así en 1817 se produce un cañoneo en Puerto Cabras por parte de corsarios colombianos.

---

<sup>84</sup> CLAR FERNÁNDEZ, José Manuel: *Arquitectura militar de Lanzarote*. Cabildo de Lanzarote, Centro de la Cultura Popular Canaria. Tenerife, 2007.

<sup>85</sup> PINTO Y DE LA ROSA, José María: *Apuntes para la Historia de las Antiguas Fortificaciones de Canarias*. Museo Militar Regional de Canarias. 1996, pp. 122-131.

Todavía en el siglo XX la red de defensa militar se estableció atendiendo a una posible invasión por mar. Así quedaría reflejado en el sistema de defensas diseñado en la Segunda Guerra Mundial y en la amenaza cierta de una invasión aliada a través de los planes de las operaciones *Pilgrim y Torch*, y en donde la línea principal de resistencia se situaba en las playas, donde se concentraba la mayoría de las ametralladoras, armas automáticas y cañones fijos para impedir el desembarco<sup>86</sup>.

De la misma consistencia que los ataques corsarios, las epidemias también llegaron a estas islas a través de los tripulantes y pasaje de las embarcaciones<sup>87</sup>. No obstante, la importancia de éstas en el comportamiento demográfico global fue limitada a lo largo de la historia, al menos si lo comparamos con lo sucedido en otras zonas continentales. El mar a la vez que trasmisor también actuó como cinturón de seguridad que limitó los contagios entre islas, en una política sanitaria preventiva que se haría más eficaz con el transcurrir de los siglos.

#### 4.3. EL MAR Y LAS CONEXIONES CON EL EXTERIOR

El mar ha sido históricamente la vía por la que se ha distribuido hacia el exterior todo el excedente de estas islas y también ha sido el medio por el que se han importado todas las mercancías necesarias que demandaba su población. En este sentido, más que una barrera ha sido un nexo de unión. Ha constituido siempre una carretera abierta que dispusieron las islas. Las grandes distancias que las separaban de otros puntos terrestres quedaban rápidamente comunicadas a través del tráfico marítimo.

El mar ha actuado como medio conector entre Lanzarote y Fuerteventura y también de éstas con las otras islas. De hecho, podemos decir,

---

<sup>86</sup> DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: “La defensa de Fuerteventura y Lanzarote durante la II Guerra Mundial”. *X Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Cabildo de Lanzarote, Cabildo Insular de Fuerteventura. Arrecife, 2004, p. 266.

<sup>87</sup> DÍAZ PÉREZ, Ana M<sup>a</sup>: “Epidemias y enfermedades en Fuerteventura (siglos XV-XIX)”. *III Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo I. Cabildo Insular de Fuerteventura, Cabildo Insular de Lanzarote. Puerto del Rosario, 1989, pp. 99-112.



que el mar ha forjado el carácter de la canariedad al dar cohesión al pensamiento y a los habitantes del archipiélago. De islas con características de pluviosidad y orográficas muy distintas; algunas separadas a una gran distancia, como entre Lanzarote y La Palma y El Hierro. También ha contribuido a la creación de las propias características del ser majorero o conejero en relación con la visión de los de “afuera” frente a los de “dentro”.

En Canarias se articuló desde el inicio de la conquista un mercado regional, que se caracterizó por ser regular, constante y definido. Este mercado fue una particularidad del archipiélago, que si bien es verdad que no fue única en el Atlántico, sí que no se dio en otros archipiélagos, al menos con la misma fórmula, como en las Antillas, Cabo Verde o los otros archipiélagos africanos.

El comercio interinsular o regional era el que aglutinaba un mayor número de viajes, de navíos y de volumen de mercancías, tal como hemos demostrado en algunos trabajos para Lanzarote<sup>88</sup>. El comercio regional articuló a la región canaria, la llenó de cohesión y personalidad, en cierta medida la mantuvo unida bajo la misma soberanía, al formar cada isla una pieza indispensable del mismo engranaje.

Sin embargo, un medio tan inmenso como el océano y que representaba tanta libertad e igualdad no se articuló de forma igualitaria en su utilización. Esa relación no estableció un régimen de igualdad, ni dio a cada isla las mismas oportunidades de comercio. Cada una cumplía una función, pero eran las islas centrales las grandes beneficiadas, mientras que islas como Lanzarote y Fuerteventura quedaron supeditadas a la toma de decisiones de las de realengo, y, a partir del siglo XIX, de Tenerife y Gran Canaria, quedando en la periferia de este mercado. Este tipo de tráfico se convierte en vital para la supervivencia de la población canaria, así como para el mantenimiento de los cultivos de exportación internacional.

Durante los siglos XVI y XVII el número de embarcaciones que llegaban o salían hacia estas islas podía situarse sobre los 30-40 en cada

---

<sup>88</sup> SANTANA PÉREZ, Germán: *El comercio interinsular de Lanzarote a mediados del siglo XVII (1635-1665)*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y el Cabildo Insular de Lanzarote. Las Palmas de G.C., 1995.

una de ellas, para Lanzarote y Fuerteventura. Son muchas embarcaciones, pero con un porte relativamente pequeño y con una relativa diminuta capacidad de carga por viaje. Es raro que se transporten más de 1.000 fanegas de cereal en un viaje. El gran número de embarcaciones que se dedicaban al tráfico regional dio durante el Antiguo Régimen, directa e indirectamente trabajo a muchas familias.

Este flujo de embarcaciones fue constante todos los años, ya fueran de crisis o no. Existió un organigrama de viajes, no escrito, perfectamente racional y jerarquizado. Además en las Canarias más orientales su relevancia fue todavía mayor, puesto que su comercio más allá del Archipiélago estaba limitado. De esta manera, en muchas ocasiones el comercio regional se convertía en el nexo de unión con el internacional.

A pesar de que el tráfico regional era la sangre de la articulación comercial de Lanzarote y Fuerteventura, y que en éste había una participación mayoritaria de canarios, la presencia de majoreros y lanzaroteños era muy pequeña. Más del 95% de los maestros canarios tenían su origen en las islas de realengo. La presencia de maestros canariorientales era anecdótica<sup>89</sup>. Los mercaderes de esas mercancías eran igualmente vecinos de las islas de realengo, más del 80%, por lo que los habitantes de estas islas quedaban generalmente desplazados del control de su propia distribución y los beneficios de ella escapaban en gran medida de estas islas. En Lanzarote también destacarán los portugueses, al menos hasta la independencia lusitana en 1640, por lo que muchos de sus beneficios también salían fuera de ella, aumentando así los lazos de dependencia.

El comercio interinsular de Lanzarote y Fuerteventura era vital para el correcto funcionamiento de la economía del Archipiélago, en especial el abastecimiento de alimentos hacia las islas centrales, con el fin de garantizar la supervivencia de su población, que de este modo se podría dedicar a los cultivos de exportación, generándose así un mercado

---

<sup>89</sup> A.H.P.L.P., MONGUÍA BETANCOURT, Juan, leg. 2.749, año 1650, Lanzarote, fol. 569 v. En abril de 1650, Manuel Fuentes, vecino de Lanzarote, maestre de su barco que andaba en la travesía, dijo que le habían enviado con su barco y compañeros a pasar a Fuerteventura al capitán Martín de Naveda.

regional<sup>90</sup>, en estrecha vinculación con el exterior. Las necesidades de pan eran igualmente importantes para abastecer a las embarcaciones que recalaban en las islas con rumbo hacia Europa, África y América. Así, en relación con el abastecimiento de las islas centrales, se llegó a presionar ante las autoridades estatales desde algunos cabildos como el de Tenerife, para que se prohibiese el que saliesen fuera del Archipiélago alimentos, especialmente cereal de Lanzarote y Fuerteventura, al menos si no se habían cubierto antes las necesidades de las islas centrales<sup>91</sup>. Sin embargo, no parece que estas intervenciones colmasen los intereses de las islas. Precisamente los reales concejos ordenaron, en febrero de 1649, que se dejase sacar cereal para la Península, siempre que no hubiese falta para los vecinos de estas islas, que en la práctica era como dejar como hasta entonces las cosas<sup>92</sup>.

