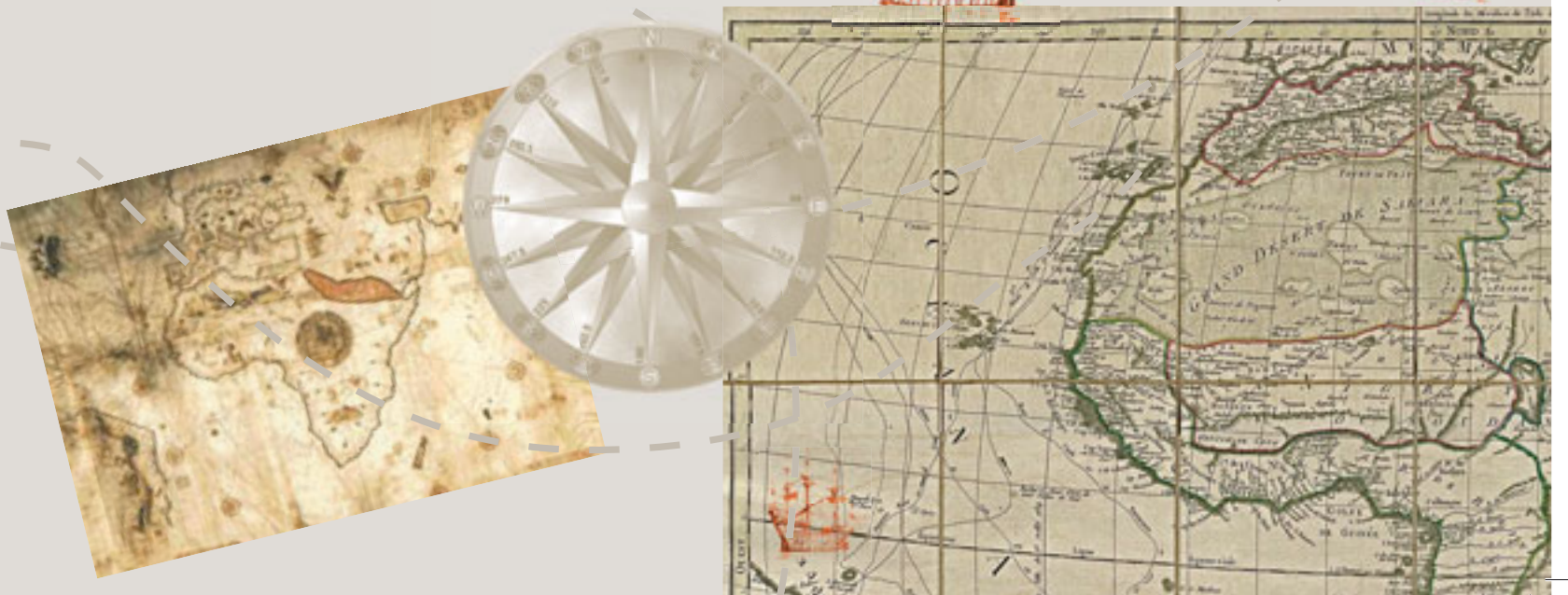




## LOS PUERTOS DEL VINO

AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA



## LOS PUERTOS DEL VINO

Agustín Guimerá Ravina

**C**uando uno pasea por los barrios históricos de Garachico, Puerto de la Cruz y Santa Cruz de Tenerife su mirada se detiene en las casonas canarias, adornadas con balcones, pertenecientes a aquellas familias de comerciantes y cosecheros que dieron vida a estos puertos. Son edificios que evocan todo un mundo desaparecido, cuando las islas enviaban sus vinos y aguardientes a destinos lejanos: La Habana, La Guaira, Londres, Jamaica, Nueva York, Bombay o Guinea. En torno al patio de piedra, se levanta una construcción de dos y tres plantas, con sus galerías de tea, en donde convergen las antiguas bodegas y almacenes de la planta baja, la escribanía de comercio en el entresuelo y la vivienda de los dueños en la planta alta. Algunas poseen todavía el mirador, desde donde se oteaba el océano y los barcos.

El mapa de estas poblaciones posee referencias a un pasado glorioso del vino como la “puerta de tierra” o el monumento “al derrame del vino” en Garachico, la “casa de la aduana” en el Puerto de la Cruz o sus calles dedicadas a los comerciantes de épocas pasadas como Blanco y Valois. Algunos vinos licorosos, de nombre sonoro, siguen habitando en nuestra memoria, aunque su consumo sea hoy muy pequeño: oporto, madeira, malvasía, moscatel, Málaga, Pedro Ximénez, Jerez...

