

# EL PUERTO DE LA CRUZ Y LA ACTIVIDAD PORTUARIA. SU INCIDENCIA EN LA ORGANIZACIÓN ESPACIAL DE LA CIUDAD

*Nicolás Barroso Hernández*

**P**uerto de la Cruz ha sido a lo largo de su historia, al menos hasta la década de los años cuarenta del siglo XX, esencial y fundamentalmente, un enclave portuario.

Es por ello que esta función urbana ha de considerarse históricamente el factor clave para la comprensión del origen, desarrollo y organización espacial de la ciudad.

Nuestro propósito a lo largo de esta exposición consistirá en esbozar algunos hechos, ideas y reflexiones relacionados con la actividad portuaria del Puerto de la Cruz a lo largo de su historia; con brevísimas referencias a las distintas etapas en que se estructura el desarrollo económico local, hemos considerado lo más coherente centrar especialmente nuestra atención en los esfuerzos llevados a cabo por la comunidad portuense para dotarse de una infraestructura y servicios portuarios en sintonía con su realidad económica. La trascendencia y alcance de tal hecho se comprende mejor si consideramos que, al contrario del resto de los municipios canarios, que cuentan con importantes bolsas de suelo agrícola, el Puerto de la Cruz es única y exclusivamente un centro

portuario y comercial. Tal exclusividad confirió al muelle un papel fundamental como centro económico y como eje de la estructura urbana de la ciudad.

El trabajo lo hemos ordenado en dos apartados y una especie de epílogo, a modo de reflexión final; estos son:

I. INTRODUCCIÓN: apartado en que realizamos una breve síntesis del medio físico del municipio, centrándonos en los aspectos relativos al litoral y al régimen de vientos y mareas.

II. LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA: donde abordaremos los sucesivos proyectos y obras para la construcción de un muelle.

## I. INTRODUCCIÓN: El medio físico.

De modo general, son bien conocidas, y han sido ampliamente ponderadas, las precarias condiciones naturales del medio físico portuense



## CATHARUM

para el establecimiento de un centro portuario. En efecto, el litoral norte de Tenerife se halla abierto a los vientos del NNE. y WNW, circunstancia por la cual las costas de la vertiente septentrional de la isla se hallan expuestas a fuertes mareas y sometidas a un intenso y continuo oleaje; a lo cual, en el Puerto de la Cruz, se une la inexistencia de una rada o ensenada natural capaz de proporcionar unas adecuadas condiciones de abrigo. Precisamente por esta última razón, aunque con alguna alteración histórica de consideración, la actividad portuaria tuvo por escenario un desembarcadero situado en el centro del núcleo urbano, bastante incómodo, de donde partían y adonde arribaban los "lanchones" responsables de las labores de estiba y desestiba de los navíos. Estos, dados el escaso calado y extensión superficial de la rada, fondeaban fuera del recinto, en espacios dotados del suficiente calado, denominados "limpios". En el Puerto de la Cruz existen tres: *Limpio Grande*, el más amplio y utilizado, situado frente a la desembocadura del barranco de San Felipe y fortaleza del mismo nombre con (...) 40 a 50 brazas de fondo en arena (...); *Limpio de Las Caravelas*, situado frente al Puerto Nuevo, con (...) 30 a 40 brazas de fondo en arenas (...); *Limpio del Rey*, situado frente al desembarcadero del mismo nombre, y donde sólo se alcanzaban (...) 8 a 9 brazas de fondo en rocas.

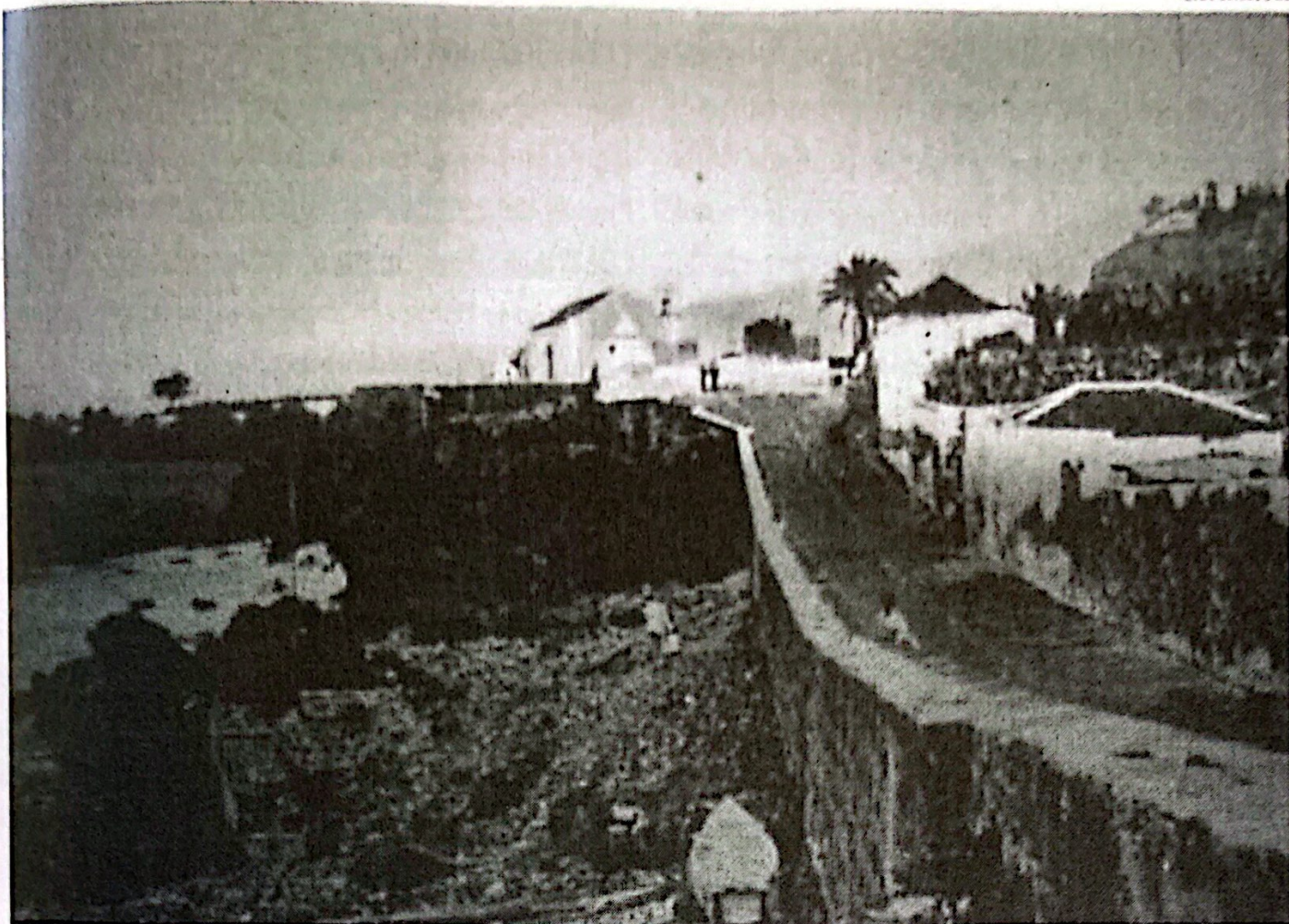
En consecuencia, resulta obvio que la instalación de un centro portuario en el Puerto de la Cruz no se puede explicar en ningún caso por la aptitud del medio físico ni por la idoneidad de las condiciones de abrigo de su rada; todo lo más, podría admitirse que se trata del enclave "menos malo" en relación a un entorno geográfico escasamente dotado para el desarrollo de tal función, como es el caso de la costa de barlovento de la isla de Tenerife. Tales

inconvenientes han sido ya mencionados en las anotaciones que, con propósitos más o menos oficiales o científicos, realizaron los distintos visitantes del lugar, en cuyos textos se ponen de relieve los aspectos esenciales de las deficientes condiciones del puerto que venimos describiendo (George Glas, en 1764, Varela Ulloa, en 1788; y Humboldt en 1799); esto es: apertura a todos los vientos, inexistencia de abrigo y precariedad de los *limpios*.