La importancia de islas como Lanzarote y Fuerteventura como articuladoras de la economía regional, relacionado con su carácter de abastecedoras de cereal y ganado hacia las islas centrales, era tan importante que se llegó a pensar con razón, durante el Antiguo Régimen, que con la conquista de ellas por parte de una potencia extranjera se comprometería seriamente la resistencia de las otras<sup>93</sup>. Debido a este engranaje económico, Lanzarote y Fuerteventura se convertirían en dependientes de suministros de las islas centrales, lo que incidiría en su proceso de periféricidad y marginalidad que subsistiría en los siglos siguientes bajo el mismo modelo<sup>94</sup>, traducido no

---

<sup>90</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M.: "Canarias en el siglo XVIII: una sociedad en crisis". *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar*. Editorial Crítica. Barcelona, 1985, p. 420.

<sup>91</sup> Archivo Municipal de La Laguna (A.M.L.L.), Libro de fianzas de lonjas, ventas, escrituras de venta, licencias de madera, donativos, etc., ante Salvador Fernández de Villarreal, 1630-1652, fol. 70 r.v. En noviembre de 1648 la justicia y regimiento de Tenerife acordó que no se sacase trigo de Lanzarote y Fuerteventura para otra parte que no fuese a las Islas Canarias, y que no se llevasen quintos de lo que se sacasen para ella, pidiendo a Su Majestad y sus Reales Concejos lo concediese.

<sup>92</sup> A.M.L.L., Reales Cédulas, 13, R-XIII, 23. En Real Cédula, Felipe IV mandó que no habiendo falta para la provisión, abasto y sustento de sus vecinos y naturales de Lanzarote y Tenerife, se pudiesen sacar de 10.000 a 12.000 fanegas de trigo que por su cédula estaban mandadas sacar para llevar a Sevilla.

<sup>93</sup> GLAS, George: *Descripción de las Islas Canarias 1764*. Tenerife, 1982, p. 56.

<sup>94</sup> MILLARES CANTERO, Agustín: "Notas para un...". Art. cit., p. 106.



sólo al plano económico sino también al político, a la toma de decisiones, de las que las islas como Fuerteventura y Lanzarote saldrían claramente perjudicadas frente a las de Gran Canaria, La Palma o Tenerife.

Como ya hemos estudiado en uno de nuestros artículos<sup>95</sup>, la dependencia se fundamenta en la organización de intercambios desiguales. El Archipiélago Canario se convertirá en dependiente de las metrópolis europeas, pero las islas de señorío también lo serán con respecto a las centrales. Dentro de las Islas, economías complementarias producirán intercambios desiguales, mientras que economías no complementarias desarrollarán su comercio en un plano de mayor igualdad. Acentuará esa dependencia en las Islas Canarias el control que se haga del tráfico interinsular<sup>96</sup>, que como hemos visto estará en gran parte en manos de vecinos de las islas centrales, lo que contribuirá a agravar las crisis alimentarias en las islas de señorío a diferencia de las islas de realengo, que mejor conectadas con el exterior y con un mayor control del comercio regional, lograrán suavizar la situación.

Tenerife será hasta finales del siglo XIX el principal mercado tanto de las importaciones como de las exportaciones lanzaroteñas y majoreñas, mantenido a través de sus principales puertos: Garachico, Puerto de La Cruz y sobre todo el de Santa Cruz de Tenerife. A éstos hay que unirle el de San Juan de la Rambla, destacándose sobre todo en la remisión de madera<sup>97</sup>. Los viajes que desde Lanzarote salen hacia Gran Canaria suponen el segundo destino en importancia de los conejeros, después de Tenerife. Igualmente, Lanzarote supone el segundo destino regional

---

<sup>95</sup> SANTANA PÉREZ, Germán: "El comercio interinsular canario en el marco de las relaciones de dependencia a mediados del siglo XVII". *El comercio en el Antiguo Régimen. III Reunión Científica. Asociación de Historia Moderna, 1994*. Vol. II. 1994, p. 177.

<sup>96</sup> LOBO CABRERA, Manuel y SANTANA PÉREZ, Germán: "El comercio de Fuerteventura en el siglo XVII". *VII Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura y Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote. Puerto del Rosario, 18-22 septiembre de 1995, pp. 32-33.

<sup>97</sup> A.H.P.L.P., ASCANIO, Juan, leg. 2.739, año 1637, Lanzarote, fols. 94 v.-95 r. En octubre de 1637, Domingo de Caday, labrador, vecino de San Juan de la Rambla, dio poder para que se cobrasen el procedido de 100 jiburones de acebiño y palo blanco y 1 viga de acebiño que había remitido del puerto de San Juan de la Rambla a Lanzarote por su cuenta y riesgo.

en importancia para las salidas desde Gran Canaria. Por su parte, Gran Canaria ocupa el segundo lugar como destino en los viajes que salen desde Fuerteventura, después de Tenerife. Aunque con un menor peso que Tenerife y Gran Canaria el comercio que mantuvo Lanzarote con La Palma fue constante a lo largo de todo el periodo.

Las exportaciones lanzaroteñas y majoreras hacia las islas centrales consistían básicamente en productos de la tierra, en especial cereal, consistente en trigo<sup>98</sup> y cebada<sup>99</sup> y cantidades muy pequeñas de centeno<sup>100</sup>. A ello hay que unir la exportación de alpiste. No es exagerado pensar en el envío en años buenos y normales, al menos durante el siglo XVII de entre las 5.000 y 10.000 fanegas desde Lanzarote a Tenerife. Para los envíos de Fuerteventura a Tenerife no sería alejado establecer este comercio entre las 2.500 y las 5.000 fanegas anuales<sup>101</sup>. Hemos

---

<sup>98</sup> A.H.P.L.P., MOYA, Francisco de, leg. 1.196, año 1636, Gran Canaria, fols. 475 v.-477 r. En agosto de 1636, Marcos Vélez de Guevara, vecino de Las Palmas, dijo que fletó en Fuerteventura el barco de Domingo Álvarez para que trajese al puerto principal de Gran Canaria 158 fanegas de trigo.

<sup>99</sup> A.H.P.L.P., HOYOS, Juan José de, leg. 2.757, año 1660, Lanzarote, fols. 115 r.-117 v. En julio de 1660, Pedro Lorenzo, vecino de La Palma, maestro de la fragata "La Virgen de Candelaria", que estaba surta en el puerto de Arrecife, confesó haber recibido 150 fanegas de trigo y 300 de cebada para entregar en la caleta de Santa Ana, en Las Palmas. A.H.P.L.P., QUINTANA, Juan de, leg. 2.730, año 1622, Lanzarote, fol. 319 r.v. En octubre de 1622, Louis Thime, marsellés, fletó la tartana "San Antonio" de la que era maestro y señor, para cargar trigo y cebada por el puerto de Tostón en Fuerteventura y llevarla al Puerto de La Cruz y a Garachico.

<sup>100</sup> A.H.P.L.P., CARVAJAL, Antonio Bartolomé, leg. 2.756, año 1659, Lanzarote, fol. 144 r.v. En octubre de 1659, Adrián del Camino, vecino del Puerto de La Cruz, confesó haber recibido del capitán Luis Rodríguez Fleitas, quintador de Lanzarote, 257'5 fanegas de trigo, 104 de cebada y 30 de centeno, además de 1 pipa en que iban tocinetas, cueros, quesos y manteca, que estaba a bordo del navichuelo holandés "El Pico de Tenerife", surto en el puerto de Arrecife para hacer viaje al Puerto de La Cruz. A.H.P.L.P., LÓPEZ DE CARRANZA, Antonio, leg. 2.753, año 1663, Lanzarote, fols. 172 v.-173 r. En diciembre de 1663, Francisco de Herrera, vecino de La Palma, maestro de su barco "Ntra. Sra. de la Concepción", confesó haber recibido 30 fanegas de trigo, 109 de cebada y 12 de centeno en Lanzarote para llevar a La Palma.