Y es que la vid y el vino en el mundo atlántico constituyen toda una herencia que hunde sus raíces en la herencia clásica de Grecia y Roma. Es también el espejo de toda una historia oceánica, que se inició con la expansión europea en el siglo XV. Durante cinco siglos el vino ha dado lugar en el Atlántico a un paisaje particular, una vida económica específica, un patrimonio histórico singular, unas costumbres populares y unas formas distintas del habla. Desde las ciudades de Burdeos y Oporto hasta los archipiélagos de Azores, Madeira y Canarias, pasando por el Marco del Jerez, el vino ha representado un hilo conductor de nuestra historia común, un símbolo de nuestra identidad atlántica, una clave para entender nuestro camino hacia los tiempos modernos que vivimos.

Durante siglos Canarias formó parte de una red de puertos atlánticos dedicados, entre otras actividades, al gran comercio del vino. Este mosaico estaba compuesto por las ciudades de Burdeos, Oporto y Cádiz, junto con lugares de embarque en Sanlúcar de Barrameda, Puerto de Santa María, Horta (Azores), Funchal (Madeira) y varios puertos canarios. No es una casualidad que los archipiélagos de Canarias, Madeira y Azores recibieran el nombre de las *Islas del Vino* por las aduanas norteamericanas del siglo XVIII.

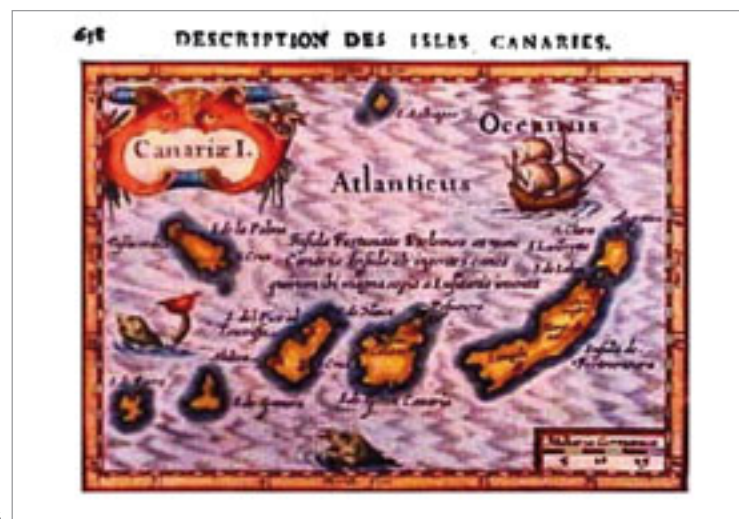


FIG.1. Bertius Petrus (1565-1629), Mapa de las Islas Canarias

En la era de la navegación a vela estas regiones del Sur de Europa supieron sacar partido a una situación marítima excepcional, a un terreno y clima muy favorables para la viña. Los barcos que cruzaban el Atlántico, siguiendo los vientos y corrientes, hacían escala en estos puertos, donde cambiaban sus mercancías del Norte –telas, herramientas, armas, trigo, bacalao, duelas de barrica y otros productos– por los vinos locales, junto con el azúcar, el pastel, la orchilla, la sangre de drago o la barrilla, dependiendo del puerto de arribada. Muchos de estos puertos se relacionaban además con las colonias de América, África y Asia, al amparo de un permiso concedido por sus reyes. De allí traían mercancías y caudales que intercambiaban con sus clientes europeos: el cacao, el palo campeche, el añil, las perlas, las maderas preciosas o las monedas de plata y oro, tan codiciadas por corsarios y piratas. El vino era pues un producto muy valorado en el mercado internacional de la época y se beneficiaba de estas rutas atlánticas tan complicadas.

A lo largo del siglo XVIII había grandes y pequeños en esta red portuaria. Burdeos y Oporto fueron ciudades que servían a una extensa región de viñedos, bautizando con su propio nombre a vinos de fama mundial. Cádiz, el gran puerto del comercio con América española, era el centro de un conjunto portuario localizado en su bahía, donde el Puerto de Santa María y el Trocadero eran la vía de salida de los vinos del Marco del Jerez. Sanlúcar de Barrameda cumplía esa función en la desembocadura del Guadalquivir. Me centraré en los puertos de Madeira y Tenerife para esta visión general.

El vino transformó la vida cotidiana de estos puertos. Tenían un sello particular, que los diferenciaba de otros lugares.

