



Guerra internacional e intereses económicos

– el comercio del vino con Inglaterra
durante la Guerra de Sucesión

M a r i a N é l i d a G a r c í a F e r n á n d e z *

Es bien sabido que el vino tenía un gran consumo, en Inglaterra, durante el siglo XVIII. Son numerosos los testimonios que así lo atestiguan, como el de Fernández de Moratín, quien en sus observaciones recoge que, lejos de ser considerado un defecto, el consumo reiterativo de vino era una práctica habitual tanto en el ámbito privado como en los lugares de esparcimiento, como cafés y espectáculos. Al punto que, según observaba este viajero español, en los banquetes ingleses, y tras los postres, comenzaba una larga retahíla de brindis tras los cuales cada invitado bebía una copa de vino, de modo que “cada convidado se ve en la precisión de beber, lo menos tantas copas cuantos sean los concurrentes a la comida”². De ahí que cuando los ingleses estaban en tierras españolas se sorprendiesen del poco consumo que, a su parecer, hacían los españoles de las bebidas alcohólicas en general y del vino en particular³; y razón

* CSIC. Madrid – Espanha. *The Spaniards have a juyce will make you jolly: good wine, good wine!, I say's the only thing, that can for such distemper comfort bring: it comforts the heart, and quickens each vein, if a man be half dead, it will fetch him again. To the pleasant new tune, or, come let us drink All day and night*¹.

² L. FERNÁNDEZ DE MORATÍN, *Apuntaciones sueltas de Inglaterra*, Barcelona, 1984, p. 10.

³ Townsend, en su viaje por España, se sorprendía de la sobriedad de los españoles respecto a la bebida y así dejó constancia. J. TOWNSEND, *Viaje por España en la época de Carlos III (1786-1787)*, Madrid, 1988.

¹ Pertenece a un panfleto anónimo titulado *Englands triumph: or the subjects joy All you that troubled are with melancholly...*, (John Hose impresor), Londres, 1675.



Mapa de | outports

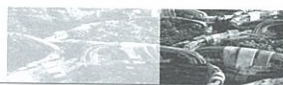
por la cual las entradas de caldos procedentes de distintos países europeos fueron constantes e intensas lo largo del siglo XVIII.

En este trabajo se pretende analizar las entradas de vino europeo que tuvieron lugar a través de los *outports* o puertos provinciales ingleses que se destacaron como receptores de este producto (véase el mapa de *outports*). Para ello se han escogido aquellos puertos ubicados en el sur de Inglaterra (Plymouth, Southampton, Bristol y Exeter) que tenían contactos habituales con los países europeos exportadores de vino. Además, a estos puertos se ha añadido un quinto, situado en el este del país (Hull). Por lo que atañe a Hull, fue un puerto que desplegó una gran actividad especialmente con el norte de Europa. En general, Hull experimentó, como otros puertos pro-

vinciales ingleses, un incremento de actividad en esta centuria, en su caso por el importante papel desempeñado en el comercio con el Báltico y con el norte de Alemania. Y, concretamente, en lo tocante al comercio del vino, fue un puerto que llegó a especializarse en las importaciones de caldos, papel importador que no haría sino acrecentarse a medida que avanzaba el siglo, y que le llevaría a rivalizar, al igual que Liverpool, con los dos grandes puertos (Londres y Bristol) en sus entradas vinícolas.⁴

Para llevar a cabo este trabajo se han utilizado los libros de puerto ingleses, en los que los oficiales de aduanas registraban cada entrada y salida realizadas. Incluso uno de ellos abriendo y escrutaba los fardos y paquetes si era necesario.

⁴ R. DAVIS, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, 1962, p. 230. Véase también H. ROSEVEARE, "La evolución de los puertos españoles en Inglaterra al comercio de la Edad Moderna (siglos XV-XVIII)", en los puertos españoles: historia y fuentes (siglos XVI-XX), Madrid, 1990.



Estas fuentes se encuentran en el Public Record Office de Londres⁵. La medida utilizada es el galón, y a ella se han ajustado los casos en que el vino aparece con otra medida como el *ton* o el *hogshead*. En este sentido es preciso señalar que el *ton* equivalía a 2 *pipes*, y también a 2 *butts*; a 3 *puncheons* (esta medida es la que más raramente aparece en la documentación); a 4 *hogsheads* (aunque algún escribano prefería escribir *quarter* en lugar de *hogshead*); a 6 *tierces* y a 252 galones.⁶

El consumo y comercio del vino por parte de Inglaterra va a dar lugar a un circuito mercantil europeo, eminentemente atlántico, con unas repercusiones económicas que van más allá de las cifras de importación y exportación y la cuota que ello supone en las respectivas balanzas comerciales entre compradores y vendedores de caldos. Es bien cierto que una política gubernamental hostil podría desviar el origen de un producto ampliamente consumido, como sucedió con los vinos franceses, que si bien no se cortó de raíz (siempre hay quien puede pagar más por un producto muy gravado, o quien lo introduce de contrabando), si sufrió una gran merma en su mercado. Más difícil, tal vez, sería erradicar por completo un producto del mercado, cualquiera que fuese su origen, aunque las causas económicas se imponen con frecuencia. En apariencia, el vino no resultaba tan necesario por cuanto era un producto de lujo importado. Sea como fuere, las voces que se elevaban en el país anglosajón en contra de las entradas de vino por ser un producto innecesario, y, por tanto, prescindible, no encontraron eco.

Sin embargo, la causa de que estas importaciones no hicieran más que crecer no radicaba solo en la dificultad de evitar un consumo tan extendido, sino que, como se decía más arriba, existían razones económicas: no interesaba acabar con estas compras, sino encauzarlas, de modo que ese consumo resultase política pero sobre todo económicamente rentable. En este sentido, la guerra de Sucesión española marcará un hito en las entradas de caldos ibéricos, especialmente portugueses, aunque también españoles. Con el tratado de Methuen (1703), comienzan, ciertamente, unas relaciones políticas de acercamiento más intenso entre Inglaterra y Portugal, con la guerra de Sucesión española como fondo, y con las necesidades estratégicas que dimanaban de su posición geográfica; ya decía Kamen que sacudirse

⁵ La referencia completa es PRO, *Port-Books E-190*.

⁶ El galón de vino se estandarizó en 1707, momento en que adquirió su equivalencia actual. Antes de esta fecha variaba entre 4,621 y 3,671 litros, siendo esta última la más común. El galón antiguo de 3,785 litros va a ser el que perviva en la América británica. Debe el lector tener en cuenta esta circunstancia, ya que el período que aquí se analiza coincide con la estandarización de esta medida que actualmente es de 4,546 litros.

la preponderancia castellana en la Península, junto a las oportunidades comerciales que se les presentaban, eran un buen atractivo que llevaron a Portugal a esa alianza, mientras que a Inglaterra le interesaba esta unión para abrir de par en par las puertas a un tráfico con América⁷. Una vez más encontramos a la economía de trasfondo. Y en lo concerniente a las entradas de vino, Inglaterra, va a sancionar una realidad que ya se había fraguado anteriormente, con unos claros intereses económicos subyacentes en la diplomacia. Esa realidad, que había ido tomando forma en la centuria anterior, no es otra que la utilización inglesa de su propio consumo de vino importado para intentar perjudicar a su rival francés y favorecer a otros países productores que les resultaban más “rentables”. Para ello se induce al consumidor a cambiar de gusto, y se “castiga” a Francia como productora prohibiendo sus exportaciones de caldos a Inglaterra merced a las guerras que en las últimas décadas del siglo XVII les enfrentaron por la hegemonía atlántica, como ya señalara R. Pijasou⁸. Lo que se pretende es frenar la expansión económica francesa, y, en el sector del vino que es el que nos ocupa, de forma clara.

