

**“DOS IMÁGENES MARIANAS
ALFONSÍES EN EL GRAN PUERTO DE
SANTA MARÍA”**

Luis Suárez Ávila

Alcanate. Revista de Estudios Alfonsíes,
2016-2017, págs. 197-231. ISSN: 1579-0576.

En esta publicación que corresponde a la X Semana de Estudios Alfonsíes, dedicada a la Religión y la sociedad en tiempos de Alfonso X: culto y devoción marianos, se recoge una ponencia presentada por Luis Suárez Ávila, abogado y gran estudioso,

que ha dedicado parte de su vida sobre todo al estudio del flamenco, del romance-ro de los gitanos, de la literatura, del arte, en definitiva del patrimonio en general.

Luis Suárez se refiere en este estudio a la historia de dos imágenes marianas de época de Alfonso X: Santa María del Puerto, conocida también como Nuestra Señora de los Milagros, y Santa María de Sidueña o Santa María la Blanca.

El autor pretende, con su trabajo, aclarar la confusión que se creó en torno a estas dos imágenes, haciendo referencia a las contradicciones en las que incurrieron investigadores como Hipólito Sancho al referirse a la imagen de Santa María de Sidueña, hallada oculta en el Castillo en 1934 con motivo de las obras de restauración, como Santa María de España, o al periodista Mariano López Muñoz que la identificaría con Santa María del Puerto.

Ambas imágenes fueron estudiadas hace algunos años, la primera en el Congreso “María Santísima de los Milagros entre la historia y la leyenda”, organizado en 1991, con motivo del 75 aniversario de la Coronación de Nuestra Señora de los Milagros, organizado por el autor de este trabajo que ahora recensionamos. En dicho congreso se dieron a conocer algunos estudios sobre la imagen conocida como Nuestra Señora de los Milagros y también sobre las diversas muestras de devoción de que había sido objeto a lo largo de los siglos.

La segunda imagen, Santa María de Sidueña, fue sometida a análisis de dendrocronología y sus resultados fueron publicados por el que fue restaurador del Museo Municipal, Javier de Lucas Almeida, aunque la confundiera entonces con Santa María de España en su publicación “Nuevas aportaciones al estudio de Santa María de España” (Revista de Historia de El Puerto, 6, 1991, págs. 11-31). Las dos imágenes datan del siglo XIII y se les rendía culto ya en tiempos de Alfonso X. Manuel González Jiménez decía en “Una «noble çibdat e bona»: fundación y poblamiento de El Gran Puerto de Santa María por Alfonso X El Sabio” (*Alcanate: Revista de estudios Alfonsíes*, 1, 1998-1999, págs. 19-28) que, por lo menos desde 1253, había ya presencia cristiana en la zona y, seguramente, la imagen de

Santa María del Puerto, llamada después de los Milagros, pudo ser ocultada y hallada posteriormente en la zona conocida entonces como Pozo Santo, y donde a mediados del siglo XIV se construiría la iglesia Prioral.

A esta imagen dedicó el rey Sabio una iglesia fortificada que construyó sobre la antigua mezquita, que hoy conocemos como Castillo de San Marcos, iglesia que pronto quedaría pequeña para una población creciente y profundamente religiosa, por lo que se hizo necesaria la construcción del nuevo templo, al que nos hemos referido antes, como santuario mariano. Además de esta primera iglesia fortificada existía la ermita de Santa María de Sidueña, con culto arraigado a la imagen del mismo nombre, también llamada Santa María la Blanca.

Luis Suárez utiliza además de las fuentes antiguas, ya empleadas por otros historiadores, los estudios clásicos de Hipólito Sancho, la documentación del Archivo Ducal de Medinaceli, del Archivo de Simancas, del Archivo de la Iglesia Mayor Prioral, hoy Basílica Menor, o los testamentos del Archivo de Protocolos de Jerez, entre otros, además de recientes estudios como los de María Belén Piqueras García, “La Iglesia Prioral en el periodo de transición de la Edad Media a la Moderna”, (*Revista de Historia de El Puerto*, 31, 2003, págs. 23-49 o el de Silvia María Pérez González y Manuel Barea Rodríguez, “La presencia portuense en el fondo de protocolos notariales del Archivo Municipal de Jerez de la Frontera (1392-1504)” (*Revista de Historia de El Puerto*, 56, 2016, págs. 83-121).

Pero olvida Suárez Ávila citar otros estudios que también han tratado en los últimos años este tema y aportaron datos interesantes, como el capítulo titulado “La Casa Ducal de Medinaceli y la Iglesia de El Puerto de Santa María” en *Monarquía y nobleza señorial en Andalucía*, de Juan-José Iglesias Rodríguez (Universidad de Sevilla, 2003) y su Discurso inaugural del curso de la Academia de Bellas Artes Santa Cecilia de El Puerto, en el que se refiere al informe del vicario Martín de Radona realizado en 1561 por encargo del arzobispo sobre el estado de los establecimientos religiosos de El Puerto (Academia de Bellas Artes Santa Cecilia, El Puerto de Santa María.1992). También debemos citar el libro de Juan Abellán Pérez *El Puerto de Santa María a fines de la Edad Media: Urbanismo y vida cotidiana*. (2006, Ayuntamiento, El Puerto de Santa María) y el estudio de Ana Becerra Fabra “Tres congregaciones en torno a la Virgen de los Milagros de El Puerto de Santa María: siglos XVII y XVIII” (*Revista de Historia de El Puerto*, 39, 2007, págs. 41-60).