<sup>101</sup> LOBO CABRERA, Manuel y SANTANA PÉREZ, Germán: "El comercio de Fuerteventura...". Art. cit. pp. 47-50. Entre 1625 y los primeros meses de 1626 salen, por ejemplo, hacia Tenerife, más de 12.200 fanegas de grano. En TORRES TORRES,



calculado entre las 1.500 y 2.000 fanegas de cereal que llegan a Gran Canaria anualmente desde Lanzarote. No es descabellado pensar en la remisión anual de entre 500 a 700 fanegas de pan desde Fuerteventura a Gran Canaria, ya que hay años, según nuestras noticias que llegan a salir hasta 600 fanegas<sup>102</sup>. Desde Lanzarote hacia La Palma es muy probable que saliesen entre las 500 y las 1.000 fanegas de cereal anuales y algo menos desde Fuerteventura. Otro de los productos son las legumbres, en concreto lentejas.

El segundo artículo en importancia de estas exportaciones es el ganado y sus derivados. La importancia de las exportaciones de ganado es mayor en Fuerteventura que en Lanzarote. Los animales claro está, son sobre todo los pertenecientes al tipo cabrío y camellar, a los que se le unen bueyes, vacas, caballos, burros y jumentos<sup>103</sup>. Al ganado vivo hay que sumarle los derivados de éstos, siendo bastante variados y consistiendo sobre todo en quesos, tocinos, tocinetas, lana y cueros, tanto vacunos, cabríos como camellunos<sup>104</sup>, además de cordobanes.

El panorama se complementaba con otros artículos de la tierra como la sal, a veces enviada en cantidades importantes<sup>105</sup>. También es de

---

Carmelo Cornelio: "Una aproximación a las exportaciones de Fuerteventura en el primer tercio del siglo XVII a través de su Libro de Quintos de 1625-1626". *XI Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo I. Cabildo de Fuerteventura, Cabildo de Lanzarote. Puerto del Rosario, 2004, p. 113.

<sup>102</sup> Eso sucede por ejemplo en 1660.

<sup>103</sup> A.H.P.L.P., GÓMEZ NÚÑEZ, Ricardo, leg. 2.995, año 1647, Fuerteventura, fol. roto. En junio de 1647, Francisco González, vecino de Santa Cruz de Tenerife, maestro del patache "*Ntra. Sra. de Candelaria*", que estaba surto en el puerto de Amanay, se obligó a cargar para Gran Canaria, a Francisco Márquez, 8 camellos, 1 caballo y 4 jumentos.

<sup>104</sup> A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, Juan, leg. 2.725, año 1628, Lanzarote, fol. 554 r.v. En febrero de 1628, Cristóbal González, vecino de Gran Canaria, se obligó a pagar a Francisco Rodríguez, mercader, vecino de Madeira, 828 rs. por 42 cueros vacunos grandes, 2 cueros de cabras y 12 cueros camellunos, que estaban en un barco en Lanzarote para hacer viaje a Gran Canaria.

<sup>105</sup> A.H.P.L.P., MONGUÍA BETANCOURT, Juan, leg. 2.749, año 1649, Lanzarote, fol. 245 r.v. En julio de 1649 se envían 276 fanegas de sal en la fragata "La Ascensión de Cristo Nuestro Señor". A.H.P.L.P., ESPÍNOLA, Juan Bautista, leg. 2.819, año 1649, Lanzarote, fol. 122 r.v. En febrero de 1649, el capitán Pedro Ordóñez fletó al capitán



destacar pequeñas cantidades de cera y conserva, que no sabemos si se trataban de productos internos o sobrantes de envíos anteriores a la isla<sup>106</sup> y que, en cualquier caso, no dejan de ser una anécdota. La orchilla es otro de los transportes hacia Gran Canaria, en donde casi con seguridad sería centralizada con otras producciones de la misma isla, para luego ser llevada hacia Cádiz<sup>107</sup>. La cal era otra de las exportaciones recurrentes. En definitiva, se sigue la tendencia clara de la remisión de materias primas u otras con poca elaboración.

Por su parte, los artículos que se envían desde las islas centrales hacia Lanzarote y Fuerteventura difieren bastante de los que acabamos de mencionar. El principal era el vino, aunque era complementado con otros muchos. El aguardiente se envía también<sup>108</sup>, si bien, no desde luego, en las cantidades que se llevaron de vino. Nosotros calculamos, a raíz de otros estudios realizados<sup>109</sup> entre las 25 y las 30 pipas anuales, es decir, entre los 12.000 y los 14.400 litros anuales, el caldo enviado desde Gran Canaria a Lanzarote en el siglo XVII. Estimamos la llegada

---

Pedro Morisforte la saetilla "Ntra. Sra. de la Fortuna" para que una vez volviera de Tenerife a Lanzarote, fuese a las salinas y cargase 1.300 fanegas de sal para llevar a Garachico.

<sup>106</sup> A.H.P.L.P., REYES ALBERTOS, Gaspar de los, leg. 2.728, año 1625, Lanzarote, fol. 477 r. En septiembre de 1625, Andrés Hernández, maestro de su patache "El Buen Jesús", confesó recibir de Diego de Brito y Lugo, 9 arrobas y 12 libras de cera amarilla, además de 1 benzo de bronce, 2 tocinetas, 2 tocinos y 2 quesos, para entregarlos en Gran Canaria a Miguel Ortiz, vecino de Gran Canaria.

<sup>107</sup> A.H.P.L.P., PUERTA, Francisco de la, leg. 1.074, año 1621, Gran Canaria, fol. 491 v. En diciembre de 1621, Juan Ángel Pogio, tesorero de la Santa Cruzada en Canarias, confesó haber recibido de la Marquesa de Lanzarote 228 quintales y 12 libras de orchilla para traerlas a Gran Canaria, por cuenta y riesgo de Francisco Manito, vecino y regidor de Cádiz.

<sup>108</sup> A.H.P.L.P., VERA MÚGICA, Francisco de, leg. 1.113, año 1643, Gran Canaria, fol. 382 r. En noviembre de 1643, Antonio González Sidrón, vecino de Lanzarote, confesó deber al capitán Luis de Espino, almojarife y regidor de Gran Canaria, 573 reales que le debía de 1 pipa de aguardiente y otras menudencias que cargó para Lanzarote.

<sup>109</sup> TORRES SANTANA, Elisa y SANTANA PÉREZ, Germán: "Los almojarifazgos y el tráfico interinsular: Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, (1663-1665)". *VIII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Cabildo de Lanzarote y Cabildo de Fuerteventura. Arrecife, 1999, pp. 253-278.

anual de vino grancanario a Fuerteventura entre unas 15 a 20 pipas, es decir, entre los 7.200 y los 9.600 litros. De los derivados de la uva también llega vinagre.

Además del vino y del aguardiente, destacaba la madera, el zumaque<sup>110</sup>, la miel y los tejidos de la tierra como bureles, rayetas, mantas o paños<sup>111</sup> y otros como esteras, costales, alforjas, mercería y sombreros. Podríamos nombrar otros de carácter anecdótico como el escabeche. La madera que se envía es tanto de pino como, sobre todo, de los bosques de laurisilva<sup>112</sup>, siendo ésta destinada sobre todo a la construcción de grandes obras, para aquellos edificios más distinguidos<sup>113</sup>.