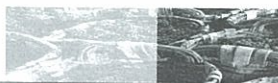
La causa de que los países ibéricos resultaran más “rentables” a Inglaterra, se explica por dos razones: una, porque por sí mismos no tenían entidad como para hacerle sombra desde el punto de vista económico, político, naval etc., y es que eran naciones que encajaban en su comercio como complementarios y no eran rivales como potencias; y otra, quizá más interesante, porque al comprar sus vinos estos países recibían un dinero que les permitirían pagar los artículos ingleses, afianzándose en su papel de clientes consumidores, lo cual para Inglaterra era de gran interés. Esta visión ya era patente en la centuria anterior.

Ya antes, los intereses económicos franceses cristalizados en el proteccionismo de Colbert de 1664 habían elevado de tal manera la fiscalidad de sus vinos, que los holandeses, ante tal presión impositiva, optaron por sustituirlos por vinos españoles⁹. Ahora nuevamente los caldos ibéricos se beneficiarán de este alejamiento inglés de la producción gala, al seguir Inglaterra los pasos de Holanda en esta

⁷ H. KAMEN, *La Guerra de Sucesión en España. 1700-1715*, Barcelona, Buenos Aires, México, 1974, pág. 20.

⁸ R. PUJASOU, en su obra *Un grand vignoble de qualité. Le Medoc*, publicado en París en 1980, sitúa la causa del abandono de los comerciantes ingleses de los caldos galos y su reemplazo especialmente por los ibéricos en los conflictos que surgieron entre ingleses, holandeses y franceses en el siglo XVII, en un principio prohibiendo su compra, y posteriormente, a modo disuasorio, imponiendo un oneroso gravamen fiscal sobre sus importaciones.

⁹ H. ENJALBERT, “Comme naissent les grands crus. Bordeaux, Porto, Cognac” en *Annales*, (1953), p. 12.



materia, aunque las razones económicas fueran de distinta naturaleza en los casos holandés e inglés respecto a Francia.

No obstante, ello no significa que no entraran vinos franceses en Inglaterra. En los libros de aduanas se encuentran registros de vinos galos, aunque de escasa entidad; claro está que la vía del contrabando era un modo de eludir la férrea fiscalidad que pesaba sobre ellos. Ahora bien, durante la Guerra de Sucesión las cifras se disparan, y lo harán en virtud de los apresamientos llevados a cabo por los *men of war* o barcos de guerra ingleses. La zona productora más afectada, sin duda Burdeos, lo fue de forma grave, pues no solo interrumpió frecuentemente el comercio con su vecino y enemigo, sino que padeció la presencia continua de embarcaciones hostiles. Una zona productora, es preciso subrayar, en la que el negocio vinícola estaba en manos del capital extranjero fundamentalmente (los capitales bordelases tradicionalmente se invertían en la tierra, y también en el armamento marítimo y en el tráfico de productos tropicales, sin detenerse a considerar si el comercio del vino interesaba, incluso en aquellos momentos de mayor prosperidad del mismo)¹⁰. El peligro que se cernía sobre su comercio marítimo no provenía únicamente de los *men of war*, sino incluso de manera más intimidatoria, de las naves corsarias inglesas, anglonormandas y zelandesas, calificada por A. Huetz, como una amenaza aún más seria¹¹. Naturalmente los puertos provinciales que albergaban una sede naval van a ser los que registren mayores entradas por este concepto. Así tenemos que Plymouth presenta en 1703 unas cifras anormalmente elevadas, dado que ese fue un año especialmente prolífico en lo que atañe a confiscaciones de mercancías francesas en general y de vino en particular¹². Nada menos que el 77,57 por 100 de todo el vino europeo registrado en Plymouth ese año era francés, seguido ya de lejos por el portugués (19 por 100), el Madeira (1,5 por 100), el español (1,16 por 100), el renano (0,55 por 100) y unas cifras de vino italiano (florentino) ciertamente exiguas. Lo mismo cabe decir del otro *outport* con sede naval, Southampton, cuyos registros de 1703 aunque no tan llamativos, también resultan bastante importantes con un 41,62 por 100 de vino francés, solo superado por los caldos lusos con el 46,55 por 100; y con el resto de vinos europeos apenas repre-

¹⁰ Véase P. ROUDIÉ, *Le vignoble bordelais*, Pays du Sud-Ouest, 1973, p. 57.

¹¹ A. HUETZ DE LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, p. 49.

¹² En el caso específico del vino, fueron los apresamientos de los barcos *Peter & Mary*, *Saint Clement*, *Bien Valliant*, *Salvador*, *Saint John* y *Santa María*, los que alimentaron los guarismos de los vinos franceses entrados en este puerto.

sentados. De todos modos, durante esta guerra, ningún año va a ser tan claro como de 1703, debido a que la actividad depredadora de estos barcos fue particularmente intensa. En 1705, en Southampton, aunque el número bruto de entradas fue mucho menor (casi la mitad que en 1703), sin embargo volvió a ser mayoritario el vino galo superando incluso al portugués (con un 49,13 por 100 frente a un 40,2 por 100, respectivamente). A mediados del conflicto, en 1708, se ve claramente la dicotomía “puertos con sede naval” y “puertos comerciales” en lo relativo a las llegadas de vino francés, de modo que en Southampton, estas entradas se destacan por encima del resto (véase el gráfico 6¹³), mientras que en estos últimos ofrecen unas cifras tan bajas que resultan imperceptibles, cuando no inexistentes. Pero la diversidad de situaciones no se queda ahí, ya que lo dicho respecto a los puertos con sede naval reza para Southampton, pero no así para Plymouth. La razón habría que buscarla en la intermediación de las islas del Canal mucho más vinculadas con Southampton en la introducción de caldos franceses en Gran Bretaña.

El mismo panorama de Plymouth se dibuja, respecto al vino francés, cuando el análisis se limita a los puertos comerciales. También en este caso, las cifras o desaparecen o son tan bajas que en ocasiones parecen meramente testimoniales. En Exeter, en 1704, suponen solamente el 2,89 por 100, situación que aún descenderá más a lo largo de la contienda (en 1709 ni siquiera entra un galón (véase el gráfico 4), y en 1710, 1711 y 1712 -consúltese el gráfico 9 para este año de 1712- la cuota de vino galo entrado en Exeter se sitúa en el 0,31 por 100, el 0,27 por 100 y el 0,8 por 100 respectivamente). Tampoco en Bristol las entradas de vino francés revisten gran importancia, si bien en este puerto se detecta una clara recuperación a finales del conflicto, de modo que si en 1707 y 1708 (gráfico 3) no existen registros de entradas de este vino, en 1712 son más de 23.500 galones (gráfico 10) y en 1713 se alcanza una cifra que es la más elevada del período comprendido entre 1704-1730, probablemente porque se da salida a los stocks de este producto que habían quedado paralizados durante la guerra (son más de 43.000 galones). La tendencia irá a la baja después de la guerra, todo lo contrario de lo que sucede con el

¹³ Los gráficos de las entradas de todo tipo de vino europeo en Plymouth, Bristol y Southampton en 1708, y Exeter en 1709 por carecer de datos para el año 1708 (gráficos del 3 al 6), así como dichas entradas en el año 1712 en los mismos puertos citados (gráficos 7, 8, 9 y 10), junto con los de las importaciones de vino español en Plymouth, Exeter y Bristol en 1708 (gráficos del 11 al 13) y de Plymouth, Southampton, Exeter y Bristol en 1712 (gráficos del 14 al 17) se ofrecen al final del texto, donde se remite al lector para que pueda consultarlos cada vez que se mencionen en el texto.



vino portugués a lo largo del siglo y con el español al menos en la primera mitad. En lo que concierne a Hull, puerto mercantil del vino por excelencia, el suministro de vino francés es nulo durante la guerra, lo que no significa que sea una situación muy negativa, ya que en años posteriores, una vez reinstaurada la paz, las entradas serán de baja intensidad.