En cualquier caso o por encima de estas apreciaciones, cabe decir que este estudio de Suárez Ávila contribuye a aclarar, como dijimos al principio, la confusión que hubo en otras épocas sobre estas dos imágenes marianas y, sobre todo, reúne gran parte de lo hasta ahora investigado sobre ellas, dando a cono-

cer también nueva información procedente de otros archivos, por lo que nos parece una magnífica aportación para el conocimiento de la historia de este aspecto de la religiosidad de esta ciudad.

Ana Becerra Fabra
 Archivo Municipal de
 El Puerto de Santa María

***LA HERMANDAD DE JESUS
 NAZARENO DE EL PUERTO
 DE SANTA MARÍA. ESTUDIO
 HISTÓRICO Y ARTÍSTICO.***

Francisco González Luque.

Hermanidad de Nuestro Padre Jesús Nazareno y Nuestra Señora de los Dolores de El Puerto de Santa María, 2017.

ISBN: 978-84-617-8329-8.



Francisco González Luque viene realizando una apreciable labor a favor del mayor conocimiento de la historia y el patrimonio de las hermandades portuenses. Además de los numerosos artículos de investigación o de divulgación que ha publicado, como autor o coautor de libros hay que mencionar su monografía sobre la “Imaginería en las hermandades de penitencia de El Puerto de Santa María” (2003), además de los trabajos dedicados a las cofradías de los Afligidos (2005), del Dolor y Sacrificio (2008) y de la Humildad y Paciencia (este último aún inédito).

A ellos se une ahora este libro dedicado a la hermandad del Nazareno, que supone un estudio completo de su evolución histórica desde su impreciso origen a finales del siglo XVI hasta la actualidad, así como un detallado acercamiento a su patrimonio artístico.

Se encuentra dividido en cuatro partes o capítulos. El primero se centra propiamente en la evolución histórica de la cofradía. Por su parte, los tres restantes se detienen en el arte vinculado a la hermandad en sus diferentes parcelas. Así, son abordadas la arquitectura, para hablar sobre sus dos sucesivas sedes canónicas; la escultura, para tratar la rica imaginería que ha poseído a lo largo de su historia;

y, por último, lo que podríamos denominar como artes suntuarias (orfebrería, bordados y talla ornamental), para ofrecer un profundo repaso por el ajuar de sus imágenes, las insignias que forman el cortejo procesional y los propios pasos.

Pasando a un comentario más detenido de cada uno de los referidos capítulos, es necesario empezar por el apartado puramente histórico. Sobre los orígenes de la hermandad, González Luque expone el estado de la cuestión, resaltando la dificultad de profundizar en un periodo muy oscuro, dada la pérdida de la documentación de la propia cofradía en esta época, no existiendo nada más que una escueta y bastante vaga referencia ya publicada por Hipólito Sancho y que demostraría su existencia desde al menos 1593. No será hasta la segunda mitad del siglo XVII cuando aparezcan datos más seguros. De este momento se aportan documentos que demuestran su presencia en el convento de San Agustín y su salida procesional en Semana Santa.

A partir de finales del seiscientos y a lo largo del XVIII se sucede una etapa de la que sí existe mayor abundancia documental y en la que el autor observa un evidente auge gracias a la vinculación con ciertos escribanos, primero, y con la Orden Tercera Servita y los patronos de barcos asentados en la ciudad, después. Con la llegada del siglo XIX volvemos a otro ciclo oscuro del que poco se sabe y que González Luque no duda en calificar de decadente.

Será por fin en 1928, tras muchos años de postración, cuando se produzca la refundación en la Prioral, donde terminaron siendo trasladadas las imágenes tras la desaparición de la iglesia de San Agustín. En esta fase parece que jugará un importante papel el conocido historiador Hipólito Sancho, que es hermano mayor por estos años. Fue un tiempo de resurgimiento pero asimismo convulso y de cierta precariedad. Para este periodo y para el más reciente las fuentes utilizadas por el autor han sido mucho más numerosas, gracias a que el archivo de la hermandad se inicia a partir de entonces y gracias también a la abundancia de noticias localizadas tanto en el Archivo Municipal como en la prensa local.

Finalmente, la cofradía inicia un camino definitivo tras su erección canónica en 1941, que conducirá en un “esplendor cofradiero” a partir de la segunda mitad del XX, que es cuando se va configurando en su aspecto actual. Un proceso que, si bien no ha estado exento de altibajos, ha supuesto una progresiva renovación de enseres. Atendiendo a una clara finalidad divulgativa, este recorrido, que llega hasta fechas muy recientes, además de aparecer ilustrado por múltiples fotografías, cuenta con acertadas introducciones históricas por cada una de las etapas descritas, que sirven para contextualizar dentro de la España y El Puerto de cada momento la evolución de la hermandad.

Respecto al capítulo dedicado a las sedes, se exponen unas interesantes síntesis sobre la capilla del Nazareno en el convento de San Agustín y la antigua capilla de los Enciso de la Prioral, actual lugar de culto de sus imágenes. De ambas se recopilan toda la información que conocíamos hasta ahora y se incluyen algunos aportes documentales. Así, destaca la descripción de la primera de ellas, procedente del inventario desamortizador de San Agustín fechado en 1835, que aparece transcrita en el apéndice documental. De su capilla en la Prioral se realiza un análisis integral, incluyendo unos elementos que suelen pasar muy desapercibidos, pese a que ofrecen un innegable interés, como son las dos lápidas de las sepulturas que existen en ese espacio, pertenecientes a Martín Durango y a los Enciso, respectivamente.