Existen sin embargo, variables, distintas de las condiciones naturales, capaces de promover el establecimiento y desarrollo de un puerto; en tal sentido, Jacqueline Beaujeu-Garnier y Georges Chabot, después de proporcionar algunos ejemplos de ciudades portuarias dotadas de un medio físico poco apto para el desempeño de tal función, concluyen señalando que (...) *el puerto se desarrolla en relación a la potencia económica que lo alimenta y que en él encuentra su lugar de salida y expansión (...)*. Desde esta otra perspectiva, el Puerto de la Cruz contó históricamente con una localización privilegiada, toda vez que la comarca del Valle de la Orotava y Norte de Tenerife en general, donde se halla ubicado, constituye, en su conjunto, un espacio agrícola dotado de unas condiciones de clima y fertilidad excepcionales en el Archipiélago; vinculado, de forma casi exclusiva, al sector vitivinícola, cuya producción se orientó íntegramente a la exportación. Con toda seguridad, es este factor estratégico-económico el que determinó la implantación de un muelle en el Puerto de la Cruz.

Por otra parte, el carácter estratégico del factor locacional del muelle del Puerto de la Cruz se vio reforzado por la circunstancia de que la isla de Tenerife sólo pudo contar con una red de comunicaciones terrestres aceptable ( en su vertiente Norte ) a partir de la segunda mitad del





Fondateiro del Rey.

siglo XIX.

Otro aspecto importante, en relación con el puerto, es que en pocas ocasiones se puede hallar una dependencia funcional, con tan alto grado de exclusividad, como en el caso que nos ocupa. La exigua extensión de la demarcación jurisdiccional de Puerto de la Cruz -anterior a 1847- no admite el desarrollo de ninguna función productiva que no sean las inherentes a su puerto y a la actividad mercantil y servicios complementarios que de él se derivan.

Desde esta perspectiva adquiere pleno sentido el carácter epónimo que la actividad portuaria ("El Puerto") tiene sobre el lugar o municipio que, dejando a un lado su posible carga anecdótica, constituye un descriptor veraz y objetivo del papel que históricamente tuvo dicha actividad económica en el Puerto de la Cruz.

## II - LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA: Los sucesivos proyectos y obras para la construcción de un muelle.

La función portuaria en el Puerto de la Cruz arranca desde los primeros años del siglo XVI. La orografía de Tenerife unida a la condición insular propició un rápido desarrollo de las comunicaciones por vía marítima con el resto de la isla, con el archipiélago, así como con otras áreas geográficas continentales (básicamente Europa y la América española); estableciéndose, como señala Lobo Cabrera, abundantes lugares de desembarco en muchos puntos de las islas, uno de los cuales, en el norte de Tenerife, fue "el Puerto". Tales enclaves, además de abundantes, se caracterizaban por hallarse desprovistos de toda infraestructura portuaria, limitándose exclusivamente al aprovechamiento de sus



## CATHARUM

condiciones naturales. Ambos rasgos, es decir predominio de las comunicaciones marítimas y abundancia de desembarcaderos carentes de la infraestructura más elemental, son de total aplicación a la actividad portuaria del Puerto de la Cruz durante el siglo XVI.

Tomando estos rasgos como marco general de referencia, la primera noticia acerca de la existencia de algún enclave portuario en las costas del Valle de la Orotava data de noviembre de 1502, fecha en la que los acuerdos capitulares recogen una disposición en la que se hace referencia a *los puertos de Taoro*. Luego se suceden otras noticias que llamaron su atención acerca del hecho del empleo el topónimo "Puerto de la Cruz" en 1506; y en 1507 hallamos la primera referencia a la actividad pesquera en el lugar. Resulta, pues, evidente, a partir de estos textos, la inmediatez habida en la incorporación del enclave a las actividades relacionadas con la función portuaria.

El incipiente movimiento portuario y comercial del Puerto de la Cruz durante la primera mitad del siglo XVI estuvo vinculado, fundamentalmente, a la exportación de azúcar a los mercados europeos y a la importación de manufacturas.

Además del movimiento comercial derivado del azúcar, tenemos constancia documental de otro tipo de actividades económicas relacionadas con el muelle portuense durante el siglo XVI: 1º) Las pesquerías, sobre todo del banco pesquero canario-sahariano, fueron explotadas desde finales del siglo XV, habiendo constancia documental de dicha actividad en el Puerto de la Cruz desde 1507; 2º) Durante el primer tercio del siglo XVI, fue importante la exportación de trigo y cebada, y dicho comercio, de forma ilícita, también se llevó a cabo en algunos puntos del litoral portuense.

En cualquier caso, como es sabido, la referencia más directa, completa y temprana acerca del establecimiento de un puerto en el Puerto de la Cruz, se halla en los Acuerdos del Cabildo de Tenerife de 7 de diciembre de 1506, en el cual se recoge la conveniencia de *Que se haga un muelle en el puerto del Araotava*. Esta es la primera iniciativa política orientada a la construcción de un muelle en el Puerto de la Cruz. El análisis del contenido del documento deja constancia de la existencia de una incipiente actividad portuaria en el Puerto de la Cruz en los primeros años del siglo XVI. Asimismo se deja de hacer referencia a "los puertos" -en plural- y se pasa a hablar de "el puerto", por lo que es razonable inferir que entre 1502 y 1506 debió tener lugar la elección del emplazamiento definitivo del desembarcadero.

El lugar donde se estableció el desembarcadero, durante el siglo XVI, fue la desembocadura del barranco de San Felipe. Aquí se abría una ensenada, más tarde conocida como "Puerto Viejo", la cual sirvió de abrigo a los navíos a lo largo de la centuria; el "Limpio Grande", situado enfrente de esta rada, constituyó el fondeadero más amplio y hondo del lugar. Sin embargo, en algún momento, a lo largo del último tercio del siglo, el desembarcadero cambió su ubicación trasladándose al "Puerto Nuevo", ubicado en el punto donde hoy se halla el muelle pesquero. Viera y Clavijo recoge el hecho sin precisar la fecha, aunque indica la razón que lo propició (...) *Abriose el Puerto Viejo en la caleta o ensenada del barranco... Pero, habiéndose echado a perder con una avenida y reconociéndose que las olas de aquellos mares del Norte eran demasiado bravas en dicho sitio, se abrió el Puerto Nuevo que hoy existe (...)*. En cuanto al momento sólo podemos afirmar que el Puerto Nuevo hubo de ser creado con anterioridad al 23 de febrero de 1588, ya que en la visita que Torriani efectuó al lugar en la



citada fecha se refiere al desembarcadero del barranco de San Felipe con el adjetivo de *Viejo*; prueba inequívoca de la existencia de otra rada más reciente. (NUÑEZ DE LA PEÑA hace referencia a un gran temporal que asoló la isla de Tenerife por esta fechas).

No disponemos de ninguna documentación o vestigio en relación al posible desarrollo en torno al Puerto Viejo de alguna forma de caserío; ni tan siquiera estamos en condiciones de confirmar si el proyecto capitular de construcción de un muelle y un almacén en el lugar se llevó, finalmente, a efecto. En cualquier caso, parece lógico suponer que, de haberse llevado a cabo, se debieron localizar en las inmediaciones de la desembocadura del barranco de San Felipe.

Sin embargo, será en la segunda mitad de la centuria el momento en que comienza a adquirir importancia el cultivo y comercio de vinos en detrimento de la caña de azúcar, en crisis por la competencia de las Antillas y Berbería. En la isla de Tenerife la vid se extendió rápidamente en los términos de La Orotava, Los Realejos, Tacoronte, San Juan de la Rambla, Icod, Garachico, etc.,. A partir de este momento el comercio de vinos pasa a ser el eje central de la actividad económica del Puerto de la Cruz, circunstancia que se convertirá en una constante histórica, que se prolongó durante más de dos siglos. Las distintas coyunturas por las que atraviesa el comercio de los caldos canarios, marcarán -en una relación casi causal- la dinámica demográfica, política, urbanística y social de la ciudad.