Sobre el tipo de vino galo que se exportaba a los puertos provinciales durante estos primeros años de la centuria, las fuentes, generalmente, no informan sobre el particular; de ahí, que cuando como en el caso de Plymouth aparecen datos más minuciosos que el habitual “vino francés”, que se suele registrar en las aduanas de los puertos provinciales, resulte una información que suscita gran interés ¹⁴. Así, para el sexenio 1705-1710 ¹⁵, los datos que se desprenden de las entradas oficiales de vino francés en Plymouth, son: que la mayoría de este era blanco, superando con creces al clarete (*claret wine*) que era el que le seguía en importancia; y que el vino tinto (*red wine*) era una importación claramente minoritaria. La distribución porcentual de estas entradas pueden observarse en el diagrama 1. Como cabe esperar, el lugar de procedencia del vino blanco es fundamentalmente Burdeos, (mencionado en el 72 por 100); cuyo porcentaje podría verse incluso aumentado, habida cuenta que en el 8 por 100 nada se dice sobre su origen geográfico. Hay, no obstante, un 20 por 100 de vino blanco que en lugar de vino de Burdeos aparece como *high country wine*, y que probablemente esté aludiendo al vino del *Haut-Pays*, que al fin y al cabo también pertenece al *hinterland* de Burdeos. Asimismo, en el caso del clarete, Burdeos es el foco emisor, existiendo dos denominaciones para estos caldos en los libros de registro, por una parte el *New French Claret*, que debe aludir al vino creado a inicios del setecientos como consecuencia de la simbiosis entre los comerciantes ingleses y los productores de Burdeos que atendían a la nueva demanda surgida con el cambio de gusto del consumidor ¹⁶; y, por otra parte, el que figure simplemente como *claret wine*, que estaría aludiendo al clarete tradicional, más ligero, joven y con menos cuerpo, que si bien se va viendo desplazado, todavía encuentra su cuota de mercado aunque con tendencia a verse sustituido,

¹⁴ Además, cuando era vino de Francia o de la comarca del Rin, por sistema no se decía el lugar de origen (en otros casos, como el español o el portugués, sí que se puede encontrar en ocasiones el lugar de origen: vino de Viana, sherry, vino de Málaga...).

¹⁵ Para conocer con exactitud la representatividad de esta muestra es preciso dejar claro que en este sexenio, se informa con minuciosidad de qué clase de vino se trata en el 59% de los casos mientras que en el 41% se sigue la tónica habitual de registrar genéricamente “vino francés” sin más.

¹⁶ ENJALBERT, H., *Histoire de la vigne et de du vin. L'avènement de la qualité*, París, Bruselas, Montreal, 1975, p. 84.

progresivamente, por el anterior. De hecho, en consonancia con lo dicho, hasta finales del siglo XVII el vino de Burdeos no era sino un clarete con poco color, un vino de mesa agradable, en palabras de Pujassou¹⁷. Las bajas cifras de vino tinto, son acordes a la época, ya que aunque este tipo de caldo no es una novedad, sí que va a ser, algo más avanzada esta centuria y con mayor pujanza a partir de mediados de la misma, cuando se consuma un vino con más color, más fuerte, más envejecido¹⁸.

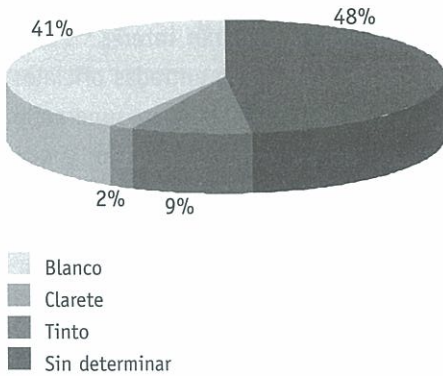


Diagrama | 1

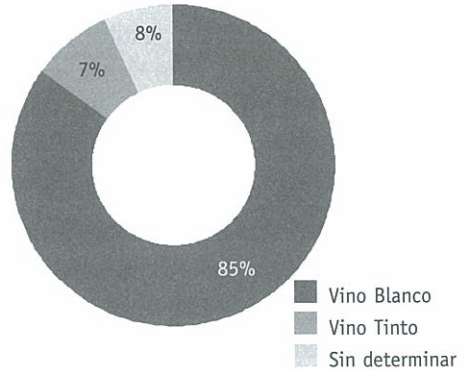


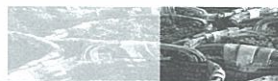
Diagrama | 2

El otro puerto que destaca en este análisis por el índice de capturas llevado a efecto, Southampton, nos dibuja una realidad similar al anterior. De manera que cuando se intercepta en 1703 a los barcos *Petronnelle* y *Esperanza*, su carga de vino blanco era abrumadoramente mayoritaria, sobre todo en el caso del *Esperanza* cuyo porcentaje ascendía nada menos que al 85% (véase diagrama de anillo 2).

Sin embargo, en general, y esta es una constante desde las últimas décadas del siglo XVII, las importaciones "oficiales" de vino francés fueron pobres por la política fiscal inglesa; recurriendo sus adeptos a la compra de caldos, bien entrados de contrabando (la literatura inglesa dibuja un paisaje de sótano o *cellars* en las casas que atesoraban el vino francés que llegaba de contrabando a través del Támesis), bien desde zonas donde la fiscalidad era más permisiva. Hay que tener en cuenta,

¹⁷ R. PUJASSOU, Bordeaux au XVIIIe siècle, en *Histoire de Bordeaux*, París, 1968, p. 165.

¹⁸ A. RAMOS SANTANA, "Vinos y Aguardientes: señas de identidad de la provincia de Cádiz" en *Vinos, Vinagres, Aguardientes y Licores de la provincia de Cádiz*, A. RAMOS y J. MALDONADO (eds), Cádiz, 1997, p. 87.



a este respecto, que los principales destinos de los caldos de Burdeos a las Islas Británicas eran Escocia y sobre todo Irlanda con Dublín a la cabeza, ya que los impuestos no eran tan gravosos como en Inglaterra¹⁹. Las antes aludidas islas del Canal, Jersey y, especialmente, Guernsey, desempeñaron una nada desdeñable labor como puentes para que el vino francés llegara a Inglaterra, siendo Southampton el *outport* que destacó en esta labor receptora. Unas islas que ya desde antiguo se habían destacado por ser enclaves de contrabando, una realidad persistente que en Guernsey alcanzaba cotas mucho más elevadas y que había gozado de amplia indulgencia en el comercio²⁰. De hecho, por su especial idiosincrasia desplegaban una política impositiva muy especial y permisiva que favorecía los intereses de los importadores²¹.

No obstante, el suministro buscaba la manera de abrirse camino hacia el mercado, siendo no pocas las maneras de conseguirlo. Como decíamos, los barcos comerciales ingleses abandonaban las rutas de España, su lugar era ocupado por los barcos de guerra que se comportaban como buques mercantes, en el sentido de que los recogían y transportaban a su país. Efectivamente, estos *men of war* no sólo llevaban mercancías de países enemigos como resultado de presas de mar, sino que ejercieron un papel en las transacciones comerciales en momentos conflictivos en los que se producían contracciones en el comercio. La ruta solía ser la mediterránea, con cargas en los puertos italianos (sobre todo en el puerto franco de Livorno), en el Estrecho y costa andaluza, y en el viaje de vuelta en los puertos portugueses (Oporto, seguido de Lisboa); sin olvidar que, en ocasiones, la carga la efectuaban naves que regresaban de las colonias americanas²². Pero estos no eran los únicos. En efecto, en momentos de conflicto cobraban protagonismo los viajes llevados a cabo por los barcos del norte de España, con gran protagonismo de las embarcaciones vascas.

¹⁹ HUETZ DE LEMPS, Ch., *Géographie du commerce...*, p. 117

²⁰ LUCKING, "The South West's other Packet Station: Weymouth, 1794-1845" en *Exeter Papers in Economic History*, nº 13: *West Country Maritime and Social History: Some Essays*, Exeter, 1980, p. 3.