Una parte a la que, por motivos lógicos, se le ha otorgado una especial importancia es el estudio de la notable imaginería que esta hermandad atesora, mereciendo extensos comentarios las imágenes titulares (Jesús Nazareno, la Virgen de los Dolores y San Juan). De ellas se analizan sus aspectos iconográficos, siendo de gran interés lo comentado sobre el Nazareno. Asimismo, se hacen exhaustivos análisis formales, que vienen acompañados de sugestivas ilustraciones con diferentes pormenores.

Nos parece igualmente relevante la información suministrada sobre las restauraciones que han sufrido estas tallas. Respecto a la autoría de las mismas, al margen de la ya conocida paternidad del célebre Pedro Roldán (1624-1699) sobre la escultura del Apóstol, llaman la atención los epígrafes sobre la imagen de Jesús y su hipotético autor, Ignacio López (1658-1718). De esta relevante figura dentro de la historia del arte portuense, del que en el año 2018 conmemoramos los 300 años de su muerte, se lleva a cabo una revisión tanto en este capítulo como, sobre todo, en el glosario de artistas del final del libro.

Sobre la Dolorosa, se habla de cada una de las tres tallas que se sabe que ha poseído de manera sucesiva la hermandad, incluyendo una fotografía inédita sobre la más antigua de ellas, hoy perdida. En último lugar, entre las otras imágenes propiedad de la cofradía, merece ser señalado el excelente y pequeño Nazareno conservado en la casa de hermandad, que se publica por primera vez y que parece creación segura del escultor sevillano Cristóbal Ramos (1725-1799).

En el capítulo relativo a las “otras obras del patrimonio artístico” sobresale el estricto detenimiento con el que se efectúa la catalogación de todo este tipo de piezas de carácter ornamental. Como el propio autor expone en la presentación y en el epílogo con los que se abre y cierra el libro, el fin, loable, de esta prolijidad ha sido no sólo el correcto conocimiento de estas obras, sino, sobre todo, el de

servir para su adecuada conservación y salvaguarda. Además de los dos pasos de la cofradía y su evolución, descuella aquí la original cruz procesional de la imagen del Nazareno, una excepcional obra barroca de posible origen hispanoamericano.

El libro concluye con un glosario con las biografías de los artistas vinculados con la hermandad; una serie de anexos con datos generales sobre la cofradía y sobre la obra documentada y atribuida de Ignacio López; un apéndice documental; y el necesario apartado de fuentes y bibliografía.

A nivel general, hay que resaltar que nos encontramos con un libro que une al empleo de un lenguaje sencillo y un carácter didáctico, acordes a una obra destinada a un público no necesariamente especializado, una escrupulosa rigurosidad histórica y un sentido pormenorizado a la hora de recoger datos, detalles y fuentes, como se espera de todo trabajo de carácter científico. Por otro lado, debemos mencionar el alto número de ilustraciones que enriquece el texto, algunas muy valiosas por su antigüedad. Eso sí, se echa en falta en muchas fotografías un mayor tamaño y el uso del color, una circunstancia que va en detrimento de la calidad de edición de una publicación donde lo artístico tiene una presencia tan destacada.

En definitiva, estamos ante una concienzuda aportación y revisión de la historia y el arte de una corporación religiosa que ha tenido una indudable significación dentro de la sociedad portuense a lo largo de más 400 años y, por tanto, de recomendable lectura para cualquier interesado en el pasado y el patrimonio artístico de El Puerto de Santa María.

José Manuel Moreno Arana.
Universidad de Sevilla, HUM171:
Centro de Investigación de la Historia
de la Arquitectura Andaluza.

**“A CABALLO ENTRE DOS
MUNDOS: LA VIDA DE THOMAS
OSBORNE MANN”**

Pablo Mauriño Chozas

Iglesias Rodríguez, Juan-José; Pérez García, Rafael-M. y Fernández Chaves, Manuel-F. eds.) (2015): Comercio y cultura en la Edad Moderna. Actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Sevilla, Editorial de la Universidad de Sevilla, pp. 425-436
ISBN: 978-84-472-1746-5

Uno de los bodegueros más importantes de la vinatería del Marco del Jerez de las primeras décadas del siglo XIX fue Thomas Osborne Mann, pero no sólo es aún muy poco lo que se sabe de su biografía, sino que de ella se difunden aspectos evidentemente erróneos, como que en 1772 fundó su empresa en El Puerto, año en el que todavía no había nacido.

El artículo de Pablo Mauriño hace destacadas aportaciones al conocimiento de la vida de Thomas Osborne Mann: primeras gestiones en España, actividades

comerciales en Cádiz y posterior establecimiento industrial en El Puerto de Santa María.

Ha podido establecer Mauriño Chozas que Thomas Osborne Mann actuó en Sevilla entre los años 1802 y 1804 como apoderado de la casa comercial británica Kennaway e Hijos, con la misión de cobrar varias deudas a favor de la empresa en la que trabajaba.

Después de unos años en los que nada se sabe de él, al menos hasta ahora, Antonio Orozco Acuaviva (*La gaditana Frasquita Larrea. Primera romántica española*, Jerez, Gráficas del Exportador, 1977) sitúa a Osborne Mann en Cádiz desde 1808 ó 1809, pero Pablo Mauriño muestra sus reservas al respecto y sostiene que lo que se puede aseverar documentalmente es que Osborne estaba actuando en Cádiz en 1820 como socio de la empresa comercial-bancaria Guillermo Lonergan y C^a.