## OCÉANO Y COMARCA

Ciertos puertos de Madeira y Canarias ofrecían ventajas naturales. Es el caso de San Sebastián de La Gomera o el Río de Lanzarote. Pero otros nacieron y se desarrollaron a pesar de que sus condiciones físicas no eran buenas. Lo que importaba era su función: el embarque de los vinos de sus comarcas.

Funchal, situado a sotavento de la isla, fue el centro comercial y político de Madeira, pese a contar con ciertas desventajas naturales. Resguardado de los vientos del norte por un circo de montañas, era un fondeadero grande para las naves, aunque la costa era rocosa. Pero, como algunos puertos canarios, era vulnerable a los vientos del sur, dando lugar a numerosos accidentes. Sin embargo era la capital de la isla, sede del gobierno, la fuerza militar, la aduana y los cónsules extranjeros.

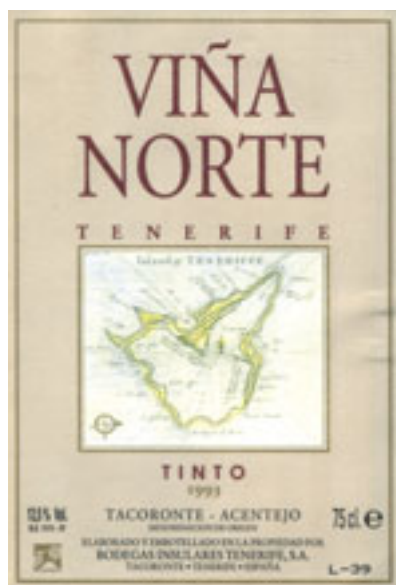


FIG.2. Etiqueta de Viña Norte incluyendo mapa antiguo de Tenerife

Garachico y el Puerto de la Cruz, a barlovento de Tenerife, reunían peores condiciones para el tráfico en época invernal. Ambos estaban expuestos a los vientos dominantes. El embarcadero del Puerto era una simple caleta, una minúscula playa de arena, ceñida por dos arrecifes, a la que se accedía por un paso muy estrecho entre las rocas. Como Garachico, su puerto era muy malo en el invierno:

*“Este es un buen puerto en verano, o desde principios de mayo hasta finales de octubre; pero en invierno, los barcos se ven obligados a soltar amarras y echarse a la mar, por temor a ser sorprendidos por un viento del noroeste, que provoca una fuerte marejada sobre esta costa.” (Glass, 1764)*

Hay constancia de naufragios en ambos puertos durante el invierno. Pero tuvieron la ventaja de ser cabeceras de comarcas ricas en aguas, bosques, cañaverales y viñedos, ya desde los inicios del siglo XVI. Garachico era la puerta natural de las comarcas de Icod y Daute. Fue el puerto principal de la isla durante el siglo XVI y comienzos del siglo XVII, muy relacionado con el Norte de

*“...como una herradura, al entrar muy angosto, que no puede entrar mas que un navío solo, empero muy hondable y dentro el puerto es capaz para muchos navíos.” (Abreu y Galindo, siglo XVI)*

## LOS PUERTOS DEL VINO

El Puerto constituía a su vez la “llave” de la comarca de La Orotava, como se puede ver todavía en su escudo de armas. A lo largo del siglo XVII fue ganando terreno a Garachico, convirtiéndose en el principal puerto del vino de Tenerife durante el siglo XVIII. Su importancia económica superó pues las desventajas naturales.

## LOS NUEVOS VINOS ATLÁNTICOS

Durante el siglo XVI y gran parte del siglo XVII el malvasía de Madeira y Canarias fue muy demandado por los clientes del Norte de Europa, pagándose a precio de oro en los mercados de Londres. Pero a finales del siglo XVII y gran parte de la centuria siguiente se produjo una auténtica revolución del vino en el Atlántico, trayendo la decadencia de este vino tan famoso.

Los holandeses alentaron esta transformación. Grandes intermediarios entre el Norte y el Sur de Europa, fueron introduciendo una serie de técnicas en los puertos del vino a finales del siglo XVII. Antes de esa fecha los vinos atlánticos solían ser del año, ligeros, poco alcoholizados, clarificados al mínimo y sin envejecer. Pero entonces los holandeses comenzaron a demandar vinos más fuertes, semejantes a los vinos griegos. Los buscaron en España, Portugal y sus islas atlánticas. Eran vinos licorosos, azucarados y aromatizados, mediante el añadido de especias, azúcar, colorantes y aguardiente. La aportación de alcohol al vino, durante o después de la fermentación, le daba fuerza para resistir los viajes al norte, amén de purificarlo cuando cruzaba los mares tropicales en los barcos holandeses que iban a comprar esclavos en el Golfo de Guinea.