²¹ A. HUERZ DE LEMPS, en su *Géographie...*, p. 530, menciona el tráfico de cabotaje francés hacia Inglaterra con las islas del Canal como intermediación por el "peculiar" status aduanero imperante allí.

²² En 1703, los barcos de guerra comerciaron y llevaron a Plymouth el 20,6% del vino luso, el 57,2% del español y el 68,9% del vino florentino. Un año después su actividad fue aún más espectacular, elevándose la cuota porcentual del vino portugués al 36,22%, casi todo el Madeira ese año (el 96,6%). Respecto al vino español sólo ascendió al 2,3%, si bien el 97,7% restante no fue tampoco el producto de los intercambios comerciales al uso, sino que una gran parte fue fruto de capturas hechas a embarcaciones hispanas.

Los barcos con bandera neutral, eran una vía para introducir los productos en aquellos países que estaban enfrentados a los países productores y emisores, y el comercio vinícola no era una excepción. En el trienio 1703-1705, por ejemplo, arribaron a Plymouth un número no despreciable de embarcaciones con bandera neutral transportando productos franceses y españoles, de entre las cuales destacan las pertenecientes a hamburgueses para la carga vinícola española y las escandinavas para la francesa ²³.

Otra manera de eludir las trabas que imponía la guerra la encontraba el comercio del vino en un desvío del tráfico, en una doble vertiente: por una parte, realizando los embarques en lugares menos habituales a fin de esquivar las áreas portuarias de mayor trasiego y, por ende, las de más férrea vigilancia; y por otra parte, procediendo a un embarque de caldos procedentes de áreas productoras menos usuales.

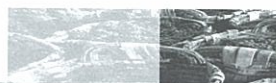
Puede ser, aunque esto es de difícil probanza, que incluso el vino de países enemigos pasase por ser de los países aliados. Eso explicaría, por ejemplo, las elevadas cifras de vino portugués alcanzado en 1706 en Hull con más de 210.000 galones (1666,6 pipas), cifras que solamente son habituales en la segunda mitad de la centuria. Si como señala Barros Cardoso, en 1700, Inglaterra había importado 16.451 pipas de vino portugués y 26.337 de vino español, para invertir la situación en 1705 ²⁴, parece sensato pensar que esa gran cantidad de vino luso entrado sólo en Hull en 1706, tal vez incluya en parte a un vino español que encuentra enormes dificultades para su transporte como en 1704 y 1705. El bloqueo español a Gibraltar y actuaciones bélicas como la batalla naval de Málaga ²⁵ suponen un serio peligro en la zona, tradicional exportador de vino a Inglaterra. ¿Se ha desviado vino español de esta zona hacia Portugal, y haciéndose pasar por portugués colaboró para engrosar las cifras de éste? No sería nuevo el hacer pasar un vino por otro, más bien lo que puede cambiar es la casuística por la que se realiza tal práctica ²⁶.

²³ P.R.O., *Port-Books E-190*, Plymouth, legajos 1062/28 (*controllor*), 1063/35 (*searcher*) y 1064/8 (*customer*).

²⁴ A. M., BARROS CARDOSO "Os ingleses e o vinho do Porto (1745-1756)" en *Os vinhos licorosos e a história. Seminário internacional 19 a 24 de Abril 1998*, Centro de Estudos de História do Atlântico, 1998, p. 271.

²⁵ Para más detalle sobre estas operaciones véase CALVO POYATO, J., *Guerra de Sucesión en Andalucía. Aportación al conflicto de los pueblos del sur de Córdoba*, Córdoba: Diputación Provincial de Córdoba, 1982, pp. 38-49.

²⁶ Así, por ejemplo, el Madeira mejor y más demandado (el de la parte sur de la isla) se mezclaba con otros vinos, como el proveniente de la parte norte, de menor calidad, o, ya a finales del siglo XVIII, con el de zonas tan dispares como Azores, Canarias, Málaga y Cataluña para hacerlos pasar por genuino Madeira, al existir una distorsión entre una creciente demanda y una oferta insuficiente



Sea como fuere, las consecuencias del tratado de Methuen no se harán esperar. Los vinos peninsulares y sobre todo los portugueses, en virtud de esa benigna fiscalidad, comenzarán ya en esos años de guerra a despegar por encima del resto de caldos, intensificándose una realidad que había comenzado a gestarse en los años noventa de la década anterior. La pujanza que va a adquirir el Alto Douro será muy clara y ya, en estos primeros compases de la centuria, Oporto comienza a descollar, para convertirse en el centro comercial de vinos por excelencia, de manera que a poco de concluir la guerra (1715) ya exportaba los dos tercios del total de vino portugués que partía hacia Inglaterra²⁷. Desde luego, en los primeros compases de este conflicto ya había residiendo en Oporto más familias inglesas y escocesas que en la otra zona vinícola, Viana, como ponía de manifiesto el viajero inglés Woodmans en 1704; mientras que unos años más tarde, en 1711, la comunidad inglesa de Oporto ya tenía medios como para comprar tres casas junto al río, para destinarlas como sede social y lugar de reuniones²⁸.

Dentro de los puertos “mercantiles” importadores en Inglaterra (Bristol, Hull y Exeter), los caldos lusitanos son claros protagonistas en dos de ellos (Hull y Exeter). Su preeminencia en Hull es absoluta, pues presenta el predominio mayor de los dos al presentarse en los libros de registro casi en solitario: aproximadamente a mediados del conflicto (1706) e incluso muy avanzado éste (1711) – que son los dos años de que disponemos información-, el vino español está completamente ausente de las estadísticas. Tan solo el vino del Rin figura acompañando al vino luso, de forma continuada aunque en un porcentaje pequeño, como es habitual, por otra parte, en el comercio del vino renano a lo largo de la centuria. La razón está clara: la posición de Hull, el más alejado de los *outports* analizados, encerraba un peligro a arrostrar en la singladura a través del Canal de la Mancha, que ejercía un gran poder disuasorio para unas embarcaciones cargadas de caldos de un país enemigo. El despliegue de barcos de guerra patrullando y de corsarios desaconsejaba hacer la travesía, y este problema al que no tenían que enfrentarse

para cubrirla. En este caso la mezcla se produce no como consecuencia de desvíos por avatares bélicos como quizá podría ser el caso que apuntamos (o quizá elucubramos), sino para garantizar una demanda en el mercado. A. GUIMERÁ RAVINA, “Los puertos del vino en las islas del Atlántico ibérico (siglos XVIII-XIX)” en *Portos, Escalas e Ilhéus no Relacionamento entre o Occidente e o Oriente. Actas do Congresso Internacional Conmemorativo do Regresso de Vasco de Gama a Portugal*, Azores, 1999 (vol I), p. 593; A. VIEIRA, *Breviário da vinha e do vinho na Madeira*, Azores, 1991 (1990 1ª ed.), p. 27 y ss; A. HUETZ DE LEMPS, *Le vin de Madère*, Grenoble, 1989, p. 32.

²⁷ A.M. BARROS CARDOSO, “Os ingleses ...”, *op. cit.*, p. 272.

²⁸ S. SCHNEIDER, *O Marquês de Pombal e o Vinho do Porto*, Lisboa, 1980, p. 160.

los barcos que transportaban el vino del Rin, junto a la brevedad de la ruta, facilitaba su comercialización.