Mauriño se refiere a la ya conocida relación de Osborne con Juan Nicolás Böhl de Faber y su casamiento con su hija Aurora (Santiago Montoto, *Fernán Caballero, algo más que una biografía*, Sevilla, Gráficas del Sur, 1969) y establece que en 1837 constituyó en El Puerto su propia empresa con Antonio Duarte, cuya razón era Thomas Osborne y Mann y C^a.

Se trata, como hemos adelantado, de notables aportaciones sobre la vida y obra de Thomas Osborne Mann, sobre todo en lo concerniente al inicio de sus actividades comerciales en España.

Sin embargo, para quienes conozcan la biografía corta que publicamos hace unos años (“Thomas Osborne Mann”, *Diccionario Biográfico Español*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2013, vol. XXXIX, p. 203) puede resultar extraño que Pablo Mauriño no haga referencia alguna a aspectos importantísimos de la actividad de Osborne Mann, como son los relacionados con su incorporación al negocio vinatero. Además de las actividades comerciales y bancarias propias de su sociedad con Lonergan, Thomas Osborne Mann desarrolló en los años veinte del siglo XIX otras iniciativas a título particular, entre las que cabe destacar la realización de préstamos a varios bodegueros de la zona y, sobre todo, la inversión en la crianza y la exportación de vinos mediante el sistema de dependencia al cuidado de terceros.

El hecho más importante fue la decisión de Osborne Mann, a finales de 1829, de cancelar la sociedad con Lonergan y asociarse con Duff Gordon, compañía de la que pasó a ser socio mayoritario en 1832, a la que por motivos comerciales mantuvo su antigua razón social. En esa misma década, Tomás Osborne logró que la empresa superase los problemas financieros que tenía desde años atrás y que se convirtiera en la principal casa bodeguera de El Puerto de Santa María y en una de las primeras de la zona del jerez.

La trayectoria empresarial de Tomás Osborne Mann constituye, en la Bahía de Cádiz y el Marco del Jerez de la época, un paradigma de cambio de la actividad comercial y bancaria a la agroindustrial vinatera, un nuevo sistema que tuvo sus orígenes a partir de los años sesenta/setenta de la centuria anterior y que comenzaba en los años veinte/treinta del siglo XIX su periodo de apogeo.

La razón por la que Mauriño Chozas no hace referencia en este artículo que recensionamos a tales cuestiones esenciales es porque las reserva, junto a las nuevas aportaciones que está elaborando al respecto, para su Tesis Doctoral, en proceso de elaboración, por lo que se trata de elusiones comprensibles.

Otra cuestión que cabe destacar de este artículo de Pablo Mauriño es que el autor enmarca su trabajo en el debate existente desde hace años en torno a la pertinencia científica de la biografía como género historiográfico. *Grosso modo*, los detractores consideran que las biografías de personas que no han jugado un papel decisivo en la evolución de la sociedad (la mayoría de los agricultores, comerciantes, industriales..., por ejemplo) no ayudan a comprender los procesos

históricos; por su parte, los defensores de la biografía entienden que es un aspecto esencial para ese conocimiento general. El asunto es que las biografías estén bien elaboradas, que sitúen a los personajes en su marco histórico y que no sean hagiográficas sino críticas.

Este debate se mantiene de manera más extrema en el seno de la Historia Económica, donde autores tan importantes como Josep Fontana (*Historia: análisis del pasado y proyecto social*, Barcelona, Crítica, 199, p. 65) se muestran muy suspicaces con las biografías de “capitanes de empresas”, que adscriben a la historia narrativa. Cabe traer a colación lo que Alberto Ramos y quien suscribe este comentario dijimos al respecto hace unos años en la introducción de un libro sobre biografías de empresarios del sector vinatero jerezano (“Bodegueros de Jerez: un importante ramo empresarial en la España contemporánea- siglos XVIII-XX-”, en *Nueve bodegueros del Marco del Jerez –siglos XVIII-XX-*, Cádiz, Quorum Editores, 2010, pp. 17-19):

Para nosotros, la biografía empresarial constituye una interesante y fructífera vía de acercamiento a la realidad histórica. No sólo no sustituye nuestras investigaciones sobre las estructuras y funcionamiento del ramo vitivinícola jerezano, sino que ha sido imprescindible para conocerlas y comprenderlas [...] Sin entrar en más consideraciones acerca de los sujetos de la historia y de la importancia de los agentes económicos, hay que subrayar que las biografías tienen que ser significativas...

Pablo Mauriño Chozas es partidario de la importancia de la biografía empresarial y por esa razón ha escrito este interesante artículo y ha tomado como tema de su Tesis Doctoral, en curso, la figura de Thomas Osborne Mann, cuya opción vinatera como sustitutiva de la comercial-bancaria constituye un paradigma de la actuación de una parte importante de la burguesía mercantil jerezano-gaditana y extranjera en la formación y desarrollo inicial de la agroindustria vinatera moderna del Marco del Jerez.

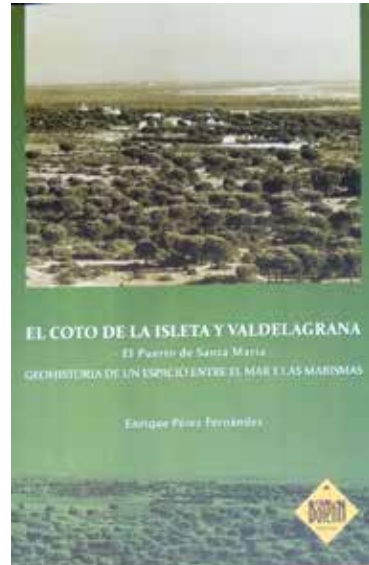
Javier Maldonado Rosso
Grupo de Estudios Históricos
“Esteban Boutelou”.
Universidad de Cádiz

EL COTO DE LA ISLETA Y VALDELAGRANA – EL PUERTO DE SANTA MARÍA. GEOHISTORIA DE UN ESPACIO ENTRE EL MAR Y LAS MARISMAS.