En el último cuarto del siglo XVI, simultáneamente al auge y desarrollo del cultivo y comercio de vinos, tuvieron lugar las primeras iniciativas encaminadas a la mejora de la infraestructura del muelle. Éstas, en un primer

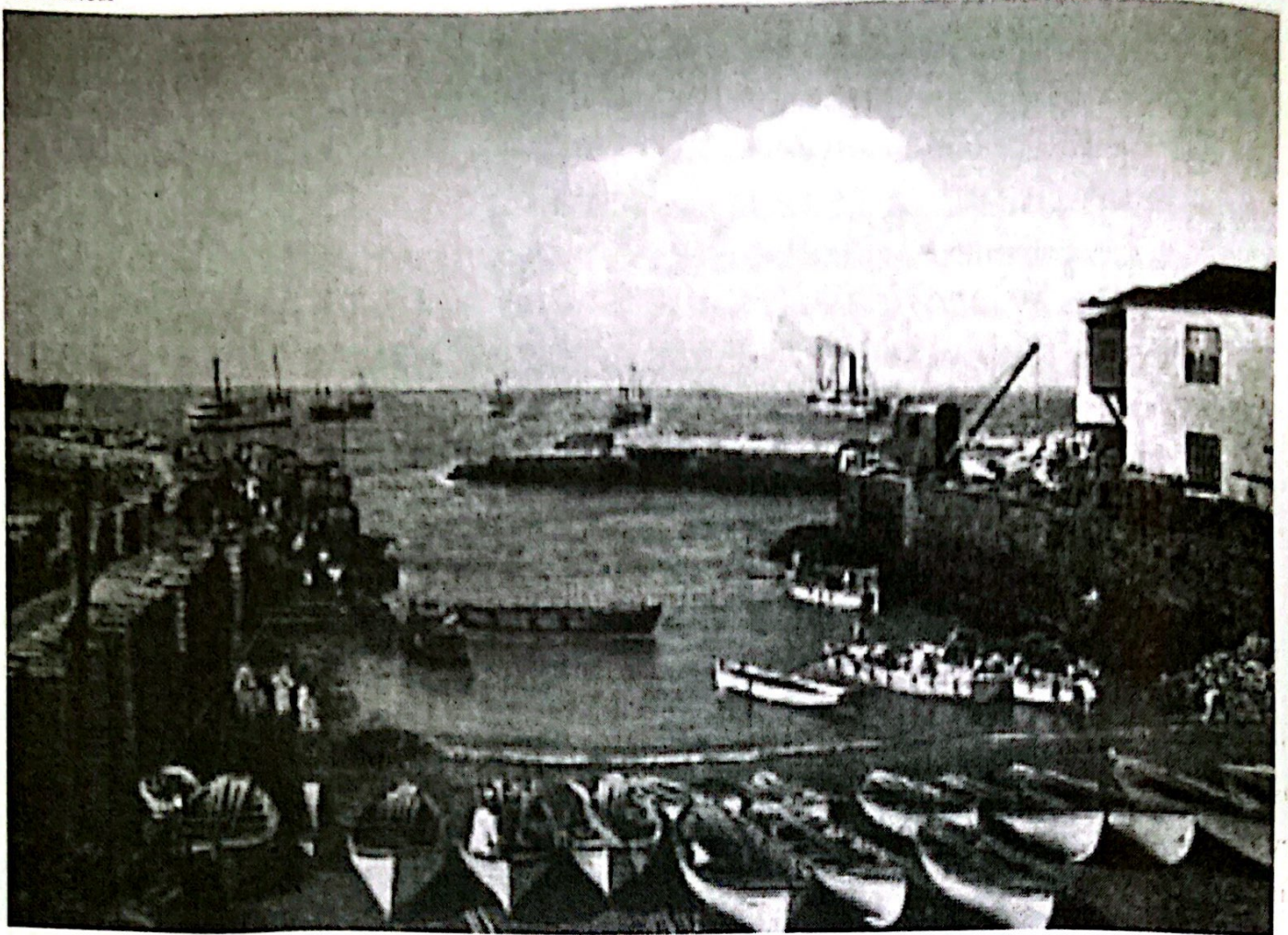
momento, se redujeron a la limpieza del desembarcadero *rompiendo las peñas que servían de estorbo a la entrada* del denominado Puerto Nuevo.

Más tarde, entre 1609-1610, se elaboró un proyecto de muelle artificial, el cual fue confeccionado por el ingeniero Jerónimo Mines; en el mismo se proponía la ampliación del Puerto Nuevo mediante el ahondamiento y limpieza del *Charco de los Camarones* y, al mismo tiempo, contemplaba la limpieza y amurallamiento del charco de *Tía Paula* con el objeto de que en él pudiera fondear un gran navío. Para la financiación de este proyecto se solicitó la colaboración económica del Cabildo el cual, al menos en primera instancia, debió acceder a la misma, toda vez que hemos hallado una propuesta de Salvador Hernández -alcalde del lugar- licitando para que le fueran adjudicadas la realización de las obras del muelle artificial.

El proyecto finalmente nunca se llevó a efecto, aunque se realizaron algunos trabajos parciales por parte de vecinos de La Orotava que, al parecer, (...) *trabajaron y ahondaron, pero como no estaba amurallado, el mar volvió a entullarlo (...)*. Además hubo la recomendación, si bien desconocemos el grado de cumplimiento de la misma, para que la piedra de las fábricas del pueblo fuera extraída del *Charco de los Camarones* con el fin de contribuir al vaciado y limpieza del muelle. Asimismo, entre 1641 y 1650 se llevó a cabo el trozo de muelle semicircular que estaba previsto en el proyecto de Mines, el cual sirvió de soporte a la batería de Santa Bárbara, inmediata a la *Casa de la Aduana*.

La información conocida y disponible revela que el Puerto de la Cruz polarizó una parte considerable del movimiento comercial y marítimo de Tenerife durante los siglos XVII,





Puerto Nuevo.

XVIII y primeros años del XIX. Las relaciones estadísticas consultadas ponen de manifiesto que durante la segunda mitad del siglo XVII la ciudad concentraba más del 80% del movimiento marítimo-comercial de la isla de Tenerife, situación que se prolongó -con fluctuaciones- al menos hasta 1719-24. Cioranescu, refiriéndose a los últimos años del siglo XVII y primeros del XVIII, señaló que (...) *El Puerto de la Cruz mueve diez veces más dinero que la futura capital del Archipiélago y durante todo el siglo siguiente ocupará el primer lugar (...)*, añadiendo que (...) *Los regidores que, en 1768, abogaban por su prioridad, no formaban un partido de lunáticos o enemigos del bien procomún. Pero ni ellos ni el Puerto de la Cruz contaban con el apoyo de los comandantes generales. (...)*.

Las referencias a la importante posición de la ciudad en el comercio exterior marítimo del archipiélago son una constante en todos los

informes y descripciones de la época, comprendiendo documentos que van desde Nuñez de la Peña (siglo XVII) hasta Francisco M<sup>a</sup> de León (siglo XIX). Todos, sin excepción, coinciden en catalogarlo como uno de los dos centros portuarios más importantes del archipiélago, junto con el de Santa Cruz.

Con todo, a pesar del fracaso -al menos parcial- de la iniciativa, el proyecto de Jerónimo Mines no se abandonó definitivamente hasta la segunda mitad del siglo XVIII. Con tal motivo, como hemos comentado más arriba, se estableció la prohibición expresa de construir edificios frente a la boca del muelle y en toda la Plaza del Charco, pese a lo cual se ejecutaron obras en la manzana de Perdomo. De hecho, recientes aportaciones a la investigación de la historia local aparecidas en prensa, hacen referencia al papel del fraile franciscano Tamudo



como bloqueador de la iniciativa de hacer el muelle artificial, para salvaguardar las casas de su propiedad en la zona.

Durante el siglo XVIII, la situación global del comercio de vinos atravesó una coyuntura negativa, caracterizada por la recesión y el estancamiento, durante la cual la exportación de caldos canarios hacia el mercado inglés se redujo a menos de la mitad, pasando de 15.000 pipas/año, en el período 1700-1710, a 6.000 pipas/año, durante la segunda mitad de la centuria.

Sin embargo, a lo largo de todo el siglo XVIII persisten las iniciativas vecinales de cara a la construcción de un muelle o, cuando menos, la ampliación, adecuación y mejora de la infraestructura existente. No obstante, en el primer cuarto de la centuria, la implantación del centralismo borbónico en el ámbito del tráfico portuario del Archipiélago supuso un freno político insalvable para la ejecución de tales proyectos. En efecto, el traslado de la residencia del comandante general de La Laguna a Santa Cruz (a partir de 1721), y los privilegios de que fue objeto su puerto por parte de dicha autoridad, tuvo consecuencias muy negativas en los restantes enclaves marítimos canarios; y entre ellos, obviamente, el Puerto de la Cruz. El comandante general Valhermoso centralizó todo el tráfico marítimo de las islas en el puerto de Santa Cruz, prohibiendo que navío alguno se admitiese a comerciar en ningún otro puerto del Archipiélago, y prohibiendo asimismo todo tráfico entre las islas que no estuviese previamente autorizado por él. Ello contribuyó a la agudización de la crisis económica de la centuria en los restantes puertos canarios, circunstancia que Millares Torres reflejó de la forma siguiente (...) *Lamentabase la provincia de que su primera autoridad, abusando de su poder,*

*exigiese que todos los buques extranjeros se despacharan en el puerto de Santa Cruz donde había fijado, como dijimos, su residencia, monopolizando estos servicios, arruinando el comercio y anulando el movimiento marítimo de las demás poblaciones litorales (...).*

