



## LOS PUERTOS DEL VINO: EL PUERTO DE LA CRUZ (SIGLOS XVII-XVIII)

*Agustín Guimerá*

---

CSIC, Madrid

---

Dentro de la tipología portuaria establecida por la moderna historiografía internacional están aquellas comunidades o ciudades portuarias que cumplieron una función de gateway o "puerta" de un área determinada (hinterland): comarca, isla, región, etc. Esta clase de puertos poseen una serie de características definitorias. Están situados, de forma excéntrica, en el borde del área geográfica a la que sirve. Su comercio y tráfico marítimos están insertos en redes de larga distancia. Predominan los comerciantes, transportistas y constructores entre sus profesionales. Su vida social y sus pautas culturales están condicionadas por estas funciones.

Existe una variante de gateway que interesa a nuestra historia insular: los puertos de embarque de los vinos. Se pueden encontrar no sólo en Canarias sino también en Madeira, Azores, Andalucía y Portugal continental. Es sintomático que los tres archipiélagos recibiesen el nombre de Islas del Vino durante el siglo XVIII.

He elegido el Puerto de la Cruz como ejemplo de este modelo de análisis. Constituía la "llave" y "puerta" de la rica comarca de La Orotava, recibiendo precisamente el nombre de Puerto de La Orotava hasta bien entrado el siglo XIX. A lo largo del siglo XVII fue ganando posiciones frente a Garachico, convirtiéndose en el principal puerto del vino de Tenerife durante la centuria siguiente, adonde confluían circuitos de cabotaje y tráfico internacional. Y todo ello, a pesar de la competencia establecida por Santa Cruz, salida natural de La Laguna, la capital de la isla. Las condiciones propias de la producción y comercialización vitivinícola, así como los sistemas y medios de transporte de la época, llevaron aparejadas enormes consecuencias en el Puerto de la Cruz: actividad económica, estructura socioprofesional, morfología urbana, cultura y estilo de vida.

El Puerto de la Cruz poseía una situación privilegiada en el contexto económico de la época. Enclavado en la vertiente noroeste de Tenerife, era también la salida natural del rico Valle de La Orotava, rico en bosques y aguas, donde pronto surgiría un paisaje agrario de cañaverales, viñedos, tierras de pan sembrar y pastos comunales.

Su importancia estratégica - económica y militar- superaría a las dificultades impuestas por las condiciones náutico-terrestres de su emplazamiento. Su principal embarcadero, denominado el "puerto nuevo", era una simple caleta, una minúscula playa de arena y cantos rodados, ceñida por dos arrecifes, a la que se accedía por un paso muy estrecho entre las rocas. La carga y descarga de mercancías y pasajeros se haría mediante el auxilio de barcas de gran tamaño, que las transportaban a los barcos fondeados en el exterior de la misma. Además, el mal estado del mar durante el invierno, como en el caso de Garachico - los temibles vientos del Noreste-, dificultaba su uso. Su población debió abrirse camino entre malpaíses de lava y la amenaza de avenidas de los barrancos que confluían en aquella "isla baja".

Pero factores relacionados con los sistemas de transporte y la estructura productiva del Antiguo Régimen en Canarias favorecieron su expansión como puerto del vino a lo largo de los siglos XVII y XVIII.

Es bien conocida la organización del mercado regional canario, que se vertebraba alrededor de la exportación de los vinos a Europa, Indias y la América Inglesa. Los puertos de aquellas islas productoras, principalmente Tenerife, se convirtieron en epicentros de un sistema portuario regional, donde confluían tráficos marítimos, redes comerciales y canales financieros. Durante el verano y comienzos del otoño, lanchas y barcos de cabotaje extraían los vinos de innumerables haciendas de la costa noroeste de Tenerife en dirección a Garachico, Puerto de La Orotava y Santa Cruz, centros de recepción, almacenaje, manipulación y distribución del producto. Haciendas de difícil acceso por tierra utilizaban este servicio especializado para enviar sus caldos a estos puertos de embarque internacional.

Surgió pronto el típico comerciante de vinos que desplegó una estrategia muy sofisticada tendente a garantizar la buena calidad del producto, un precio moderado, un importante volumen almacenado y listo para ser embarcado.

Esta estrategia se podría resumir en los siguientes puntos, algunos de ellos relacionados directamente con la producción y comercialización vitivinícola: importación de manufacturas y alimentos para el mercado interno isleño; adelantos de aquellas mercancías a propietarios de viñedos a cambio de la cosecha futura; prestación de servicios financieros a cosecheros y demás viticultores; arrendamiento de los diezmos del vino a la Iglesia; construcción de grandes bodegas en estos puertos; introducción de técnicas de envejecimiento del vino, en función de la demanda exterior; importación de materias primas para los envases (duelas, arcos de hierro); contratación permanente de toneleros para su fabricación; organización de un servicio de barqueros y estibadores ("alzadores"); diseño de una red de corresponsales nacionales e internacionales, atentos a la evolución de la demanda; y participación en el circuito de la Carrera de Indias - por vía legal o de contrabando -, para captar productos de gran valor y caudales de plata americana que colaborasen en su liquidez dineraria.

