

## REFLEXIONES EN TORNO AL PROCESO DE FORMACIÓN DEL PUERTO DE LA CRUZ

*Nicolás D. Barroso Hernández.*

La Historia Local de Canarias está jalonada de hitos o eventos históricos relevantes que sirven de referente a las distintas comunidades locales acerca del momento – más o menos preciso– en que dio comienzo la existencia de la localidad; tales hitos o eventos son muy diversos en función del criterio que se haya adoptado para la determinación del mismo, extendiéndose desde los escasos lugares que cuentan con un documento fundacional (La Laguna y Buenavista), hasta los que conmemoran como hito fundacional la noticia de la primera construcción (Santa Cruz), o los que rememoran la primera noticia o referencia histórica acerca del lugar, o cualquier otra circunstancia más o menos significativa. Parece claro que, con la salvedad de los municipios que cuentan con un acta fundacional, el resto de referentes resultan hechos –sin duda– importantes en la formación de la entidad local. En cualquier caso lo realmente importante no es tanto el hilo o el evento en sí mismo –que puede o no resultar incidental y en ocasiones anecdótico–, como el pretexto que su conmemoración proporciona para facilitar el acercamiento del ciudadano a su historia más próxima, y sensibilizar a la comunidad de la carga simbólica e identificativa de la que son portadores los restos culturales de ese momento histórico, amén de otros muchos aspectos positivos que reporta a las sociedades cultas y desarrolladas un aceptable conocimiento de su propia historia. En este sentido señala Santos Juliá: *«Algunos lo lanlentan. pero no tiene remedio: la historia vive hoy en buena parte a golpe de aniversarios. Cierto que la oportunidad puede desatar toda clase de oportunismos y dar lugar a libros apresurados, a libros de libros, sin sustancia ni investigación propia. Pero también es verdad que la curiosidad por las cosas que ocurrieron en otros tiempos no es tan abundante que deba desdeñarse la ocasión para llegar a públicos más amplios de los que habitualmente frecuentan*

*los cantinas del pasado*»<sup>1</sup>. En Tenerife, sin ir muy lejos, a lo largo de la década de los años noventa hemos tenido la oportunidad de asistir a un considerable número de celebraciones conmemorativas de centenarios fundacionales de ciudades, especialmente La Laguna, Los Realejos, La Laguna, etc., e incluso Santa Cruz que retrotrae la conmemoración de su fundación a fechas anteriores a la Conquista de la Tenerife, hecho que, cuando menos, no puede dejar de resultar insólito y sorprendente para algunos ciudadanos.

Sin embargo, el municipio del Puerto de la Cruz que ha sido y es uno de las entidades locales más importantes de la isla de Tenerife -y en algunos momentos, incluso, del Archipiélago- no cuenta con un referente histórico omnivalente y de aceptación general, como la inmensa mayoría de las localidades canarias. En efecto, después de una larga y penosa travesía en búsqueda de un referente histórico omnivalente, y tras haber deambulado por casi todas las confusiones, dudas, inexactitudes, deformaciones, etc., en las que se ha movido y se mueve la historia local del Puerto de la Cruz, hemos llegado a la conclusión que el tal referente omnimodo no existe. Aceptado este primer e importante axioma, nuestro propósito en el presente artículo es abordar la cuestión aportando una perspectiva global y diacrónica del conjunto de hitos y eventos históricos que dieron lugar a la formación del Puerto de la Cruz y las singularidades que concurren en el mismo, tratando al mismo tiempo de describir y explicar cada uno de ellos y el papel que han desempeñado en dicho proceso.

Como marco general de referencia para todo el conjunto insular, señalemos que tras la conquista de Tenerife la jurisdicción del Cabildo se extendió a la totalidad de la isla, constituyéndose el conjunto del territorio insular en Unidad Político-Administrativa. En tal sentido es de interés señalar que la unidad político-administrativa, bajo el Cabildo, se mantuvo hasta la aplicación del decreto de las Cortes de Cádiz de 23 de mayo de 1812<sup>2</sup>. La amplitud de la jurisdicción territorial del Cabildo, propició que desde el comienzo del proceso colonizador surgieran entidades locales menores que se corresponden, en gran medida, con el mapa municipal actual. En estas *villas o lugares* se crea el concepto de comunidad vecinal en cada grupo apareciendo en ellos la existencia de una rudimentaria administración; en cada uno de estos grupos de convivencia, y seguramente en los primeros años del siglo XVI, los gobernadores nombran alcaldes, con atribuciones limitadas en el orden judicial, así como Alguaciles de Campo<sup>3</sup>. En tales lugares sus vecinos se reunían en concejo abierto, repartían las cargas que se les imponían, acordaban la creación de sus pósitos, nombraban los administradores de éstos, tomaban sus cuentas y disponían de la inversión de sus fondos, designaban sus representantes en los cabildos generales abiertos que se reunían en la capital, etc. Estas reuniones tenían Jugar ante el alcalde pedáneo y el párroco, dando fe de los acuerdos un escribano si lo había en el lugar, y en otros casos un fiel de feches.

1. SANTOS JULIÁ: «De paseo por la historia», *El País*, Madrid, sábado 29 de mayo de 1999. BABELIA. Pág. 20.

2. ROSA OLIVERA, L. de La: *Evolución del Régimen Local en las Islas Canaria*, Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid, 1946, p. 91.

3. ROSA OLIVERA, L. de la. Op. Cit., p. 91-98.

El Puerto de la Cruz supone una excepción respecto de este marco general expuesto para el conjunto de la isla, en la medida que el territorio que actualmente comprende su jurisdicción municipal, durante los siglos XVI y primera mitad del siglo XVII, formaba parte del *Lugar* de La Orotava. Esta circunstancia es, sin duda alguna, la clave fundamental para entender las confusiones surgidas en torno al origen del Puerto de la Cruz. En efecto mientras para el resto de los *lugares* se produce una simultaneidad o sincronía entre su constitución en entidad local menor, la formación de su caserío y su definición funcional (agrícola, comercial, portuaria. etc.), aspectos estos que generalmente se hallan en la base del origen de los municipios y que en ocasiones se identifica como el momento de la «fundación»; en el caso que nos ocupa los tres procesos han sido independientes y han tenido lugar en momentos diferentes. Dicho de otro modo, nuestra tesis -que trataremos de sustentar en esta exposición- es que la formación del Puerto de la Cruz es el resultado de un prolongado y largo proceso, que se extiende a lo largo de los siglos XVI y XVII, y no culmina definitivamente hasta mediados del siglo XIX; a lo largo de este período se suceden, por este orden, una primera etapa de definición funcional -que identificamos con los comienzos de la actividad portuaria-; un segundo momento en el que tiene lugar la cristalización de un caserío o núcleo urbano estable; y, finalmente, su constitución en una entidad local diferenciada de La Orotava. Además de estos tres referentes básicos o fundamentales, la gran complejidad del proceso propició la incorporación al mismo de una serie de cuestiones o conflictos cuya resolución definitiva no tuvo lugar hasta mediados del siglo XIX, tales como la segregación de la administración religiosa (Beneficio en 1681), la elección de alcalde pedáneo por y entre sus vecinos (1725-1772) y, por último, la configuración definitiva de los límites territoriales del término municipal (1847).

Esta excepcionalidad y complejidad que informa el proceso de formación del Puerto de la Cruz, se ha visto reforzado y aumentado como resultado del tratamiento que se ha dado a la cuestión por parte de los historiadores e investigadores que han abordado el tema. En efecto, la práctica totalidad de estudios que abordan el origen y formación del Puerto de la Cruz son pequeños artículos de revistas especializadas, periódicos, programas de fiesta, etc., que tratan de modo aislado y fragmentario algún aspecto muy concreto, o bien obras de carácter general de historia que hacen referencias laterales al municipio; en ambos casos el análisis carece de una visión global y diacrónica del proceso; perspectiva ésta, que como mostraremos a lo largo de nuestra exposición, resulta fundamental e ineludible para alcanzar una mínima comprensión del fenómeno en estudio.