Como contrapunto a esta situación política, y en relación a los aspectos específicos referidos a las obras de construcción y mejora de la infraestructura portuaria, ya hemos señalado como durante la decimoctava centuria se suceden iniciativas y esfuerzos por parte de la oligarquía local encaminadas a superar las precarias condiciones de abrigo del enclave y ampliar sus instalaciones y servicios. En la exposición y explicación de este proceso es preciso distinguir dos períodos claramente definidos: a) una primera etapa que comprendería desde 1700 hasta, aproximadamente, el decenio de los sesenta; b) y una segunda que se extiende desde 1769 hasta la conclusión de la centuria.

a) El rasgo definidor de la política portuaria durante la primera etapa (1700-1769) viene dado por la pervivencia del proyecto de Jerónimo Mines. En efecto, aunque sin ningún resultado concreto, en 1718 los vecinos de La Orotava, conscientes de la incomodidad del fondeadero del Puerto Nuevo, propusieron que se hiciese un puerto con las economías de propios (Alhóndiga, aguas,...) (...) *conforme se tenía proyectado en el siglo próximo pasado (...).*

Mucha más consistencia tuvo la iniciativa que, con idéntico objetivo, se llevó a cabo en 1737 por parte del regidor Alonso Fonseca; contando para ello con el apoyo de los vecinos del Puerto de la Cruz y de La Orotava. Estos elevaron al Cabildo de La Laguna la propuesta de apertura del muelle en la Plaza del Charco. En esta solicitud, tras describir la precaria situación socioeconómica del lugar y las insuficiencias infraestructurales de



su muelle, se suplica licencia a la Corona para abrir el mencionado puerto y se requiere el apoyo del comandante general a dicho proyecto, indicándose textualmente (...) *ya que se hallaba pendiente de evacuar desde el año 1731 en que lo había mandado el Rey efectuar (...)*. A pesar de todo, este nuevo intento tampoco pasó de ser un buen deseo.

No obstante, en esta ocasión aparece un elemento nuevo a considerar, como es el decisivo papel desempeñado por la máxima autoridad provincial en lo concerniente a la actividad portuaria. En relación a ello, la actitud obstruccionista por parte del comandante general sería en lo sucesivo una constante, frente a cualquier iniciativa encaminada a mejorar la infraestructura portuaria en el Puerto de la Cruz, u otro cualquier enclave marítimo del Archipiélago que no fuese Santa Cruz.

Con todo, a pesar de los sucesivos fracasos habidos, en el plano de 1741 levantado por Anonio La Riviere, aún se constata que el proyecto de puerto artificial, diseñado por Jerónimo Mines, sigue vigente en la citada fecha.

Todavía en 1745 se suscribió un contrato, mediante escritura pública, entre Rodolfo Gautier y Paúl y unos cabuqueros de la isla de La Palma con el objeto de (...) *romper la baja y peñascos de ella que se hallan a la entrada de este puerto y charco de él, arrazándolas de calidad que quede plana, con el suelo de arena, dejando su entrada para los barcos, libre y sin impedimento alguno, (...)*. Esta iniciativa, que sin duda supuso el postrer intento de ejecutar el proyecto de Mines, tampoco pudo llevarse a cabo, si bien en esta ocasión desconocemos las razones que frustraron el cumplimiento del contrato suscrito.

La única iniciativa orientada a la ampliación o mejora de la infraestructura portuaria del lugar que logró cristalizar en algo concreto a lo largo

del período 1700-1769, fue la construcción del puerto o fondeadero de "El Rey", o sea, el espigón del actual Boquete de San Telmo. La obra debió obedecer a alguna iniciativa de carácter local (e incluso individual) con financiación propia, siéndonos su fecha totalmente desconocida; digamos tan solo que en 1741 ya se da cuenta de su existencia. Su localización se determinó en función de su inmediatez al Limpio del Rey, el cual, como hemos señalado más arriba, sólo dispone de 8 a 9 brazas de fondo en roca, hallándose abierto al viento del NW, por lo que solo admite un uso estival.

b) La segunda etapa da comienzo a partir de 1769, fecha en que tiene lugar el abandono definitivo del proyecto de Jerónimo Mines, y se concibe y promueve la idea de construir un puerto en la zona de Martiánez. En efecto, el día 13 de junio de 1769 se reunió la comunidad vecinal del Puerto de la Cruz en Cabildo General para tratar acerca de la conveniencia de construir un muelle en Martiánez; adoptándose los acuerdos siguientes: 1) Tramitar la concesión del oportuno permiso Real; 2) Confeccionar planos del proyecto que se acordó llevar a cabo; y 3) Establecer un plan de financiación de dicha obra por parte de todos los comerciantes y cosecheros del lugar, a través de la aportación voluntaria de 4 reales de plata por cada pipa de vino ó aguardiente que se expendan al exterior y 8 reales de plata por cada una de malvasía. Así como el 1% de todas las mercancías que entrasen por su aduana.

Los planos de este proyecto fueron realizados por el ingeniero Andrés Amat Tortosa entre los años 1776 y 1779; y se remitieron, con una memoria redactada por Viera y Clavijo, a Carlos III, el cual requirió el levantamiento de nuevos planos para la posterior ejecución de las obras.

Los planos de Amat Tortosa se conservan aún



en el Archivo Histórico Nacional, y han sido ampliamente divulgados a través de su publicación en distintos trabajos. Aunque las referencias geográficas consignadas en el mismo no parecen muy precisas, el proyecto dispone un espigón, dique ó restinga orientado en sentido NE, cuyo objeto es resguardar el litoral de Martiáñez de los vientos del NW, principal inconveniente natural para la instalación de un puerto en la zona. Con ello se configuraba una amplia rada de 150.000 m<sup>2</sup> de superficie y un calado de 2 a 8 brazas en fondo de arena, capaz de ofrecer abrigo y seguridad a las embarcaciones bajo cualquier circunstancia climatológica habitual.

No obstante, a pesar de la convergencia de factores estratégicos muy importantes tales como la trascendencia económica del puerto para la producción vitivinícola de la comarca, la existencia de un proyecto viable, disponibilidad de fuentes de financiación y del apoyo Real para su ejecución, el proyecto de muelle de Martiáñez nunca se llevó a efecto. Los vecinos del Puerto de la Cruz volvieron a responsabilizar de este nuevo fracaso a las autoridades de Santa Cruz, fundamentalmente al comandante general; circunstancia que fue recogida en el informe elaborado por Varela Ulloa, en 1788, durante su visita al lugar.

También en este período, como ocurriera en la primera parte del siglo con el "puerto del Rey", se construyó un pequeño fondeadero en el litoral de Martiáñez, frente a la batería de San Carlos. Su ubicación, a partir de referentes geográficos actuales, se hallaría aproximadamente frente al añorado y demolido "Café Columbus", o si se prefiere junto al "Charco de la Soga", en las inmediaciones de la margen occidental de la desembocadura del barranco de Martiáñez. Fué construido en el año 1770, y se debió

enteramente a la iniciativa individual y recursos financieros de Matías Gálvez Gallardo ( Administrador de la Real Aduana ). En consonancia con su origen, esta rada ha sido objeto de un interés y un uso de carácter, eminentemente, local y particular.

Así las cosas, tenemos que, a pesar de los numerosos e importantes esfuerzos realizados durante los siglos XVII y XVIII por parte de la oligarquía local, con vistas a la ampliación y mejora de la infraestructura portuaria del lugar, hasta bien entrada la segunda mitad de la decimotava centuria la calidad y servicios del mismo no habían experimentado modificaciones significativas con respecto a lo expuesto más arriba, manteniéndose, en el Puerto de la Cruz, una situación asimilable a la descrita por Lobo Cabrera para la generalidad de los enclaves marítimos canarios en el siglo XVI. En efecto, George Glas en 1764 expuso el procedimiento de estiba y desestiba de los navíos en el muelle portuense de forma idéntica a como lo hiciera el profesor Lobo Cabrera para el siglo XVI.

En el último cuarto del siglo XVIII, no obstante, tuvo lugar una importante recuperación del comercio exterior, especialmente notable entre los años 1790-1814. En efecto, excepcionalmente, las guerras napoleónicas generaron una coyuntura muy favorable para el comercio de vinos canarios; Macías señala que (...) *la revitalización vitícola obedeció a la parcial retirada de sus competidores andaluces, mallorquines y catalanes del mercado indiano y de los caldos franceses y portugueses del mercado inglés por las guerras con Francia, Inglaterra y napoleónicas* (...). Esta coyuntura es lo que Bethencourt Massieu ha denominado *El último momento de esplendor*, y que el autor amplía, haciéndolo extensivo al último cuarto del siglo XVIII; e





Zona del Puerto Viejo.

incluyendo entre los factores desencadenantes de tal coyuntura -además del citado conflicto bélico-, la independencia de los Estados Unidos de América (1776) y la Ley de Libre Comercio (1778). Existe constancia documental del beneficioso impacto que, sobre la economía local portuense, tuvo la independencia de la colonias británicas de Norteamérica [en tal sentido Alvarez Rixo comenta la favorable acogida dispensada, en 1789, por la burguesía local a los esfuerzos llevados a cabo por Francisco Caballero Sarmiento para abrir aquellos mercados al tráfico comercial con el Puerto de la Cruz].