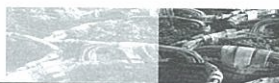
El tipo de vino que se comercializaba desde Portugal durante esta etapa ya estaba reforzado con aguardiente, en sintonía con el paladar del consumidor inglés, si bien esta tendencia a alcoholizar más el producto se va a ir acrecentando paulatinamente a medida que va avance el siglo XVIII. En este sentido, si durante la guerra de Sucesión la proporción de alcohol era de 10 a 15 litros por pipa (de 450 litros de capacidad), en 1750 ya ascendía a 40 y 50 litros por pipa. Es por consiguiente un período, el que se analiza aquí, en cierto modo de transición, en el que Portugal con una bonanza económica que se había ido generando en la segunda mitad del siglo precedente con los recursos minerales coloniales (Brasil), afronta este conflicto desde una situación francamente positiva y próspera. Se da, así, un salto cuantitativo y cualitativo (ambos profundamente interrelacionados), ya que en los años anteriores, esto es en las dos últimas décadas del siglo anterior, los vinos aunque fuertes no estaban alcoholizados²⁹. Esta fortificación con aguardiente fue una de las técnicas (junto a otras como la selección de cepas, la mezcla de vinos antes aludida, el tinte del vino, etc.) que introdujeron los intermediarios holandeses con el Norte europeo desde fines del siglo XVII, y que iban a transformar el paisaje del mundo del vino a lo largo de la centuria³⁰.

No obstante, la supremacía portuguesa no era una realidad general. De hecho el vino español supera claramente al portugués, de forma clara y continuada, nada menos que en el *outport* más importante de ese momento, Bristol³¹. Tomando como referencia 1708, vemos como se plasma esa realidad sin paliativos (véase el gráfico 6), que no es sino exponente de lo que suele suceder en este puerto al respecto de sus importaciones vinícolas. Y es preciso recordar que Bristol tenía unos contactos con la Península de gran importancia, a gran distancia del resto de paí-

²⁹ H. ENJALBERT, "Comme naissent les grands crus...", *op. cit.*, p. 15.

³⁰ Véase A. GUIMERÁ RAVINA en "El vino y los puertos de la Europa Atlántica: Burdeos y Oporto (siglos XVIII a XIX)" en *Douro. Estudos e Documentos. Actas do II Simposio Intrenacional de História e Civilização da Vinha na Cultura da Europa*, 2002, núm. 14, p. 242.

³¹ En efecto, si bien a fines del siglo XVII, como señalaba Ralph Davis, Exeter era el puerto provincial que más barcos recibía procedentes de la Península, seguido muy de cerca por Bristol (en 1686 eran 53 frente a 49), en los albores del siglo XVIII, este último puerto inglés ya ocupaba un lugar de privilegio al elevarse al primer lugar en importancia tras el puerto capitalino.. DAVIS, R., *The Rise...op. cit.*, p. 243. Véase también W. E. MINCHINTON, *The trade of Bristol in the Eighteenth Century*, Bristol, 1966; K. MORGAN, *Bristol and the Atlantic Trade in the Eighteenth Century*, Cambridge, 1993.



ses y zonas europeas. Así, a comienzos del siglo el 20,5% de las embarcaciones que entraban en el puerto de Bristol procedían de la Península Ibérica ³². Y estos estrechos contactos se explican por la naturaleza de su comercio, con una gran presencia de tráfico vinícola, que era tradicional; y es que ya desde la época de la conquista normanda, se descargaban en este puerto importantes cargamentos de vino, estando construida la ciudad sobre un laberinto de bodegas ³³.

El vino español en esta época, como es lógico, llegaba también en gran medida fruto de interceptaciones y apresamientos. Cuando estos se producían, obviamente las cifras de entradas ese año se disparaban, como ocurría en 1704, en Plymouth, en que la captura del *Asunción de María* repleto de vino, elevó las entradas de caldos hispanos ese año considerablemente (más de 100.000 litros llegaron ese año, siendo la cifra más elevada de todos los caldos europeos incluido el portugués).

Pero Bristol era un puerto comercial sin sede naval. Y la realidad que se deriva de su estudio es:

- primero, que traficaba con vino español más que con ningún otro. El vino español era el único que superaba con frecuencia, en el transcurso de la guerra, los 100.000 galones anuales. En 1707, los caldos hispanos que arribaron a Bristol fueron más de 74.000 y, pese a que no llegaron a sobrepasar esa cifra, supusieron nada menos que el 60 por 100 respecto de los demás (portugués, Madeira, francés, renano e italiano). Un año más tarde, en 1708 (véase el gráfico 3) ya la cifra era de 144.949 (nada menos que el 79 por 100), panorama que se ratificará en los últimos años del conflicto armado, pues en 1712 fueron más de 177.000 galones (el 70,7 por 100) y en 1713 más de 159.000 (el 69,1 por 100). Es decir, que Bristol es la avanzadilla en al menos un siglo del ascenso notable que van a registrar los vinos españoles respecto de los lusitanos a principios del siglo XIX ³⁴.
- segundo, que aunque en ocasiones asciende ligeramente después de la guerra el comercio de vino español por parte del puerto de Bristol, no son diferencias de entidad que nos lleven a afirmar que en tiempo de guerra el tráfico de vino español se resintiese, con lo que queda en entredicho la teoría tradicional de que este conflicto tuvo efectos negativos. No es eso lo que nos muestran las fuentes de Bristol. Es más, si tomamos como referencia el año

³² Véase W.E. MINCHINTON, *The Growth of English Overseas Trade*, Londres, 1969, p. 34.

³³ J. JEFFS, , *El vino de Jerez*, Cádiz, 1994, p. 68.

³⁴ A. GUIMERÁ RAVINA, "El vino y los puertos de la Bahía de Cádiz (siglos XVIII-XIX)" en *Naves, Puertos e Itinerarios Marítimos en el Época Moderna*, Madrid, 2003, p. 219.

1712, nos encontramos que las cantidades de vino español importado ese año supera al de otros en que ambos países disfrutaban de un momento de paz, como 1716 ó 1717 entre otros.

Llegados a este punto cabe preguntarse, durante estos años de guerra ¿de qué parte de España eran esos vinos? ¿Qué puertos estaban implicados en este tráfico y en qué medida? ¿Había especialización en los *outports* ingleses en caldos de determinadas zonas españolas? Vamos a dar respuesta a estos interrogantes.

Parece que existía cierta especialización en función de los puertos de que se trate. De modo que nos encontramos que en Plymouth el vino español que primaba sobre los demás era el vino canario (obsérvese esta primacía del vino isleño en el gráfico 11), predominia que iba incluso más allá de los años de guerra, extendiéndose también a los años posteriores una vez instaurada la paz, de manera que en los primeros veinte años del siglo XVIII, el porcentaje de vino canario que se importó a través de Plymouth se situaba en más del 40 por 100. Bien es verdad que a lo largo de la centuria, en general, las importaciones de vino de Canarias tenderán a ir disminuyendo³⁵, y esa misma tendencia la registra el puerto de Plymouth, de manera que si en los primeros veinte años su cuota porcentual en el tráfico de importación vinícola de este puerto era de más del 40 por 100, a mediados del siglo y en este mismo puerto había descendido significativamente.

También el vino canario en estos primeros años de la centuria estaba presente de forma más destacada en el puerto de Southampton, aunque desde luego no con la rotundidad que se estaba dando en el de Plymouth. Este activo puerto, desde el punto de vista de la marina de guerra británica, va a mostrar un panorama completamente diferente al que presentan los puertos comerciales al uso en esta

³⁵ J.R. SANTANA GODOY, "Crisis económica y conflictos sociales en Canarias (1660-1740) en *Historia general de las Islas Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, 1979, t. IV; A. GUIMERÁ RAVINA, *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, Tenerife, 1985, p. 322. Sobre Canarias y su comercio, véase también, A. BETMENCOURT MASSIEU, "Canarias e Inglaterra = el comercio de vinos (1650-1800), AEA, n° 2; aun que para época mas tardía interesa mucho A. MACIAS HERNANDEZ "Los efectos del libre comercio sobre la economía canaria (1760-1824), en el comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824, Madrid, 1987. Del mismo autor "Canarias en el siglo XVIII: una sociedad en crisis", en España en el siglo XVIII, Roberto Fernández ed, Barcelona, 1985; V. MORALES LEZCANO, Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Iberico = su estructura y su historia (1503-1783), La Laguna, 1970; el comercio canario con América, en F. MORALES PADRÓN, El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII, Sevilla, 1955.