---

<sup>110</sup> A.H.P.L.P., CARVAJAL, Antonio Bartolomé, leg. 2.756, año 1659, Lanzarote, fols. 121 v.-122 r. En septiembre de 1659, Pedro Hernández Camellón, vecino de La Palma, dijo que yendo a La Palma remitiría de ella a Lanzarote cantidad de zumaque a Francisco Martín, oficial de zapatero.

<sup>111</sup> A.H.P.L.P., FERNÁNDEZ FLEITAS, Juan, leg. 1.086, año 1622, Gran Canaria, fol. 1 r.v. En enero de 1622, María de la Cruz, viuda, vecina de Las Palmas de Gran Canaria, remitió a Lanzarote desde Gran Canaria, a Bartolomé García Centeno, vecino de Lanzarote, 8 mantas de la tierra pequeñas, 4 mantas grandes, 250 candelas de cera amarilla, 2 docenas de pares de guantes, 3 docenas de botones y 51 varas de paño de la tierra.

<sup>112</sup> A.H.P.L.P., AMADO, Francisco, leg. 2.724, año 1624, Lanzarote, fol. 37 v. En septiembre de 1624, Gaspara González y Pedro Hernández, vecinos de La Palma, se obligaron a llevar de esa isla a la de Lanzarote, a Blas Perdomo, vecino de La Palma, 5 vigas de acebiño o viñátigo. A.H.P.L.P., ALONSO HERNÁNDEZ, Juan, leg. 2.991, año 1643, Fuerteventura, fol. roto. En marzo de 1643 se obligan a traer de La Palma, al puerto de La Peña, 121 vigas de tea, 80 viguetas y 80 tijeras, dándose en pago de los 2.357 reales que costaba una libranza y 50 fanegas de trigo. A.H.P.L.P., QUINTANA, Juan de, leg. 2.730, año 1621, Lanzarote, fol. 47 r. En noviembre de 1621, Gabriel Trujillo, vecino de Gran Canaria, confesó haber recibido de Juan de Zárate, como mayordomo de la iglesia del Espíritu Santo en Lanzarote, 196 reales por 64 jiburones y 10 vigas que en Gran Canaria, en Montaña de Doramas trajo desde El Lance de la madera.

<sup>113</sup> A.H.P.L.P., LÓPEZ DE CARRANZA, Antonio, leg. 2.750, año 1658, Lanzarote, fol. 423 r. En agosto de 1658, Francisco Hernández, maestre de carpintero, vecino de Gran Canaria, dijo que se obligó a cortar en la Montaña de Doramas 350 vigas para la reedificación del convento del señor San Francisco en Lanzarote, de madera de palo blanco, barbazano y mocán, así como ponerlas en la lengua del agua en El Lance, en la costa de Lairaga.



También se exportan, en pequeñas cantidades, granos pero, por lo general, de aquéllas variantes de las que era deficitaria Lanzarote y Fuerteventura en este momento, es decir, del millo, al igual que los envíos de algún tipo de legumbres como los chochos, las arvejas, los chícharos y las habas<sup>114</sup>. También se envía harina<sup>115</sup> y no sólo en años de carestía y de manera ocasional gofio.

Las calabazas también fueron habituales en este comercio regional<sup>116</sup>, al igual que las papas o las cebollas. Igualmente, junto a las legumbres y hortalizas, algunos frutos como los plátanos, las peras o manzanas, tenían buena aceptación en Lanzarote y Fuerteventura<sup>117</sup> y en alguna ocasión nueces, pasas e higos<sup>118</sup>. También encontramos de forma esporádica azúcar y algunos de sus derivados<sup>119</sup> y aceite.

---

<sup>114</sup> A.H.P.L.P. VERA MÚGICA, Francisco de, leg. 1.045, año 1629, Gran Canaria, fol. 224 r. En marzo de 1629, Domingo González, dio poder a Juan Diepe para que cobrase lo procedido de 8 fanegas de millo y 2 fanegas de habas encostaladas que, desde Gran Canaria, Pedro Suárez, vecino de Lanzarote, llevó a esa isla.

<sup>115</sup> TORRES SANTANA, Elisa y SANTANA PÉREZ, Germán: "Los almojarifazgos y el...". Art. cit.

<sup>116</sup> A.H.P.L.P., BRAVO DE LAGUNA, Pedro, leg. 1.210, año 1637, Gran Canaria, fols. 200 r.-202 v. En noviembre de 1637, Francisco Borjes, en testamento, dice que tiene para llevar a Lanzarote en el puerto de La Luz 46'5 docenas de calabazas de Guinea.

<sup>117</sup> A.H.P.L.P., GIL SANZ, Juan, leg. 1.116, año 1631, Gran Canaria, fol. 312 r.v. En octubre de 1631, Juan de Cubas, vecino de Las Palmas, confesó haber recibido de Francisco Padilla, maestre de cantería, vecino de Las Palmas, 50 reales por 6 quintales de peras pardas que le había dado para llevar a Lanzarote. También en A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, Diego, leg. 1.218, año 1647, Gran Canaria, fols. 84 v.-85 r. En septiembre de 1647, Luis Arroyo, vecino de Las Palmas, se obligó a pagar a Diego González, vecino de La Vega, 100 reales que le era deudor por el valor de 20 quintales de fruto de pera y manzana que le daba para llevar a Lanzarote.

<sup>118</sup> A.H.P.L.P., ASCANIO, Luis, leg. 1.257, año 1646, Gran Canaria, fol. 123 v. En abril de 1646, Simón Delgado, vecino de Las Palmas, en testamento, declaró que su hijo llevó a Lanzarote 6 pipas de vino y 5'5 quintales de higos. A.H.P.L.P., CARVAJAL, Antonio de, leg. 1.115, año 1647, Gran Canaria, fol. 575 r.v. En octubre de 1647, el capitán Francisco Gallego Altamirano iba corriendo el riesgo de 2 pipas de vino y 10 quintales de higos que había mandado llevar desde Gran Canaria a Fuerteventura para allí trocarlos por trigo, cebada, quesos, pipas vacías y tocinos que luego remitiría.

<sup>119</sup> A.H.P.L.P., MOYA, Francisco de, leg. 1.207, año 1658, Gran Canaria, fols. 40 v.-41 r. En febrero de 1658, Gaspar de Abreu Estremor, vecino de Fuerteventura, confesó



De forma marginal vemos como se exportan algunas cabezas de ganado, en especial de cabaña mayor, que sería apreciada por sus características particulares de calidad, como caballos y algunos cerdos. También nos encontramos con algún derivado del ganado, aunque en poca cantidad como quesos o lana<sup>120</sup>. Otros eran los esclavos<sup>121</sup> (en ambas direcciones) y la cera<sup>122</sup>.

Igualmente debemos destacar artículos artesanales. Algunos de ellos son semielaborados, probablemente fabricados en la tierra como las medias de suela curtidas, las esteras, los costales o las cañas de pescar<sup>123</sup>. Entre las manufacturas también destacan los textiles como las mantas y sombreros. Pero además de estos artículos de la tierra se envían productos de reexportación, principalmente relacionados con las telas, prendas de vestir<sup>124</sup> y mercería<sup>125</sup>, originarios de Europa. A éstos

---

recibir en Gran Canaria, de José García, vecino de Las Palmas, 2 cuarterolas y 48 libras de miel de caña para que las llevase a Fuerteventura y se vendiesen en ella, dándole cuenta de su procedido.

<sup>120</sup> TORRES SANTANA, Elisa y SANTANA PÉREZ, Germán: "Los almojarifazgos y el...". Art. cit.

<sup>121</sup> A.H.P.L.P., REYES ALBERTOS, Gaspar de los, leg. 2.729, año 1633, Lanzarote, fol. 55 r. En octubre de 1633, el capitán Lucas Gutiérrez Melián, quintador mayor de Lanzarote y vecino de ella, vendió, en nombre de la marquesa de esa isla y señora de Fuerteventura, a Juan Gutiérrez Núñez, vecino de Lanzarote, una esclava negra llamada Polonia, que la marquesa le había remitido de Gran Canaria.

