

EL COMERCIO DEL VINO Y EL PUERTO DE SANTA MARÍA EN LA CRISIS DEL NOVENTA Y OCHO

por

M.^a DEL CARMEN BORREGO PLÁ

1. LAS FUENTES

A pesar de las importantes relaciones que a lo largo de su historia ha mantenido el Puerto de Santa María con América, muy poco es lo que se conoce hasta ahora de las mismas, si exceptuamos los estudios de Hipólito Sancho que abarcan únicamente hasta el siglo XVIII.¹ Esta escasez bibliográfica ha hecho que nuestro trabajo se fundamente en gran manera sobre fuentes documentales y periodísticas. Dentro de las primeras el núcleo más importante ha sido el consultado en el Archivo Municipal del Puerto de Santa María, dentro de la Sección denominada Agricultura y Comercio. En ella se recogen las copias de todas las facturaciones de embarque referentes a los vinos portuenses remitidos tanto al extranjero como a las posesiones españolas de ultramar. A nuestro juicio la importancia de dicha fuente es máxima, ya que a través de su análisis podemos llegar a conocer el verdadero movimiento exportador de las principales bodegas de la localidad, en base a una documentación que refleja inequívocamente la contabilidad de las mismas, con lo que el margen de error queda sensiblemente reducido.

1 Sancho de Sopranis, Hipólito: *Historia del Puerto de Santa María desde su incorporación a los dominios cristianos en 1259 hasta el año 1800*. Cádiz, 1943, y *El Puerto de Santa María en el Descubrimiento de América*. Cádiz, 1926.

La razón de que estas copias se encuentren en el citado Ayuntamiento se debe a la obligación que tenían las casas exportadoras portuenses de presentarlas por triplicado ante el mismo, para que en ellas constase una certificación del Alcalde en cuanto al volumen y sobre todo al origen de los caldos embarcados, que siempre debían pertenecer al marco del «Jerez», denominación ésta que aún hoy se sigue utilizando. De los tres ejemplares certificados, uno quedaba en poder del municipio, otro en la casa exportadora en cuestión y un tercero se enviaba conjuntamente con el respectivo embarque. Hasta ahora se desconoce la causa de esta medida, pero es posible que fuese adoptada por alguna cuestión de tipo aduanero, o como garantía ante el descrédito en que habían caído los vinos de la zona, problema éste último que analizaremos posteriormente.

No obstante las citadas facturas que abarcan desde 1883 a 1901 y que se encuentran perfectamente conservadas y catalogadas, difieren en su redacción y contenido.² Las referentes al extranjero, en castellano y francés, recogen únicamente la fecha de salida, la casa exportadora, el respectivo destino y el volumen de embarque, concepto este último que aparece siempre declarado en kilogramos de peso bruto —aunque a veces también se registra el neto—, sin ninguna referencia a tipología y peso específico del mismo. El documento se completa con la firma del apoderado de la bodega —o de su dueño— y la del alcalde. Por su parte, las relacionadas con los puertos españoles en América presentan un contenido más amplio, con los datos mucho más detallados. Se siguen anotando igualmente la fecha de salida, el puerto de recepción y las dos firmas anteriormente expuestas, pero presentan como novedad la identificación del navío en el que se efectúa la travesía, y sobre todo se desglosa la mercancía en su forma de envío —cajas, barriles, botas, toneles— y en su tipología —Jerez Fino, Jerez Dulce, Jerez Palo Cortado, etc.—

Todo ello hace que la principal dificultad en el manejo de esta documentación radique en el análisis y cuantificación del vo-

² Certificaciones de Origen 1883-1901, Sección de Agricultura y Comercio. Archivo Municipal del Puerto de Santa María.

lumen exportado. En el caso europeo solo podemos conocer el segundo de estos aspectos y siempre en términos de kilogramos de peso bruto —líquido más vasija—, ya que como hemos referido anteriormente son los únicos datos aportados. Por su parte en los embarques americanos, si bien se puede analizar el tipo de «Jerez» enviado, ofrecen el problema adicional de obligarnos a una costosísima reducción a litros ya que como también hemos visto, los volúmenes de cada uno de los citados embarques están recogidos en vasijas de muy diferente capacidad. De todo lo cual se deduce que es totalmente imposible unificar criterios para estas dos exportaciones, por lo que se han debido estudiar por separado.

Igualmente importantes para nuestro trabajo han resultado las fuentes periodísticas, concretamente la *Revista Portuense* y la *Región Andaluza*. Ambas, de carácter muy diferente —la primera conservadora y la segunda radical— nos han aportado una información tan variada como valiosa, a través de la cual hemos podido conocer lo que significó en el comercio venícola portuense la guerra de Cuba y el reflejo tan negativo que produjo en la sociedad del momento.³

También queremos destacar algunas fuentes bibliográficas como la de Hipólito Sancho, ya citada o la de Juan José Iglesias, que si bien no tratan directamente el tema, contienen noticias y referencias que nos han ayudado a desvelar el hasta ahora oscuro escenario histórico en el que se desenvuelve nuestro estudio.⁴ Finalmente y en relación con este último aspecto son dignas de mención dos Tesis —aún inéditas—, de Licenciatura y Doctoral respectivamente. La primera llevada a cabo por Rafael Sánchez González sobre el ensanche del Campo de Guía, nos ha resultado muy útil, pues en ella hay un estudio urbanístico del citado Campo, lugar en el que se levantaban las principales bodegas portuenses en el siglo XIX. Mientras que la segunda, a cargo de Alberto Ramos Santana, realiza un análisis del Cádiz del ochocientos que

3 Diario *La Revista Portuense* y Semanario *La Región Andaluza*. El Puerto de Santa María, 1898.

4 Iglesias Rodríguez, Juan José: *El Puerto de Santa María*. Colección Los Pueblos de la Provincia de Cádiz, núm. 27. Cádiz, 1985.

en muchas ocasiones muestra inequívocamente las relaciones que de una u otra forma —casas navieras, consumo de azúcar cubano, etc.— tuvo la citada ciudad con la del Puerto de Santa María.⁵

2. LA CONYUNTURA ECONÓMICA DEL PUERTO DE SANTA MARÍA EN EL OCHOCIENTOS

Con el inicio del siglo XIX se abría para toda la provincia de Cádiz un período histórico muy complejo, del que no se vió libre el Puerto de Santa María, que dejando atrás un floreciente pasado, iniciaba una nueva época llena de inciertas perspectivas ante el carácter amenazante de la Francia Napoleónica.