Los ingleses, que a finales del siglo XVII consiguieron vencer a los holandeses en la lucha por el control del comercio y la navegación atlántica, colaboraron en este cambio. Una serie de razones, como la guerra contra la España de Felipe V o el apoyo británico a los vinos de Portugal, aliada de Gran Bretaña, cambió los hábitos de consumo. Cuando llegó la paz en 1714 los clientes británicos se habían acostumbrado a los nuevos caldos, favoreciendo así a los vinos portugueses o andaluces, y desbancando al malvasía que se producía en Madeira y Canarias. Los vinos de otra clase de Oporto y Jerez –seguidos pronto por los de Madeira– se habían puesto de moda.

Los sistemas de vinificación cambiaron, popularizándose nuevos métodos de mejora y envejecimiento. Las operaciones tradicionales consistían en el azufrado de la pipa para desinfectarla, el añadido de yeso al mosto para su purificación, el trasiego continuo –se calculaba que esta operación debía realizarse seis veces hasta que estuviese listo para su embarque–, la clarificación para los vinos menos alcohólicos –con cola de pez, clara de huevo y sangre de bovino– y mezcla de unos vinos con otros de mejor calidad o mayor antigüedad antes de su exportación. Por ejemplo, la *baldeação* o mezcla en Madeira se llevaba a cabo entre los vinos del norte y sur de la isla, así como entre los vinos de diferentes calidades en la misma zona, dependiendo de la altitud. El resultado final era generalmente un vino de calidad, aunque lento en su envejecimiento.





FIG.3. Lagar antiguo en Tenerife

Desde mediados del siglo XVIII se generalizó la fortificación con aguardiente en estas regiones del vino atlántico. Se consideraba necesaria para mejorar los vinos de menor calidad. Los vinos fortificados con aguardiente permitían aumentar la fuerza del vino y facilitar su conservación. Al añadirse durante la fermentación el mosto conservaba una cierta cantidad de azúcar. Así nacieron los denominados *vinos generosos* o *vinos licorosos* (vinos secos, semisecos o dulces).

Por su parte, los métodos de envejecimiento experimentaron una gran transformación. Un sistema en Madeira era el *vinho do sol*, frecuente en Andalucía y las islas atlánticas. Las pipas eran expuestas al sol durante la jornada, que provocaba una oxidación y un afinamiento particular del vino. Otro sistema era el *vinho de roda*, ya corriente en la segunda mitad del siglo XVIII. Se enviaban los vinos a Cabo Verde y las Indias Orientales. El malvasía y el madeira habían demostrado sus grandes cualidades para el transporte oceánico. Los viajes largos por mar y la navegación en climas tropicales mejoraban estos vinos de forma extraordinaria, al aumentar su oxidación. De ahí que los comerciantes de Funchal los embarcasen en naves que hacían la ruta de ida y vuelta a las Indias Orientales, para obtener un envejecimiento más rápido. Los caldos de dos y tres años eran considerados los mejores.

La gran demanda del madeira dio lugar a una curiosa alianza de competidores en la segunda mitad del siglo XVIII. Se trata del *falso madeira*. Como la mezcla de distintos vinos de Madeira no fue suficiente para hacer frente a la gran demanda internacional, los comerciantes de Funchal importaron vinos de Canarias, Azores, Málaga y Cataluña, para ser mezclados con los de la isla, siendo luego enviados al extranjero como si fuesen del país. También podía realizarse el negocio a la inversa, enviando el madeira a Canarias para mezclarlo allí con vinos de la tierra y vender estas partidas como si fuesen auténticas. La escala de navegación en distintas islas era un método muy socorrido. Un

## LOS PUERTOS DEL VINO

barco británico, por ejemplo, podría detenerse en los tres archipiélagos ibéricos y cargar distintas partidas de vinos, que luego vendería bajo el rótulo de *madeira*, burlando así a la aduana en Inglaterra o Norteamérica.

Pero la necesidad condujo a estrategias aún más imaginativas. En Azores y Canarias los comerciantes llegaron a producir un vino semejante al *madeira* mediante este sistema. La referencia más antigua para Tenerife es del año 1753, donde se vendía este *falso madeira* a un precio más barato a los clientes de Jamaica o Nueva York. Para ello se importaban vinos tintos de Bilbao, Cataluña y Baleares hasta conseguir la calidad deseada. Pronto ese vino se envió a la India Oriental, no sólo para el consumo de las guarniciones de Bombay, Calcuta o Madrás, sino también para traerlo de vuelta a Londres, ya envejecido por el viaje.