Los hitos que, desde nuestro punto de vista, ordenan el proceso de formación del Puerto de la Cruz, son los siguientes:

- 1) Definición Funcional: el establecimiento de un puerto (principios del siglo XVI).
- 2) Formación del caserío: finales del siglo XVI.
- 3) Acceso a la condición de Entidad Local independiente o diferenciada: 1648-1651.
- 4) Renuncia por parte de La Orotava al Privilegio de la elección de Alcalde Pedáneo del Puerto (1683-1727).
- 5) Nombramiento del Alcalde Real: reforma del régimen local de Carlos III de 1766.
- 6) Ampliación de la Jurisdicción: 1847.

## I. DEFINICIÓN FUNCIONAL: EL COMIENZO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL SIGLO XVI.

Las primeras referencias históricas relativas a la existencia de alguna actividad humana en el Puerto de la Cruz, datan de los primeros años del siglo XVI y tienen un carácter eminentemente económico, concretamente están referidas a la actividad portuaria en el enclave.

Tras la conquista, y dadas la condición insular y la morfología accidentada del territorio, se estableció una red de comunicaciones marítimas entre las islas, y de éstas con el exterior. Lobo Cabrera, refiriéndose al siglo XVI, señala que (...) *las rutas se trazan de puerto a puerto, a lo largo de las costas desde las islas a los continentes, y en el caso que nos ocupa, especialmente a Europa (...); y continúa (...)* en las islas y ciudades donde su relación con el exterior se hace a través del mar; se necesitan unos puertos de contacto capaces de ponerlas en relación con el exterior (...)<sup>4</sup>. En Canarias, durante la época en estudio, estos enclaves fueron muy abundantes. Uno de ellos fue el Puerto de la Cruz, a través del cual encontró su salida natural al mar el Valle de la Orotava<sup>5</sup>.

Desde los primeros años del siglo XVI existió actividad portuaria en el lugar; pues desde noviembre de 1502 se hace mención, en los Acuerdos del Cabildo de Tenerife, de los *pue11os de Taoro*<sup>6</sup>. Es muy probable que en los primeros momentos de ocupación del territorio se utilizaran varias ensenadas o abrigos como desembarcadero; para posteriormente, y de acuerdo con la experiencia del territorio y del medio marino, ir concentrando el tráfico de navíos en aquellos puntos dotados de condiciones naturales más idóneas. Ello podría explicar, desde nuestro punto de vista, el hecho de que en 1502 se aluda a *puertos*, en plural. No obstante, esto no constituye un hecho excepcional dado que, durante la época que estamos tratando, la infraestructura portuaria es inexistente, limitándose estos a *sin1ples surgideros o abrigos aptos para desembarcar*<sup>7</sup>; esta circunstancia confirió la condición de tal a numerosos puntos del litoral, si bien sólo algunos cristalizaron en núcleos urbanos estables.

El 7 de diciembre de 1506 el Ayuntamiento de la isla adoptó el acuerdo de cons-

4. LOBO CABRERA, Manuel. *El Comercio Canario Europeo Bajo Felipe II*, Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias y Secretaría Regional do Turismo, Cultura y EmigraÇao del Governo Regional da Madeira, Funchal, 1988. p. 36.
5. RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Canarias y el Atlántico: Piraterías y Ataques navales*, (2ª Edición, facsímil). Cabildo Insular de Gran Canaria. Cabildo Insular de Tenerife y Gobierno de Canarias, Madrid, 1991. tomo III (1ª parte). p. 432.
6. *Fontes Rerum Canariarum* (Acuerdos del Cabildo de Tenerife 1497-1507 ), Edición y Estudio de Elías Serra Ràfols, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Instituto de Estudios Canarios. La Laguna, 1949. tomo IV, p. 49. 274-Cangrejos *Otrosy ordenaron e mandaron los dichos señores que ninguna persona sea osada de comer ni matar cangrejo en los puertos de Taoro // por quanto por esta cabusa se pierden las pesquería...*
7. LOBO CABRERA. M., Op. cit. p. 36.

truir un muelle en el *puerto del Araotava*<sup>8</sup>. El documento en sí y el texto que contiene, proporcionan información de gran interés:

-Por una parte, se hace referencia, en singular, a *el pueno de! Araotava*. Por tanto podemos suponer que entre noviembre de 1502 y diciembre de 1506 tuvo lugar la elección del emplazamiento definitivo del desembarcadero para la comarca de La Orotava. El *Puerto Viejo* (denominación con que se conoce este muelle desde finales del siglo XVI) se hallaba en una pequeña ensenada situada en la desembocadura del barranco de San Felipe y flanqueada en su parte oriental por la caleta del Puerto y en su extremo occidental por la caleta del Hurgado o Punta Brava.

-Por otra parte, el documento refleja el interés del Cabildo por la construcción de un muelle y una casa-almacén en el lugar. El objetivo central de este proyecto es hacerse con el control, por parte de la institución municipal, de los derechos que pudiera generar la actividad mercantil y portuaria en esta parte del territorio. Ello permite inferir que en 1506 el lugar podría concitar expectativas de un apreciable movimiento económico, resultando manifiestas las potencialidades de desarrollo futuro del mismo.

No tenemos constancia de que los proyectos de muelle, casa-almacén y bodegón se hayan llegado a ejecutar; si bien algunos textos y autores dan por hecho su existencia, en ellos no se alude a la fuente documental que sirve de apoyo a tal afirmación. Hemos de suponer, en todo caso, que estos edificios, de haber existido, se hubieron de ubicar en la inmediaciones del desembarcadero del Puerto Viejo, cuya actividad condensaba la razón de ser del lugar.

Este 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. Ladero Quesada señala que, en esta época, (...) *el azúcar fue el principal producto de exportación, que permitía obtener en contrapartida las manufacturas y otros productos que las islas necesitaban (...)*<sup>9</sup>. Este cultivo introdujo a las islas en el concierto económico del capi-

8. *Fontes Rerum Canariarum* (Acuerdos del Cabildo de Tenerife 1497-1507). Op. cit., tomo IV, pp.139-140. 672.-*Propios. Que se faga un muelle en el puerto del Araotava. E luego los dichos señores dixero que por quanto esta ysla [es] pobre e no tiene propios ningunos para las cosas que convengan al bien pro común de la república e que porque les parecía que en el puerto del Araotava se puede haser un muelle para cargar e descargar las mercaderías que se cargaren e descargaren, que apropiavan e apropiaron para renta de los propios desta dicha ysla, el dicho muelle e casa que se ha de haser en el dicho puerto del Araotava e que non se pueda allí haser otra casa alguna para meter mercaderías algunas ajenas de ninguna persona, salvo en la dicha casa de los propios, para que todo asy hecho e acabado se pague del cargoo e descargo que en el dicho muelle se cargare lo que al Cabildo bien visto fuere para que se arriende para los dichos propios; lo cual asy mismo se ha de fazer porque vyene provecho a los mercaderes que allí vyneren a cargar e descargar, en les asegurar sus mercancías que allí vyneren al dicho puerto; e pidieron a los dicho. señores teniente e alcalde mayor que las penas que se echen para los propios desta ysla que las echen e apliquen para el dicho muelle e casa que se ha de haser en el dicho puerto.*

9. LADERO QUESADA, Miguel Angel, «La economía de las Islas Canarias a comienzos del siglo

talismo comercial, de corte colonial, erigiéndolas *en* centro productor de materias primas e importador de manufacturas procedentes de las metrópolis europeas; pero sobre todo fue el elemento capaz de captar las inversiones de capital más importantes, estimular las relaciones mercantiles y la construcción de puertos y varaderos<sup>10</sup>. La producción y comercio azucareros tuvieron un desarrollo importante en la Isla de Tenerife, en donde hubo diez ingenios durante el último tercio de la centuria; cuatro de los cuales se hallaban en las inmediaciones del Puerto de la Cruz: tres en La Orotava y uno en Los Realejos<sup>11</sup>. Teniendo en cuenta la precariedad de las comunicaciones terrestres insulares, es lógico suponer que el azúcar producido *en* estos ingenios fuera exportado a Europa a través de aquel puerto; por cuyo muelle, también, se importarían las manufacturas destinadas al consumo interno de la comarca.