Efectivamente desde la antigüedad el Puerto de Santa María siempre había estado ligado al concepto de prosperidad, tal vez por la fertilidad de su tierra, enclavada en las mismas orillas del río Guadalete. Pero sería después de la Reconquista, cuando comenzó a experimentar un verdadero auge, auspiciado por una vocación marítima que giraba sobre tres ejes fundamentales. Africa, formidable caladero de pesca e importante mercado para sus exportaciones agrícolas; Portugal a la que sirvió como proveedor de víveres y vituallas para sus empresas africanas; y por último América de cuya relación no estuvo ausente la amistad de Cristóbal Colón con la Casa Ducal de los Medinaceli, de gran influencia en la zona. Del Puerto de Santa María saldrían la expedición de Alonso de Ojeda y Juan de la Cosa, destacando este último como uno de sus vecinos más ilustres.⁶

Con el paso de los años los contactos sobre todo económicos —vino y cereales— con el Nuevo Mundo habían ido en aumento, tal y como lo demuestra el privilegio que ostentaba la provincia gaditana, fundamentalmente el Puerto de Santa María y Jerez del «tercio de toneladas» de aquellos navíos que compusiesen las

5 Sánchez González, Rafael: *Introducción al estudio del Urbanismo Portuense: El ensanche del Campo de Guía (1828-1833)*. Tesis de Licenciatura inédita, Sevilla, 1984. — Ramos Santana, Antonio: *La burguesía gaditana a mediados del siglo XIX. Actitudes y Mentalidad*. 2 vols. Tesis Doctoral inédita, Sevilla, 1984.

6 Ramos Pérez, Demetrio: *Los Viajes Españoles de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid, 1981, pág. 73. — Iglesias, cit., págs. 49-50.

flotas de Nueva España y Tierra Firme.⁷ La culminación de esta trayectoria había llegado en 1717, cuando después del paréntesis provocado por la Guerra de Sucesión, Cádiz había asumido el protagonismo del comercio con América, al trasladarse a dicha ciudad la Casa de Contratación situada hasta entonces en Sevilla.⁸

Así pues, a comienzos del ochocientos el Puerto de Santa María estaba aún inmerso en una época de prosperidad, cuyos reflejos se habían hecho notar por doquier: importantes obras públicas —Paseo de la Victoria, Acueducto, Ensanche del Campo de Guía—, edificios religiosos —Convento de las Monjas Capuchinas, iglesia del Hospital de la Providencia— e incluso instituciones culturales y escuelas de estudios diversos conformaban la ciudad.⁹ Pero a medida que avanzaba el siglo esta situación se fue enrareciendo y la economía portuense sobre todo la vinícola comenzó a sufrir quebrantos muy duros. En primer lugar, la Invasión Francesa que rápidamente llegó al Puerto, el cual carente de defensa y sin apenas fortificaciones pronto capituló. Inmediatamente fue elegido como cuartel general del mando francés, lo que perjudicó en gran manera al vecindario que se vió obligado al oneroso abastecimiento de la tropa y en muchos casos sufrió la requisita de sus bienes. Las bodegas fueron descapitalizadas y lo que fue aún mucho peor, los franceses llegaron a llenar de agua para el avituallamiento de su tropa, todas aquellas botas que pudieron encontrar, entendiéndose como tales toda vasija en madera de roble americano con una capacidad media de 500 litros. Con ello hicieron desaparecer el laborioso envinado de dichas vasijas, conseguido tras muchos años de paciente esfuerzo, quedando así prácticamente eliminada durante algún tiempo la crianza del tipo de vino conocido como «Jerez».

Paralelamente a este acontecer histórico comenzó a desarrollarse otro, esta vez en América, que fue la Guerra de Emancipación, cuyo punto álgido llegaría aproximadamente alrededor de los años veinte y que ocasionó el corte por cierto tiempo del tradicional flujo comercial con los mercados americanos, a excepción

7 Iglesias R., J. J., op. cit., pág. 56.

8 *Ibidem*, pág. 57.

9 *Ibidem*, págs. 81-82.

de Cuba, Puerto Rico y Filipinas que por pertenecer aún a la Corona Española seguían acaparando parte de la producción —sobre todo vinícola— de la zona portuense.

Sin embargo y paradójicamente este proceso independentista sirvió de acicate para que el marco vinícola del «Jerez» fuese en aumento. Así muchos comerciantes —como Harmony—,¹⁰ e incluso navieros residentes en Cádiz y que hasta entonces habían vivido de este tráfico comercial con las colonias, comenzaron a invertir en el Puerto de Santa María, principalmente en bodegas y viñas, buscando no sólo una nueva orientación comercial, sino también la elevada connotación social que este tipo de negocios implicaba. En aquellos momentos al igual que ocurría en Francia y otras naciones europeas, uno de los grupos mercantiles más distinguido era el dedicado al vino, dada la preparación técnica que suponía —no eran iguales los conocimientos de un campesino que los de un criador de vinos— e incluso el nivel económico con el que debía contar, ya que este tipo de actividad implicaba grandes ganancias, pero también elevados gastos.¹¹

Desde los años treinta comenzaron a proliferar en el Puerto de Santa María las bodegas concebidas como grandes edificaciones semejantes a las ya existentes en Jerez y Sanlúcar, de notable longitud y anchura, con grandes espacios abiertos y suelo de tierra al que se le tenía que regar frecuentemente con el fin de conservar en el edificio el grado de humedad idóneo para la crianza del vino. La producción fue resurgiendo poco a poco, dirigiéndose sobre todo a los mercados europeos, antillanos y también al puerto de Buenos Aires, tal vez por la numerosa colonia inglesa que se había asentado en esta última ciudad y que debió ser una consumidora asidua de los caldos andaluces al igual que ocurría en Londres.¹²

Rápidamente las bodegas de producción, crianza y almacenado de vinos se afianzaron como principal motor económico portuense, ocupando a la mayor parte de la población laboral de la localidad, bien en forma directa —vendimiadores, pisadores,

10 Sánchez G., R., op. cit., pág. 14.

11 Anes, Gonzalo: *Economía e Ilustración*. Barcelona, 1975, pág. 21.

12 Sánchez G., R., op. cit., pág. 15. — Iglesias, cit., pág. 87.

arrumbadores, embotelladores, etc.—, bien indirecta —toneleros, fabricantes de vidrio, carpinteros...—. Esta tendencia comercial llegaría a su máxima expansión en la década de los sesenta, cuando la aparición de la filoxera en Francia eliminó toda posible competencia. Esta época significó un nuevo período de esplendor para el Puerto de Santa María, de la que se hicieron eco todos los escritores del momento. Así Madoz llegaría a describir la ciudad en los siguientes términos: «Se compone esta ciudad de 1.884 casas, la mayor parte perfectamente constuidas al estilo de Cádiz, aunque con más amplitud y con gran lujo exterior de cristales y pinturas, las cuales forman cuerpo de población distribuídas en 74 calles, en lo general anchas y embaldosadas, especialmente la llamada Larga que es magnífica. Tiene un bonito teatro y una gran plaza de toros... Casi como objeto de lujo se considera en este pueblo el adorno y aseo de sus muchas bodegas de extracción y almacenado de vinos, habiendo varios edificios de esta clase de un valor considerable». ¹³ Incluso la ciudad de Cádiz se benefició en cierta forma de esta especialísima coyuntura, pues su puesto fue la salida de gran parte de esta producción. Incluso se crearon en ella nuevas compañías navieras como la de Aguinaga, Pinillos o la del Marqués de Comillas entre otras. ¹⁴