A partir de 1794 se generalizó el empleo de la estufa en Madeira para acelerar el envejecimiento de los vinos, sin necesidad de embarcarlos hacia mares lejanos. Es un proceso que se sigue utilizando hoy en la isla, con técnicas modernas. Pronto esta mejora fue adoptada por los comerciantes canarios a comienzos del siglo XIX.

Pero el gran siglo deparaba otras sorpresas al vino atlántico. Hacia 1790 los británicos duplicaron sus compras de vinos al Sur de Europa, especialmente de oporto y jerez, por distintas razones largas de enumerar aquí. Gran Bretaña lo reexportaba al Norte. Incluso había aparecido un cliente muy importante: los Estados Unidos. Los vinos de Madeira y Canarias conocieron pues un período de esplendor. La propia invasión francesa de la Península Ibérica afectó a las exportaciones de sus rivales naturales: Oporto y Jerez. Los aliados británicos compraban todo el vino posible en las islas atlánticas.

## DE LA VIÑA AL BARCO

El mercado insular funcionaba como un reloj al servicio del negocio. Durante la vendimia los “*borracheiros*” de Madeira transportaban el mosto en odres, realizadas con piel de cabra, hasta Funchal, por caminos muy escabrosos. Lo mismo debió de suceder en ciertos lugares de Tenerife. Lanchas y barcos de cabotaje extraían también los vinos desde las haciendas, algunas de ellas de difícil comunicación terrestre, aprovechando los períodos de calma marina, normalmente en verano. Esta actividad dio nombre, por ejemplo, al Roque de las Bodegas, en Tenerife. Otro medio de transporte fue la corsa, un trineo arrastrado por bueyes, con capacidad para una o varias pipas de vino. Se empleaba fundamentalmente en los puertos, donde existían calles pavimentadas con cayados.

Estos puertos de embarque se convertían en centros de recepción, almacenaje, manipulación y distribución del vino. Durante las vendimias –desde septiembre a noviembre– la actividad era frenética en los puertos, para acondicionar el producto.



FIG.4. Viñedo tradicional en Tacoronte-Acentejo

## UNA SOCIEDAD PARTICULAR

Los puertos de embarque reunían un gran número de oficios relacionados con el negocio. El comerciante de vinos era la pieza clave de todo el proceso, preocupándose por tener gran cantidad de vino de buena calidad y precio, envejecido, almacenado y listo para ser embarcado, como sucedía en el Puerto de la Cruz:

*“Tengo actualmente en mis bodegas más de 2.000 pipas de vino, únicamente para conservarlos añejos y bien preparados, siendo el único método para lograr su fama.” (Cólogan, 1765)*

También se encargaba de tener suficientes pipas y barriles vacíos para sus necesidades, a la hora de la vendimia o el embarque. Importaban duelas de madera y arcos de hierro de Europa –Portugal continental, Galicia, Asturias, Hamburgo y otros lugares– o la América Inglesa, el famoso roble de Virginia. Su dinero, la variedad de sus negocios y sus contactos con el exterior de las islas, facilitaba su control del mercado isleño del vino.

Por lo que respecta a su origen, los comerciantes del vino canario durante los siglos XVI y XVII fueron fundamentalmente portugueses, ingleses, italianos y flamencos. Los portugueses e ingleses dominaron estos negocios en Canarias durante el siglo XVII. Pero a lo largo del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, el gran comercio de vinos en Madeira y Canarias estuvo controlado por los británicos o sus descendientes. La expansión marítima de Gran Bretaña tuvo mucho que ver en ello. En Madeira eran protestantes ingleses o escoceses. En Tenerife sobresalían los irlandeses católicos. En el Puerto de la Cruz residió a menudo el cónsul británico. Así se describía el ambiente comercial de Garachico:



## LOS PUERTOS DEL VINO

*“Hay en este pueblo algunos caballeros y todo el resto del pueblo son tratantes; y con tanta contratación ha subido a mucha riqueza y así está ennoblecido de ricos edificios, iglesias y conventos.” (Espinosa, siglo XVI)*