Además del movimiento comercial generado por el azúcar, tenemos constancia de otro tipo de actividades económicas relacionadas con el muelle portuense:

-Las pesquerías, sobre todo del banco pesquero canario-sahariano, fueron explotadas desde finales del siglo XV<sup>12</sup>. Desconocemos la importancia que dicha actividad tuvo en el Puerto de la Cruz; no obstante en 1507 se encarga a un navío, armado para pescar *peje liçal* en Ria de Oro, que (...) *lo traerá salado a los puertos de Santa Cruz. Garachico y La Orotava* (...) <sup>13</sup>.

-Otro sector importante de la economía insular, durante el primer tercio del siglo XVI, fue la exportación de trigo y cebada<sup>14</sup>. La documentación consultada prueba que dicho comercio, de forma ilícita, también se llevó a cabo en algunos puntos del litoral portuense<sup>15</sup>.

Esta decena de años, que se extiende aproximadamente desde la Conquista hasta 1507, concentra las primeras noticias acerca del Puerto de la Cruz, y que como hemos tenido oportunidad de conocer están referidas al comienzo de la actividad económica en el término municipal. En este periodo se identifica nítidamente un punto de inflexión muy claro que viene dado por el acuerdo del Cabildo de 7 de diciembre de 1506, el cual podría perfectamente constituirse en el primer hito en el proceso de formación del lugar.

XVI», en MILLARES TORRES, Agustín, *Historia General de la. Islas Canarias*, EDIRCA, Las Palmas de Gran Canaria, 1977, tomo III, pp. 124-138.

10. *Ibidem.*, pp. 124-138.

11. RUMEU DE ARMAS, A., *Op. cit.*, tomo I, p. 282.

12. LADERO QUESADA, M.A., *Op. cit.*, pp. 124-138.

13. MARRERO. Manuela, «Algunas consideraciones sobre Tenerife en el primer tercio del siglo XVI», *Anuario de Estudios Atlánticos*, N° 23, Madrid-Las Palmas, 1977. p.379.

14. *Idem.*, p.380.

15. *Fontes Rerum Canariarum* (Acuerdos del Cabildo de Tenerife 1508-1513), *Op. cit.*, tomo V, Vol. II, p. 152. *Viernes, 7 de Mayo de 1512, ... Se platico que por la caleta de Santiago y puertos de Dabte y Garachico y de lcode y del término do mora Fernando de Castro y caletas de Taoro del Araotava se embarca mucho pan, trigo y cebada, por ser lugares apartados de esta jurisdicción, con maneras y horas esquisitas, puesto que sobre ello hay defendimentos,...*

## 2. LA COSOLIDACIÓN DEL NÚCLEO URBANO: FORMACIÓN DEL CASERÍO.

Si, como acabarnos de ver, durante la decimosexta centuria tuvo lugar la determinación de la función económica del lugar en tomo a la actividad portuaria: «un puerto»; el siglo XVII constituye el período en el que se produce la consolidación de un núcleo de población estable y la definición de la trama urbana de la ciudad «el Puerto».

La precariedad del desarrollo demográfico y urbano del Puerto de la Cruz en el siglo XVI, contrasta con la importancia económica y política del Valle de la Orotava. Desde nuestro punto de vista, esta situación tiene su explicación en las tres razones siguientes:

-Durante el siglo XVI, particularmente en su primera mitad, la población de las islas era particularmente escasa<sup>16</sup>.

-El litoral de las islas estaba sometido a razias y saqueos por parte de los piratas<sup>17</sup>. Es inconcebible el desarrollo de un núcleo urbano estable en la costa, sin que previamente se hayan adoptado las pertinentes medidas defensivas.

-Por último, la localización geográfica del *Puerto Viejo*, en la desembocadura de un barranco, puede representar un factor de inseguridad añadido para la población que decidiera establecer su residencia en el Puerto de la Cruz.

No obstante, disponemos de referencias documentales, indirectas e imprecisas aún, correspondientes al siglo XVI -concretamente al último decenio de la centuria- en los que se nos da cuenta de la presencia de población establecida en el lugar, de forma permanente. En 1593, los frailes dominicos del convento de San Benito de La Orotava afirman que (...) *bajaban de vez en cuando al Puerto a confesar a los vecinos, predicarles e instruirles en la doctrina cristiana (...)*; servicios que se efectuaban en la ermita de Nuestra Señora de La Paz<sup>18</sup>. Asimismo, en 1599 se construyó la ermita de San Juan Bautista<sup>19</sup> (San Francisco) que constituye el centro religioso y el hito urbano más antiguo del casco histórico de la ciudad<sup>20</sup>. Sin embargo, ni Espinosa (1590-91) ni Fructuoso (h. 1598) mencionan la existencia del lugar<sup>21</sup>. Esta ausencia de referencias al caserío en algunas crónicas o recuentos estadísticos, confirman que el desarrollo demográfico y urbano fue tardío y poco relevante.

16. LADERO QUESADA, M. A., Op. cit., pp. 124-138.

17. Ver capítulo IX.

18. CALERO RUIZ, Clementina, «El Convento Dominicano de San Pedro González Telmo en el Puerto de la Cruz », en *Homenaje a Alfonso Trujillo*, Aula de Cultura de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 1982. tomo II, p. 154.

19. La ermita de San Juan Bautista, actual iglesia de San Francisco, se localiza en las inmediaciones del Puerto Nuevo.

20. RUIZ ALVAREZ, Antonio. «La iglesia de San Juan Bautista y el convento franciscano; sus imágenes y retablos», *El Día*, 3 de junio de 1972.

21. CASTILLO, Pedro Agustín del, *Descripción Histórica y Geográfica de las Islas Canarias ( 1737 )*,

En cualquier caso, es un hecho incuestionable que fue en el siglo XVII cuando tuvo lugar el desarrollo del caserío. En tal sentido, las fuentes analizadas revelan la existencia de diferentes ritmos de crecimiento urbano a lo largo de la centuria:

-Durante la primera mitad del siglo la documentación histórica disponible pone de manifiesto una importante expansión del caserío. Los datos de población (admitiendo la ratio de un vecino por casa) revelan que, entre 1604<sup>22</sup> y 1646<sup>23</sup>, el número de casas se incrementó en más de 100 unidades; lo que se traduce en un ritmo de construcción superior a 2,3 edificios/año. A pesar de ello, en 1629, las *Constituciones Sinodales* de Cristóbal de la Cámara y Murga no hacen referencia alguna al Puerto de la Cruz<sup>24</sup>.

-La segunda mitad del siglo cuenta con una documentación más extensa y precisa para el estudio del desarrollo del caserío. De su análisis se desprende un notable incremento del ritmo de edificación durante el período, particularmente intenso entre los años 1646 y 1689 cuando se alcanza una media superior a 10 edificios/año (Cuadro VI). Un informe de la inquisición, en 1674, constata y describe este fenómeno, señalando (...) *y yo conocí dicho lugar solo con veinte casas y al presente ay mas de quinientas, y como este puerto es la garganta desta isla,...., se van avezindando muchos vezinos, de manera que presunto que en seis u ocho años, estará todo este campo* ( se refiere a los Llanos de San Felipe-Tcjar ) *lleno de casas, según la prisa con que se edifica; (...)*<sup>25</sup>. Todavía en 1679 persiste la fuerte expansión urbana, según declaración de algunos vecinos<sup>26</sup>.

En conclusión la consolidación del núcleo urbano se llevó cabo durante el siglo XVII. Ello tuvo lugar en el marco de un dilatado proceso de expansión del caserío que se extendió a lo largo de toda la centuria, alcanzando su máxima intensidad durante el período 1646-1689.

Edición crítica, estudio bio-bibliográfico y notas de Miguel Santiago, Ediciones del Gabinete Literario de Las Palmas, Madrid, 1948-1960, tomo I, p. 1306.