Pero desgraciadamente este período se vivió en toda la provincia gaditana y en especial en el Puerto y Jerez con una gran despreocupación por el futuro, a la vez que con un incontenible afán de lucro. En los años ochenta la situación y el mercado vinícola estaban totalmente deteriorados. Por una parte la filoxera que se había introducido en España hacia 1876, comenzaba a hacer estragos en la zona meridional de la Península. Por otra —y este no era el problema menor— el prestigio de los vinos estaba en franca decadencia debido a los notables abusos cometidos en su crianza, y comercialización al ser exportados cuando aún no habían adquirido las calidades necesarias para ello. De este fenómeno ya se había hecho eco Richard Ford en 1845 cuando en su *Manual para viajeros por Andalucía* llegaba a afirmar:

13 Madoz, Pascual: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en Ultramar*. Madrid, 1846-1850, XV tomos. Tomo XIII, pág. 280.

14 Ramos P., D., op. cit., vol. I, pág. 39.

«En verdad la tragedia de los vinos de Jerez ha comenzado ya... gran número de empresas de segunda categoría surgen de todas partes y su interés es producir en cantidad, no en calidad... Su período de decadencia está acercándose y el producto medio está volviéndose inferior para acabar sin duda adquiriendo mala fama». ¹⁵

3. LA DECLARACIÓN DE GUERRA: SUS CONSECUENCIAS

Esta situación económica tan delicada se agudizaría a partir de la última década del siglo, estallando en los años en que se desarrolló la Guerra de Cuba. Así en 1890 el volumen de los embarques había descendido ya a un total de 79.517 litros, de los que un 95 % se destinaba a Cuba, un 3 % a Filipinas y un 2 % a Puerto Rico, no registrándose en este año ninguna exportación al extranjero, sin que hasta ahora se haya podido encontrar la explicación a este fenómeno, sobre el que las fuentes examinadas guardan un absoluto silencio. ¹⁶

Sin embargo en los años posteriores inminentes ya a la contienda, parece que esta trayectoria económica presentaba un tímida recuperación, pues si bien el número de litros enviados a las Antillas y Filipinas seguían descendiendo, existía en cambio una corriente exportadora hacia Europa que en cierto modo paliaba la crisis. Así en 1894 el volumen de vino remitido a las posesiones españolas en el Caribe y Filipinas ascendía únicamente a 63.310 litros, cantidad muy inferior a la de 1890. De ella el 91 % había sido adquirido por Cuba, el 8 % por Puerto Rico y el 1 % por Filipinas. Igualmente existe constancia documental de haberse remitido durante el citado año y para la misma zona de Antillas y Filipinas, —aunque sin determinar el punto final de destino— pequeñas cantidades de vermut —675 litros—, coñac —46—, aguardiente —107— y vinagre —3.157—. Pero por su parte el extranjero presentaba un total aproximado de 133.973 kilogramos de peso bruto,

¹⁵ Ford, Richard: *Manual para Viajeros por Andalucía*. Madrid, 1980, vol. *Reino de Sevilla*, pág. 185. — Buhigas, José Ignacio: *El Jerez en el Manual para Viajeros por Andalucía de Richard Ford*. «Diario de Jerez», 19 de enero de 1986, págs. 6-7.

¹⁶ Certificaciones de Origen a Cuba, Puerto Rico y Filipinas, 1890, cit.

siendo sus principales mercados Puerto Príncipe, Francia y Rusia respectivamente.¹⁷ Cantidades todas ellas que no alcanzarían sin embargo las ostentadas por otras zonas del «marco», como por ejemplo Jerez de la Frontera, que a pesar de tener también su sector vinícola en crisis, presentaba para el mismo año de 1894 un total de 23.386.000 litros, de los que 1.754.500 se enviaban a Antillas y 246.500 a Asia y Filipinas.¹⁸

Pero con el inicio de la Guerra de Cuba todas las esperanzas portuenses de mejoría económica desaparecieron. Durante el cuatrienio en que se desarrolló la citada guerra, las exportaciones al extranjero descendieron a un total de 28.696 kilogramos de peso en bruto, distribuídos de la siguiente manera: 14.445 en 1895; 7.079 en 1896; 5.501 en 1897; y 1.671 en 1898, siendo el mercado más interesante el de Rusia que representaba el 45 % de estos embarques, seguido a gran distancia por el de Génova, Buenos Aires, Krakow, Suiza, Viborg, Marsella, Burdeos y Curazao. Las casas exportadoras que más negociaban con estas naciones eran las de Duff Gordon y Manuel Moreno de Mora, que paradójicamente y según la documentación examinada no presentaban ningún volumen comercial con las posesiones españolas de ultramar.¹⁹

Respecto a los envíos relacionados con éstos últimos el destino exclusivo siguió siendo Cuba, Puerto Rico y Filipinas, mostrando también en todos los casos una caída imparable. De 1895 a 1898 se embarcaron un total de 174.360 litros de vino, de los que 50.984 correspondieron al primer año; 36.467 al segundo; 58.311 al tercero; y 28.598 al cuarto. Igualmente se remitieron en el citado cuatrienio tres embarques de vinagre —1.152 litros durante 1895; 1.495 litros en 1897 y 640 en 1898—, así como uno de coñac —128 litros— también en 1898. El mercado antillano más importante fue el de Cuba que acaparó el 91 % de los citados embarques seguido por Filipinas con un 5'5 % y Puerto Rico con el 3'5 % respectivamente.²⁰

17 Certificaciones de Origen al Extranjero, 1890, cit.

18 Caro, Diego: *Jerez y América*. «Cádiz Iberoamérica», núm. 3, Cádiz, 1985, pág. 36.

19 Certificaciones de Origen al Extranjero, 1895-1898, cit.

20 Certificaciones de Origen a Cuba, Puerto Rico y Filipinas, 1895-1898, cit. Agradecemos las tablas de equivalencia de las respectivas vasijas bodegueras al capataz don Juan Clavijo Reguera.

En todos estos procesos de continuo descenso no debieron resultar ajenas la incidencia negativa de la guerra —escasez de transportes, problemas en las comunicaciones, etc.—, así como la competencia de otros vinos —portugueses principalmente— y del ron cubano. Este último a menor precio que el «Jerez» supliría más cómodamente las necesidades de la población y sobre todo de la tropa antillana.