A partir de 1815 se reanuda la situación de crisis de la primera mitad del siglo XVIII y se reabre con fuerza el proceso de desmantelamiento de la función portuaria en el Puerto de la Cruz. A principios de la centuria era uno de los enclaves marítimos más dinámicos del

archipiélago, mientras que cincuenta años más tarde, en el momento de la implantación del Régimen de Puertos Francos, el valor de las mercancías importadas por él había decrecido, hasta el extremo de representar menos del 10 % de las entradas por el de Santa Cruz.. Pascual Madoz, en 1849, proporciona algunas referencias cuantitativas para la descripción de este proceso, cuando señala (...) *Pero a pesar de lo defectuoso de los fondeaderos antes del año 1820 se hacía en esta pobl. el más opulento comercio de la prov. de Canarias, surtiéndose de sus almacenes casi todos los hab. de las mismas. (...)*.

La reanudación e intensificación de la retirada del tráfico marítimo-portuario de la ciudad a partir de 1815, obedeció a un complejo cúmulo de hechos y circunstancias políticas, económicas, medioambientales, etc., entre las que destacamos, las siguientes:

- Privilegios políticos y administrativos de



Santa Cruz: Desde 1723 se inició, en el marco de las directrices centralizadoras de la política borbónica, la concentración de la actividad portuaria en Santa Cruz de Tenerife, en detrimento de los restantes enclaves marítimos del archipiélago. Este proceso se vio reforzado y acelerado por la decisiva relevancia política y administrativa que adquirió dicha ciudad cuando, a su condición de sede de la Comandancia General, se vino a sumar la ubicación en la misma de la Diputación Provincial de Canarias (1812), y, sobre todo, la capitalidad del archipiélago (1822). Ambos hechos reforzaron la privilegiada posición estratégica del puerto de Santa Cruz, en relación a sus competidores regionales. Este hecho es trascendente, dado que la paralización de la actividad mercantil del Puerto de la Cruz, a partir de 1820, no sólo es el resultado normal de circunstancias coyunturales, consecuencia de las fluctuaciones habidas en los mercados internacionales por el vino, sino que tiene una dimensión estructural, que contribuyó a socavar y cuestionar la posición de la ciudad con respecto a la circulación geográfica del excedente económico en el sistema de ciudades insular y regional. El resultado final es que ya en 1882, con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Puertos, de 7 de Mayo de 1880, el Puerto de la Cruz es clasificado como un simple *puerto de interés local*.

- El progreso de la actividad portuaria en el Puerto de la Cruz fue paralelo al desarrollo del comercio de vinos y a la capacidad y calidad productora de los municipios del norte de Tenerife. En este sentido, como hemos señalado más arriba, la conclusión de las guerras napoleónicas permitió la reincorporación de los vinos españoles, franceses, italianos y portugueses al mercado internacional, abriendo una profunda crisis en el comercio exterior de

vinos, en tal proporción que el precio de la pipa pasó de 84 pesos en 1812 a 13 pesos en 1833. Así las cosas, la nueva situación del comercio y cultivo de vinos no fue el resultado de una coyuntura negativa más de este producto en los mercados internacionales, sino que por el contrario, en combinación con las catástrofes naturales (Aluvión de 1826) y las plagas de Oidium (1852) y Mildew (1878), vino a representar la crisis definitiva del comercio internacional de vinos canarios, quedando en adelante la producción restringida al consumo local. Si durante los siglos XVI y XVII la extraordinaria cantidad y calidad de la producción vitivinícola del Valle de la Orotava, se erigió en un factor clave para el establecimiento y desarrollo de un muelle en Puerto de la Cruz; parece razonable suponer que la definitiva desaparición del cultivo y comercio de vinos haya podido incidir negativamente en la actividad portuaria y comercial de la ciudad, restándole buena parte del carácter estratégico que había tenido su localización geográfica.

- Como hemos comentado en la introducción, el Puerto de la Cruz contó y cuenta con unas condiciones naturales inadecuadas, e incluso deficientes, para el emplazamiento de un puerto.

- El impulso experimentado por el cultivo de la cochinilla, menos exigente, y que no necesitaba de la fertilidad agrícola de los suelos del norte de Tenerife, contribuyó a relativizar el valor estratégico del Puerto de la Cruz, respecto de otros enclaves portuarios, especialmente, Santa Cruz.

Este progresivo retroceso del tráfico marítimo y de la actividad mercantil, ha de entenderse paralelo a un conjunto de profundos cambios en la estructura social y económica de la ciudad; la cual, en un plazo de algo más de 60 años, pasa de



ser un enclave comercial y portuario, a convertirse en un núcleo predominantemente, agrícola y pescador. En efecto, la crisis económica iniciada a partir de 1815, tiene lugar en el marco de un profundo proceso de transformación de la estructura económica y social del Puerto de la Cruz; proceso que se concreta en la progresiva retirada del tráfico marítimo y del movimiento comercial de su muelle. Ambos hechos, desde una perspectiva de análisis local, dan forma a lo que hemos denominado *proceso de ruralización*, y que comporta, como hechos esenciales: en primer lugar, la ampliación de la jurisdicción municipal mediante la incorporación de suelo agrícola; y en segundo lugar, la transformación de la estructura socioprofesional del municipio a través de la conversión de la burguesía comercial local en terratenientes agrícolas, y el paso desde un asalariado mayoritariamente adscrito al sector terciario (obreros portuarios, del transporte y del comercio) a otro integrado en su mayor parte por mano de obra agrícola y pescadores.

A pesar de la situación de crisis por la que atraviesa la ciudad durante el siglo XIX y el paralelo proceso de desmantelamiento de la actividad portuaria, éste es, paradójicamente, el momento en el cual se ejecutaron las obras más importantes de ampliación y mejora de la infraestructura del muelle del Puerto de la Cruz. Desde nuestro punto de vista, y a partir del decisivo papel de la administración militar, concretamente los comandantes generales en todo lo relativo al tráfico portuario, hemos considerado oportuno reconocer la existencia de dos etapas en el proceso de desarrollo de la infraestructura del muelle del Puerto de la Cruz durante la centuria: a) Etapa de 1800-1852, durante la cual el tráfico marítimo del Archipiélago y los proyectos de mejoras