22. VIER A Y CLAVIJO, J., Op. cit., t. II, pp. 343-344. En nuestro cálculo hemos identificado el número de vecinos (40 ó 50) con el de casas. No obstante, es probable la existencia de edificios no asignados, específicamente, a la función de residencia tales como ermitas, almacenes, lonjas, etc.
23. A.M.L.L., Libro de autos del Rea] Privilegio de La Villa de La Orotava (1648 ), docum. cit., fol. 53 v. (...) *desimos que por quanto el dicho Lugar de presente tiene mas de ciento sesenta bessinos de cassas conocidas (...)*
24. CÁMARA Y MURGA, Cristóbal de la: *Constituciones Sinodales del Obispado de la Gran Canaria y su santa iglesia, con su primera fundación y translación, vidas sumarias de sus obispos y breve relación de todas las siete islas*, Madrid, 1631.
25. DARIAS PADRÓN, D. Y., *Episodios de la Villa de...*, Op. cit., pp. 200-201.
26. Archivo Francisco Montes de Oca García, *Sobre el Beneficio del Puerto*, año 1679, s/f. Departamento de Historia, Universidad de La Laguna. El documento contiene el testimonio de una serie de vecinos del lugar, solicitando la división del Beneficio de la parroquial de La Orotava en dos, de modo que uno de ellos se instale en Puerto de la Cruz esgrimiendo, entre otras razones, que (...) *por el conocimiento dela mucha Vessindad en el dho. puerto desta Villa y como espuerto de mar, Ypaser su vessindad de quatrosientos Vecinos, y Va Cada día enaumento, Y Cressimlº dha. poblassion edificandosse muchas cassas (...)*.

Cuadro VI

Evolución de la Edificación en Puerto de la Cruz Durante el siglo XVII		
Año	Número de Edificios	Edificios / Año
1604	40/50	
1646	160	2,3
1689	596	10,1
1707	628	1,7

Fuente: VIERA Y CLAVIJO. J., op. cit., tomo II. p. 343-344.· GUIGOU COSTA. D. M., op. cit., p. 10. A.M.L.L., Libro de Autos del Real Privilegio de La Villa de La Orotava (16-48), legajo nº 79, año 1977. fol. 53 v. MARTÍN RODRÍGUEZ, F.G., op. cit., p 325.- DARIAS PADRÓN. D.V., «El Historiador Núñez...», op. cit. p 22.-Elaboración Propia.

La consolidación del núcleo urbano durante el siglo XVII, encuentra su explicación en la convergencia de una serie de factores que, enumerados de forma muy sintética, relacionamos a continuación<sup>27</sup>:

1º.- La seguridad derivada del notable desarrollo del sistema defensivo del enclave durante el siglo XVII: en efecto, ello contribuyó decisivamente a potenciar el proceso urbanizador del lugar; así como el enriquecimiento y mejora de la oferta de servicios de su muelle. También incidió en la mejora de las condiciones de seguridad del lugar, la evolución general de la piratería, toda vez que a partir de comienzos del siglo XVII Inglaterra y Francia centran sus intereses geoestratégicos en la colonización de América del Norte; quedando la piratería reducida a un colectivo marginal de delincuentes, cuyo centro y base fundamental de operaciones se halla en las Antillas y las costas americanas españolas<sup>28</sup>.

2º.- Un segundo factor es la situación política internacional. En este sentido, la firma de la paz con Inglaterra en 1604 contribuyó, decisivamente, a impulsar el desarrollo de la ciudad, desde una doble perspectiva:

-En primer lugar, por su importante contribución a la mejora de las condiciones de seguridad del tráfico marítimo en aguas canarias, así como a una mayor tranquilidad para las poblaciones litorales.

-En segundo lugar, porque supuso un notable incremento y mejora de las relaciones mercantiles entre Canarias e Inglaterra, con resultados muy positivos para el sector del comercio de vinos. Los efectos de la paz hispa-

27. El orden en que están dispuestos los diversos factores ha sido determinado en función de una estrategia expositiva, y no atendiendo a su peso o importancia de cada uno.

28. RUMEAU DE ARMAS, A., Op. cit., t. III ( 1ª parte), pp. 16-17.

no-británica sobre la economía del Puerto de la Cruz son apreciables desde 1605, cuando el inquisidor apostólico de Canaria, en un informe sobre el lugar, señala (...) *a donde también concurren muchos navíos extranjeros de trato y llebar vino, y esto se va aumentando con el comercio y paces con Inglaterra (...)*<sup>29</sup>

3°.- La buena coyuntura por la que atraviesa el comercio de vinos durante el siglo XVII, constituye un factor importante en la consolidación del lugar como centro económico de la comarca, y como núcleo urbano estable. En efecto, podemos afirmar que, con algunos matices, los últimos años del siglo XVI y sobre todo los primeros setenta del XVII constituyeron una época, especialmente próspera, para el comercio de vinos canarios, e impulsora del desarrollo económico, demográfico y urbano de la ciudad del Puerto de la Cruz.

De forma paralela al crecimiento de la actividad económica en la ciudad, y a pesar de los efectos de la recesión de la segunda mitad de la centuria, se produjo un proceso *de* concentración del comercio insular marítimo en el Puerto de la Cruz; de tal modo que, en relación a la isla de Tenerife, su movimiento comercial pasó de representar el 2,12% a principios del siglo XVII a concentrar más del 80% entre 1681 y 1690 ( Cuadro III ).

*Cuadro III*

<b>Movimiento Comercial de los Puertos de Tenerife ( 1599-1690 )</b>						
Año	Santa Cruz		Garachico		Puerto de la Cruz	
	Mnr./Rls.	%	Mnr./Rls.	%	Mrs./Rls.	%
1599-1601	1.442.136	30,4	3.202.644	67,4	100.898	2,1
1625	6.764.483	40,4	5.571.916	33,3	4.401.430	26,3
1626	6.002.818	33,2	7.701.713	42,6	4.361.609	24,2
1627	6.935.854	30,1	9.820.892	42,6	6.271.767	27,3
1629	7.951.194	43,2	6.412.553	34,9	4.008.314	21,8
1681	674.700	8,2	958.107	11,6	6.624.300	80,2
1690	905.400	8,4	753.800	7,0	9.140.000	84,6

Fuente: CIORANESCU. Alejandro, *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, S/C. de Tenerife, Caja de Ahorros de SJC. de Tenerife. 1976, tomo II, pp. 258 y 305. y GUIMERÁ RAVINA. Agustín, *Burguesía Extranjera y Comercio Atlántico. la Empresa Comercial Irlandesa en Canarias ( 1703-1771 )*, Gobierno de Canarias y Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1985, p. 55.- La unidad monetaria utilizada entre los años 1599-1629 es el *maravedí* ( Mrv. ); en los años 1681 y 1690 la unidad es el *real* ( Rls. ).- Elaboración propia.

29. DARIAS PADRÓN, Dacio V, «Episodios históricos de la Villa de la Orotava y Puerto de la Cruz», *Revista de Historia*. tomo V, año X, La Laguna, Julio-Diciembre, 1933. nº 39-40, pp. 193-194.

4º.- A comienzos del XVII, otro factor importante, de carácter geográfico, en el proceso de desarrollo y consolidación del núcleo urbano, fue la determinación del definitivo emplazamiento del muelle en la denominada *caleta del Puerto*. En efecto, la ubicación, hasta 1590, del desembarcadero del *puerto Viejo* en la desembocadura del barranco de San Felipe, supuso un freno para el establecimiento de población y para la construcción de edificios en sus inmediaciones. Aunque no disponemos de documentación referente a la acción del barranco durante el siglo XVI, se puede inferir la intensidad y frecuencia de sus crecidas, a partir de la información disponible referida al XIX<sup>30</sup>. A partir de 1590 se concentró la actividad portuaria en el *puerto Nuevo*, erigiéndose este en el centro económico del lugar y en eje ordenador del proceso urbanizador.