Según se desprende de las fuentes documentales examinadas relativas a Antillas y Filipinas, las casas exportadoras más importantes fueron las de Harmony, Viuda de Nimo, Ortuño Hnos. y Luis Chorro, todas ellas con sede comercial en el Puerto de Santa María, principalmente en el Campo de Guía. En cuanto a los importadores fueron casi todos ellos representantes de las grandes compañías comerciales de La Habana como Figueroa y Compañía, Palacios y Compañía o Carbonell y Mestre entre otras. Esta última representante de la numerosa y rica colonia catalana de la isla de Cuba, reconocida y temida en ella —según algunos autores—, por su profesionalidad y sentido de cuerpo. Gran parte del consumo de este vino debió estar orientado —dadas sus características de precio y calidad— hacia las capas sociales más altas de las poblaciones isleñas —hacendados, plantadores, comerciantes y banqueros—. Es muy curioso reseñar como en aquella época el buen vino era considerado como un factor de prestigio económico y social. Así por lo menos parece desprenderse del comentario que por estos años hacía el viajero Francis Robert Jameson de las comidas celebradas en casa de un tal García apodado «El Moro», famoso comerciante de Cienfuegos: «la mesa se cubría con los mejores manteles y se habilitaba con los mejores tabacos y *vinos*. García se situaba a la cabeza de la mesa, con los invitados formales a su izquierda y derecha y luego los empleados sin menoscabo de procedencia. Los platos, *pero no los vinos* eran iguales para todos». ²¹

La tipología del vino más requerida era el dulce —abocado o «Pedro Jiménez»— que representaba un 39 % de los envíos efec-

21 Friedlaender, Heinrich: *Historia Económica de Cuba*, 2 vols., La Habana, 1978, vol. I, pág. 474. — Certificaciones de Origen a Cuba, Puerto Rico y Filipinas, 1895-1898, cit. — Ely, Rolan T.: *Comerciantes Cubanos del siglo XIX*. La Habana, 1960, págs. 43-45 y 37-38.

tuados en el cuatrienio que nos ocupa, seguido por el tinto con un 15 % del total, y ya a mucha distancia el oloroso —Palo Cortado—, el vino fino, los espumosos y la manzanilla. En cuanto al coñac solo hemos registrado un pedido de 128 litros del que ya hemos hecho mención. Respecto a sus precios diferían según tipo y calidad y no parece que variasen mucho de unas casas a otras. El más caro era el coñac cuyo litro embotellado ascendía a 7 ó 7'5 reales; el dulce, manzanilla, oloroso y espumoso a 6'5 reales; y el más bajo el tinto, de 2 a 3 reales. Si comparamos estos precios con los que estaban estipulados en 1890 observamos que se había producido una gran alza, ya que en aquellos años la botella de vino dulce estaba únicamente a 3 reales. Por otra parte el precio del vino en 1898 se situaba en una de las cotas más altas en lo que a abastecimientos se refiere, ya que el litro de vino dulce, manzanilla u oloroso —6 reales— estaba muy próximo a lo que costaba un kilogramo de carne y en cuanto al litro de tinto —2 ó 3 reales— estaba a igual precio que un kilogramo de arroz o garbanzos.²²

No obstante la quiebra estructural que produjo la Guerra de Cuba en el comercio vinícola portuense trascendió de lo meramente económico para incidir también negativamente en la vida social e incluso política de la zona, ya que gran parte de ella giraba alrededor del cultivo de la vid. Los problemas no tardaron en estallar. El primero fue la dificultad que tenían las bodegas del Puerto para adquirir vasijas de roble americano, ya que el conflicto bélico impedía la puntual llegada de la citada madera. La situación llegó a hacerse tan grave que se pensó en la posibilidad —aunque parece que no se hizo realidad— de alquilar botas francesas, aunque para ello se tuviese que pagar un precio muy elevado. Incluso el propio Ministro de Hacienda español escribió al Presidente de la Cámara de Comercio de España en París para que, llegado el caso, lograrse de las autoridades francesas la exención de impuestos aduaneros.²³

²² Certificaciones de Origen a Cuba, Puerto Rico y Filipinas, 1895-1898, cit. *Estadístico: Precios Medios*. «Revista Portuense», 6 de enero de 1898. — *Carne Barata*, «Revista Portuense», 11 de junio de 1898.

²³ *Hablado y Escrito: nuestras viñas de arena ¿Dónde se echará el caldo?* «Revista Portuense», 15 de junio de 1898. — *Nuestros vinos en Francia*. «Revista Portuense», 4 de agosto de 1898.

Problema también importante del momento y en muchos casos relacionado igualmente con la guerra, fue la escasez —y por tanto carestía— de los abastecimientos, sobre todo del trigo. Según la prensa de la época toda la producción de este cereal había sido comprada masivamente por los fabricantes harineros catalanes, que una vez elaborado, lo vendían a Europa y América —incluido el escenario de la contienda— a elevados precios, con lo que el vecindario portuense resultaba gravemente perjudicado.²⁴

Las consecuencias de todo ello no se hicieron esperar. Uno de los principales detonantes fue la grave huelga que el mismo año de 1898 decretó por motivos salariales y laborales —jornales bajos y admisión de trabajadores no cualificados— el gremio de oficiales y aprendices de tonelería domiciliado «en los altos de la tienda de Apolo situada en la calle Palacios, esquina a la de Nevería».²⁵ Aunque dicha huelga fue rápidamente desconvocada al conseguir el citado gremio sus reivindicaciones, la sociedad portuense persistió en su estado conflictivo, sobre todo sus capas más bajas, en las que incidía más directamente la crisis y que fueron un fácil campo de cultivo para los diversos movimientos principalmente anarquistas que estallaron por aquellos años.²⁶ En este sentido el Puerto de Santa María del año 1898 fue famoso en toda la zona por la cantidad de mendigos y pícaros —no solo de la localidad sino del resto de la provincia— que pululaban por sus calles no dejando circular al vecindario y provocando una inseguridad ciudadana acrecentada también por las fugas de los presos internados en el cercano Penal de la Victoria, ya que la guardia del mismo —los conocidos Batallones de Segorbe— habían sido embarcados con destino a Canarias de donde partirían hacia Cuba en caso de ser necesario.²⁷

Consumada finalmente la pérdida de las últimas colonias, el año de 1898 se cerraba en medio de un vivo debate entre las autoridades y población portuenses, a la búsqueda de los medios

²⁴ *La causa del alza del trigo*. *Ibidem*, 2 de agosto de 1898. — *Subsistencias*. «Revista Andaluza», 14 de mayo de 1898.

²⁵ *La Huelga de Toneleros*. *Ibidem*, 25 de marzo de 1898.

²⁶ Iglesias, R. J. J., *op. cit.*, pág. 118.