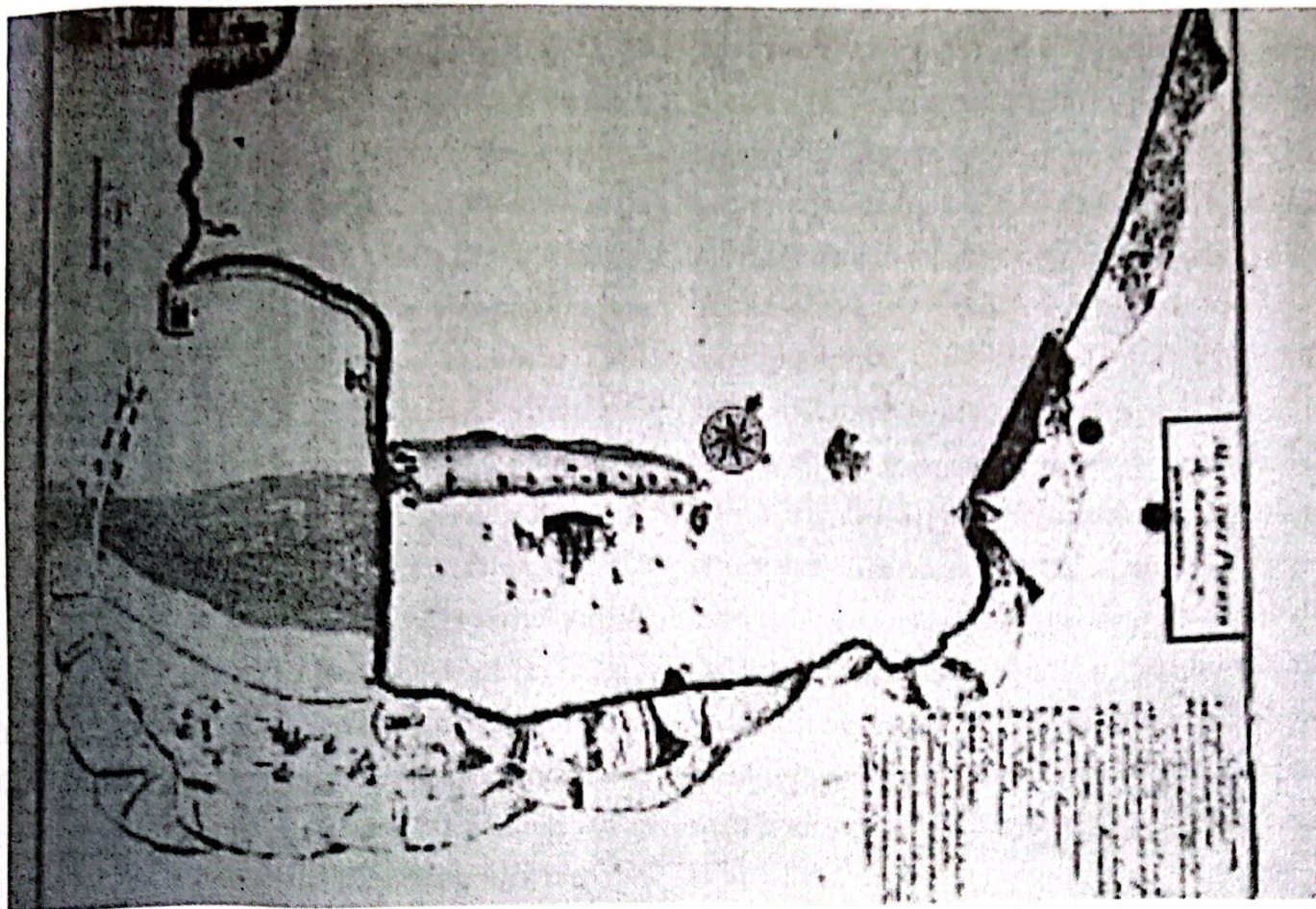
infraestructurales se encuentran (salvo escasas excepciones) bajo la tutela y el control directo de las decisiones de la administración militar. b) Etapa de 1852 en adelante, durante la cual el tráfico marítimo y los proyectos de mejoras infraestructurales pasan a depender, exclusivamente, de la administración civil.

a) La primera mitad del siglo, en lo que a la actividad portuaria se refiere, se caracteriza por la pervivencia del control por parte de la administración militar de todas las decisiones concernientes al tráfico marítimo; agudizado ahora por la pugna localista surgida en el marco del denominado "Pleito Insular", en el cual Las Palmas y Santa Cruz trataron de concentrar la mayor parte posible del tráfico mercantil regional.

En estos momentos, y aunque pueda resultar una contradicción, fue cuando se llevaron a cabo las primeras fases de ampliación y mejora del "Puerto Nuevo", ejecutadas entre los años 1822 y 1824. Éstas fueron financiadas por el Real Consulado del Mar, con sede en La Laguna, cuya aportación, declarada insuficiente por los responsables del proyecto, ascendió a 2.000 pesos.

La obra consistió en la construcción del primer tramo del brazo o dique occidental del actual muelle pesquero; así como en la limpieza del charco de "Tía Paula" y la demolición de algunas peñas que bloqueaban la entrada. Buena parte de estas mejoras fueron destruidas por la acción del mar durante los inviernos de los años posteriores, como resultado de los factores siguientes: en primer lugar, la consabida violencia de los vientos del NW. y del mar en la vertiente norte de la isla; en segundo lugar cierta falta de previsión y errores habidos en el diseño del proyecto; y, por último, la insuficiencia y precariedad de recursos que obligó a dejar





Primer Proyecto de Muelle de Martiánez. Amal Tortosá. S. XVIII.

### inconclusas las obras.

De este proyecto, de su ejecución y financiación, cabría añadir dos consideraciones importantes:

- La financiación procede de la única institución que, teniendo competencias en materia de tráfico marítimo, tiene su sede en la ciudad de La Laguna y no en Santa Cruz. Por otra parte, cabe recordar aquí el protagonismo que la ciudad de los adelantados tuvo durante la primera etapa del "Pleito Insular", en su abierta confrontación con la capital. Ambos hechos nos permiten inferir un claro sentido político en la medida del Real Consulado del Mar, orientada a potenciar el único núcleo portuario capaz de restar movimiento de naves a Santa Cruz. Finalmente, no debe extrañar el hecho, ya que las diferencias en las relaciones entre el Consulado y la capital son una constante, más o menos explícita, durante el primer cuarto de la centuria.

- El segundo comentario tiene por objeto suscribir la afirmación de Hernández y Arvelo cuando señalan, en uno de sus trabajos, que las obras de mejora del muelle ejecutadas entre 1822 y 1825 (...) *no fue más que un efecto tardío e inconcluso de una batalla portuaria que se había perdido (...)*. Ellos sitúan la batalla en el Trienio Liberal, nosotros la retrotraemos, al menos en su origen, al primer cuarto del siglo XVIII.

Tras este nuevo fracaso se reanudaron las iniciativas locales orientadas a lograr apoyo institucional y financiero para la construcción de un muelle; ahora, al parecer, nuevamente ubicado en el "Puerto Nuevo", en pleno centro del núcleo urbano, aunque prescindiendo del espacio ocupado por el Charco de los Camarones. Un primer diseño se debió al comandante de ingenieros Diego Tolosa, el cual se extravió. Para reemplazar su pérdida se confeccionó un nuevo expediente el cual, tras



## CATHARUM

haber sido remitido a las instancias oportunas, no tuvo ningún resultado concreto.

Otro aspecto importante a tener en cuenta durante este período, viene dado por el impulso dado por la autoridad militar al desarrollo de la red de comunicaciones terrestres de la isla de Tenerife. Cabe recordar, en tal sentido, que las obras de la carretera que unía los núcleos de Santa Cruz y La Orotava con su posterior prolongación hasta el Puerto de la Cruz, tuvieron su iniciación en las postrimerías de esta primera etapa. La transformación en carretera del camino que unía La Laguna y La Orotava data de 1845; y, aunque no hemos podido precisar con exactitud la fecha de su entrada en servicio, cabe suponer que la conclusión de las obras tuvo lugar en 1854. Su prolongación al Puerto de la Cruz, tras haberse iniciado entre 1853-54, entró en funcionamiento en marzo de 1866. El desarrollo de las comunicaciones internas de la isla tuvo claras e inmediatas consecuencias sobre el transporte insular, resultando particularmente evidentes en el tráfico de viajeros.

En cualquier caso, aunque no guarda una relación directa con la función portuaria, es obvio que el desarrollo de las comunicaciones terrestres de la isla dieron la puntilla a la actividad del muelle portuense el cual, desde 1820, se había ido convirtiendo en un puerto de cabotaje.

b) El año de 1852 marca el inicio de una nueva etapa que se extiende a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX. Durante la misma el tráfico marítimo y las cuestiones relativas a la infraestructura portuaria pasaron a ser competencia de la administración civil, relegando a un segundo plano el papel que, hasta ese momento, había ejercido la administración militar. Ello fue consecuencia de un lento proceso reformista que, extendiéndose a lo largo

de la primera mitad del siglo XIX, tiende a separar las competencias de las administraciones civil y militar. Tal proceso, en el ámbito específico que nos ocupa relativo a la función portuaria, culmina con tres acontecimientos particularmente significativos: 1) en el verano de 1847 tomó posesión de su cargo el primer Ingeniero Civil de la provincia de Canarias (Francisco Clavijo y Plo); 2) el 12 de diciembre de 1854 se instaló en Santa Cruz la Junta de Obras Públicas, creada en base a una real orden de noviembre del mismo año; 3) en 1852 tuvo lugar la introducción del nuevo régimen comercial de puertos francos, el cual eliminó toda capacidad decisoria de la autoridad político-militar en materia de tráfico y desarrollo portuario; particularmente en lo que a exacciones se refiere.

Este conjunto de cambios propició que durante la segunda mitad del siglo XIX, desaparecieran buena parte de las injerencias militares y políticas en la promoción o bloqueo de las infraestructuras portuarias y del tráfico marítimo del archipiélago, con lo que cada enclave portuario quedó a expensas de las posibilidades de sus propias condiciones naturales, de su capacidad económica, y de la calidad y amplitud de los servicios e instalaciones de los que estuviese dotado su muelle. Desde esta perspectiva se comprende el extraordinario desarrollo experimentado por el puerto de La Luz de Las Palmas durante la segunda mitad del siglo, aprovechando las excelentes condiciones naturales de que se hallaba dotado.