<sup>122</sup> A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, Diego, leg. 1.267, año 1649, Gran Canaria, fol. 109 v. En abril de 1649, Catalina Jiménez, vecina de Lanzarote, dijo que María de los Ángeles le remitió de Gran Canaria a Lanzarote una partida de ropa de la tierra entre las que entraban burel, mantas, camisas, además de costales, candelas de cera y 1 cirio.

<sup>123</sup> A.H.P.L.P., CARRILLO DEL CASTILLO, Bartolomé, leg. 1.072, año 1626, Gran Canaria, fol. 600 r. En agosto de 1626, Cristóbal Martínez, procurador de la Real Audiencia, dijo que había enviado a Fuerteventura 32 cañas de pescar a Ginebra Díaz, vecina de Fuerteventura, por lo que daba poder para cobrarlas.

<sup>124</sup> A.H.P.L.P., MOYA, Francisco de, leg. 1.196, año 1636, Gran Canaria, fols. 291 v.-292 r.v. En febrero de 1636, Diego de León, vecino de Fuerteventura, dijo que había recibido en Gran Canaria, en 1635, de Ana Ramos, viuda, un vestido de mujer para que lo vendiese en Fuerteventura, cosa que hizo en 323 reales.

<sup>125</sup> A.H.P.L.P., LORENZO HERNÁNDEZ, Pedro, leg. 2.997, año 1664, Fuerteventura, fol. roto. En enero de 1664, en testamento, Salvador Hernández Peña, declaró que el

habría que añadir otros como la loza o el aceite, con el mismo origen<sup>126</sup>. De la misma forma, toda clase de enseres, herramientas y otros de muy diversa clasificación<sup>127</sup>, tales como calderos, armas, barajas, etc.

A tenor de estos intercambios podemos suponer que Lanzarote y Fuerteventura se beneficiaron durante todo el periodo de una notable acumulación de capital con el comercio mantenido con las islas de reallengo, al tener prácticamente garantizadas sus salidas de cereal, por las que se recibía dinero. Sin embargo, ello no fue ciertamente así, ya que los controladores de este comercio estaban asentados fuera de estas islas, y eran ellos, los que en última instancia se beneficiaban realmente. No obstante, este comercio de economías complementarias garantizó un flujo constante, durante el Antiguo Régimen, si bien hipotecó parte del desarrollo mayorero y conejero, al no participar tanto en los intercambios exteriores del Archipiélago.

Los tratos mercantiles entre Lanzarote y Fuerteventura estuvieron limitados por su condición. En efecto, sus contactos comerciales se vieron determinados al producir semejantes artículos, destinados principalmente a su consumo en las islas centrales, así como tener limitado su acceso a los mercados internacionales. No obstante, existían leves diferencias entre una y otra, como es la mayor importancia ganadera de Fuerteventura con respecto a Lanzarote, y el que la exportación de cereal lanzaroteño se considerase por encima de la de Fuerteventura<sup>128</sup>. A estos condicionantes habría que sumar su escasa población y por supuesto su cercanía.

---

alférez Juan de Herrera, vecino de Gran Canaria, le había remitido de Gran Canaria a Fuerteventura 6 pipas de vino, agujetas, cordones, azabaches y otras cosas.

<sup>126</sup> TORRES SANTANA, Elisa: "La casa condal...". Art. cit., pp. 322-323.

<sup>127</sup> A.H.P.L.P., ASCANIO, Juan, leg. 2.740, año 1640, Lanzarote, fols. 199 v.-204 r. En junio de 1640, Andrés de Bedmar, sargento mayor que había sido de Lanzarote, declaró en testamento haber traído de Tenerife unos sartenes que importaron 200 reales y cantidad de barajas de naipes.

<sup>128</sup> SANTANA PÉREZ, Germán: "Aportaciones al conocimiento de los intercambios entre Fuerteventura y Lanzarote durante el reinado de Felipe IV". *VII Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura y Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote. Puerto del Rosario, 18-22 septiembre de 1995, p. 106.

Algunos de los contactos que mantenían estas dos islas se realizaban a través de escalas de embarcaciones que, provenientes de una tercera isla, tocaban cerca de la costa de una de estas dos islas para dirigirse a la otra y cargar en ellas mercancías. Estas escalas estaban destinadas generalmente a la carga de cereal, ganado y orchilla en Lanzarote y Fuerteventura, para luego dirigirse hacia alguna de las islas centrales, Madeira o la Península<sup>129</sup>. Fomentaba la conexión de las dos islas para llevar la carga a un tercer destino, el que ambas estuviesen bajo el control de las mismas personas a través del marquesado y señorío o de la catedral, como en el caso de contar en ocasiones con el mismo arrendador del estado, siendo el hacedor el mismo para las dos islas. No es de excluir que en esta ruta de escala que conectaba Lanzarote y Fuerteventura se efectuase algún tipo de intercambio entre ellas.

Además existía un tráfico constante de pequeños barquillos entre Corralejo y Papagayo, difícilmente cuantificables, que conectaban ambas islas por el canal que las comunicaba, el de La Bocaina. Los que se encargaban de esta actividad solían ser campesinos que se dedicaban al transporte entre las dos islas como actividad complementaria<sup>130</sup>. Los barcos que participan en los contactos entre Lanzarote y Fuerteventura suelen nombrarse con diminutivo, lo que da testimonio de las dimensiones que éstos debían tener<sup>131</sup>.

Los otros contactos directos que se mantienen de Fuerteventura a Lanzarote, además del ya mencionado entre las playas de Papagayo y Corralejo, lo hacen con los puertos próximos a Arrecife. En sentido inverso se menciona la llegada en algún viaje a Tostón y Caleta de Fustes,

---

<sup>129</sup> A.H.P.L.P., PUERTA, Francisco de la, leg. 1.075, año 1622, Lanzarote, fol. roto. En octubre de 1622, la carabela "San Antonio" salió del puerto de La Luz, en Gran Canaria, para dirigirse, primero a Lanzarote y posteriormente a Fuerteventura, cargando en ella toda la cebada que entrase en la nave y salir con ella para Sevilla.

<sup>130</sup> Archivo del Museo Canario (A.M.C.), Fondo de la Inquisición, papeles sueltos, caja 1.

<sup>131</sup> A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, Juan, leg. 2.736, año 1652, Lanzarote, fols. 62 r.-63 r. En febrero de 1652, en testamento, Andrés de Morales, vecino de Tingafa, declaró que la mitad de un barquillo que traía Marcial Rodríguez, que andaba entre Lanzarote y Fuerteventura era suya.



si bien sabemos que también se mantenían contactos con otros puertos como el de La Peña, salida al mar de la capital mayorera, Betancuria<sup>132</sup>.

En los contactos directos, sobre todo a partir de pequeñas embarcaciones, hemos observado que los que participan en este tráfico son oriundos de esas islas, a diferencia del resto del comercio interinsular, en la que su participación era muy ocasional. Eso era lógico si pensamos que éste producía muchos menos beneficios que el resto, pero era importantísimo para mantener las comunicaciones entre dos islas cercanas, no sólo de mercancías sino también de pasajeros y mensajes<sup>133</sup>.

De Fuerteventura se manda sobre todo ganado, en pequeñas unidades y destinados, por lo general, a fuerza de trabajo<sup>134</sup> y más raramente para la alimentación, lo cual es lógico si pensamos que Lanzarote es una isla excedentaria, mientras que los animales de carga podrían encontrar una mejor salida, sobre todo si se trataba de buenos ejemplares, a pesar de que Lanzarote también dispusiera de ellos<sup>135</sup>. Sabemos que Lanzarote exporta a Fuerteventura cereal, si bien esto hay que estudiarlo en un contexto de malas cosechas y épocas de hambre, en las que ambas islas necesitan de la ayuda y solidaridad de la que está menos afectada por esta situación de miseria<sup>136</sup>. En efecto, estos envíos de cereal se realiza-

---

<sup>132</sup> *Acuerdos del Cabildo... 1660-1768. Opus cit.* Año 1663, p. 60.