A este grupo de comerciantes se unía una multitud de maestros toneleros, oficiales toneleros, aprendices de tonelero, oficiales y aprendices de trasiego, arrieros, boyeros y barqueros. Otra profesión singular fue la de alizador de vinos, aquel operario que manipulaba las pipas en la bodega y las subía a bordo de los barcos fondeados. Contamos con una excelente descripción de su oficio en el Puerto de la Cruz:

*“El lugar de desembarco se encuentra cerca de la muralla de la ciudad, donde hay una pequeña cala o abrigo entre las rocas. Las grandes barcas cargan allí vinos, etc., y los llevan a los barcos en ruta más afuera. Cada una de estas barcas llevan generalmente consigo quince o veinte marineros, que suben los vinos a bordo y lo estiban con asombrosa rapidez y destreza.” (Glass, 1764)*

## URBANISMO Y PAISAJE

Como ya vimos, los puertos del vino constituían el área por excelencia donde se asentaban las bodegas y donde tenía lugar el proceso de vinificación. Todo el mosto era transportado allí. A fines del siglo XVIII y comienzos del siglo siguiente, las estufas se encontraban en el centro de Funchal, cerca del puerto. Eran actividades ruidosas y olorosas, incluso peligrosas.

El Puerto de la Cruz se halla emplazado sobre una llanura costera –o “isla baja”– que la defendía de los aluviones de los barrancos y los embates del mar. Sus calles aprovechaban el desnivel del terreno para converger en la denominada “Plaza del Charco” y la caleta de embarque. Esta plaza, que se inundaba con la marea alta, era el lugar donde se lavaban las pipas. La limpieza de los recipientes con agua de mar era una práctica generalizada en aquella época. La Plaza del Charco, con sus bodegas y su actividad portuaria, complementaba la vida social del pueblo, radicada en la plaza principal, en el centro de la localidad, donde se encontraba la iglesia mayor de Nuestra Señora de la Peña de Francia, un convento importante y varias casonas de comerciantes y cosecheros.



FIG.5. Casa de la Aduana en el Puerto de la Cruz

Las calles de Funchal y el Puerto de la Cruz estaban pavimentadas con cayados, que facilitaban el transporte de las pipas de vino en corsa o el rodaje de los toneles vacíos hasta el puerto o la Plaza del Charco, para su limpieza o embarque.

Las bodegas y tabernas destacaban en aquel paisaje urbano. Existen grabados de las famosas bodegas de Funchal en el siglo XIX, que nos hablan de una moderna organización del proceso de vinificación. En el Puerto de la Cruz se contabilizaron en 1807 nada menos que 92 tabernas. En 1727 un solo comerciante irlandés llegó a disponer de 18 casas, graneros, lonjas y bodegas en el Puerto de la Cruz. Tres de estas edificaciones mercantiles estaban emplazadas en la misma marina. Completaban el panorama de la población las casonas donde vivían los comerciantes, con sus pequeñas bodegas, balcones, patio y mirador.

## CULTURA Y POLÍTICA

El negocio del vino creó toda una cultura y un estilo de vida particular en estos puertos, que tenían el mar como horizonte y razón de su existencia. Sus grandes comerciantes y cosecheros estaban abiertos a las modas e ideas de los centros culturales más importantes de la época, como París, Londres o Cádiz. Se podía palpar este espíritu culto en sus espléndidas viviendas y jardines, mobiliario, alhajas, instrumentos de música, vestidos, estudios en el extranjero, conocimientos de inglés y francés, libros, bibliotecas particulares, tertulias literarias y musicales en sus salones privados, su hospitalidad con famosos viajeros, su curiosidad científica y su participación en movimientos culturales europeos. No es una casualidad que en el Puerto de la Cruz, por ejemplo, hayan nacido figuras famosas de la Ilustración del siglo XVIII como el escritor Tomás de Iriarte o el ingeniero Agustín de Bethencourt. Garachico es la cuna de una personalidad ilustre: Tomé Cano, el mejor tratadista de construcción naval en la España del siglo XVII, vinculado a la navegación americana.

El vino hacía acto de presencia en este ambiente. Estaba en todas partes. En los inventarios de las casas comerciales figuraban los instrumentos de trabajo: aquella “cajita de plata para probar el malvasía”, los “marcadores para pipas” o la “vara inglesa para medir pipas”. En sus bodegas conviven las botellas de Borgoña o del Rhin junto a los barriles de malvasía o vidueño. Algún comerciante construyó su residencia campestre con esplendor, creando en aquellas coladas volcánicas magníficos jardines y viñedos, como la hacienda de la Paz o el “Sitio Litre” en el Puerto de la Cruz. En sus fundaciones religiosas las hojas de la viña y los racimos de uvas mostraban al espectador el origen de su fortuna, como sucede en la Capilla de San Patricio, en la iglesia parroquial del Puerto de la Cruz.