²⁷ *La Mendicidad*. «Revista Portuense», 31 de marzo de 1898. — *La guardia del Penal*. «Revista Portuense», 30 de julio de 1898.

necesarios para salir del marasmo económico y social generado por esta guerra. La cuestión quedaría zanjada con la adopción de dos proyectos que aún hoy siguen siendo la espina dorsal de la economía del Puerto de Santa María. El primero fue el vinícola, que se debía desdoblarse en varios frentes. En primer lugar se tenía que mejorar la calidad de los vinos, cuestión ésta que ya se venía detectando desde hacía mucho tiempo como ya hemos visto, y que el citado año de 1898 encontraba de nuevo eco en la prensa del momento, que llegaba a denunciar: «Esta industria poderosísima es hoy una esfinge que se mueve merced a artificial resorte... Nuestros industriales quisieron competir en forma tal, que desacreditaron los famosos vinos de Jerez en los mercados extranjeros, en los que ganaron crédito otros vinos similares de otros pueblos y regiones». ²⁸

Paralelamente a este proceso se debía de dar otro que conduxese a una total erradicación de la plaga de filoxera que desde 1876 asolaba a la Península. Como muestra de su paso por tierras portuenses se podría citar el que en 1898 en el citado término municipal existían un total de 2.687 aranzadas de viñas, de las que 770 estaban filoxeradas, 636 se habían perdido ya, y quedaban sanas 1.281 únicamente. ²⁹ En este caso el gravísimo problema quedaría resuelto con la aplicación del método adoptado por aquel entonces en Cataluña y que resultó un completo éxito. Consistía en injertar vides americanas con españolas. De esta manera, mientras que las raíces excesivamente amargas de las primeras impedían la acción del insecto, las segundas, más ricas en grano, convertían al citado injerto en un producto sumamente rentable. ³⁰

Relacionada con todo este proceso estaría la actuación de la Vinícola Catalana de Barcelona, fundada por Francisco Casellas en 1878, que durante algunos años monopolizó la venta de cepas americanas, mientras que los viveros instalados por la Dirección General de Agricultura en Jerez de la Frontera con el fin de pro-

28 *Cifras que Hablan*. Ibídem, 6 de enero de 1898.

29 *Viñas Filoxeradas*. Ibídem, 27 de septiembre de 1898.

30 Núñez Madiavilla, Máximo: *El Vino de Jerez*. Cádiz, 1981, pág. 14.

porcionar dichas cepas a más bajo precio —1.000 estacas por 20 reales— se encontraban en un completo abandono.³¹

Mejorada la calidad y la cantidad había que conseguir una exención de tasas impositivas que gravaban el vino, fundamentalmente la tributación especial para financiar los gastos de guerra y que ascendía a un 2 % del valor de la mercancía.³²

Finalmente había que buscar la apertura de nuevos mercados para los vinos de la zona, cuestión ésta sumamente espinosa pues se tenía que luchar contra la competencia cada vez más dura de Portugal —Madeira y Oporto— e Italia. Incluso Inglaterra y Alemania habían lanzado nuevos vinos al mercado. La primera utilizando pasas de Corinto y la segunda explotando un tipo de vino muy especial a base de cebada.³³ En aquella época el Puerto tenía especial interés en conservar el mercado francés, para lo que presionaba cerca de las autoridades galas con el fin de que no se gravasen las importaciones de vinos españoles, así como prestaba también una gran atención a un posible mercado brasileño. Este último presentaba perspectivas muy alagüeñas no solo porque reducía un 50 % los derechos aduaneros de los vinos, sino porque el mercado potencial en Río de Janeiro, São Paulo y Los Santos era muy importante ya que la producción vinícola hispano-americana —Argentina y Chile— era de muy baja calidad.³⁴

El segundo proyecto para salir de la crisis económica planteada se fundamentaba en la mejora de las restantes fuentes de recursos, así como la explotación de otras nuevas. Entre las primeras destacaba la potenciación de la industria pesquera, aprovechando la legislación promulgada en 1898 que permitía de nuevo la utilización del bou. Dicha embarcación de gran aceptación entre los pescadores de la zona, había estado prohibida durante mucho tiempo, dado el grave peligro que entrañaba no solo para la tripulación —su fragilidad había sido causa de numerosos ac-

31 *Anuncio de la Vitícola Catalana*. «Revista Portuense», 25 de febrero de 1898. — *Vides Americanas de Jerez de la Frontera*. «Revista Portuense», 16 de febrero de 1898.

32 *Impuesto sobre la Exportación*. *Ibidem*, 9 de octubre de 1898.

33 *Vinos Extranjeros*. *Ibidem*, 24 de marzo, 1 y 19 de abril, 23 de noviembre y 3 de diciembre de 1898.

34 *Mercados para nuestros vinos*. *Ibidem*, 22 de febrero de 1898.

cidentes—, sino también para la conservación de las especies piscícolas —se empleaba en la modalidad de arrastre—. Sin embargo dadas las difíciles circunstancias económicas ya expuestas, se consintió su utilización siempre que tuviese un porte mínimo de tres toneladas y que sus armadores y tripulaciones se comprometiesen a seguir las instrucciones sobre volumen y especies a capturar que dictase la autoridad competente.³⁵

Dentro de esta línea de actuación los portuenses decidían igualmente mejorar y completar la infraestructura turística para tratar de atraer la importante colonia veraniega que procedente de Jerez o Sevilla se dirigía a Chiclana, Sanlúcar y Cádiz. Con este motivo se iniciaba la construcción de una línea de tranvías que comunicase la estación ferroviaria con la cercana Playa del Bañero. Igualmente se pretendía posibilitar en la citada playa un mejor acondicionamiento y «regular los precios de pupilaje y casas de alquiler para evitar los abusos, pues nuestra playa no tiene nada que envidiar a La Concha de San Sebastián».³⁶

Por último en el citado año de 1898 se iniciaba un estudio por parte del organismo municipal sobre la posibilidad —al igual que estaba ocurriendo en otras zonas andaluzas—, de obtener un cultivo masivo de remolacha, lo que resultaría también sumamente rentable, pues podía destinarse a usos muy diversos: extracción de azúcar —el más frecuente—, forraje para el ganado e incluso como abono. En aquellos años se le auguraba un gran futuro, ya que con la pérdida de Cuba se iba a necesitar un puntual y abundante abastecimiento de azúcar en la provincia, particularmente en Cádiz, dada la importante industria pastelera y confitera con la que contaba.³⁷

El Puerto de Santa María respondía así al desafío lanzado por las circunstancias históricas que le había tocado vivir. El tiempo diría si su empeño lograba finalmente el éxito.

35 *Reglamento de Pesca del Bou*. *Ibidem*, 1 de diciembre de 1898. — Muñoz Pérez, José: *La pesca en la desembocadura del Guadalquivir*. Cádiz, 1972, págs. 88-94. — *Pesca*. «Revista Andaluza», 15 de febrero de 1898.