<sup>133</sup> A.H.P.L.P., MONGUÍA BETANCOURT, Juan, leg. 2.799, año 1650, Lanzarote, fol. 569 v. En abril de 1650, Manuel Fuentes, vecino de Lanzarote, maestre de su barco, confesó haber recibido 100 reales para que pasase a buscar a Fuerteventura al capitán Martín de Naveda Romero, alcalde mayor y juez ordinario de Lanzarote y administrador de las rentas de este estado.

<sup>134</sup> A.H.P.L.P., ASCANIO, Juan, leg. 2.740, año 1640, Lanzarote, fol. 40 r.v. En febrero de 1640, 4 marineros dijeron que habían pasado de Fuerteventura a Lanzarote 1 yegua de Juan Perera, ayudante de sargento mayor, vecino de Lanzarote, trayéndola en barco de esa travesía de que era maestre Juan de Castro.

<sup>135</sup> A.H.P.L.P., LÓPEZ DE CARRANZA, Antonio, leg. 2.752, año 1662, Lanzarote, fol. 340 v. En agosto de 1662, Melchor Pérez de Cubas, vecino de Fuerteventura en Tetir, dijo que el capitán Luis Rodríguez Fleitas le había entregado 50 reales para que le remitiese una camella de Fuerteventura a Lanzarote.

<sup>136</sup> ROLDÁN, Roberto: *El hambre en... Opus cit.*, pp. 8-9. Tanto en la crisis agrícola de 1650-1652 como en la de 1662 se manda a buscar trigo y cebada desde Fuerteventura a Lanzarote, trayéndose alguna cantidad.

ron también desde Fuerteventura a Lanzarote<sup>137</sup>. La cercanía de ambas hizo que no fueran inusuales estos socorros en ambos sentidos.

Lanzarote y Fuerteventura, por tanto, gozarán de economías no complementarias por lo que sus intercambios se reducirán a un transporte de pequeña cuantía de carga, en especial de ganado, sobre todo mayor, y esclavos, a lo que hay que sumar los cereales en periodos de crisis agrícola y algunos artículos de reexportación.

El contacto de La Gomera con Lanzarote fue irregular a lo largo del periodo y éste se estableció tanto de forma directa como indirecta<sup>138</sup>, haciendo escalas a través de La Palma y quizás también a través de Tenerife. El principal producto de exportación de Lanzarote hacia La Gomera es el cereal, particularmente el trigo<sup>139</sup>, al que hay que unir otros como la sal. A cambio, recibe sobre todo pipas llenas de vino gomero<sup>140</sup>. A lo largo del siglo XVII, aunque con carácter irregular, se constata algún envío de madera de laurisilva desde La Gomera a Lanzarote<sup>141</sup>.

Desde la segunda mitad del siglo XIX la llegada de los vapores al tráfico regional hace que se planteen unas comunicaciones más eficaces, regulares y rápidas, que necesitan además abastecimiento de carbón como nueva fuente de energía y más tarde de petróleo. Estas embarcaciones

---

<sup>137</sup> *Acuerdos del Cabildo...1605-1659. Opus cit.*, p. 202. En marzo de 1627 se concede licencia al marqués de Lanzarote para sacar de Fuerteventura 100 fanegas de trigo para destinarlas a las necesidades del convento de San Francisco de Lanzarote.

<sup>138</sup> A.H.P.L.P., QUINTANA, Juan de, leg. 2.730, año 1622, Lanzarote, fol. 262 r.v. En marzo de 1622, Juan Muton, marsellés, dijo que recibió en La Gomera 15 pipas de vino para llevar a Lanzarote en la saetía "Sta. Ana", de la que era maestre.

<sup>139</sup> A.H.P.L.P., HOYOS, Juan José de, leg. 2.757, año 1661, Lanzarote, fol. 250 v. En noviembre de 1661, Baltasar Méndez, vecino de La Gomera, confesó recibir de Antonio Segura, regidor de Lanzarote, 40 fanegas de trigo, embarcadas en el barco "El Santo Cristo", que estaba surto en el puerto de Lanzarote, del que era maestre Nicolás Padilla, para llevar a La Gomera al capitán Diego Suárez de Castilla, por cuya cuenta y riesgo iban.

<sup>140</sup> A.H.P.L.P., AMADO, Francisco, leg. 2.723, año 1621, Lanzarote, fols. 505 v.-506 r. En diciembre de 1621, Juan Muñoz, vecino de La Gomera, dijo que había traído de La Gomera a Lanzarote 10 pipas de vino.

<sup>141</sup> LOBO CABRERA, Manuel y QUINTANA ANDRÉS, Pedro: *Arquitectura de Lanzarote en el siglo XVII. Documentos para su Historia*. Cabildo de Lanzarote. Arrecife, 1997, p. 24.



suponen una mayor concentración de los capitales que pueden permitirse el poseerlas, lo que reduce la participación de empresarios canarios y abre las puertas para una mayor presencia peninsular y extranjera. Con todo, la navegación a vapor coincidiría largo tiempo con la impulsada a vela, que finalmente estaría condenada a desaparecer en el intercambio de mercancías.

Desde 1888 y hasta 1930 los correos interinsulares estarían en manos de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios hasta que fue desbancada por la Compañía Trasmediterránea. No sería hasta 1979, cuando se incorporaran los ferries, que se incrementa el movimiento de pasajeros y de automóviles. Será a partir de 1981 cuando la línea Ferry Gomera realice sus servicios entre Playa Blanca (Lanzarote) y Corralejo (Fuerteventura). De la misma forma, la naviera Alisur cubrirá este trayecto también desde principios de los ochenta y ocasionalmente el de Arrecife-Puerto del Rosario<sup>142</sup>.

A lo largo del siglo XX el trasiego marítimo regional se transforma. No sólo porque una buena parte de los contactos que se establecen entre unas islas y otras lleguen a través del aire, de los aviones, sino también porque la mejora tecnológica de las embarcaciones produce una mayor concentración de manos. Además las posibilidades de conexión directa con el mercado internacional, sin pasar por el control de las islas centrales, se hace mayor. No todo el mundo puede permitirse un buque mercante que transporte mercancías, sino que son grandes empresas capitalistas, en muchos casos no canarias, las que se encargan de la conexión.

Durante la Etapa Moderna las relaciones con el exterior de Canarias estuvieron muy limitadas para Lanzarote y Fuerteventura. Estas islas no ofrecieron ni azúcar ni vino, los principales artículos canarios que le interesaban a los Estados europeos, y en el caso del vino también a África y América. Tampoco era posible la oferta de brea o de frutos secos, complemento a los otros dos. Los principales contactos se mantuvieron con Portugal, sobre todo con el archipiélago de Madeira, y con la Pe-

---

<sup>142</sup> Para el tráfico interinsular en el siglo XX ver DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *100 años de vapores interinsulares canarios (1888-1988)*. Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife, 1989.



nínsula Ibérica. Pero incluso con estos dos mercados el vínculo estuvo filtrado por la tutela que se hacía desde las islas centrales. Los cereales, la orchilla y los pájaros canarios se convirtieron así en los artículos más demandados. La situación variaría a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, con la incorporación paulatina de nuevas exportaciones como el vino para Lanzarote y la barrilla y la cochinilla, ya en el siglo XIX, para las dos islas.