## LOS PUERTOS DEL VINO

De la identidad portuaria se pasa a la identidad política. En el Puerto de la Cruz, el siglo XVIII fue testigo de su lucha contra los intereses de la todopoderosa villa de La Orotava, cabecera agrícola de la comarca y sede de la nobleza, y contra el surgimiento imparable de Santa Cruz de Tenerife, convertido en salida natural de La Laguna, capital de la isla. En este último puerto se habían reunido las funciones de Capitanía General, Juzgado de Indias y la aduana principal de Tenerife. Desde allí se exportaban vinos al extranjero, a través de su aduana. Era normal que un comerciante del Puerto de la Cruz tuviese también bodegas en esta localidad. El Puerto de la Cruz pudo así obtener un éxito en esta larga rivalidad, obteniendo su alcaldía real en 1771, lo que suponía la independencia municipal de La Orotava.

El famoso derrame del vino en Garachico el año de 1666, en protesta ante el intento de la Compañía Inglesa de Canarias por monopolizar el comercio de los vinos isleños, es otra muestra del dinamismo social de estos puertos:

*“...se desmandan algunos vecindarios, salen por las noches cuadrillas de trescientos a cuatrocientos enmascarados con el nombre de ‘clérigos’. En Garachico, donde se hacía el principal acopio de los malvasías, violentan las bodegas en los primeros días de agosto, rompen las cubas, corren los arroyos de aquel dulce licor y sucede una de las inundaciones más extrañas que se pueden leer en los anales del mundo.”*

**(Viera y Clavijo, siglo XVIII)**



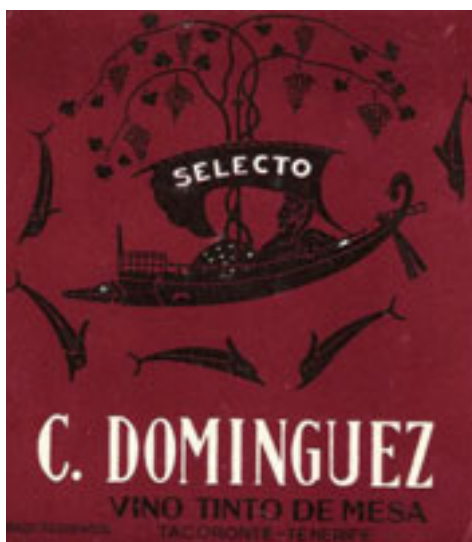
**FIG.6.** Vista de la entrada a Santa Cruz de Tenerife y su puerto, hacia 1830, según grabado de Williams

## EPÍLOGO

La decadencia del gran comercio de los vinos al final de las guerras napoleónicas cerró toda una época en Funchal y el Puerto de la Cruz. Las causas son varias, largas de enumerar aquí. Lo que interesa es que a partir de 1820 los clientes británicos optaron por unos vinos más ligeros y pálidos, favoreciendo al fino de Jerez y el clarete francés frente a los vinos generosos de España y Portugal. Así dio comienzo la edad dorada del Marco del Jerez, que se prolongaría durante algunas décadas. Otros vinos, como los de Sudáfrica, compitieron con los caldos tradicionales en el mercado británico.

La caída del negocio en Funchal fue imparable. Las plagas de oidio (1852) y filoxera (1872) en Madeira dieron el golpe de muerte a esta actividad económica. El comercio de sus vinos resurgirá en el siglo XX, pero ya no era la actividad importante del puerto.

El caso de Tenerife fue semejante. El Puerto de la Cruz vivió alguna quiebra comercial muy sonora a partir de 1820. Muchas casas de comercio se acabarían trasladando a Santa Cruz de Tenerife, la nueva capital provincial, junto con el consulado británico, que había residido en ocasiones en aquella población. Durante el resto del siglo XIX el Puerto de la Cruz se convirtió en un lugar de embarque de la cochinilla y el plátano, aunque siempre a gran distancia de Santa Cruz. Por otra parte, Canarias se verá afectada por la plaga del oidio, aunque no padeció la filoxera, lo que ha supuesto la conservación de un buen número de variedades de viñas autóctonas que han desaparecido de otras islas atlánticas.