Enrique Pérez Fernández.

Ediciones El Boletín. El Puerto de Santa María, 2017.

ISBN: 84-947386-4-X



Por motivos personales he aceptado hacer la reseña de este libro. Mi cercanía al autor exigía, tal vez, una pluma (un ordenador) más imparcial. Vaya, como contraprestación, mi parcialidad acompañada de algunos comentarios hacia el tendido del vecindario. En este sentido, quiero comentar que se trata de una nueva colaboración entre Enrique Pérez (como lo conocemos familiarmente) y su editor, Eduardo Albaladejo. También un camarada hace tiempo conocido. Pues bien, el tiempo –y la Crisis- ha permitido que Ediciones El Boletín se haya convertido en la editorial de El Puerto. ¡Quién se lo diría hace tan solo unos años! Tras tres libros en su haber, me refiero al tándem formado por Enrique y Eduardo, autor y editor, nos presentan este libro sobre Valdelagrana. Un libro escrito, en su primera versión, hace tiempo y que, en aquellos años de la abundancia nadie quiso apoyar. En efecto, yo sé del devenir de este trabajo. Por eso quiero dar a Eduardo Albaladejo su sitio... y su Valor.

Tras esta licencia tan personal, me centraré en la propia reseña del libro. El índice y la estructura de la obra responden a una ordenación lógica de la información disponible. Es un libro escrito para todos los públicos, pero de investigación. Cuidado aparato crítico con apéndices y anotaciones a final de capítulo. Se inicia la obra con material bibliográfico haciendo una síntesis sobre la formación geológica y la evolución geomorfológica del lugar estudiado. Se expone de forma fácil de entender y con texto de amena lectura. Tras esto, y como consecuencia de seguir un esquema cronológico, nos sitúa los hallazgos arqueológicos de mayor relevancia en el área, de los que el mismo autor fue artífice de su conocimiento. Aquí apunto que, para el tipo de publicación, las imágenes montadas sobre color tal vez no sean las más acertadas, pues pierden mucha calidad. Del mismo modo, los montajes, tan reducidos en tamaño, a veces no permiten su observación.

En los capítulos 3 y 4, el autor nos muestra su pericia en el tratamiento de fuentes tanto de archivo como de otras menos tradicionales: prensa, fotografías, pinturas y grabados. Es en estos capítulos donde podemos ver esa fina escritura que desarrolla a la hora de concatenar sucesos históricos populares. Tarea no sencilla, al tratarse de cuestiones locales, pero a la vez alejadas en el tiempo.

Y es que, Enrique Pérez, hace muy buena Historia Local. Como podemos ver en el capítulo dedicado a los diferentes propietarios que Valdelagrana ha tenido. Un sistema de propiedad que ha sido el causante de la escasa población y de la también somera utilización de sus tierras, hasta tanto no pasaron a propiedad pública. Incluso así, los intereses tampoco favorecieron a los más menesterosos. Diversos proyectos y solicitudes de aprovechamiento agrícola fueron anulados por otros intereses, como coto de caza, o como tierras de pastos.

Recursos todos tratados en el sexto capítulo del libro. Unos aprovechamientos que históricamente recoge desde que existe documentación. Un lugar vital para el 'cultivo' de pinos, sobre todo para madera, leña y piñas. Y es que estamos en un bosque que ya desde el siglo XVII es el resultado de diversas plantaciones. Este bosque, llamado de los conejos, fue dedicado a la caza precisamente por esto. Una caza ilustre, cuando se la relaciona con la visita del rey Felipe V, quien instaló en nuestro Puerto una breve corte de verano. Y como Coto (de la Isleta) que fue, también contó con la correspondiente vigilancia, en especial a partir de la existencia de puentes que facilitaron el acceso de humanos y de sus ganados. Estos ganados conllevaron una sobreexplotación del bosque y los consabidos litigios con los ganaderos.

Otro de los aprovechamientos, si bien a espaldas del Coto de la Isleta-Valdelagrana, fue el de las salinas. Enrique aprovecha la oportunidad para introducirnos en la historia de las salinas de El Puerto, un tema sobre el que la mayor parte de los historiadores hemos sobrevolado y que es clave, al menos en una parte de nuestra Historia. Creo que ha sido prudente, pues este tema, de ser tratado con más extensión, podría haber desequilibrado el conjunto del libro. Perfectamente nos podía haber contado cómo las recientes excavaciones en Pozos Dulces están mostrando infraestructuras portuarias relacionadas con el almacenaje y el comercio de la sal, o cómo la destrucción de las mismas por las fuerzas holandesas que ocupaban la ciudad fue realizada concienzudamente, tras ser un elemento negociado por ellos mismos.

Enrique se guarda cosas. Tal vez para otra ocasión, tal vez para otro libro. Siempre que presenta uno, nos comenta que ya está pensando o escribiendo otro. Os comentaré ahora, cómo discretamente, incluso ladinamente, Enrique encon-

tró, y nos lo muestra en el libro, el origen de la toponimia de Valdelagrana, que durante algún tiempo creíamos relacionada con la grana, en el título nobiliario de ese nombre. El Conde de Valdelagrana, llega el último, y da el nombre. Así está escrita esta Historia.