De lo que hemos venido exponiendo se infiere la gran complejidad que ha representado la tarea de establecer un «momento fundacional» en el Puerto de la Cruz. No obstante, es muy importante dejar claro que, con independencia del criterio que se establezca, el inicio del desarrollo urbano del Puerto de la Cruz ha de diferirse, como mínimo, al último decenio del siglo XVI. Tal afirmación es trascendente porque contradice y contribuye a superar el tópico de la historia tradicional, según el cual la ciudad habría sido fundada por Antonio Franqui Lutzardo en 1604<sup>31</sup>. En este sentido, ya hemos adelantado hechos y documentos que sustentan nuestra hipótesis: a) la asistencia espiritual que, desde 1593, proporcionaban los frailes dominicos de La Orotava a los vecinos del lugar<sup>32</sup>; b) la construcción, en 1599, de la ermita de San Juan Bautista<sup>33</sup>; c) la data capitular de 1602, por la que se conceden dos solares a los dominicos para la construcción de almacenes y alojamientos:»; d) de forma especial, el requerimiento formulado por el Cabildo, en 1603, a Franchi Lutzardo para que (...) *tome razón de todos los solares que en el Puerto de la Orotava se han dado y lo envíe a este cabildo (...)*<sup>35</sup>; e) e incluso que, según Viera y Clavijo, en 1603 el Puerto de la Cruz contaba ya con 40 6 50 vecinos<sup>36</sup> -con sus respectivas familias y casas-, es decir, 200 6 225 habitantes. Todo lo cual permite sostener que los primeros asentamientos de población y

30. Ver capítulo I, apartado II., referido a la acción de los barrancos.

31. La mayor parte de los autores que han abordado el origen del núcleo urbano de Puerto de la Cruz, coinciden en la fecha de 1604 como momento de fundación del lugar. Sin embargo, la documentación consultada permite sostener que la ciudad, más que el resultado de una decisión unilateral, de un acto fundacional concreto, o del esfuerzo individual de un personaje, es la consecuencia de un proceso gradual de asentamientos de población en el emplazamiento denominado *Caleta del Puerto o de Taoro*, cuyo inicio, de acuerdo con la información disponible, podemos situar a principios de la última década del siglo XVI. Este hecho está corroborado por otros autores, entre ellos de la Rosa Olivera.

32. CALERO RUIZ, C., «El Convento Dominico...», Op. cit., p. 154.

33. AA. VV., *Estudio e Informe Histórico-Artístico de la Iglesia del Ex-convento franciscano de San Juan Bautista*, A.M.P.C.

34. CALERO RUIZ, C., Art. cit., p. 154.

35. A.M.L.L., Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 12 de diciembre de 1603, Oficio 1º, nº 19, fol. 4 v.

36. VIERA Y CLAVJJO, J., Op. cit., tomo II, p. 343-344.

repartimientos de solares, en el emplazamiento del actual centro histórico de la ciudad, se produjeron con anterioridad a 1603. El origen de tal error de información o interpretación vendría a ser un secuela -en el lenguaje al uso, daño o consecuencia colateral- de la confrontación político-localista entre Puerto de la Cruz y La Orotava durante la década de 1640-50. El primero pretendía segregarse de la villa; el grupo de poder de La Orotava elaboró una estrategia argumental, contraria a los objetivos del *Puerto*, uno de cuyos discursos centrales fue el protagonismo de sus vecinos en la fundación del enclave, personalizándolo en el regidor Antonio Franqui Lutzardo. La copia de los memoriales remitidos a la Corte por Juan F. Franqui Alfaro -hijo de Franqui Lutzardo-, en los que se exponían y argumentaban los méritos de su padre, han servido de fuente documental a los estudios históricos posteriores.

Así las cosas, consideramos más adecuado un enunciado en el que se señale lo siguiente: el arranque o inicio del proceso de formación de un núcleo urbano y social estable en el Puerto de la Cruz, es un fenómeno que hemos de ubicar cronológicamente en los veinte años que discurren entre 1590 y 1610 donde encontramos el punto de inflexión que la historiografía tradicional ha calificado como «momento fundacional» de la ciudad, el cual coincide con el acuerdo por el que Cabildo encomendó a Antonio Franqui la determinación del emplazamiento de la Iglesia Parroquial y la Plaza Mayor<sup>37</sup> en 1603. Este hecho es muy importante, si tomamos en consideración la particular significación que las Ordenanzas de Población concedían a estos dos elementos de la estructura urbana; particularmente al segundo, cuando se señala (...) *La Plaza mayor donde se ha de comenzar la población*<sup>38</sup> (Sabernos, no obstante, que el señalamiento o data para la construcción de la Iglesia y plaza no tuvo lugar -según Alvarez Rixo- hasta 1620, en que el Cabildo de la Isla, ante el escribano público Bartolomé Cabrejas, señaló cuatrocientos pies en cuadro para Ja fundación de La referida parroquia y plaza -dato extraído de la Descripción histórica de Alvarez Rixo).

Para concluir este apartado, sólo nos resta significar que, como hemos podido constatar, además del acuerdo municipal de 1603 existen otros eventos o hitos susceptibles de marcar el punto de inflexión que sirva de referente al momento en que tuvo lugar el comienzo del caserío y la población del Puerto de la Cruz; sin ir más lejos, cuatro años antes de Ja mencionada fecha se construyó la ermita de San Juan Bautista (el edificio más antiguo del núcleo histórico de la ciudad) en la *caleta del Puerto*, a pocos metros del nuevo desembarcadero; y que a lo largo de los primeros años del siglo XVII se establecieron, en torno a este muelle, las líneas fundamentales de su futura organización espacial.

37. A.M.L.L., Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 12 de diciembre de 1603, Oficio 1º nº 19, fol. 4 v.

38. *Recopilación de Leyes de los Reinos de Las Indias*, op. cit., t. II, p. 21. La implicación de Franqui Lutzardo en la elección del emplazamiento de estos dos elementos tan significativos de la estructura urbana de Puerto de la Cruz, pudo haber contribuido a extender la idea errónea acerca de su condición de fundador de la ciudad, así como a la identificación de tal evento fundacional con la fecha de 1603-1604.

### 3. ORIGEN DE LA ENTIDAD LOCAL «INDEPENDIENTE O DIFERENCIADA»: 1646-1651.

A pesar de la existencia de un considerable movimiento comercial, un apreciable tráfico marítimo en su muelle, y de haber cristalizado su caserío en un núcleo urbano estable, el Puerto de la Cruz continuó formando parte del Lugar de La Orotava hasta mediados del siglo XVII; dicho en términos coloquiales actuales, el Puerto era un barrio de La Orotava. Con todo, hemos de hacer constar que desde los primeros años del siglo XVII, con el desarrollo social y urbano del lugar, se estableció una pedanía delegada en la ciudad<sup>39</sup>, por la que el alcalde pedáneo de La Orotava nombraba un delegado suyo para que ejerciera -por delegación- sus funciones en el Puerto.

A mediados de la centuria los vecinos del Puerto de la Cruz comienzan a manifestar su voluntad de constituirse en un lugar exento («distinto» o «diferenciado») de La Orotava (utilizamos estos circunloquios para no confundir, toda vez que no se trataba de independencia o autonomía político-administrativa, la cual siguió bajo el control del Ayuntamiento Insular único, con sede en La Laguna hasta la aplicación de la Constitución de 1812). El día 9 de julio de 1646, por auto del Corregidor Alonso Inclán y Valdez, los vecinos del Puerto recibieron autorización para celebrar una reunión y otorgar poder a personas que dieran curso y representaran las posiciones y aspiraciones de la comunidad vecinal. Una vez obtenido el mencionado permiso la reunión tuvo lugar el día 11 de julio de 1648, siendo designado como apoderados Pedro Rivete Prieto y Juan de Aduna. Estos entablaron el oportuno recurso ante la Real Audiencia, la cual resolvió favorablemente la reivindicación de los vecinos portuenses; esto es: el Puerto de la Cruz, a través del contenido de la misma, accedió a la condición de lugar exento de La Orotava y, consecuentemente, adquirió el derecho de nombrar su propio alcalde pedáneo. Un aspecto importante de la resolución es que la jurisdicción territorial del nuevo lugar resultaría ser la misma que el municipio alcanzará dos siglos más tarde (1847).