Por lo que respecta a los contactos con Portugal, se hicieron más intensos durante el periodo de unión ibérica (1580-1640). Aunque algo más esporádicos, se mantuvieron tratos también con Azores<sup>143</sup>. De hecho la presencia de azoreanos en esta época es significativa<sup>144</sup>. Sabemos que a las Canarias Orientales llegaban otros artículos procedentes de Azores, vía Madeira, como las tejas, aceite de quelmes, sardinas, bacalao y loza blanca, si bien con escasa frecuencia<sup>145</sup>.

En este periodo la llegada de embarcaciones desde Madeira fue muy habitual, más intensa hacia Lanzarote que hacia Fuerteventura. La mercancía descargada en Lanzarote y Fuerteventura era fundamentalmente vino<sup>146</sup>, aunque también constan otras como sogas de esparto<sup>147</sup>. Junto al vino, las pasas y otra amplia gama de productos entre los que también

---

<sup>143</sup> A.H.P.L.P., FERNÁNDEZ FLEITAS, Juan, leg. 1.086, año 1622, Gran Canaria, fol. 275 r. En octubre de 1622, en testamento, José Rodríguez, piloto, natural de San Miguel, declaró que había cargado trigo de Terceira, arribando a Madeira donde lo descargó, y que de allí salió hacia Lanzarote.

<sup>144</sup> TORRES SANTANA, Elisa: "Azoreanos en Lanzarote, 1600-1640". *História das ilhas atlânticas (arte, comércio, demografia, literatura)*. Vol. I. Funchal, 1997, p. 292.

<sup>145</sup> LOBO CABRERA, Manuel y TORRES SANTANA, Elisa: "Aproximación a las relaciones entre Canarias y Azores en los siglos XVI y XVII". *Boletín do Instituto Histórico da ilha Terceira*. Vol. XLI (1983), p. 372.

<sup>146</sup> LOBO CABRERA, Manuel y SANTANA PÉREZ, Germán: "El comercio de Fuerteventura...". Art. cit., p. 30.

<sup>147</sup> A.H.P.L.P., ASCANIO, Juan, leg. 2.739, año 1638, Lanzarote, fol. 246 r. En enero de 1638, Mateo de Párrega, dueño y señor del navío "*Luis Beltrán*", dijo que había traído de Madeira para Lanzarote al menos 14 pipas de vino y 44 manojos de sogas de esparto.

contamos el tabaco<sup>148</sup> y la miel<sup>149</sup>. También aparece la remisión de zumaque para los trabajos del cuero<sup>150</sup>, que en Lanzarote eran relativamente abundantes. El azúcar y algunos artículos elaborados a partir de éste, como confituras y rapaduras, también se encuentran entre las importaciones<sup>151</sup>. El envío de mercadería, telas y vestidos también debió ser relativamente frecuente<sup>152</sup>, a veces en pequeñas unidades por viaje<sup>153</sup>. De la misma manera se remiten esclavos<sup>154</sup>, aprovechando la situación favorable de los mercaderes madeirenses en el tráfico de esclavos en el Golfo de Guinea<sup>155</sup>, para ser frecuentemente intercambiados por cereal, que era rápidamente sacado fuera de la isla

<sup>148</sup> A.H.P.L.P., ALONSO HERNÁNDEZ, Juan, leg. 2.731, año 1631, Lanzarote, fols. 232 v.-233 r. En julio de 1631, en testamento, María Fleitas, natural de Santa Cruz (Madeira), vecina de Lanzarote, dijo que había traído de Madeira a Lanzarote 1 arroba de pasas, 1'5 libras de tabaco de longaniza y un poco de hilo.

<sup>149</sup> TORRES SANTANA, Elisa: "Lanzarote y Madeira durante la Unión Ibérica a través de la documentación notarial". *Actas III Coloquio Internacional de História da Madeira*. 1993, p. 646.

<sup>150</sup> A.H.P.L.P., AMADO, Francisco, leg. 2.723, año 1621, Lanzarote, fols. 511 r.-512 r. En diciembre de 1621, en testamento, Antón Martín, vecino de Madeira, que se encontraba en Lanzarote, declaró tener 3 sacas de zumaque que le habían venido de Madeira.

<sup>151</sup> A.H.P.L.P., QUINTANA, Juan de, leg. 2.730, año 1622, Lanzarote, fol. 504 r. En noviembre de 1622, Juan González, vecino de Madeira, dijo que intentó embarcar 800 rapaduras desde Madeira a Lanzarote.

<sup>152</sup> A.H.P.L.P., ALONSO HERNÁNDEZ, Juan, leg. 2.731, año 1629, Lanzarote, fol. 15 v. En octubre de 1629, Juan Afonseca, vecino de Funchal, confesó haber recibido de Luis Rodríguez Ramírez, vecino de Haría, 200 reales que debía llevar a Madeira para allí emplearlos en 1 vestido de paño fino de buen color y traerlo a Lanzarote.

<sup>153</sup> A.H.P.L.P., RODRÍGUEZ FLEITAS, Luis, leg. 2.745, año 1653, Lanzarote, fols. 39 v.-40 v. En abril de 1653, en testamento, Luis de Sanabria Betancor, labrador, vecino de San Bartolomé, declaró que estando su cuñado para hacer viaje a Madeira le dio 400 fanegas de trigo, además de las 80 que él ya llevaba por su cuenta y a la vuelta le trajo 1 esclavita, 1 pieza de Holanda, 1 vestido de paño y 15 pipas de vino.

<sup>154</sup> LOBO CABRERA, Manuel: "La esclavitud en Fuerteventura en los siglos XVI y XVII". *V Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo I. Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote. Puerto del Rosario, 1993, p. 19.

<sup>155</sup> VIEIRA, Alberto: "Madeira y Lanzarote. Comercio de esclavos e cereais no século XVII". *IV Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Tomo I. Arrecife, 1995, p. 429.

hacia la propia Madeira o hacia otro destino<sup>156</sup>, o por dinero. De hecho, sabemos que para Lanzarote una gran parte de los esclavos negros importados antes de 1640 provenían de Madeira, en porcentajes más elevados incluso que para las islas centrales del Archipiélago Canario<sup>157</sup>. Conocemos que a Lanzarote se remiten incluso a lo largo del siglo XVII cantidades de frutos secos, fruta, ropa, herramientas, pescado, aguardiente, etc<sup>158</sup>.

A cambio, Lanzarote y Fuerteventura remitían fundamentalmente cereal (trigo, cebada y en menor medida centeno)<sup>159</sup>, también en más cantidad desde la primera que desde la segunda. De hecho, Lanzarote se colocó a la cabeza de las exportaciones hacia Madeira de todo el archipiélago. El Cabildo lanzaroteño menciona en agosto de 1629, que en lo que iba de año se habían cargado para Madeira más de 5.000 fanegas de trigo y cebada<sup>160</sup>. Según Alberto Vieira, de las 27.817 fanegas de trigo canario llegado a Funchal durante 1604-1640, casi el 78% provenía de Lanzarote y el 14% de Fuerteventura<sup>161</sup>. El panorama se completaba también con el envío de alguna cantidad de galletas<sup>162</sup>. Es fácil estimar

---

<sup>156</sup> A.H.P.L.P., AMADO, Francisco, leg. 2.723, año 1622, Lanzarote, fols. 590 v.-593 r. En febrero de 1622, Samuel Capela, mercader inglés, señor de su navío que había llegado de Madeira a Lanzarote, dijo que había vendido a la marquesa una esclava negra llamada María por la que recibió 50 fanegas de trigo, despachadas de quinto y puestas en el puerto.

<sup>157</sup> BRUQUETAS DE CASTRO, Fernando: *La esclavitud... Opus cit.*, p. 41.

<sup>158</sup> VIEIRA, A.: "As conexoes canario-madeirenses nos séculos XV a XVII. Estado da questao e perspectivas para análises futuras". *VIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1988)*. Tomo I. Cabildo Insular de Gran Canaria e Instituto de Cooperación Iberoamericana. Las Palmas, 1991, p. 912-913.

