

La Arquitectura Doméstica Portuense del Periodo Isabelino (1833-1868)

SERAFINA RIAÑO MANZANERO

INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta el auge que experimenta la burguesía portuense isabelina, debido al desarrollo industrial y comercial del Puerto en esta época, consideramos interesante realizar un estudio sobre el ámbito doméstico en el que vive y se desarrolla, ya que en él quedan plasmadas las diferentes aspiraciones y logros de esta clase social, promotora de negocios e inversiones.

El presente estudio es el resultado de varios años de investigación llevados a cabo en el Archivo Histórico Municipal del Puerto de Santa María (desde ahora A.H.M.P.S.M.). Para su elaboración hemos acudido a dos tipos de fuentes: las propiamente documentales y, las que pudiéramos llamar fuentes "in situ", es decir, los restos que han llegado hasta nuestros días. Entre las primeras se encuentran los expedientes de obras de época isabelina, pertenecientes a la Sección de Policía Urbana (desde ahora P.U.) de dicho archivo. Por la cantidad e importancia de la documentación hallada hicimos un trabajo previo de Catalogación de planos y alzados de dicho fondo documental publicado en "Revista de Historia de El Puerto" números 9, 10 y 11.

Acudir a la fuente "in situ" era el paso obligado para completar su estudio. Aunque los testimonios son menos abundantes, no por ello dejan de ser menos significativos; al contrario, a veces son como el broche de oro del proyecto original. Por desgracia al realizar el análisis morfológico de las edificaciones isabelinas nos encontramos con algunos problemas que quedarán expuestos a lo largo del presente trabajo, aunque aquí podamos reducirlos a dos: la demolición y las enormes alteraciones realizadas en sus fachadas. Al

hacer el análisis espacial, también encontramos cierta dificultad, no sólo por los cambios llevados a cabo en el interior de las viviendas sino por la negativa de algunas familias para permitirnos el acceso a las mismas, algo, hasta cierto punto, natural. No obstante, queremos agradecer desde estas líneas a todas y cada una de las personas, a veces conocidas, otras anónimas, que facilitaron esta labor, así como a las que me apoyaron y ayudaron en la realización y corrección del presente artículo, en especial, al archivero municipal, J.I. Buhigas.

1.- MARCO HISTÓRICO

Los primeros años del siglo XIX no son, en absoluto, momentos favorables para la población. La presencia del ejército francés desde el 5 de Febrero de 1810 constituía una penosa situación. Desde el punto de vista demográfico, el siglo se iniciaba con una terrible epidemia de fiebre amarilla cuya morbilidad era superior al 90% (Iglesias 1985, 94).

La situación no podía ser peor; sin embargo, durante los treinta y cinco años del periodo isabelino el Puerto iba a resurgir de sus propias cenizas. La población parecía entrar en una fase de crecimiento lento pero sostenido, considerando que hacia 1810 había 11.983 habitantes (Actas Capitulares 1811, 112) y a mitad de siglo la cifra ascendía a 17.930 (Iglesias 1985, 85). Este aumento estaba inmerso en el desarrollo general de la población española que hacia 1860 se había elevado a dieciséis millones frente a diez en 1800 (Carr 1970, 180).

Su actividad económica también resurgía, no sólo desde el punto de vista industrial, sino agrícola. Los principales factores que motivaron este desarrollo fueron dos: la ruina del comercio gaditano (Comellas, citado por Iglesias 1985, 93) y el desarrollo agrario motivado por la valoración y auge de la producción propia ocasionada por las dificultades que planteaba, para el tráfico comercial, la formación de una barra en la desembocadura del Guadalete (Iglesias 1985, 93).

Este resurgir demográfico y comercial del Puerto durante la época isabelina tiene consecuencias importantes para el desarrollo urbanístico portuense: la creación del barrio industrial del Campo de Guía (Sánchez González 1986) la ampliación y mejora del barrio de Santa Clara, sobre todo, la proliferación de pequeñas industrias de carácter doméstico que dan lugar a una creación tan típica de la arquitectura doméstica isabelina como es la casa-bodega; y, por supuesto, el mejor aprovechamiento del espacio habitable.