36 *Estación Bañera*. «Revista Portuense», 11 de agosto de 1898.

37 *La Remolacha Azucarera*. *Ibidem*, 7, 28 y 29 de enero de 1898. — *La Producción de Remolacha*. «Revista Andaluza», 23 de abril de 1899.

A P E N D I C E I

EMBARQUES PORTUENSES A CUBA, P U E R T O R I C O Y F I L I P I N A S , 1 8 9 5 .¹

1 8 9 5

Fecha	C. Vendedora ²	Navío	Destino	Consignatario	Litros ³
—	José Morante.	«Gracia».	La Habana.	Manuel M. y Cía.	256. sd.
24-I-	Francisco Ciria.	«Isla de León».	Filipinas.	Rafael Reyes.	400. sd.
24-I-	Fco. de Barreda y Vda. de Nimo.	«Alfonso XII».	La Habana.	Domingo Rodríguez.	2.400. d.
25-I-	Vda. de Nimo.	«Montevideo».	La Habana.	Domingo Rodríguez.	2.400. d.
8-II-	J. ?	«M. ^a Cristina».	La Habana.	Díaz y Caghen.	128. sd.
21-III-	Fco. García Vela.	«Puerto de Satrústegui».	Manila.	Rafael Reyes.	576. sd.
25-III-	Bernardo de Barreda y Vda. de Nimo.	«Ciudad de Cádiz».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
6-IV-	Bernardo de Barreda y Vda. de Nimo.	«Montevideo».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
23-IV-	J. Pinillos.	«Miguel M. Pinillos».	S J. de Puerto Rico.	A. Figueroa y Cía.	225. s. 279. d. 54.PC.
23-IV-	J. Pinillos.	«Miguel M. Pinillos».	S J. de Puerto Rico.	A. Figueroa y Cía.	558.PC.
14-V-	J. J. Vergara.	«Isla de Luzón».	Ilo-Ilo.	—	160. J.
17-V-	Ortuño Hnos.	«Isla de Luzón».	Manila.	José R. Romero.	1.856. vb.
27-V-	Vda. de Nimo.	«Ciudad de Cádiz».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
26-VI-	Vda. de Nimo.	«Baldomero Iglesias».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d. 1.152. vg.
10-VII-	J. Pinillos.	«León XIII».	S. J. de Puerto Rico.	A. Figueroa.	225. sd.
29-VII-	Vda. de Nimo.	«Ciudad de Cádiz».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d. 2.400. t.
14-VIII-	Vda. de Nimo.	«Cataluña».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.592. t.

1 Sección de Agricultura y Comercio. Archivo Municipal del Puerto de Santa María.

2 C. Vendedora: Casa Vendedora.

3 sd: sin denominación. — d: dulce. — PC: Palo Cortado. — s: seco. — J: Jerez. — vb: vino blanco. — vg: vinagre. — t: tinto. — c: común. — a: abocado. — f: fino. — ch: champán. — m: manzanilla. — cg: Cofiac.

<u>Fecha</u>	<u>C. Vendedora</u> ²	<u>Navío</u>	<u>Destino</u>	<u>Consignatario</u>	<u>Litros</u> ³
28-VIII-	Vda. de Nimo y Bernardo de Barreda.	«León XIII».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
26-IX	Vda. de Nimo.	«Cataluña».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
—X-	Bernardo de Barreda y Vda. de Nimo.	«Antonio López».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.304. c. 2.720. c. 2.400. d.
5-X-	Luis Chorro.	«Pío IX».	La Habana.	Frances Pons y Cía.	800. a. 80. J.
7-X-	Francisco Tero.	«Isla de Cuba».	Cuba.	Hijos de Andrés y Serna.	10. sd.
27-X-	J. Pinillos.	«Alfonso XII».	Puerto Rico.	Figueroa y Cía.	225. PC.
21-XI	Vda. de Nimo.	«Pedro de Satrústegui».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	5.200. c. 2.400. d.
9-XII-	Alfonso Sancho.	«Puerto Rico».	Cuba.	Eligio Ros y Cía.	400. sd.
14-XII-	Luis Chorro.	_____	Puerto Rico.	Palacios y Cía.	408. J.
28-XII-	Manuel Morante.	«Gracia».	La Habana.	Manuel Muñoz.	264. sd.
28-XII-	Vda. de Nimo.	«Alfonso XII».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d. 1.920. c.
1 8 9 6					
—I-	Manuel Pico.	«Alicia».	Cienfuegos.	_____	384. sd.
—I-	Manuel Pico.	_____	La Habana.	_____	14. sd.
8-I-	A. Santarelli.	«Miguel M. Pinillos».	Puerto Rico.	Cerecedo y Cía.	160. sd.
8-I-	Luis Chorro.	«Miguel M. Pinillos».	Cienfuegos.	Frances Pons.	400. sd.
13-I-	Francisco Ciria.	«Cádiz».	Manila.	Rafael Reyes.	800. sd.
20-I-	Lui Chorro.	«Buenaventura».	Cienfuegos.	Frances Pons.	800. a.
5-II-	José Morante.	«Ramón Larrinaga».	Cuba.	Lorenzo Morante.	160. sd.
10-II-	Luis Chorro.	«Buenos Aires».	La Habana.	¿Cachara? y Cía.	240. sd.
10-II-	J. Pinillos.	«Buenos Aires».	S. J. de Puerto Rico.	Figueroa y Cía.	450. sd.
26-II-	Vda. de Nimo.	«Santo Domingo».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
7-III-	José Morante.	«Ernesto».	Santiago de Cuba.	Eusebio Barreda.	80. sd.
28-IV-	J. Pinillos.	«Colón».	S. J. de Puerto Rico.	A. Figueroa.	225. d.