época, como por otra parte cabe esperar. Se produce una transferencia clara respecto a las áreas de emisión y así el sur peninsular cede protagonismo en favor del norte, y no ya tanto del tradicionalmente protagonista de los intercambios mercantiles con Inglaterra de esta zona norte, el País Vasco, sino que va a ser Galicia la que asuma el primer lugar en cuanto al vino enviado a Southampton. Más aún, el País Vasco que es el que sigue a Galicia está representado no por el omnipresente Bilbao que es el puerto norteño líder por excelencia, sino que en esta ocasión se verá desbancado por San Sebastián, que a lo largo de la centuria va a desempeñar un papel muy discreto siempre oscurecido por el predominio incontestable del puerto de Bilbao. Es decir, se sustituyen las áreas peninsulares y los puertos de siempre por otros de mucho menor trasiego: el sur por el norte, perturbados aquellos por vigilancias, bloqueos y demás, y el puerto donostiarra habitualmente mucho menos visitado, para evitar, así, al dinámico y probablemente mucho más peligroso en esos momentos puerto bilbaíno. Desde el punto de vista inglés, también puede producirse un cambio alternativo en esta época de enfrentamiento, de modo que Portsmouth, puerto contiguo al de Southampton, puede asumir un papel preponderante en momentos determinados en lo relativo a las entradas de vino ya incluso en los instantes preliminares. En 1700, año en que no hay datos para Southampton, Portsmouth recibió nada menos que una cantidad superior a 34.700 galones de vino europeo, de los que el 69,2 por 100 eran vinos españoles. Probablemente se buscaban mercados antes de que el conflicto se desarrollase con toda su virulencia.

En Exeter no se interrumpe el comercio del vino durante la conflagración. De hecho, solamente Hull, por razones ya aducidas, fue el único que se vio claramente afectado, al punto de interrumpirse por completo su comercialización a través de él. Efectivamente los dígitos de importación en Exeter no se vieron alterados más que en ocasiones determinadas por causas puntuales, que se palían en seguida con nuevas recepciones. Es más, hay momentos en que las entradas de vino español son superiores a las registradas en años de paz: en 1709 casi se duplican con respecto a 1714, 1715 y son un tercio más que en 1716. Lo mismo cabe decirse para 1711.

En general, y en cuanto al origen del vino español y su importancia dentro del contexto exportador, hay que destacar al vino andaluz, señalando dos claras conductas de comercialización.

La primera es que la creciente importancia que adquirirán sus remesas a lo largo del siglo apenas se vislumbran durante la Guerra de Sucesión, viéndose todavía superadas por zonas como Canarias y el norte de España, con la excepción de 1709 en que sus envíos se disparan superando las demás áreas regionales hispanas.

La segunda es que durante este conflicto la supremacía del vino de Jerez es clara frente al de la otra gran área andaluza productora y exportadora: Málaga. Esta realidad se irá transformando a lo largo del siglo hasta terminar dándose la vuelta y pasando a ser el vino de Málaga el más comercializado en los puertos ingleses. Pero esto todavía no se produce en estos años de conflicto; de hecho seguirá el mismo panorama hasta bien entrada la década de los veinte en que comienza a cambiar el signo de estas remesas.

Por otra parte, la puerta de salida de los vinos de Jerez era Cádiz, quedando limitadas a cifras muy exiguas, por no decir inexistentes, las llegadas de vino sanluqueño a Inglaterra, ya que el vino de Sanlúcar se destinaba al consumo local (de la comarca y de la región) o al tráfico con las colonias americanas por no ser tan del gusto del consumidor inglés³⁶. Es cierto que en 1711, los más de 4.500 galones que entraron en Exeter ese año desde Andalucía iban precisamente de Sanlúcar, pero es posible que estemos más ante un cambio de puerto emisor que ante un cambio de un tipo de vino. En cuanto a los demás puertos españoles, Bilbao sigue siendo el principal remitente de vino a Exeter -al igual que Andalucía- como en Bristol, a diferencia de lo que veíamos en Southampton.

No podemos dejar de hacer hincapié en el importante papel que desempeñó Gibraltar, cuya cuota de remisiones supera incluso en puertos como Exeter a zonas de importancia tradicional como Canarias y la propia Andalucía, en 1709, (véase el gráfico 12). o en Bristol un año antes superando todas las áreas españolas exportadoras excepto la andaluza (gráfico 13). En Southampton, en 1712, Gibraltar es la segunda región exportadora de vino español tras el grupo de "puertos extranjeros", y en el puerto de mayor volumen de entradas de caldos hispanos. Bristol, con cifras de importaciones vinícolas desde Gibraltar, muy lejanas a los más de 20.000 y de 33.000 de 1707 y 1708 respectivamente (en 1712 se exportan 254 galones y en 1713 aún menos, solo 4 galones), muestra ya un comportamiento más acomodado a una época de paz, propia de un puerto eminentemente mercantil en el que los puertos y áreas tradicionales toman el relevo a la colonia británica.

³⁶ Véase A. RAMOS SANTANA, "Cádiz y su vocación por la manzanilla" en *Jornadas sobre la manzanilla de Sanlúcar*, Sanlúcar de Barrameda, 1993; J. MALDONADO ROSSO, "Génesis de las vinaterías jerezana y sanluqueña contemporáneas" en *El jerez-xérès-sherry en los últimos tres siglos*, El Puerto de Santa María, 1996; A. RAMOS SANTANA y J. MALDONADO ROSSO (eds.), *El comercio de vinos y aguardientes andaluces en América (siglos XVI-XX)*, Cádiz, 1998.