Una historia que continúa narrándonos la contemporaneidad en el capítulo octavo, dedicado a la vida en el Coto, y en el noveno, este último sobre la urbanización y el turismo, fenómenos ya del siglo XX, especialmente en su segunda mitad. Una actualidad que nos lleva casi al momento, sobre todo cuando se refiere a El Boquete, cuyo propietario creo que fue el que abrió la Bodega Jerezana, o el querido Ramón Muñoz, tan conocido en Valdelagrana. En este capítulo realiza una digresión sobre los orígenes del turismo en El Puerto de Santa María. Este dato me ha resultado muy gratificante, pues en ese año 1846, el alcalde era Francisco González de Quevedo, tatarabuelo del que les escribe. Y esta cercanía natural al lector es la que destila este libro.

José Antonio Ruiz Gil
Universidad de Cádiz

DE EL PUERTO A CÁDIZ. LOS BARCOS DEL PASAJE EN LA BAHÍA DE CÁDIZ (SIGLOS XV-XXI).

Enrique Pérez Fernández.

Ed. "El Boletín", El Puerto de Santa María, 2017.



Enrique Pérez es un historiador original y exhaustivo. Tiene una especial inclinación por tratar temas intocados que, generalmente, agota con una laboriosidad a la que no pone límites. Por lo común, tantea previamente el tema, lo deja y, de pronto, como un ilusionista, lo saca de la chistera logrado y acabado. Pero, en medio de todo ello, hay una concienzuda tarea de archivo, la búsqueda y lectura de bibliografía varia y adecuada y un escrupuloso trabajo de campo. Lo cierto es que, como se dice, “no deja rabito por desollar”. La primera vez que se acercó parcialmente a la historia de los barcos del pasaje entre Cádiz y El Puerto, fue en un artículo de divulgación, “Aquellos viejos vapores”, en *Pliegos de la Academia* (1993, número 8, págs. 32-36) y en otro, resumen el anterior, en *Diario*

de Cádiz (2-VI-1996), en la sección “Puerto Escondido”. Cuando, en 2001, publicó su libro *El Vergel del Conde y el Parque Calderón. Historia de dos paseos de El Puerto de Santa María*, con nuevos datos inéditos, dedica un capítulo a la historia de los vapores, y, en 2014, escribe seis textos (entradas 1986, 1993, 2007, 2021, 2028 y 2042) para la página web *Gente de El Puerto* que creó y dirige José María Morillo, en la que Enrique recogió algunas noticias sobre los faluchos y las motonaves *Adriano*.

En las 409 páginas de este libro, con 167 bien escogidas ilustraciones, Enrique desgrana cuatro grandes capítulos y unos succulentos apéndices: *Los barcos del pasaje (siglos XV-XIX)*; *Los vapores (1841-1929)*; *Las motonaves: la saga de los Adrianos* y, por último, *Otras travesías en la Bahía*.

Si, en la introducción, recurre a fuentes de la antigüedad desde Avieno, o el anónimo de Rávena, hasta el geógrafo al-Isidrí, no lo hace como quienes buscan precedentes en cualquier historia para hacerla trascendente. Y lo hace con propiedad.

Si, en el siglo XIII, recurre a las *Cantigas de Santa María* de Alfonso X, o a la Crónica de este rey, encuentra noticias ciertas del pasaje en barco de El Puerto a Cádiz. Y las traslada.

Tiene la virtud de entrelazar la gran o la pequeña historia de El Puerto y de Cádiz con el tema central de su libro y, en cada período, nos pone en situación y trenza, uno con otro, los momentos en que se produce y los avatares que van ocurriendo en los pasajes en barco desde nuestra Ciudad a la capital.

El monopolio del barco del pasaje a Cádiz, en poder de los Duques de Medinaceli, Señores de El Puerto hasta 1729, en que tienen “estancado el barco del pasaje a Cádiz” termina mucho después, en que, en 1743 se elimina “por ser una tolerancia anticuada”. Todo ese apartado está mechado de noticias como la de Fray Clemente del Purgatorio, un fraile servita que murió en olor de santidad, del que se decía que atravesó, por dos veces, sobre su manto, surcando la Bahía de Cádiz a El Puerto y, desde este a Puerto Real; o el viaje del embajador al-Gassaní en la corte de Carlos II; o el de Felipe IV acompañado del Infante Don Carlos...; los peligros de la barra del Guadalete; el naufragio del “El Leoncillo”; los sufragios que la Hermandad de la Caridad portuense, luego de haber rescatado infinidad de cadáveres de los pobres naufragos, para darles “eclesiástica sepultura”.

El siglo XVIII y parte del XIX lo cubre con noticias de los faluchos y puntos de embarque e infinidad de avatares narrados por escritores viajeros extranjeros

que se extrañan de que al llegar a la barra del Guadalete se rece por las Ánimas del Purgatorio de los que perdieron la vida en ese lugar y se pidan y recojan limosnas para misas en su sufragio, escenas reales, pero que parecen sacadas de una novela picaresca de los Siglos de Oro.

Las travesías festivas para las Ferias de la Victoria o para los toros en El Puerto ocupan un apartado en se mezclan -y bien- escritos de extranjeros viajeros con escenas de sainetes y canciones, como “El Currillo marinero”, o “Los toros de El Puerto”, de Don Luis González Bravo, que no hubo, en el XIX, canción más cantada y más impresa en pliegos de cordel.