La Orotava por su parte, que había mantenido un enfrentamiento permanente a lo largo de toda la primera mitad del siglo XVII con La Laguna, aspiraba a erigirse en villa exenta, con jurisdicción sobre todo el distrito de Taoro, es decir, ambos Realejos, San Juan de la Rambla, Santa Ursula, Vilaflor y Chasna o Granadilla. En este objetivo general de la comunidad orotavense, la revisión de la segregación del Puerto de la Cruz, adoptada por el Corregimiento y la Real Audiencia, ocupaba un lugar preeminente; dos son las líneas argumentales utilizadas por Franqui Alfara para justificar la anulación de tales acuerdos:

El Puerto de la Cruz ha sido poblado y fundado por los vecinos de La Orotava. En tal sentido se llega a solicitar la acreditación oficial ante el Cabildo del papel de «fundador» del lugar a favor de Antonio Franqui, solicitud que fue rechazada. (En este episodio se encuentra el origen del error histórico de catalogar a Antonio Franqui como fundador del Puerto de la Cruz).

39. ROSA OLIVERA. L. de la, Op. cit., p. 42.

Buena parte de la oligarquía que controlaba la vida social y económica del Puerto de la Cruz era de origen extranjero, y como quiera que el cargo de alcalde Pedáneo del lugar, comportaba el acceso a la condición de Alcaide-Castellano de las fortalezas y defensas de la ciudad, se consideró la imprudencia que podría su poner dejar el sistema defensivo del Puerto en manos de extranjeros.

Con estos objetivos y argumentos se dictó la Real Cédula de 28 de noviembre de 1648, por la que se concede al lugar de La Orotava el privilegio de villazgo y la separación –en el orden judicial– de La Laguna.

En lo que se refiere al Puerto de la Cruz, el contenido de la Real Cédula recorta notablemente las concesiones obtenidas del Corregimiento y Real Audiencia en 1648, en la medida que redujo la jurisdicción territorial y dispuso que el Alcalde Pedáneo fuera elegido por los vecinos de La Orotava, entre sus Hijodalgos. Sin embargo, mantuvo el derecho del Puerto de la Cruz a constituirse en *lugar* exento de la vecina villa, con su alcalde Pedáneo propio.

La aplicación de la R.C. contó con innumerables problemas, dada la abierta oposición que halló en el Corregimiento de La Laguna, y en los vecinos del Puerto de la Cruz, San Juan de la Rambla y ambos Realejos, en tal medida que llegó a ser derogada en mayo de 1650, si bien la tenacidad (y otros factores) de Franqui Alfara fueron capaces de restablecer la R.C. en diciembre del mismo año.

El dos de mayo de 1651 fue elegido en la Villa de La Orotava el alcalde Pedáneo del Puerto de la Cruz, Laurencio Xuárez de Ponte y Lugo. Al día siguiente, 3 de mayo, se celebraron en el Puerto de la Cruz los actos jurisdiccionales de toma de posesión del cargo en presencia del General, alcalde Mayor de la villa y del alcalde Pedáneo saliente -Felipe Guiraun-. Se procedió a leer los pregones en la plaza de Víctor Pérez, quedando manifiesta la actitud contraria de los vecinos del nuevo lugar, expresada por boca de su apoderado Ruano de la Barrera.

Este acto institucional -al margen de la festividad de la Cruz- fue recuperado por Don José Agustín Álvarez Rixo en 1851, como conmemoración del momento en que Puerto de la Cruz abandonó su condición de barrio de La Orotava, y pasó a constituirse en una entidad local o *lugar* exento o diferenciado de la villa; a partir de este momento la entidad local Puerto de la Cruz aparecerá reflejada en los recuentos, estadísticas, crónicas, etc., como una entidad local distinta de La Orotava. Como nota aclaratoria, permítasenos la oportunidad de dejar claro que los miembros del equipo profesional del Archivo Municipal del Puerto de la Cruz (del cual formé parte), hemos defendido la trascendencia histórico-institucional del 3 de mayo de 1651 en la historia del Puerto de la Cruz y propusimos la recuperación de la iniciativa que en 1851 impulsó Álvarez Rixo, teníamos y tenemos perfecto conocimiento acerca de la existencia de una notable actividad económica en el enclave desde los primeros años del siglo XVI, así como de un caserío importante en el lugar desde los últimos años del XVI y primeros años de) XVII, es decir, en fechas anteriores a 1651.

Podríamos concluir que estos tres eventos o hitos históricos constituyen los tres grandes momentos o etapas en el proceso de formación del Puerto de la Cruz; y que cada una de ellas por separado tendrían la importancia histórica suficiente para ser considerados como referentes fundamentales en el proceso de formación del Puerto de la Cruz. Desde nuestros puntos de vista ninguno debe ser excluido, y lo que si debemos

exigimos las personas que abordemos la cuestión, es la aclaración previa de qué aspecto de la formación de la localidad vamos a abordar; esto es: a) si hablamos del inicio de la actividad económica en el territorio municipal, en cuyo caso podríamos estar remitiéndonos convencionalmente a una fecha próxima a 1506; b) si nos referimos al comienzo de la formación del caserío, en cuyo caso nos estaríamos remitiendo a 1599 (ermita de San Juan Bautista) o a 1603 (acuerdo del Ayuntamiento de la Isla); e) o si tratamos de determinar o establecer el momento en que Puerto de la Cruz se constituyó en una entidad local diferenciada de La Orotava, en que haríamos referencia a la resolución del Corregimiento y de la Real Audiencia (1648) o a la aplicación de la Real Cédula (1651).

No obstante la cuestión no acaba en este punto, toda vez que el conflicto suscitado a mediados del siglo XVII se cerró en falso, a través de una R.C. que no fue capaz de satisfacer las aspiraciones de los vecinos del Puerto de la Cruz. Sobre la mesa quedaron dos cuestiones fundamentales:

No era admisible que el alcalde Pedáneo del Puerto de la Cruz fuera elegido en La Orotava, entre los hijodalgos de la villa. La superación de esta situación se constituyó en un objetivo político central de la comunidad portuense.

El territorio asignado al nuevo lugar resultaba absolutamente ridículo; pues la jurisdicción estaba formada por el territorio comprendido entre los barrancos de Martíáñez y San Felipe, hasta la Cruz del Rayo por el sur.

#### **4. NOMBRAMIENTO DEL ALCALDE REAL: REFORMA DE CARLOS III.**

Desde el mismo momento en que fue nombrado el primer alcalde Pedáneo por el procedimiento establecido en la R.C. de 1648, se puso de manifiesto el abierto rechazo de los vecinos del Puerto de la Cruz a esta solución. Es por ello que estas formas de dependencia institucional de la Villa de La Orotava, sólo se prolongaron hasta hasta 1727, momento en que ésta renunció al privilegio de elegir, entre y vor sus vecinos, al alcalde pedáneo del Puerto de la Cruz, oficio público que comportaba el cargo de alcaide de la fortaleza de San Felipe. Sin embargo, según Rumeu de Armas, la renuncia -de hecho- al privilegio había tenido lugar muchos años antes, concretamente en 1683<sup>40</sup>. El desencadenante de la renuncia fue la incapacidad financiera de los terratenientes de la villa para hacer frente a las obligaciones pecuniarias derivadas del privilegio de la R.C. de 1648, por lo que los comandantes generales habían comenzado a elegir al alcaide de San Felipe y alcalde pedáneo de la ciudad desde 1683. En consecuencia, a partir de 1727, la elección de alcalde pedáneo y alcaide de las fortalezas del puerto, pasó a ser de modo oficial competencia de los comandantes generales<sup>41</sup>.