<u>Fecha</u>	<u>C. Vendedora</u> ²	<u>Navío</u>	<u>Destino</u>	<u>Consignatario</u>	<u>Litros</u> ³
—V-	Vda. de Nimo.	_____	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
27-V-	José Morante.	«Wilfredo».	Manzanillo.	Carbonell Mestre.	112. sd.
11-VI-	Francisco Ciria.	«Isla de León».	Manila.	Rafael Reyes.	800. sd.
4-VII-	José Morante.	_____	Cienfuegos.	Sr. Cacicedo.	160. sd.
8-VII-	J. Pinillos.	«Santo Domingo».	S. J. de Puerto Rico.	A. Figueroa.	450.PC.
28-VII-	J. Pinillos.	«Antonio López».	S. J. de Puerto Rico.	A. Figueroa.	225. f.
8-VIII-	J. Pinillos.	«Ciudad de Cádiz».	S. J. de Puerto Rico.	A. Figueroa.	960. d.
7-IX-	Manuel Pico.	«Ramón de Larrinaga».	Santiago de Cuba.		448. sd.
26-IX-	Vda. de Nimo.	«Montevideo».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
9-X-	J. Pinillos.	«Santo Domingo».	S. J. de Puerto Rico.	A. Figueroa.	300. sd.
21-X-	Luis Chorro.	«Niceto».	Cienfuegos.	Pons y Cía.	400. a.
					400. d.
					80. c.
28-X-	J. Pinillos.	_____	S. J. de Puerto Rico.	A. Figueroa.	225. d.
29-X-	Vda. de Nimo.	«Santo Domingo».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	5.200. t.
29-X-	Vda. de Nimo.	«Santo Domingo».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
29-X-	José Morante.	«Santo Domingo».	La Habana.	Manuel Muñoz.	240. sd.
30-X-	Francisco Ciria.	«Isla de Panay».	Manila.	Rafael Reyes.	800. sd.
7-XI-	Manuel Calderón.	«Ciudad de Cádiz».	La Habana.	Gonzalo Cave.	200. sd.
17-XI-	Luis Chorro.	«Cataluña».	La Habana.	¿Cachara? y Cía.	240. d.
					240. c.
23-XI-	José Morante.	«Gracia».	La Habana.	Manuel Muñoz y Cía.	160. sd.
23-XI-	José Morante.	«Gracia».	Manzanillo.	Carbonell.	240. sd.
23-XI-	José Morante.	«Gracia».	Manzanillo.	Pedro de Tapia.	160. sd.
27-XI-	Francisco Ciria.	«Isla de Mindanao».	Manila.	Rafael Reyes.	568. sd.
28-XI-	Vda. de Nimo.	«Alfonso XII».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	5.200. t.
1-XII-	J. Pinillos.	«Miguel Pinillos».	S. J. de Puerto Rico.	A. Figueroa.	450. d.
9-XII-	José Morante.	«Ernesto».	La Habana.	Manuel Muñoz.	96. sd.
28-XII-	Vda. de Nimo.	«Alfonso XII».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
28-XII-	Vda. de Nimo.	«Ciudad de Cádiz».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.

Consignatario	Kilógramos ²	Navío	Destino	Consignatario	Litros ³
23-I- Luis Chorro.		«Pedro».	Matamás.	Bellido y Cía.	480. d.
27-I- Manuel Pico.		«Pedro».	Santiago de Cuba.	Eligio Ros y Cía.	800. sd.
28-I- José Morante.		«Patricio Satrústegui».	Gibara.	Pijuan y Cía.	320. sd.
28-I- Vda. de Nimo.		«Pedro Satrústegui».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	1.200. d.
6-II- José Morante.		«Alicia».	Manzanillo.	Carbonell Mestre.	240. sd.
25-II- Vda. de Nimo.		«San Fernando».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
—III- Vda. de Nimo.			La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
5-III- Luis Chorro.		«Gracia».	Cienfuegos.	Frances Pons y Cía.	880. d.
8-III- J. Pinillos.		«San Agustín».	Puerto Rico.	Sucesores de A. Figueroa.	225. J.
20-III- José Morante.		«Ernesto».	Cienfuegos.	Caicedo.	256. sd.
26-IV- José Morante.		«Pedro».	La Habana.	Manuel Muñoz.	700. sd.
26-IV- José Morante.		«Pedro».	Cienfuegos.	Caicedo.	240. sd.
30-IV- Vda. de Nimo.		«Pedro de Satrústegui».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
—V- Severiano R. Calderón.		«Isla de Panay».	S. J. de Puerto Rico.	Sucesores de A. Figueroa.	225. J.
8-V- Severiano R. Calderón.		«Isla de Panay».	La Habana.	Quesada Pérez.	240. c.
19-V- Harmony.		«Manila».	La Habana.	Romaña y Cía.	2.000. ch.
					1.500. a.
					500. f.
24-V- Vda. de Nimo.		—————	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	5.200. t.
24-V- Vda. de Nimo.		—————	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
8-VI- Tomás E. Beltrami.		«Buenos Aires».	Puerto Rico.	Palacios y Cía.	40. a.
					160. d.
16-VI- Harmony.		«Barcelona».	La Habana.	Romaña y Cía.	4.000. sd.
19-VI- Tomás E. Beltrami.		«Barcelona».	Cienfuegos.	Frances Pons.	240. d.
					640. a.
23-VI- Vda. de Nimo.		«Alfonso XII».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
—VII- Vda. de Nimo.		«Isla de Panay».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
17-VII- Harmony.		«Miguel M. Pinillos».	La Habana.	Romaña.	2.000. sd.
20-VII- Juan Luis García.		«Gran Antilla».	Matanzas.	—————	800. sd.
19-VIII- Harmony.		«Miguel M. Pinillos».	La Habana.	Romaña.	2.000. sd.
21-VIII- Tomás E. Beltrami.		«Alicia».	Matanzas.	Bellido y Cía.	800. d.
2-IX- Ramón Jiménez.		«Isla de Luzón».	Manila.	Francisco Reyes.	80. c.

Fecha	C. Vendedora ²	Navío	Destino	Consignatario	Litros ³
20-IX-	Tomás E. Beltrami.	_____	La Habana.	¿Cachara?	400. d.
21-IX-	Harmony.	_____	La Habana.	Romaña y Cía.	2.000. J.
28-IX-	J. Pinillos.	«Virgen del Monserrat».	S. J. de Puerto Rico.	A. Figueroa y Cía.	225. J.
18-X-	Tomás E. Beltrami.	_____	La Habana.	Romaña.	2.020. sd.
6-XI-	Severiano R. Calderón.	«Santo Domingo».	La Habana.	Quesada Pérez.	400. sd.
3-XI-	Ortuño.	«Santo Domingo».	La Habana.	Sanguinetti.	1.267. vg
8-XI-	Ortuño.	«Catalina».	La Habana.	_____	2.000. sd.
17-XI-	Ortuño.	«Miguel M. Pinillos».	La Habana.	_____	40. sd.
					550. J.
17-XI-	Ortuño.	«Miguel M. Pinillos».	La Habana.	Antonio Ramos.	200. sd.
					160. PC.
					80. m.
25-XI-	Vda. de Nimo.	«Montevideo».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.400. d.
28-XI-	Vda. de Nimo.	«Montevideo».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	5.200. t.
2-XII-	Ortuño.	«Pío IX».	La Habana.	Alonso Garín.	250. m.
					256. J.
					228. vg
2-XII-	Ortuño.	«Pío IX».	La Habana.	José Antonio Pérez.	2.064. J.