Siempre fue un problema la navegabilidad del Guadalete. Se intentan infinidad de soluciones en el XVIII como en el XIX. Tanto que la segunda parte del libro comienza con dos proyectos de los empresarios gaditanos Antonio Ruiz Tagle y Juan de Zulueta para la rehabilitación del curso del Guadalete desde su desembocadura hasta el embarcadero de El Portal, a fin de que fuera navegable por barcos de vapor. Tan esperada medida, con una memoria de cómo habría de hacerse y materializarse, no cuajó. En 11 de enero de 1839, Pedro Juan de Zulueta en representación de la *Compañía Bética* eleva al gobierno un proyecto para la limpia de la barra del Guadalete. Desde Jerez no se acogió este proyecto y hubo una reacción totalmente contraria a él. Hacía unos meses que en el muelle de los Vapores o de las Galeras venían atracando vapores de pasajeros. Aquello comenzó a fines de 1840. Fue cuando el vapor *El Betis* comienza su navegación del pasaje de El Puerto a Cádiz (1841-1843). Este vapor tiene detrás una destacadísima historia. Llamado antes *Real Fernando*, se había botado el 30 de mayo de 1817 y fue puesto en servicio en la línea Sevilla, Sanlúcar de Barrameda y Cádiz. *El Coriano* comparte viajes de El Puerto a Cádiz con *El Betis*. Sin embargo, en las travesías Sevilla-Cádiz le siguieron otros vapores: el *Adriano*, el *Trajano*, el *Teodosio*, el *Rápido* y el *San Telmo*. En el *Betis*, partió desde El Puerto, el general Espartero hacia el exilio.

Le suceden los vapores de Rafael Laserra y Pedro del Corral (1844-1850) con el *Veloz* y el *Infante Don Enrique*; la ruina del muelle del Vapor, que sufraga el empresario Juan González de Peredo que pone en servicio dos vapores: el *Hércules* y el *Relámpago*, de El Puerto a Cádiz, más otro, la *Infanta*, que enlazaba Cádiz con Puerto Real, La Carraca y San Fernando, siguen los problemas de la barra del Guadalete y, para las corridas de Toros de El Puerto y de Jerez, el 24 y 25 de junio de 1857, entre Cádiz y El Puerto, hay una travesía especial con el vapor *Pensamiento*. Todas estas noticias están avaladas con documentos oficiales, memorias, proyectos, edictos, permisos y un espiguelo muy laborioso, pero

sorprendentemente clarificador, de libros de viajeros españoles y extranjeros que lo ilustran y enriquecen. No deja atrás los “viajes” en el vapor de la Tía Norica, ni los faluchos y vapores en coplas flamencas de muy rancia estirpe, ni la historia de Gabriel Monge “El Nene” y su dicho que quedó acuñado en el habla gaditano-portuense de “Cobraste, Portas”, como el paradigma del cobro imposible.

De 1872 es el intento de Thomas Haynes, inglés de Norton, con talleres en Puntales y fundición en la Ribera de El Puerto, con sus dos vapores: *Algeciras* y *Mazepa*, que cubrieron las línea de Cádiz-El Puerto, además de otros con líneas entre Cádiz-Tarifa y Tánger-Costa de Marruecos-Las Palmas de Gran Canaria; Algeciras-Gibraltar-Málaga; y Cádiz-Huelva y varios vapores remolcadores más para prestar auxilio a los barcos naufragados, contando para ello un buen equipo de buzos.

A Haynes se le retira el permiso para atracar en el muelle del Vapor y, en 14 de octubre de 1872, entra en escena Antonio Millán Carrasco, al que suceden sus hijos. Es un período que va desde 1872 a 1929. Es la etapa de los vapores *San Antonio* y *Luisa*, en 1872, el *Emilia* (1880-1895), el *Puerto de Santa María* (1888-1921), el *Cádiz* y otros cuatro vapores: el *Puerto Real*, el *Mercedes*, el *Violeta* y el *Cristina*. En julio de 1929, explotó la caldera del *Cádiz* y, además de causar la pérdida del vapor conllevó el fin de la línea entre Cádiz y El Puerto que durante 57 años estuvo en manos de la familia Millán y ocasionó que el muelle del Vapor quedara inutilizado.

El muelle que construyó la familia Millán, sustituyó al que, de madera, había construido, con siete pilotes, Don Juan González de Peredo. Pero aún se debió de construir el definitivo, después de muchos contratiempos y pulsos con las autoridades. Por fin, Millán pudo ver construido el nuevo muelle del Vapor que se recepcionó el 16 de noviembre de 1901. En agosto de 1921 las autoridades conminan a los Millán para que reparen las deficiencias del muelle, que tiene las tablas del suelo podridas y la estructura metálica y las barandillas oxidadas. Pero esas reparaciones no se hicieron. Tan es así que para el desembarco de unos vapores expresamente fletados para una corrida de toros, en 1923, hubo de emplearse una batea amarrada al cantil de la muralla. La noche del 9 de julio de 1929, con la explosión del *Cádiz*, el muelle quedó destrozado. Los Millán renuncian a la concesión, que tenían hasta 1950 y, se construyó un nuevo embarcadero de hormigón armado, inaugurado el 31 de julio de 1930, que es el que en la actualidad, con algunas reformas se sigue llamando el muelle del Vapor, donde atracaron los *Adriano* hasta 2011, en que se hundió el *Adriano III*.

Dedica el libro un capítulo a las líneas de vapores a otros puertos en embarcaciones de la familia Haynes, de los Millán, incluso de estos con socios como Agustín de la Viesca.