<sup>159</sup> A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, Juan, leg. 2.725, año 1628, Lanzarote, fols. 659 v.-660 r. En diciembre de 1628, Juan de Avero, vecino de Tenerife, señor y maestro de su navío "San Antonio" se comprometió a ir del puerto del Arrecife al del Tostón y allí cargar para Madeira todo el trigo y cebada que le diese Diego Lorenzo.

<sup>160</sup> A.M.T., Libro de Actas, 31-XII-1627/7-III-1630, fol. 17 v.

<sup>161</sup> VIEIRA, Alberto: "O comércio de cereais das Canárias para a Madeira nos séculos XVI-XVII". *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*. Tomo I. Las Palmas, 1987, p. 338.

<sup>162</sup> A.H.P.L.P., ALONSO HERNÁNDEZ, Juan, leg. 2.731, año 1631, Lanzarote, fol. 9 r.v. En enero de 1631, Juan Frico, francés, maestro y señor del navío "Barcelona", que estaba surto en el puerto de Naos, se obligó a llevar a Funchal 60 fanegas de trigo, 4 pipas vacías, 6 quesos, 1 cesto con unos quesillos y 1 barril de galletas.



por encima de las 2.000 fanegas de cereal anuales las que se remiten de Lanzarote a Madeira, llegando en algunos años a superar, tal y como hemos visto, las 5.000.

Al cereal se unían, a gran distancia algunos productos como derivados del ganado (carne salada, tocinetas, quesos<sup>163</sup>, cueros<sup>164</sup>, lana, manteca), algo de orchilla<sup>165</sup> y pipas vacías.

Madeira actúa, por tanto, con Lanzarote y también con Fuerteventura, con el mismo diseño de intercambios que las que éstas mantenían con La Palma, Tenerife y Gran Canaria, es decir, emisora de vinos y manufacturas, algunas de reexportación, a cambio de cereal y alimentos. A esto hay que unir que el control de este comercio no está en manos de los habitantes de estas dos islas de señorío, en líneas generales, sino de otros vecinos de Madeira o canarios de las islas de realengo.

También es el cereal la principal remisión desde estas islas al Portugal continental. Setúbal<sup>166</sup> y sobre todo Lisboa<sup>167</sup> serán los principa-

---

<sup>163</sup> A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, Juan, leg. 2.725, año 1627, Lanzarote, fols. 141 r.-142 r. En enero de 1627, Francisco de Badadoes, vecino de Madeira, maestre y señor del barco "Ntra. Sra. de la Concepción", que estaba surto en el puerto de Arrecife, lo fletó a Manuel Díaz Tavila, mercader, para ir a Funchal y llevar cargados 3.500 quesos.

<sup>164</sup> A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, Juan, leg. 2.725, año 1628, Lanzarote, fol. 550 r.v. En enero de 1628, Manuel Rodríguez, zapatero, vecino de Madeira, dio poder para que se pudiese recibir de Francisco González, zapatero, vecino de Madeira, el procedido de 2 docenas de cueros cabrunos en pelo y 8 de vacas que de Lanzarote le dio para que los remitiese a Madeira, en los barcos de Francisco de Valladolid y Juan Ruiz.

<sup>165</sup> A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, Juan, leg. 2.732, año 1631, Lanzarote, fols. 205 v.-206 r. En noviembre de 1631, Andrés Hernández, mareante, vecino de Gran Canaria, señor de su navío "San Francisco", que estaba surto en el puerto de Arrecife, fletó su navío a Antonio González, mercader, vecino de Madeira, para que cargase toda la orchilla que pudiese llevar a Funchal.

<sup>166</sup> A.H.P.L.P., ASCANIO, Juan, leg. 2.739, año 1638, Lanzarote, fol. 169 r.v. En junio de 1638, Antonio Correa, portugués, natural de Madeira y vecino de Fuerteventura, dijo que en 1637 cargó por su cuenta en el puerto de Tostón 68 fanegas de trigo en la carabela "Señor San Marcos" para que se navegasen a Setúbal, dirigidas a Pedro Cordero, vecino de Madeira, para con su retorno se lo trajese a Fuerteventura.

<sup>167</sup> A.H.P.L.P., FERNÁNDEZ FLEITAS, Juan, leg. 1.086, año 1622, Gran Canaria, fol. 140 r.v. En mayo de 1622, Francisco Jorge, vecino de Peniche, maestre y señor de su carabela "San Francisco", surta en el puerto de La Luz, la fletó para ir a Lanzarote en donde le entregarían 600 fanegas de trigo y cebada para llevar a Lisboa.

les centros de ese contacto. En los protocolos notariales de Lanzarote entre 1618 y 1640 aparecen hasta 90 documentos que hacen referencia a las relaciones de esa isla con el Portugal continental<sup>168</sup>. Es muy probable que, al menos en determinados años, saliesen para Portugal más de 1.000 fanegas de pan. El control de estas exportaciones estaba mayoritariamente en manos de lusitanos.

Con la Península hispana el comercio se mantuvo desde el mismo momento de la conquista. Durante la Etapa Moderna los productos peninsulares acudirían a estas dos islas a través de la vía de las de realengo. Sin embargo, desde Lanzarote y Fuerteventura fluiría una corriente importante de cereal (trigo y cebada), fundamentalmente hacia la Baja Andalucía. Sólo Lanzarote podía exportar a este mercado entre las 3.000 y las 6.000 fanegas anuales. Además prácticamente la totalidad de la orchilla y de los pájaros canarios se canalizaba también a través de los puertos andaluces, sobre todo a Cádiz<sup>169</sup>, desde donde eran reexportados hacia otros destinos. El control del comercio que venía de "España", su protagonismo, está mayoritariamente en manos de extranjeros, siendo la presencia de los canarios muy minoritaria, al menos como responsables directos, y la de los peninsulares destacada, pero minoritaria con respecto a los extranjeros. La importancia de las exportaciones peninsulares aumentaría a partir de 1640 cuando se pierde la intensidad de lazos con los territorios portugueses.

Otro de los límites del comercio exterior de Fuerteventura y Lanzarote fue el tutelaje y control bajo el que le tenían las islas centrales. Este límite estaba refrendado por la política arancelaria estatal y la consideración de puertos habilitados en Canarias. Las embarcaciones que embarcaban mercancías para el extranjero en estas dos islas debían pasar primero por Tenerife o Gran Canaria y ahí obtener los correspondien-

---

<sup>168</sup> TORRES SANTANA, Elisa: "Lanzarote y Portugal continental 1600-1640". *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*. Tomo II. Las Palmas de Gran Canaria, 1994, p. 301.

<sup>169</sup> A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, Juan, leg. 2.725, año 1626, Lanzarote, fols. 69 v.-70 r. En agosto de 1626, el capitán Francisco González, vecino de Cádiz, maestro del navío "La Santísima Trinidad", confesó haber recibido en nombre de Francisco y de Juan Bautista Manito, regidores de Cádiz, 482 quintales de orchilla para llevarlos del puerto de Arrecife a la Bahía de Cádiz o Puerto Real.

tes permisos y pagar los derechos aduaneros. Este déficit se corregiría, amén de otros pequeños periodos en la primera mitad del siglo XIX, a raíz de la concesión del decreto de Puertos Francos por Bravo Murillo en 1852.

Existen abundantes tradiciones marineras en las dos islas. En Lanzarote se localizan competiciones consolidadas de vela latina. Fuerteventura es una de las sedes del campeonato mundial de *windsurfing*. En el carnaval de Arrecife, uno de sus emblemas es la utilización de buchets de pescado para acompañar la celebración. Más recientemente en Puerto del Rosario uno de los actos más significativos de su carnaval es la Regata de Achipencos.