40. VIER A Y CLAVIJO, J., Op. cit., t. II, p. 154.

41. RUMEU DE ARMAS, A., Op. cit., t. III ( 1ª parte ). pp. 518-533. La incapacidad financiera de los terratenientes de la villa para hacer frente a las obligaciones pecuniarias derivadas del privilegio de la R.C. de 1648, fue la causa de la renuncia, por parte de La Orotava, al derecho de elección de alcalde pedáneo y alcaide de Puerto de la Cruz. No obstante, si bien la renuncia formal no tuvo lugar hasta

Esta situación se mantuvo hasta 1772 en que, con motivo de la aplicación de la reforma del régimen local promovida por el Auto Acordado de mayo de 1766 y la R.C. de 14 de enero de 1772 se procedió a la elección de una corporación municipal, elegida por los vecinos del Puerto de la Cruz a través de sufragio gradual<sup>42</sup>; dicha corporación estaba compuesta por el *alcalde pedáneo o real*, dos *diputados*, un *síndico personero*<sup>43</sup>. Las consecuencias de la reforma en el Puerto de la Cruz son, básicamente, dos:

-Por primera vez, los cargos públicos de la administración municipal son elegidos por los mismos vecinos de la ciudad, y no por los de La Orotava, o por el comandante general o la audiencia.

-Los miembros de la burguesía comercial, de ascendencia mayoritariamente extranjera, pueden acceder al ejercicio de cargos públicos, reservados hasta entonces a la nobleza y clases privilegiadas<sup>44</sup>.

El primer alcalde elegido por este procedimiento en 1772, fue Nicolás Blanco, eminente representante de la burguesía de origen extranjero establecida en el Puerto de la Cruz.

La oligarquía socio-económica solicitó la ampliación de las competencias del alcalde pedáneo del lugar, petición que obtuvo respuesta favorable del Supremo Consejo y de la Real Audiencia el 21 de febrero de 1805<sup>45</sup>.

1727, de hecho los coInandante generales habían comenzado a elegir al alcaide de San Felipe y alcalde pedáneo de la ciudad desde 1683.

42. El proceso electoral de segundo grado o gradual consiste en que la elección se lleva a cabo en dos fases. En la primera, los vecinos organizados por pagos o parroquias eligen en concejo abierto, presidido por el Justicia del lugar, 24 comisarios electores si existe una sola parroquia o 12 por cada parroquia si existen más de una. En una segunda fase, los compromisarios electos deben elegir las personas que han de desempeñar los cargos de diputados y síndico, presidiendo la elección el Corregido o Alcalde Mayor en los cargos del Cabildo, o el alcalde y síndico saliente en los cargos de los pueblos (SUÁREZ GRIMÓN, Vicente J. y ARBELO GARCIA, Adolfo, «La Administración Local y las Reformas de Carlos II», en *Historia de Canarias*, cd. Prensa (bélica. Las Palmas de G.C., 1991.t. III. p. 563) .
43. SUÁREZ GRIMÓN, Vicente J. y ARBELO GARCIA, Adolfo, «La Administración Local y las Reformas de Carlos III», en *Historia de Canarias*, ed. Prensa Ibérico., Las Palmas de G.C., 1991. t. III, pp. 561-580.
44. GUIGOU COSTA, D.M., Op. cit., pp. 73-74. Alvarez Rixo describe la situación del modo siguiente: *Entre lo. años 1770 y 1780, había en este Puerto las casas de irlandeses que doy en lista... De consiguiente. los más de estos señores tenían la principal influencia en el Gobierno Municipal del Pueblo, y todo el ascendiente sobre su vecindario; de manera, que las personas que ellos solían designar eran los Jueces, por lo regular. Tan cierto es esto, que en las tres primeras elecciones vecinales de Alcalde Real de este Puerto, que comenzaron en 1773 fueron nombrados consecutivamente de estos mismos sujetos y solo tuvo lugar de entrar el cuarto año el capitán Don DOMINGO de las NIEVES-RAVELO, persona..., hacendada, natural y vecino antiguo de este Pueblo ...*
45. ALVAREZ RIXO, J.A., Op. cit., p. 192. *Se ha servido S.M. Extender al Alcalde Pedáneo del lugar del Puerto de la Cruz el conocimiento en los asuntos civiles hasta la cantidad de quinientos reales de vellón, a la formación de inventarios y particiones convencionales y en las criminales a que no*

A pesar de las importantes mejoras que para la administración municipal representó la incorporación de las figuras de los diputados y síndico personero y los cauces más democráticos para la elección de sus representantes, las competencias de los ayuntamientos en materia política y económica se mantuvieron inalterables dado que las entidades locales como el Puerto de la Cruz son consideradas como ...*pagos o municipios dependientes de las capitales en donde residen los Ayuntamientos de cada isla*, manteniendo Ja jurisdicción propia de los alcaldes pedáneos<sup>46</sup>.

Como hecho anecdótico, señalemos que entre Las personas elegidas para desempeñar el cargo de alcalde Pedáneo Real del Puerto de la Cruz existió durante todo el siglo XVIII la costumbre de acudir a la villa a dar cuenta del nombramiento al Teniente de La Orotava; esta tradición se mantuvo hasta 1808 en que el alcalde Real del Puerto de la Cruz, cargo que recayó en Don Luis de la Cruz y Rios, se negó a subir a la villa y dio por rota esta costumbre<sup>47</sup>.

## 5. AMPLIACIÓN DE LA JURISDICCIÓN TERRITORIAL: 1847.

Otro aspecto que se cerró en falso en la R.C. de Felipe IV de 1648 fue la cuestión relativa a la jurisdicción territorial de la entidad local del Puerto de la Cruz. Como se recordará la resolución del Corregimiento y de la Real Audiencia concedió al Puerto de la Cruz una demarcación similar a la actual; sin embargo, la R.C. de Felipe IV recortó considerablemente este derecho, estableciendo los límites siguientes: norte: Océano Atlántico; sur: zona conocida como Cruz del Rayo (La Vera); este: barranco de Martiánez; y oeste: barranco de San Felipe.

El *conflicto jurisdiccional*<sup>48</sup> de la ampliación del término jurisdiccional ocupó una cuarta parte del siglo XIX (1821-1847). La demarcación jurisdiccional del Puerto de la Cruz constituía un hecho insólito, por su exigua extensión territorial, la cual se reducía prácticamente al núcleo urbano. Esta situación no había supuesto un inconveniente insuperable mientras su actividad económica estuvo basada en el tráfico-portuario y el comercio. No obstante, durante el siglo XIX, tuvo lugar un cambio trascendental en la posición del Puerto de la Cruz con respecto a la circulación geográfica del excedente económico en el sistema canario de ciudades, con la subsiguiente transformación de la estructura económica y social del municipio, todo lo cual hizo necesario la apertura de un proceso paralelo de adecuación jurisdiccional del municipio que hiciera

*corresponda pena coIporal o de sangre, mandando se encargue al Corregidor de La Orotava que para evitar gastos y dilaciones, comísonse al Pedáneo del Lugar del Puerto de la Cruz en todos los casos y ocurrencias en que no haya impedimento legal.*

46. SUÁREZ GRIMÓN, V.J. «La administración Local en Canarias...». Op. cit., t. II, p.778.

47. ALVAREZ RIXO. J. A. Op. Cit., p. 199.

48. HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. y ARVELO GARCÍA, A. *Las Elecciones ...*, Op. cit., pp. 109-116.

Los autores dedican el capítulo 5º de su obra a tratar *El Conflicto Jurisdiccional entre los municipios del Valle de la Orotava ( 1821-1847)*, en el cual nos hemos basado en nuestra breve reseña.

posible la implantación y promoción de nuevos sectores productivos. En efecto, una vez planteado el retroceso y/o desaparición de la actividad portuaria y comercial del Puerto de la Cruz; e iniciado proceso de ruralización de la estructura social y económica municipal; se demandó, por parte de la oligarquía política y económica de la ciudad la necesidad de revisar el contenido territorial del municipio, esto es: *la ampliación de la jurisdicción del término municipal*<sup>49</sup>, mediante la incorporación de una porción de suelo agrícola capaz de garantizar el mínimo imprescindible para su supervivencia como entidad local. Las reivindicaciones planteadas en 1821 por el Puerto de la Cruz, son definitivamente aceptadas en 1847; momento en que el municipio extendió su jurisdicción a sus límites actuales. Los nuevos territorios anexionados tienen un carácter exclusivamente rural, y constituyeron, hasta los años 50 del presente siglo, la única superficie agrícola del municipio.