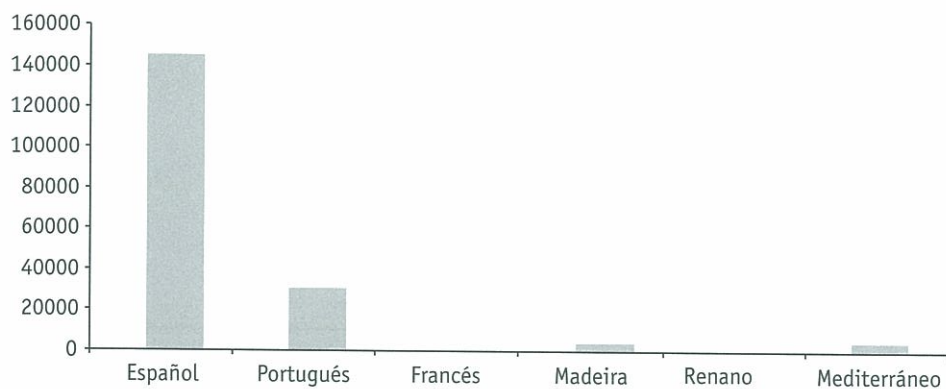


Gráfico 3 | BRISTOL, Vinos importados en 1708

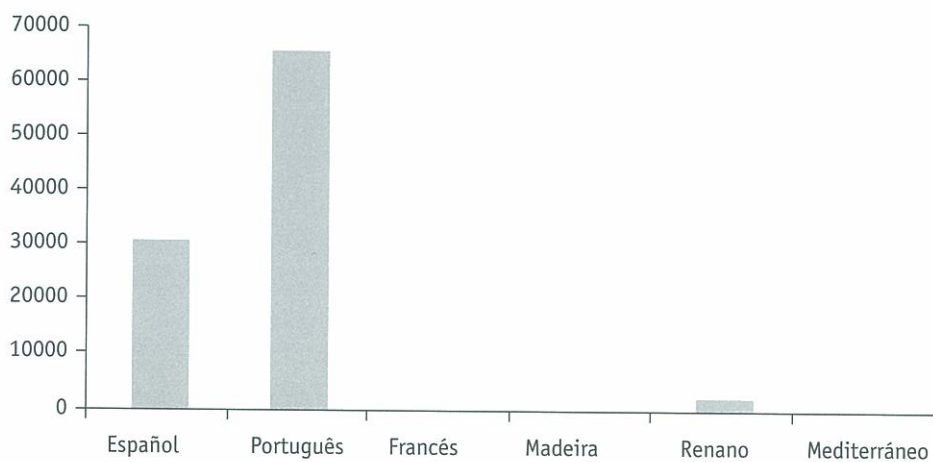


Gráfico 4 | EXETER, Vinos importados. 1709

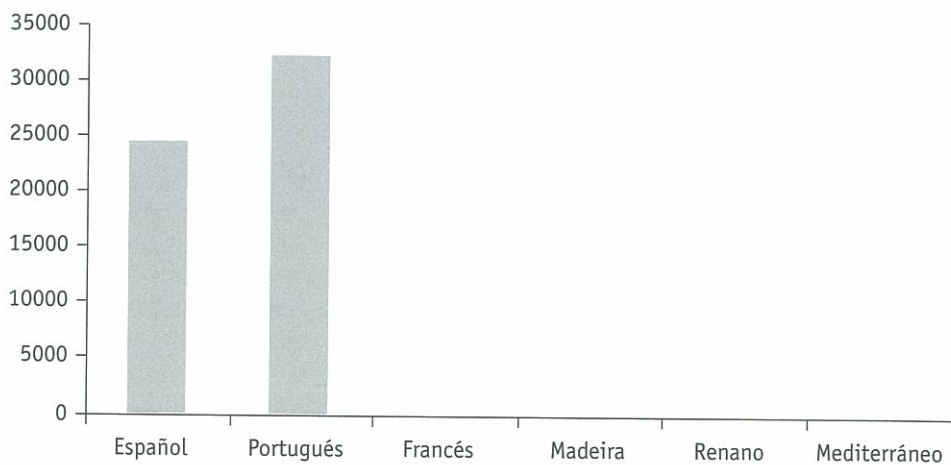


Gráfico 5 | PLYMOUTH, Vinos importados. 1708

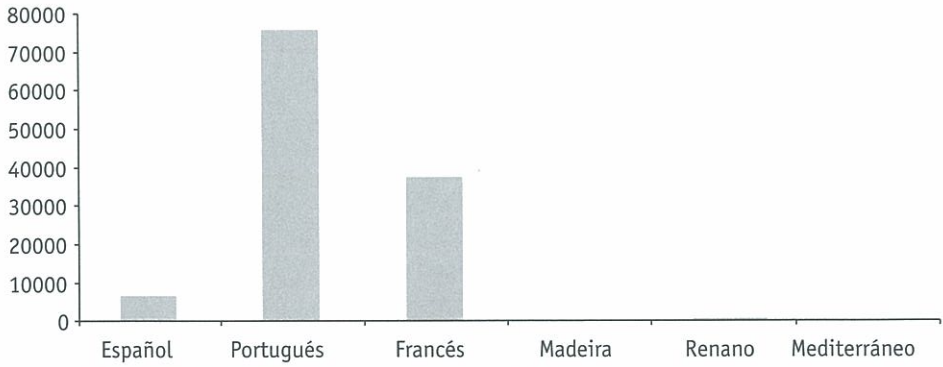


Gráfico 6 | SOUTHAMPTON, Vinos importados en 1708

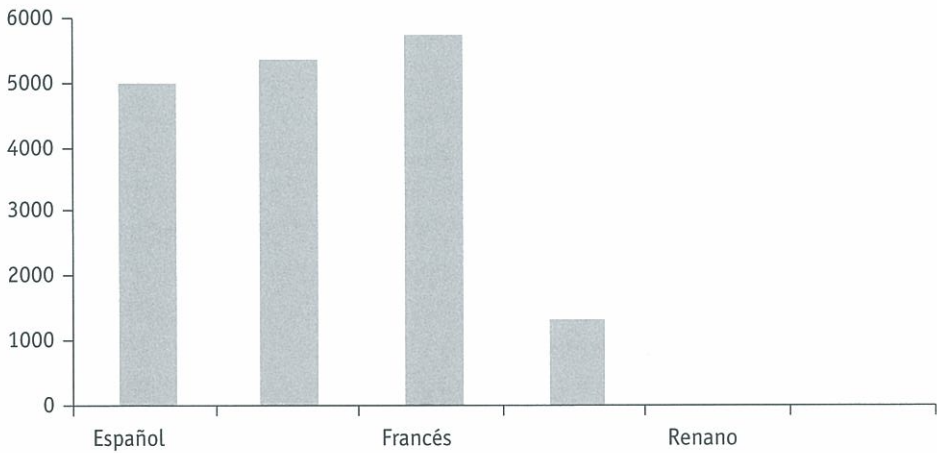


Gráfico 7 | PLYMOUTH, Vinos importados. 1712

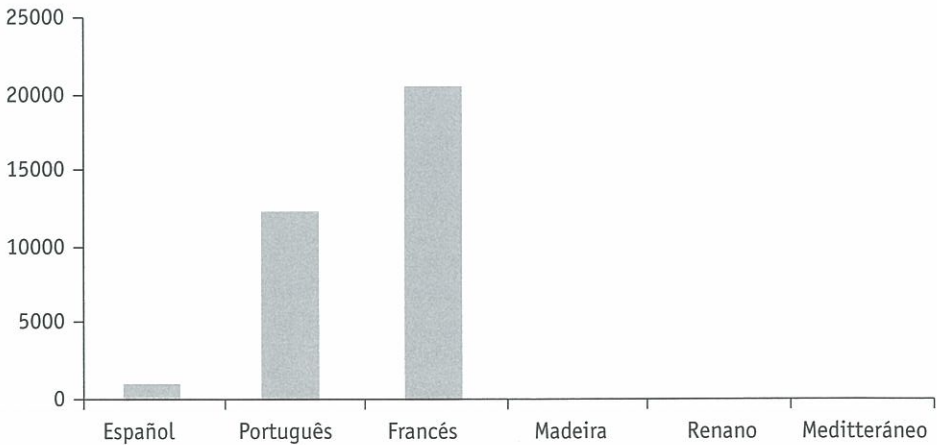


Gráfico 8 | SOUTHAMPTON, Vinos importados. 1712

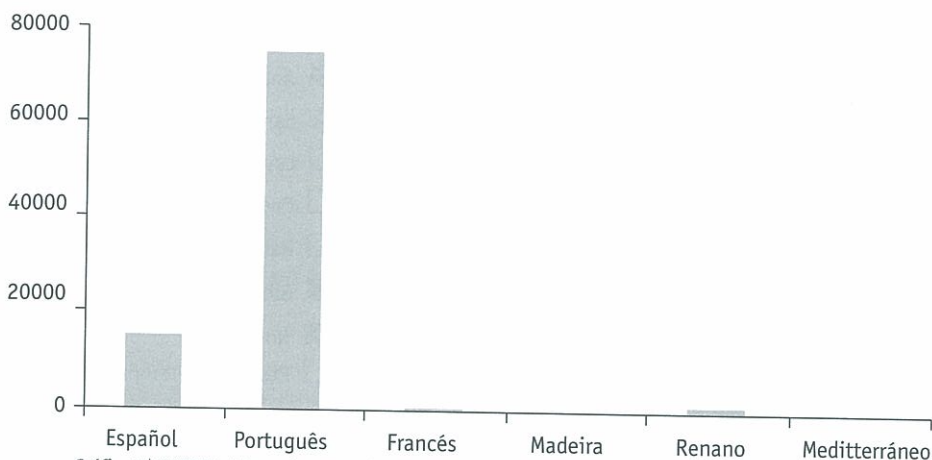
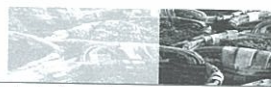