También es importante, para este desarrollo urbanístico, el ambiente y la mentalidad social propios de una coyuntura desamortizadora. Como Ramos Santana manifiesta, El Puerto estará afectado tanto por los decretos de desamortización de la capital como por los del propio pueblo (Ramos Santana 1982, 131). En estas circunstancias, la burguesía desarrollará un sentimiento característico, de apego hacia los bienes muebles, la posesión de un

mayor número de propiedades está en el centro del espíritu burgués del siglo XIX (Ramos Santana 1982, 140).

Tanto los burgueses gaditanos como la burguesía autóctona local aprovechan la situación que le brindan los decretos de desamortización para asegurar su posición social y económica, lo que puede dar lugar a un situación de especulación. En esta coyuntura desamortizadora aparecen en el Puerto dos grupos de burgueses que pueden equipararse a la tipología gaditana establecida por Millan Chivite: una burguesía atípica interesada en la compra de fincas urbanas y rústicas que compartirá la tierra con la nobleza histórica y tratará de parecerse a ella, y una burguesía típica que invierte en productos de importación (Millan Chivite 1982, 150).

Esta clase propia de la época de desamortización será la que favorezca las transformaciones urbanas al igual que en Cádiz (Millan Chivite 1982, 150), y, además será la que controle a nivel local el poder municipal. Precisamente, en el Puerto, esta burguesía rectora marcará la pauta social durante este período. Participará “generosamente” en las obras públicas que el Ayuntamiento realice con la finalidad de embellecer, mejorar y acomodar el aspecto urbano del Puerto, al tiempo que desarrollará su vida social y familiar en un ámbito doméstico característico que, sin tener a veces la grandiosidad de las casas palacios de la época dorada del Puerto, no tiene tampoco nada que envidiarles.

Estos personajes influyentes en la vida local habían invertido en propiedades inmuebles y en empresas propias de la burguesía típica; como los negocios relacionados con la industria vinícola. Personalidades como D. Francisco Gutiérrez Calderón, Regidor en 1859, que figura en la guía Rosetty (Rosetty 1835, 243 y 55) como almacenista de vinos, poseía varias fincas urbanas: C. Postigo nº 20, C. Diego Niño nº 9, C. Zarza nº 52, C. Misericordia nº 8, C. Palacio nº 14, C. Victoria nº 26 (A.H.M.P.S.M.P.U. 1857 Exp. nº 1; 1858 Exp. nº 31' 1860 Exp. nº 33; 1862 Exp. nº 47; 1864 Exp. 72 y 76). José Luis Gay, regidor por los mismos años que Gutiérrez Calderón, era propietario de fábrica de licores; la familia de la Portilla, entre cuyos miembros había también regidores (D. Francisco), es propietaria de fabricas de licores; Anacleto de la Portilla es almacenista, extractor y poseedor de varias fincas urbanas ubicadas en C. Larga nº 33, C. Caldivilla esquina a Diego Niño, C. Larga nº 100 (A.H.M.P.S.M.P.U. 1856, Exp. nº 6; 1857, Exp. nº 27; 1865, Exp. nº 15; 1866, Exp. nº 54). D. Crispulo Martínez, director de la sucursal del Banco de Cádiz (Rosetty, 1863) era almacenista de vinos, dueño del Teatro situado en C. Luna esquina a S. Bartolomé y poseía casas en la C. Luna nº 19, Neverías nº 6, en C. Santa María, en C. Granado esquina a Yerba nº 4 (A.H.M.P.S.M.P.U. 1853, Exp. nº 19; 1854, Exp. nº 31; 1858, Exp. nº 24; 1860, Exp. nº 8 y 9). No sólo los portuenses invertían en negocios vinícolas, sino también familias gaditanas -Moreno de Mora- o Juan Van Halen, aventurero y conspirador que por el año 1854 obtuvo permiso para residir en el Puerto, habitando durante su permanencia allí en el nº 45

de Luna, nº 15 de C. Larga y en Sardinería nº 16. Adquirió propiedades en la ciudad (Baroja 1933, 347) ya que el Puerto gozaba de alguna prosperidad, siendo dueño de las famosas salinas “que hoy explotan los Sres. de Benvenutty y Cía, y de algunas tierras y haciendas de labor”.