La demanda de incorporación a la jurisdicción municipal de las zonas de La Paz-Botánico-Durazno por el Este, y Punta Brava-Las Dehesas-La Vera por el Oeste, sólo pasó a ocupar un lugar relevante en el orden de prioridades de la comunidad local<sup>50</sup> a partir de la crisis de 1815. Concretamente, en 1821 se planteó oficialmente la demanda de ampliación del término jurisdiccional por parte del Puerto de la Cruz esgrimiendo, en favor de la misma, los argumentos siguientes:

a) Los efectos negativos ocasionados por el *cordón sanitario* impuesto en 1811 con motivo de la epidemia de fiebre amarilla el cual, dada la exigua superficie agrícola del término, creó grandes dificultades al vecindario para abastecerse de los productos básicos de primera necesidad para garantizar su subsistencia.

b) Buena parte del territorio que se pretende anexionar al Puerto de la Cruz, es propiedad de sus vecinos".

En 1840 se accedió a la solicitud de ampliación jurisdiccional por parte de la Regencia interina del Reyno, previo informe favorable de la Diputación Provincial<sup>52</sup>, aunque esta no se hizo efectiva hasta 1847.

Desde nuestro punto de vista, y sin menoscabo de otras interpretaciones al respecto, resulta evidente que la ampliación del término jurisdiccional se llevó a cabo con *el* objeto de garantizar la viabilidad económica y social del municipio, una vez constatada y asumida, por parte de la oligarquía portuense y por las autoridades insulares y regionales, la nueva posición de la ciudad en el sistema de ciudades canario. Dicho de otro modo, la existencia del municipio portuense habría exigido la disponibilidad de superficie agrícola suficiente en su jurisdicción, en detrimento de los municipios vecinos. En este sentido, la ampliación se ha de entender como un aspecto más, aunque

49. Ibidem.

50. La reivindicación central de Puerto de la Cruz, durante los siglos XVII, XVIII y XIX, fue la construcción de un muelle dotado de un equipamiento y unas condiciones adecuadas.

51. HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. y ARVELO GARCÍA, A., Op. cit., pp.109-116. En las páginas 111-112 se incluye una relación de 39 vecinos Puerto de la Cruz que son propietarios de terrenos en las dehesas contiguas a su jurisdicción.

52. ALVAREZ RIXO, J.A., Op. cit., p. 345.

muy importante, del proceso de ruralización de la estructura social] y económica del municipio que tuvo lugar en el siglo XIX.

Precisamente, las argumentaciones alegadas por La Orotava y el Realejo de Arriba, en contra de la escisión de parte de su territorio en favor del Puerto de la Cruz, se fundamentaron en la división territorial del trabajo que había ordenado, históricamente, las relaciones económicas de los pueblos de la comarca<sup>53</sup>. división que comenzó a quedar obsoleta a partir de 1815.

La ampliación de la jurisdicción territorial del Puerto de la Cruz, constituye el último eslabón en la formación del municipio, después de un largo proceso que se inició inmediatamente después de la Conquista de la Isla. A lo expuesto, se podrían añadir algunos hilos significativos, como la división del Beneficio de la Concepción de La Orotava, y la adjudicación de Beneficio propio a la Paroquia de Nustra Señora de la Peña de Francia en 1680 en la persona del Bachiller Mateo de Sosa<sup>54</sup>. e incluso la consagración del templo de la Peña de Francia el 15 de agosto de 1697.

Para terminar, después de todo lo que hemos venido exponiendo, creo que podemos apuntar las siguientes conclusiones:

- 1) Frente al conjunto de municipios de la isla de Tenerife, en los que el comienzo de su existencia se nos presenta como un hecho único y global; la formación de la entidad local o del *lugar* del Puerto de la Cruz constituye una excepción, toda vez que la definición funcional (comienzo de la actividad portuaria), la formación del caserío (cristalización de un núcleo urbano) y la constitución en entidad local independiente (acceso a la condición de *Lugar* exento o diferenciado de La Orotava), se produjo en momentos o períodos históricos diferentes.
- 2) La extensión temporal o diacronización de los hitos que debían marcar el momento inicial o «fundación» del municipio, unido al interés de la historiografía en identificar ese hito o momento omnivalente -amén de algunas deformaciones interesadas de los acontecimientos históricos- han llevado a crear cierto grado de confusión entre los profanos y menos profanos del tema. Nosotros, con todas la modestia y reservas a que haya lugar, ofrecemos una interpretación novedosa y de síntesis, según la cual la formación de la entidad local del Puerto de la Cruz fue el resultado de un largo y complejo proceso que, en sus aspectos fundamentales, se extiende desde los primeros años del siglo XVI hasta mediados del siglo XVII; y que no culmina de modo definitivo hasta 1847.
- 3) En tal sentido, cada una de las tres primeras etapas que hemos esbozado a lo largo de nuestra exposición, a saber: 1º.- Definición Funcional: el comienzo de la actividad portuaria (1502-1506); 2.- Formación del Caserío: 1590-1610; 3.- Coas-

53. HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. y ARVELO GARCÍA, A., Op. cit., p. 113. El grupo dirigente de La Orotava y del Realejo de Arriba señalan que Puerto de la Cruz es (...) *todo comerciante y ejercitado en algunas artes y en ninguna manera agricultor ni dado a la industria pecuaria* (...). Y más adelante continúa (...) *un pueblo de comercio, que por situación no debe tener otro destino, no necesitaría que su jurisdicción y límites se extendiesen* (...).

54. VIERA Y CLAVIJO, Joseph, *Noticias de la historia de Canarias*. Edición de Alejandro Cioranescu. CUPSA Editorial, Madrid, 1978. tomo II, p. 306.

titución en una entidad local independiente o diferenciada: 1648-1651; por los motivos que hemos expuesto y explicado han sido propuestas por diversas razones y por diferentes autores como el momento de la «fundación» (entrecorrimos el término fundación) del Puerto de la Cruz. Desde nuestro punto de vista ninguno debe ser excluido, y lo que sí debemos exigirnos las personas que abordemos la cuestión, es la aclaración previa de qué aspecto de la formación de la localidad vamos a abordar; esto es: a) si hablamos del inicio de la actividad económica en el territorio municipal, en cuyo caso podríamos estar remitiéndonos convencionalmente a una fecha próxima a 1506; b) si nos referimos al comienzo de la formación del caserío, en cuyo caso nos estaríamos remitiendo a 1599 (ermita de San Juan Bautista) o a 1603 (acuerdo del Ayuntamiento de la Isla); c) o si tratamos de determinar o establecer el momento en que el Puerto de la Cruz se constituyó en una entidad local diferenciada de La Orotava, en que podríamos estar haciendo referencia a la resolución del Corregimiento y de la Real Audiencia (1648) o a la aplicación de la Real Cédula (1651).

4) Por último, el deficiente cerramiento del proceso, en las estipulaciones contenidas en la R.C. de 1648, suscitó en La comunidad portuense la reivindicación de una suerte de correcciones y ajustes en sus contenidos, que prolongaron el proceso de configuración definitiva del municipio a lo largo de las centurias siguientes, para culminar con el acceso a la demarcación jurisdiccional actual en el año 1847.

5) Como reflexión final, señalemos que compartimos con Santos Juliá la decepción que representa que la historia se vea impelida a vivir a golpe de aniversarios: es más, considero que los hitos o eventos que sirven de referentes al inicio de una comunidad local suelen tener un carácter incidental o anecdótico. Sin embargo, lo que sí resulta indiscutible es que estos elementos tienen una carga simbólica importantísima y son un apoyo estratégico indispensable para implementación de programas de promoción y divulgación de la historia local, así como sensibilización de la población con el patrimonio cultural heredado de tales momentos.