**FIG.7.** Antigua etiqueta de Bodegas Domínguez (Tacoronte), diseñada por Óscar Domínguez, Cristóbal Domínguez y J. Alzola (hacia 1950)

## LOS PUERTOS DEL VINO

A lo largo del siglo seguirán existiendo en esta ciudad algunas casas de comercio implicadas en el negocio del vino en Santa Cruz, aunque de forma secundaria. Construirán bodegas y estufas, embotellarán el vino, enviarán algunas remesas al extranjero, ganarán premios internacionales y existirá toda una publicidad al servicio de los vinos isleños. Pero desde mediados del siglo XIX las funciones marítimas de Funchal y Santa Cruz de Tenerife serán diferentes: la exportación del plátano, tomates y papas; el abastecimiento de los barcos que hacían escala; y el turismo. Ambas ciudades se convertirán en grandes depósitos atlánticos de carboneo. Finalmente, una refinería de petróleos se instalará en Santa Cruz en 1930. Los puertos del vino habían pasado a la historia.

Sin embargo, los habitantes de estos antiguos puertos del vino no han dado la espalda a su historia. Actualmente el Instituto do Vinho da Madeira y la Confraria do Vinho da Madeira aglutinan todos los esfuerzos isleños en la promoción del vino. El Cabildo de Tenerife, los Consejos Reguladores de Denominación de Origen y la Casa-Museo del Vino, siguen potenciado el renacimiento de los vinos de Tenerife.

El pueblo también recuerda este pasado. Todavía existe en Tenerife una fiesta popular que consiste en el arrastre de piedras o toneles en corsas, empujadas por parejas de bueyes. Cada mes de noviembre, por la fiesta de San Andrés, el ruido de los cacharros que ruedan por las calles del Puerto de la Cruz recuerda la costumbre anual de rodar las pipas de vino por aquellas pendientes en dirección al antiguo charco, donde se lavaban los envases para recibir la nueva cosecha. Lo mismo sucede en otras localidades isleñas. Y hasta tiempos bien recientes los niños eran consolados en noches de tormenta, comparando los truenos a los toneles de vino que los ángeles rodaban en el cielo.



**PARA SABER MAS:**

**Butel, P. (1974)**, *Les négociants bordelais, L'Europe et les Iles au XVIIIe siècle*, Paris.

**Cardoso, A. B. (2003)**, *Baco y Hermes. O Porto e o comércio interno e externo dos vinhos do Douro (1700-1756)* Porto, 2 vols.

**Guichard, F. (1992)**, *Porto, la ville dans sa région. Contribution a l'étude de l'organisation de l'espace dans le Portugal du Nord*, Paris, 2 vols.

**Guimerá Ravina, A. (2001)**, "Los puertos del vino en las Islas del Atlántico Ibérico (siglos XVIII-XIX)", en el Congreso Internacional *Portos, Escalas e Ilhéus no Relacionamento entre o Oriente e o Ocidente (Azores, Abril 1999)*, s.l., Universidade dos Açores, vol. I, pp. 585-604.

**Guimerá Ravina, A. (2001)**, "Garachico (Tenerife), puerto de la expansión europea (1566-1630), en *Coloquio Internacional "Canarias y el Atlántico 1580-1648: IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999)*, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 429-453.

**Guimerá Ravina, A. (2002)**, "El vino y los puertos de la Europa Atlántica: Burdeos y Oporto (siglos XVIII-XIX), en "A vinha e o vinho na cultura da Europa", *Douro, Estudos y Documentos*, Porto, vol. 14, pp. 237-255.

**Guimerá Ravina, A. (2003)**, "El vino y los puertos de la Bahía de Cádiz (siglos XVIII y XIX)", en L.A. Ribot García; L. De Rosa (dir.) *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Edad Moderna*, Valladolid, Instituto Universitario de Historia Simancas – Istituto Italiano per gli Studi Filosofici de Nápoles, pp. 217-236.

**Maldonado Rosso, J. (1999)**, *La formación del capitalismo en el Marco del Jerez. De la viticultura tradicional a la agroindustria vinatera moderna (siglos XVIII y XIX)*, Madrid.

**Ramos Santana, A. y Maldonado Rosso, J. (eds.) (1996)**, *El Jerez-Xérès-Sherry en los tres últimos siglos*, El Puerto de Santa María.

**Roudié, Ph. (1996)**, "Châteaux et Chartrons", en *Hommage à Alain Huetz de Lempis. Des vignobles et des vins à travers le monde*, Bordeaux, pp. 115-125.

**Vinhos (1998)**, Os vinhos licorosos e a História. Seminário internacional, 19 a 24 de Abril 1998, Funchal.