La tercera parte es muy sugestiva. Es la historia de los *Adrianos*, con la azarosa vida de su fundador, Antonio Fernandez, conocido como “Adriano”, que, nacido en 1873 en la parroquia de San Pedro de Eume, en Galicia, dedicado a las labores del campo, en 1890, se embarcó de polizón para Cuba con la sola experiencia de haber sido aprendiz de carpintero, una recia personalidad, una inteligencia natural y muchas ganas de abrirse camino. Asentado en Cienfuegos, en el mar de las Antillas, ejerció de carpintero, en la construcción y en el ferrocarril, logrando una sólida posición económica y, en 1920, con 47 años regresa a su Galicia natal. En Barallobre instaló una carpintería y, en la inmediata playa de Maniños un pequeño astillero, donde en 1927 y en 1932 se construyeron los dos primeros vapores, motonaves más bien, *Adriano*. En 1947 construye en Barallobre el imponente Cine Adriano, nombre de su padre, y la casa colonial conocida como “Perla del Sur”, el sobrenombre de Cienfuegos, la ciudad cubana que le dio todo. Es la llamada “Casa de la maleta”, o “Chalet del Adriano”, un hermoso palacete, con planta de flecha biselada y ocho fachadas, con un mirador dando vista a la ría, rematando todo el conjunto con una estatua de él mismo con una maleta, que simboliza el regreso del indiano.

Pues Antonio Fernández, concibió la idea de construir una monotonave que navegó durante tres años entre El Ferrol y La Coruña. Fue el primer *Adriano*. En octubre de 1929 cambia Galicia por el Guadalquivir para cubrir el trayecto de Sanlúcar a Sevilla con motivo de la Exposición Iberoamericana de 1929. Terminada la Exposición, al haber explotado en El Puerto el vapor *Cádiz*, el *Adriano* es trasladado a El Puerto para hacer la travesía desde esta Ciudad a Cádiz. Estamos en 1930 cuando los Fernández, Antonio y su hermano José y el hijo de éste también José (Pepe el del Vapor) se asocian con los Herederos de Millán que tenían la concesión, hasta que en septiembre de 1936, los Fernández se hacen con el control de la línea. Su día a día, la saga de los Fernández, Pepe, Juan y Eduardo Fernández Sanjuan, las fiestas de la Virgen del Carmen, la eventual competencia del yate *Punta Umbría*, la construcción del *Adriano II*, en 1932, diseñado por Antonio Fernández “Adriano”, el pilotaje con los hijos de José, hermano de Antonio, Andrés y Juan Fernández Sanjuan; la canalización del río; las travesías, el inmortal pasodoble de Paco Alba; el cine en el *Adriano II* con la película “La Lola se va a los Puertos” y muchos y varios acontecimientos terminan con la vida activa del *Adriano I*, queda como sustituto el *Adriano II* y se emprende por los hermanos Fernández Sanjuan, la construcción en la ría de Vigo, en el astillero de los Sucesores de Francisco González García, en 1955, el *Adriano III*.

Los pormenores de su construcción, el canal del Guadalete, diversos y variados avatares; el reconocimiento con la Medalla de la ciudad de El Puerto, la Cruz al Mérito Naval y muchos homenajes jalonaron la vida de “Pepe el del Vapor”. A su muerte en 2001, el Adriano fue sorteando una década de dificultades económicas. Su nuevo patrón, un día aciago, el 30 de agosto de 2011, al chocar el *Adriano III* con la Punta del Sato, abriéndose una vía de agua, vio cómo se hundía en el muelle Reina Victoria, hasta donde pudo llegar, aquel emblemático buque, que fuera en su día nombrado B.I.C. por la Junta de Andalucía y se desmorona, hora por hora en el varadero de Neto. Sus despojos los compró el empresario Manuel Ramos, quien prometió restaurarlo y destinarlo a paseos por la Bahía, con fines turísticos. Pero la promesa se quedó en el aire. Hoy esa línea El Puerto-Cádiz, la cubren los modernos catamaranes que, ciertamente convivieron, los últimos años, con el *Adriano III*.

El último capítulo, Enrique Pérez, lo destina a otras travesías por la Bahía: de Matagorda y Puerto Real a Cádiz; a los astilleros de Matagorda; los “barcos de la hora” de Rota a Cádiz y, finalmente, la alternativa del camino terrestre.

Cierran el libro tres apéndices: el edicto de 1837 fijando las regalías a seguir por los barcos del pasaje de El Puerto; el relato “El patrón del Santa Teresa” (1843) de José Giménez Serrano y la estancia de Antonio C. Ferrer Herrera en la bahía de Cádiz y su viaje en vapor a Sevilla (1835).

A todo ello hay que añadir una magnífica y bien escogida bibliografía en doce cumplidas páginas, con más de doscientos veinticinco títulos, cuyo meollo está volcado en la obra como algo bien traído, leído y madurado. Sin embargo, aunque pudiera decirse que se echa en falta una relación de archivos y hemerotecas visitados y consultados, en las notas a pié de página hay elocuentes muestras de una labor minuciosa en archivos y colecciones de prensa periódica.

En estas líneas no he querido, ni siquiera desentrañar el contenido del libro. Tan sólo me he referido a unos puntuales hitos. Todo él está plagado de noticias bien allegadas, testimonios, documentos, trabajo de campo y de archivo escrupulosos. Es un libro que se nos hace familiar, a medida que lo vamos leyendo, no sólo por la nostalgia que nos despierta el vapor perdido, sino porque es el día a día de un pasaje en barco que va para seis siglos. El delicioso vocabulario marinerero que descubrimos en sus páginas; la cercanía con que el autor nos relata su historia, su amenidad, que no está reñida con el rigor, hacen de este libro una obra que debe ser leída y disfrutada. Al menos, yo lo recomiendo.

Luis Suárez Ávila

I.U.Seminario Menéndez Pidal
Universidad Complutense. Madrid