Sin embargo, en el ambiente social del Puerto, no predominaba un provincialismo local ni de nuevo rico porque “ha sido siempre residencia de señores...” y “una ciudad rica de antiguo” (Cuevas, citado por Martínez Alonso 1962, 174 y ss.). Este nivel de vida influye mucho en el ambiente social del Puerto. Aquí aparecen las primeras villas de recreo para que los hombres de negocio pasen el sábado y el domingo descansando (*Ibidem*).

Algunos escritores (Alarcón, Paula y Madrazo) coinciden al considerar al Puerto como lugar de descanso, Francisco de Paula y Madrazo, después de veranear en la localidad en 1849, reconocía que las familias acomodadas de Andalucía venían a veranear al Puerto, habiéndolo hecho anteriormente en Chiclana (Paula y Madrazo 1849, 89) y alababa el buen gusto y refinamiento de su ambiente veraniego, encontrándose allí personajes importantes de la Corte: el General Schelly, el Coronel de Estado Mayor Sr. Zayas, el Sr. Gainzo, jefe político de la provincia (Paula y Madrazo 1849, 22 y 55).

Este ambiente tan refinado y cortesano no era flor de un día, el Puerto se había visto frecuentado, durante treinta años, desde 1823 hasta 1853 por los Infantes D. Francisco de Paula y su esposa Dña. Luisa Carlota, y por su séquito, incluso hicieron gestiones como indica Cárdenas Burgueto (Cárdenas Burgueto 1903, 80 y 55) para establecerse en el palacio de los Marqueses de Villa Real de Purullena gestión que no dió resultado y los infantes abandonaron el Puerto.

Pero en la localidad no sólo reinaba un ambiente festivo y cortesano, desde hacía tiempo se dejaban sentir, también las nuevas corrientes intelectuales y artísticas propias del romanticismo. La presencia de la familia Böhl de Faber, la infancia de Cecilia, las conversaciones con Hartzenburch, todo aquello preparaba, al menos desde la segunda década del siglo XIX, un ambiente intelectual y culto propio del nuevo estilo, como señala Martínez Alonso (Martínez Alonso 1962, 83 y 55). Estas corrientes intelectuales y estéticas se dejarán sentir, también en el campo de la arquitectura doméstica portuense, en uno de los aspectos más propios del estilo romántico y burgués, como son los cierros.

Quedaría incompleta esta introducción histórica y ambiental si no mencionáramos el viaje de la reina Isabel II a la localidad, el día 3 de Octubre de 1862. Aunque su presencia no fue acompañada de medidas de interés para la región andaluza (Bernal 1981, 63) en el Puerto se vivió con verdadera emoción creándose un peculiar ambiente festivo, ambiente más aparente que real, porque los aires que soplaban en la capital gaditana no eran del todo favorables para la monarquía isabelina (Millan Chivite 1982, 148).

A pesar de ello, el Puerto vivió uno de los momentos más encantadores de su historia, ataviado y arreglando su caserío para semejante acontecimiento. Este hecho, tan importante, no podía pasar desapercibido a los cronistas oficiales como Pongilione (Pongilione 1862), ni por supuesto a los locales como J.A.L.B. que se detiene cariñosamente en narrar el esfuerzo de sus habitantes por embellecer la ciudad, principalmente la casa del cónsul británico, el Sr. Campbell, improvisando dos palcos en su planta baja para que "los lindos y simpáticos" niños del cónsul saludasen a las reales personas, desplegando pequeñas banderas de seda con delicadas y atentas dedicatorias (J.A.L.B. 1862, 11).