Gráfico 9 | EXETER, Vinos importados en 1712

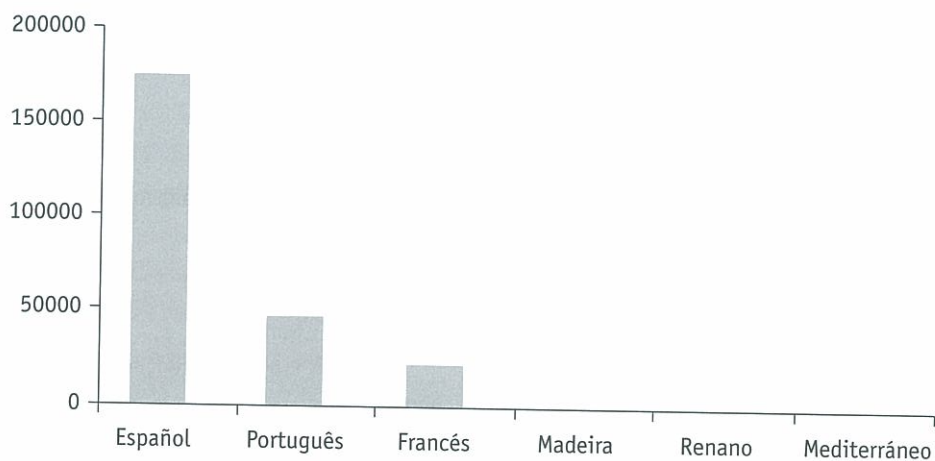


Gráfico 10 | BRISTOL, Vinos importados en 1712

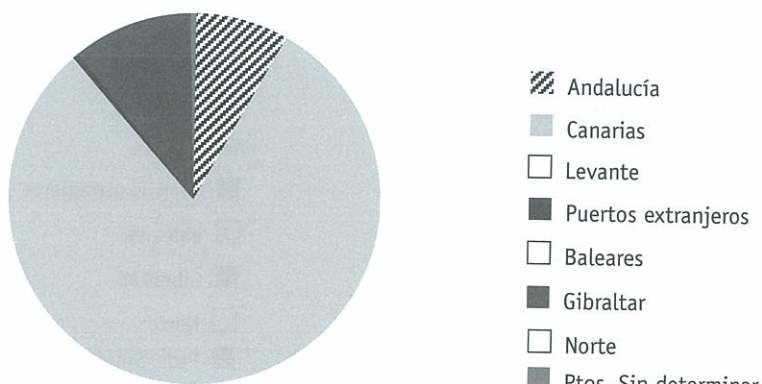
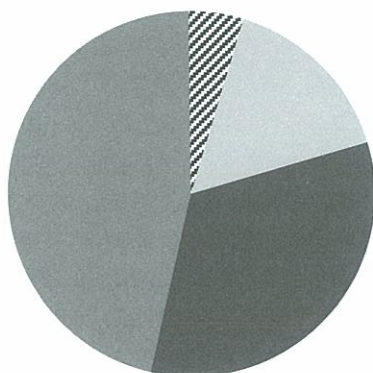
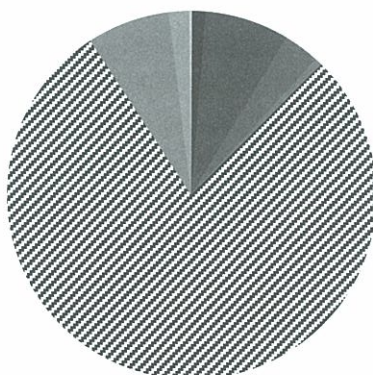


Gráfico 11 | PLYMOUTH, Vino español importado. 1708



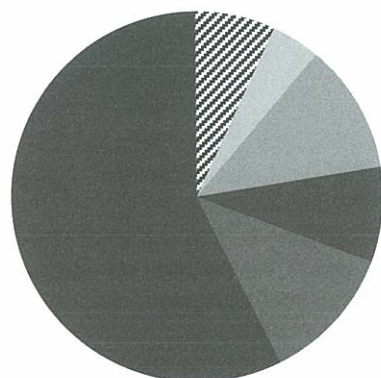
- Andalucía
- Canarias
- Levante
- Puertos extranjeros
- Baleares
- Gibraltar
- Norte
- Ptos. Sin determinar

Gráfico 12 | EXETER, Vino español importado. 1709



- Andalucía
- Canarias
- Levante
- Puertos extranjeros
- Baleares
- Gibraltar
- Norte
- Ptos. Sin determinar

Gráfico 13 | BRISTOL, Vino español importado. 1708



- Andalucía
- Canarias
- Levante
- Puertos extranjeros
- Baleares
- Gibraltar
- Norte
- Ptos. Sin determinar

Gráfico 14 | PLYMOUTH, Vino español importado. 1712

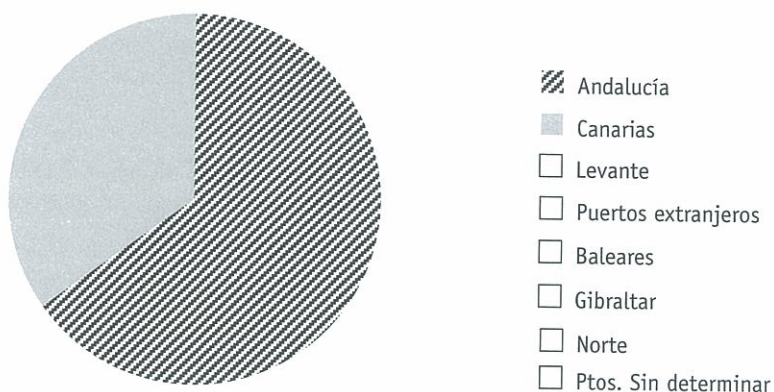
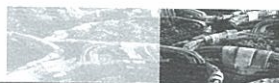


Gráfico 15 | SOUTHAMPTON, Vino español importado. 1712

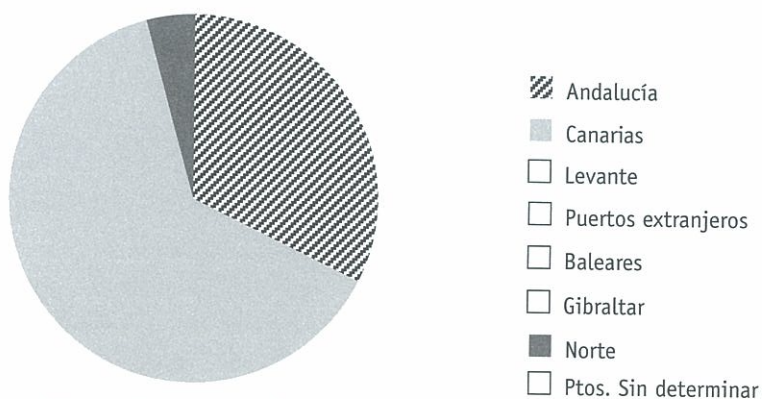


Gráfico 16 | EXETER, Vino español importado. 1712

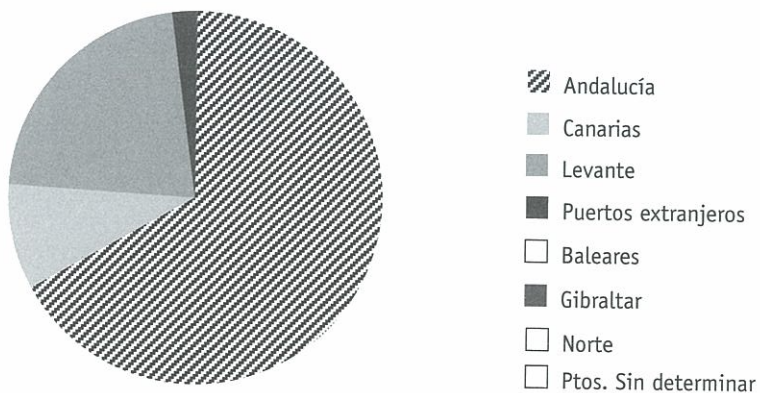


Gráfico 17 | BRISTOL, Vino español importado. 1712