1 8 9 8

20-I-	José Joaquín Vergara.	_____	Ilo Ilo.	_____	864. J.
4-II-	Ortuño.	«Conde Wilfredo».	La Habana.	Antonio Ramos Hnos.	208. m.
4-II-	Ortuño.	_____	La Habana.	Antonio Juan Franco.	435. J.
					500. t.
8-III-	Ortuño.	«Catalina».	La Habana.	Manuel Ruiz Barreto.	592. m.
15-III-	José Joaquín Vergara.	«Isla de Mindanao».	Manila.	Juan Antonio Boldos.	672. J.
					96. c.
15-III-	Ortuño.	«Miguel M. Pinillos».	La Habana.	Hernández y Hoyo.	1.000. J.
14-IV-	Ramón Jiménez.	_____	Manila.	Francisco Rojas.	12. c.
27-VIII-	Bernardo de Barreda.	_____	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	160. d.
19-IX-	Ortuño.	«Martín Sáenz».	La Habana.	Antonio Ramos Hnos.	1.389. c.
19-IX-	Ortuño.	«Martín Sáenz».	La Habana.	_____	1.188. c.
					1.380. t.

<u>Fecha</u>	<u>C. Vendedora</u> ²	<u>Navío</u>	<u>Destino</u>	<u>Consignatario</u>	<u>Litros</u> ³
22-IX-	José Joaquín Vergara.	«Isla de León».	Ilo - Ilo.	Lizárraga.	282. a. 265. J.
22-IX-	José Joaquín Vergara.	«Isla de León».	Ilo - Ilo.	_____	1.176. J.
—X-	Ortuño.	«Catalina».	La Habana.	Valentín Hernández.	3.340. sd.
6-X-	Ortuño.	_____	La Habana.	Manuel Ruiz Barreta.	452. c.
18-X-	Ortuño.	«Catalina».	La Habana.	Antonio Ramos Hnos.	1.036. c.
18-X-	Ortuño.	«Catalina».	La Habana.	José Ares.	1.556. c.
26-X-	José Joaquín Vergara.	«León XIII».	Ilo - Ilo.	_____	384. J.
8-XI-	Ortuño.	«Catalina».	La Habana.	Romaña.	200. c.
12-XI-	Ortuño.	_____	La Habana.	Romaña.	2.216. c. 1.013. d.
12-XI-	Ortuño.	_____	La Habana.	Cesario Lozano.	512. vg
12-XI-	Ortuño.	_____	La Habana.	Y. M. Oliva de Colón.	738. c. 128. cg
12-XI-	Ortuño.	_____	La Habana.	Trueba Hnos.	2.004. c.
28-XI-	Bernardo de Barreda.	«Puerto Rico».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.720. J.
3-XII-	Bernardo de Barreda.	«Alfonso XIII».	La Habana.	Domingo R. Rodríguez.	2.720. J.

A P E N D I C E II

EMBARQUES PORTUENSES AL EXTRANJERO, 1895-1898.¹

1 8 9 5

Fecha	C. Vendedora ²	Destino	Consignatario	Kilógramos ³
27-II-	Ramón Jiménez.	Odesa.	Edoicar. ⁴	2.423
16-III-	Duff Gordon.	Krakow.	Duff Gordon.	1.525
8-IV-	José Vega.	Copenhague.	Herrmann Schaeffer (sic).	298
15-IV-	Manuel Moreno de Mora.	Burdeos.	Federico Soria.	152
15-IV-	Manuel Moreno de Mora.	Suiza.	Federico Soria. ⁵	303
15-IV-	Manuel Moreno de Mora.	Suiza.	Federico Soria. ⁵	80
15-IV-	Manuel Moreno de Mora.	San Petesburgo.	Nouveau Club.	152
25-IV-	Duff Gordon.	Moscú.	Charles Wilborn.	2.943
25-V-	Duff Gordon.	San Petesburgo.	George Boeson.	355
5-VI-	Duff Gordon.	San Petesburgo.	George Boeson.	387
5-VI-	Duff Gordon.	San Petesburgo.	Koning Freres.	609
5-VI-	Duff Gordon.	San Petesburgo.	Nouveau Club.	355
28-VI-	Manuel Moreno de Mora.	Burdeos.	Federico Soria.	154
27-VII-	Manuel Pico.	Marsella.	Haines (sic).	128
31-VII-	Ortuño Hnos.	Génova.	Gregorio Ortuño.	4.200
26-VIII-	Duff Gordon.	San Petesburgo.	Emilio Fottiem.	381

1 8 9 6

21-I-	Manuel Moreno de Mora.	Odesa.	Federico Soria. ⁵	467
2-III-	Manuel Moreno de Mora.	Suiza.	Federico Soria. ⁵	303

1 Sección de Agricultura y Comercio. Archivo Municipal del Puerto de Santa María.

2 C. Vendedora: Casa Vendedora.

3 En las facturaciones al extranjero únicamente consta el peso total de la cantidad de vino exportada.

4 Consignatario domiciliado en Marsella encargado de recibir la mercancía y reexpedirla a su punto final de destino.

5 Consignatario domiciliado en Burdeos encargado de recibir la mercancía y reexpedirla a su punto final de destino.

6 Mercancía con destino a Suiza a través de algún consignatario domiciliado en Burdeos.

<u>Fecha</u>	<u>C. Vendedora ²</u>	<u>Destino</u>	<u>Consignatario</u>	<u>Kilogramos ³</u>
2-III-	Manuel Moreno de Mora.	Suiza.	Federico Soria, ⁵	152
7-IV-	Duff Gordon.	San Petesburgo.	Freik y Cía.	1.771
28-IV-	Manuel Moreno de Mora.	Suiza.	¿ ⁶	303
8-VI-	Manuel Pico.	Curazao.	Sr. Betancourt.	1.602
26-VIII-	Harmony.	San Petesburgo.	H. Noigt (sic).	190
5-IX-	Duff Gordon.	San Petesburgo.	Emilio Fottiem.	362
7-IX-	Federico Luis Campell y Scandell.	San Petesburgo.	C. Petemberg.	1.884
23-XII-	José Luis García.	Suiza.	¿	45
1 8 9 7				
11-II-	Harmony.	Buenos Aires.	Wipperting.	2.178
7-VII-	Cadilla y Mutalobos.	Hamburgo.	Sr. Becker.	227
4-X-	Harmony.	Buenos Aires.	Wipperting.	1.125
9-XI-	Ramón Jiménez.	Viborg.	Herrmann Lydechan (sic).	595
13-XII-	Harmony.	San Petesburgo.	H. Noigt.	128
18-XII-	Harmony.	Montreal.	Masson y Cía.	1.248
1 8 9 8				
18-I-	Cadilla y Mutalobos.	Hamburgo.	Becker Turvelins.	996
9-V-	Ramón Jiménez.	Vaasa.	Madame Hilma (sic).	156
9-V-	Ramón Jiménez.	Viborg.	Arthur Hasselblart.	80
15-X-	Harmony.	San Petesburgo.	Carl Willom.	«Cinco pipas y media»
16-XI-	Harmony.	San Petesburgo.	H. Noigt.	133
24-XI-	Duff Gordon.	San Petesburgo.	Conde Serge de Foll.	306