No es de extrañar que, por ejemplo, algún comerciante del Puerto de la Orotava afirmara en 1765 haber logrado reunir más de 2.000 pipas de vino en sus bodegas, con el único propósito de conservarlo añejo y bien preparado para sus clientes extranjeros. Su contabilidad privada nos indica además la existencia de varios cientos de envases vacíos - pipas, medias pipas, etc.-, listos para su utilización.

La función de escala oceánica y base de operaciones para el comercio americano, ejercida por Canarias, es clave para entender este diseño empresarial. Convoyes o barcos europeos y norteamericanos en ruta hacia el Caribe, África Occidental, la India, Europa o Norteamérica, realizan diversas escalas en los puertos isleños para avituallarse, efectuar reparaciones, vender sus efectos y cargar moneda de plata, vinos y otros productos de lujo. Los fletes de retorno y esta oferta extranjera de transporte eran fundamentales para dar salida a los vinos canarios.

Este proceso económico y su protagonista, el vino, tuvieron importantes consecuencias en el Puerto de La Orotava: morfología urbana, estructura socioprofesional, cultura y estilo de vida.

La localidad, según el censo de 1787, contaba con 3.337 habitantes, la mitad que el otro puerto competidor, Santa Cruz. Sus calles aprovechaban los desniveles del terreno para converger en la Plaza del Charco y la caleta de embarque. Muchas de ellas estaban pavimentadas con pequeños cantos rodados, que facilitaban el transporte de las pipas de vino en corsa o el rodaje de los toneles vacíos hacia el borde del agua, para su limpieza. Las

bodegas y tabernas destacaban en aquel paisaje urbano, principalmente en la marina. Por ejemplo, un solo comerciante disponía en 1727 de 18 casas, graneros, lonjas y bodegas en esta población. Tres dependencias mercantiles de su propiedad estaban emplazadas en la misma marina. Las propias viviendas de aquellos comerciantes de vino y cosecheros poseían almacenes y bodegas en su planta baja. Frecuentemente disponían de un mirador en el tejado para observar los barcos. Finalmente el otro punto de convergencia ciudadana era la plaza principal, junto a la iglesia de Nuestra Señora de la Peña de Francia, donde comerciantes y cosecheros lucían también su prestigio social con edificaciones muy singulares.

Desde el punto de vista socioprofesional el Puerto de La Orotava concentraba el mayor número de oficios relacionados con el vino en Tenerife. Los maestros, oficiales, aprendices y alzadores representaban la mayor parte del sector secundario en 1802; este sector constituía un 25% de la población activa. El sector terciario -grandes comerciantes, minoristas, transportistas y una gama de oficios de la construcción- acaparaban el 40%.

El gran comercio de los vinos estaba acaparado por extranjeros o sus descendientes, ingleses durante el siglo XVII e irlandeses durante el siglo XVIII. Hasta el primer tercio del siglo XIX fue la residencia más importante de los cónsules extranjeros en Tenerife, pese a las protestas de las autoridades radicadas en La Laguna.

Este conglomerado económico y social dio forma a una cultura y estilo de vida a esta localidad, que tenía al vino y el mar como horizonte físico y razón de su existencia. El cosmopolitismo de sus élites se manifestaba en sus espléndidas viviendas y jardines, mobiliario, alhajas, instrumentos de música, vestimenta, estudios en el extranjero, conocimiento de idiomas, lecturas de libros prohibidos, tertulias literarias y musicales en sus salones privados, el agasajo a ilustres viajeros, su curiosidad científica y su participación en movimiento ilustrado. No es una casualidad que el Puerto de La Orotava recibiese a un Humboldt, o hubiese dado a luz a figuras como los Iriarte o Bethencourt y Molina.

En esta imagen cultural del Puerto de La Orotava, el vino también hacía acto de presencia. En los inventarios de sus casas comerciales figuran los instrumentos de trabajo -aquella cajita de plata para probar el malvasía o la vara inglesa para medir pipas- y las botellas de Borgoña o del Rhin junto a los envases de malvasía o vidueño. Algún comerciante construyó su residencia campestre labrando en aquellas coladas volcánicas jardines exuberantes y viñedos. Hasta en sus fundaciones religiosas los pámpanos de vid y los racimos de uva manifestaban su trayectoria vital, como sucede en la Capilla de San Patricio, en la iglesia parroquial.

De la identidad económica y cultural se pasa a la identidad política. Los siglos XVII, XVIII e inicios del XIX constituyeron el marco de una lucha contra los intereses de la omnipresente villa de La Orotava, cabecera agrícola de la comarca y sede de la nobleza, y el surgimiento imparable de Santa Cruz, convertido en epicentro de la administración de la milicia, el comercio y la hacienda.

La decadencia definitiva del gran comercio de los vinos desde el final de las guerras napoleónicas cerró toda una época en el Puerto de la Cruz. Muchos intereses se acabarían trasladando a Santa Cruz, que pronto se convertiría en un puerto de carboneo internacional y centro exportador de nuevos productos. Seguirán existiendo bodegas y se enviarán cortas remesas de vino al extranjero, pero los puertos del vino en Canarias ya solo serían parte de una historia, de nuestra memoria colectiva.