No obstante, estos cambios resultaron tardíos e insuficientes para reactivar el movimiento comercial y recuperar el depauperado tráfico marítimo del Puerto de la Cruz. En éste el medio natural inadecuado para el establecimiento de un puerto; el desarrollo de las comunicaciones



terrestres y la desaparición del comercio de vinos, determinó la pérdida de su posición estratégica en relación al sistema canario de ciudades y al resto de centros portuarios del archipiélago, relegando a un segundo plano la capacidad e importancia económica de su entorno, factor que, históricamente, había determinado el establecimiento de un muelle en el lugar.

Conocemos con toda exactitud la situación del Puerto Nuevo a mediados del siglo XIX gracias al croquis de las instalaciones del muelle copiadas por el comandante Clavijo en 1847. En éste se representa, como única infraestructura portuaria del lugar, el muelle semicircular inmediato a la Casa de la Aduana, construido en el siglo XVII, y el tramo del dique occidental del muelle, levantado en 1822-24 con el apoyo financiero del Real Consulado del Mar. También en el croquis se indica la localización de la "baja negra" y la "baja amarilla", los cuales fueron puntos de referencia recurrentes en los proyectos posteriores de ampliación o mejora del Puerto Nuevo.

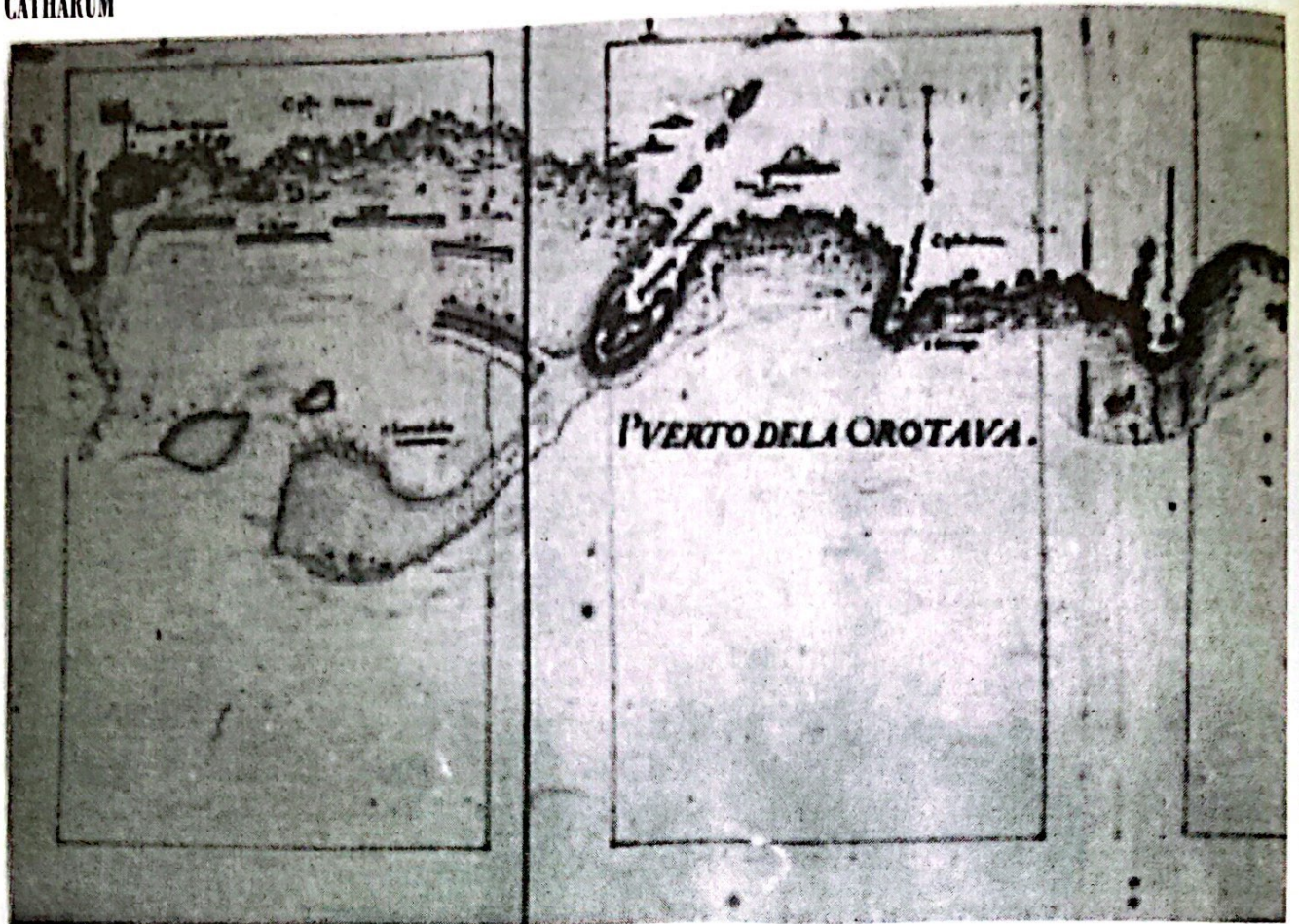
La primera iniciativa emprendida por la comunidad local portuense durante la segunda mitad del siglo XIX, de cara a la construcción de un muelle en su demarcación, tuvo lugar en 1856. Alvarez Rixo da cuenta de una "junta particular de vecinos" convocada por el Alcalde Cologan, cuyo objeto fue retomar el proyecto de construcción de un muelle en Martiánez. En el texto se indica que (...) *los ingenieros de Santa Cruz ... le descubrieron y confirieron privadamente* ( al Sr. Alcalde ) *un primoroso plano que con el mismo objeto* ( puerto de Martiánez ) *había sido levantado por el Ingeniero de S. Magestad, Dn. Andrés Amat Tortosa, (...)*. Se hace referencia, pues, al primer proyecto de muelle en Martiánez, cuya iniciativa y diseño, ya tratados en esta exposición, se llevó a cabo

entre los años 1769-1779.

Este proyecto culminó con una instancia dirigida a la Reina Isabel II en demanda de apoyo financiero para la construcción del referido muelle; esta vez, como hecho novedoso, sorprende que dicha solicitud esté suscrita por todos los municipios del norte de Tenerife. Esta nueva iniciativa había tenido su origen en 1850, habiéndose remitido previamente a esta solicitud otra anterior dirigida al Ministerio de Fomento, la cual contenía un proyecto de muelle ( con memoria y planos ), obra de Nicolás Benítez de Lugo. Por otra parte, la memoria que acompañaba el proyecto y planos de la obra, constituye un documento inestimable en el que se recoge el discurso que sirvió a la comunidad portuense como fundamento de cara a la justificación de las inversiones necesarias para la ejecución del proyecto, y cuyo contenido podemos sintetizar en dos grandes líneas argumentales: a) *la localización estratégica del enclave* en el norte de la isla de Tenerife, según el texto (...) *el más productor del archipiélago canario (...)*, así como las magníficas expectativas que, para el desarrollo agrícola de la zona, proporcionaría la mejora de la infraestructura portuaria; b) *la discriminación de la que se sienten objeto con respecto a los restantes puertos canarios*, señalándose que siendo (...) *el único habilitado de la Provincia que no tiene asignación para obras de muelle, creemos estar en el caso de reclamar el beneficio que otros disfrutaban sin ser por ningún caso más acreedores.*

En síntesis, constatamos que durante la década de los 50, y coincidiendo con los cambios políticos y administrativos comentados más arriba, el Ayuntamiento del Puerto de la Cruz, contando con el apoyo de la mayor parte de los municipios del norte de Tenerife, recuperó el proyecto de muelle de Martiánez, a partir de las propuestas contenidas en el proyecto realizado





Plano del Puerto de la Cruz de 1634. (Prospero Cassola).

por Amat Tortosa en el siglo XVIII. Sin embargo, como todas las iniciativas anteriores, no pasó de ser un buen propósito.

Diez años más tarde volvió a postergarse una vez más el proyecto de muelle de Martíáñez, reconduciéndose los esfuerzos de la comunidad local a la mejora del Puerto Nuevo; meta, esta última, más asequible y adecuada a la nueva situación social y económica del Puerto de la Cruz. En efecto, durante la década de los setenta se construyó la mayor parte del dique occidental del muelle que ha llegado a nuestros días. El proyecto preveía, como objetivo inicial, la prolongación del dique hasta alcanzar la denominada "Baja Negra"; no obstante, los continuos destrozos ocasionados en los sucesivos inviernos como consecuencia de la acción del mar sobre el dique, llevó a los responsables del proyecto a abandonar tal propósito cuando se hallaban a 40 metros del

objetivo marcado. La ejecución de las obras se prolongó por espacio de once años, comenzando en 1870 y concluyendo en 1881. Aunque se trató de un proyecto de escasa entidad en relación a lo que habían sido las aspiraciones seculares del Puerto de la Cruz, éste adolece de una significación histórica considerable; sobre todo si tenemos en cuenta los extremos siguientes:

- Supuso el mayor proyecto de ampliación y mejora de las instalaciones portuarias llevado a cabo en el Puerto de la Cruz, durante el período que comprende nuestra exposición.
- Su ejecución tuvo lugar durante la segunda mitad del siglo XIX; esto es, en un momento en el cual las competencias en materia de tráfico marítimo han pasado a estar bajo la tutela de la administración civil.
- Resulta un proyecto tardío e insuficiente, el cual parece más el producto de una cierta inercia histórica, que un esfuerzo creíble de la



administración por recuperar o reactivar la función portuaria en el Puerto de la Cruz.

Hay que tener en cuenta, sin embargo, que a partir de 1860, con las transformaciones económicas y sociales señaladas más arriba, el Puerto de la Cruz experimenta el auge del sector agrícola y, por vez primera, comienza el desarrollo del turismo. Esta reactivación de la economía local fue, en primer lugar, consecuencia de la incorporación de nuevos cultivos agrícolas de exportación - específicamente la cochinilla y el plátano-, que vinieron a suplir al viñedo; y, en segundo lugar, el resultado de las primeras iniciativas empresariales importantes dentro del sector turístico.

Los Nuevos Cultivos de Exportación: La cochinilla y el plátano:

1.- El cultivo y comercio de la cochinilla constituyó un ciclo económico bastante efímero, cuyo momento de auge se extendió desde mediados de siglo hasta 1872, alcanzando su punto más bajo en 1884. En el Puerto de la Cruz, su cultivo y comercio adquirió proporciones significativas a partir de 1858; aunque alcanzó su máximo desarrollo durante la década siguiente. Un rasgo relevante del comercio de la cochinilla en el Puerto de la Cruz es la confirmación de su papel como puerto de cabotaje, desde el cual se remiten a Santa Cruz las mercancías que han de reexportarse al exterior del archipiélago (...) *la mucha cochinilla que se cosecha en nuestro Valle y más cantidades que de otros lugares del interior reciben nuestros negociantes, estos la remiten para Sta. Cruz, a fin de que desde allí vaya para Inglaterra y otros puntos de Europa, de donde por los mismos vapores y vía de dicha Sta. Cruz se han acostumbrado a recibir sus géneros de trueque ( se refiere a los comerciantes locales ) los cuales se expenden en sus almacenes (...).* En la década de los setenta la cochinilla entra en

una profunda crisis como consecuencia de la divulgación de la anilinas sintéticas y los efectos de la Guerra Franco-Prusiana; y cuyas consecuencias son claramente apreciables en el Puerto de la Cruz.

A partir de 1880 el plátano se transformó en un cultivo comercial importante en Tenerife, si bien su consolidación definitiva no tuvo lugar hasta quince años después. En el Puerto de la Cruz la exportación de plátanos comenzó en 1858 aunque con la perspectiva y la amplitud comercial que conoció en la primera mitad de este siglo, no se inició hasta 1878.

2.- El Desarrollo Turístico durante el último cuarto del siglo XIX: En los últimos veinte años del siglo, y en el marco del expansionismo colonial europeo, tiene lugar el desarrollo de una importante actividad turística. Los cambios operados en el sector turístico a lo largo del último cuarto del siglo XIX, son apreciados y registrados -para el conjunto de la isla- por Verneau en 1876, 1884 y 1890.

La actividad turística comenzó a tener un apreciable peso en la economía local a partir de 1880; si bien hay constancia de iniciativas encaminadas a su desarrollo, desde la década de los años sesenta. En el año 1886 se fundó la Compañía de Hoteles y Sanatorium del Valle de la Orotava, hecho que resultó decisivo para el desarrollo turístico de la comarca. En 1890 tuvo lugar la inauguración del Hotel Taoro, hecho que constituye un punto de referencia esencial en el desarrollo turístico insular y regional.

Finalmente, en relación a las obras de mejora de la infraestructura del muelle, cabe reseñar brevemente, dos nuevas y postreras iniciativas encaminadas a la construcción de un puerto:

1º.- En los últimos años del siglo se retomó la iniciativa de construir un muelle en Martiánez.

En esta ocasión se hizo sobre la base de un



## CATHARUM

nuevo proyecto y en el marco de una cierta reactivación de la actividad portuaria, la cual abrió magníficas perspectivas sobre su viabilidad tanto política como financiera. En efecto, tras la visita de Alfonso XIII en 1906, parecía que el proyecto iba por fin a ejecutarse; de hecho se adjudicaron presupuestos e incluso se solicitó permiso para iniciar las obras; no obstante, el informe desfavorable emitido por la Junta Consultiva del Estado Mayor Central produjo la definitiva paralización del proyecto en 1909.

2º.- En el primer cuarto del siglo XX, y tras el fracasado intento del muelle de Martiánez, se concibió el proyecto de desembarcadero de "El Penitente", en un punto situado entre el Puerto Nuevo y el Puerto del Rey o San Telmo, junto a la actual sede del Ayuntamiento del Puerto de la Cruz. Las gestiones para su construcción, inicialmente de carácter privado, comenzaron en octubre de 1908; posteriormente, y tras tomar la iniciativa el Ayuntamiento, se ejecutó una primera fase de las obras en 1911, y una ampliación de las mismas en 1926.

Para cerrar este apartado, podemos concluir que la importancia económica del enclave dio lugar a la promoción de numerosos proyectos y esfuerzos por parte de la comunidad municipal, e incluso comarcal, de cara a impulsar la ampliación y mejora de las instalaciones portuarias; circunstancia que fue una constante a lo largo de la historia local hasta bien entrado el presente siglo. Sin embargo, todas estas iniciativas fracasaron como resultado de las precarias aptitudes naturales del lugar para el desarrollo de un puerto; y en menor medida, por el bloqueo y obstrucción ejercido por las autoridades militares en la tramitación de los proyectos, y la discriminación de que fue objeto el Puerto de la Cruz y el resto de enclaves marítimos canarios con respecto a Santa Cruz -

como consecuencia de la aplicación de las medidas centralizadoras de los borbones- en el reparto de los fondos públicos destinados a la ampliación, mejora y mantenimiento de sus respectivas infraestructuras portuarias. Los cambios políticos y administrativos encaminados a la superación de esta situación, en el caso del Puerto de la Cruz, resultaron tardíos e insuficientes.

A modo de EPÍLOGO, como síntesis general a lo que hemos venido manifestando a lo largo de nuestra exposición, podemos concluir que el establecimiento y desarrollo de la función portuaria en el Puerto de la Cruz sólo puede ser explicado a partir de su localización estratégica en la comarca del norte de la isla de Tenerife; circunstancia que se vio reforzada por la precaria calidad y tardía construcción de la red insular de comunicaciones terrestres. Con todo, su muelle puede ser catalogado como el centro fundamental de comercio británico en el archipiélago durante los siglos XVII, XVIII y parte del XIX; llegando, ocasionalmente, a concentrar las cuatro quintas partes del comercio exterior de Tenerife.

En todo caso, con independencia de lo que acabamos de señalar, desde un ámbito geográfico de análisis más general, la concentración de la mayor parte del tráfico marítimo y de la actividad comercial de la isla de Tenerife en la ciudad y puerto de Santa Cruz, ha de ser entendida como una consecuencia más del proceso de integración económica del territorio insular y regional, el cual registró una importante intensificación a lo largo del siglo XIX.

Asimismo, parece evidente que con independencia de su posición en la red de centros portuarios del archipiélago, el Puerto de la Cruz no contó con una infraestructura e instalaciones portuarias acordes con su importancia



económica. Ello fue consecuencia de las dificultades impuestas por un entorno natural adverso, una política portuaria centralista y discriminatoria, así como otros aspectos inherentes a las formas de las relaciones de dependencia colonial.

La constitución del Puerto de la Cruz como una entidad local independiente, teniendo en cuenta la cantidad y calidad del territorio que comprendió su demarcación jurisdiccional hasta 1847, ha de entenderse vinculada a la actividad portuaria y comercial, en un nivel de

exclusividad difícilmente repetible. Hasta tal punto esto es así que, cuando en el siglo XIX se comenzaron a dejar sentir las consecuencias del progresivo desmantelamiento de la función portuaria, las administraciones regional y estatal se vieron impelidas a reconsiderar y a admitir la ampliación territorial del término municipal con el fin de poder garantizar su supervivencia.