Esta breve, pero importante, visita, también tuvo sus repercusiones en el campo urbanístico, ya que dió lugar a la creación de una arquitectura efímera que refleja una interesante y pintoresca imagen de lo que pudiera ser el Puerto en estos momentos del romanticismo.

2.- EL URBANISMO PORTUENSE DE LA EPOCA ISABELINA

2.1.- ASPECTO GENERAL

La fisonomía urbanística del Puerto durante los años 1833-1868 es producto de una mezcla de pasado y presente. Mientras la economía de Cádiz y el Puerto está orientada al comercio con Indias, apreciamos una serie de semejanzas constructivas en ambas poblaciones hasta el punto de poder afirmar como Charles Davillier que, la ciudad que es blanca, alegre y limpia, es como un Cádiz diminuto (Davillier 1949, 341). Ambas están consideradas como ciudades típicas del siglo XVII (Cuevas citado por Martínez Alonso 1962, 174), aunque en el Puerto perdure por más tiempo el estilo barroco, circunstancia que influye en el pronto desarrollo del romántico-isabelino. Al estar lanzadas al mar, en el caso del Puerto a través del Guadalete, dan a su economía una orientación comercial que se manifiesta en la presencia de las torres miradores, para controlar la llegada de los barcos y la existencia del entresuelo, planta dedicada a la administración y control de los negocios. Esta orientación económica se manifiesta en la creación típica portuense de la casa de cargadores a Indias. La similitud se pone también de manifiesto en el interior de sus casas, ya que se utiliza un mismo patrón italianizante, incluso materiales afines como las maderas nobles y los mármoles para las zonas más importantes de las casas; hasta Madoz llegó a decir que las casas portuenses están "perfectamente construidas al estilo de Cádiz" (Madoz 1849, 280).

Cuando se produce el cambio de orientación económica, a raíz de la decadencia comercial gaditana, es justo cuando el Puerto se independiza de Cádiz desde el punto de vista de la arquitectura doméstica para crear su estilo propio y característico de la etapa isabelina. Esta arquitectura doméstica, aunque con la pervivencia de resabios palaciegos, logra definir sus características provincianas que se deben al reflejo del modo de vida de la

clase media, de la burguesía local que contribuye al fenómeno de urbanización del Puerto con aportaciones importantes; bien de manera indirecta, bien mediante la creación de la arquitectura doméstico-industrial, la casa-bodega, o através de la construcción de grandes o pequeñas industrias. Precisamente éste es uno de los rasgos característicos del urbanismo isabelino portuense: la presencia en el centro urbano de infinidad de medianas y pequeñas industrias, relacionadas, en su mayoría, con el negocio del vino.

Al iniciarse el siglo XIX, el trazado urbanístico del Puerto era prácticamente igual al del siglo anterior, tan sólo en su primer cuarto el aspecto urbano experimentó un notable desarrollo, aunque más tarde entrara en una fase de estabilización (Iglesias 1985, 85). Según Madoz, el caserío portuense estaba formado hacia 1850 por las 1884 casas y 76 calles (Madoz 1849, 280). Sin embargo hasta 1873 se observa un mantenimiento y hasta una recisión en el número de calles. Esta aparente incoherencia, comparada con el aumento demográfico, se explica en razón de un posible crecimiento vertical o hacia adentro, como consecuencia de la división de viviendas realizada de sus propietarios con el fin de alquilar los pisos más pequeños que resultan de este proceso, según manifiesta un estudio sobre población y urbanismo, realizado en 1985 (Ferrer 1985).

El crecimiento en vertical es menos notorio en el Puerto, ya que no contó con los problemas de espacio que tuvo Cádiz, debido a su configuración geográfica. Factor importante a tener en cuenta por sus repercusiones en el urbanismo portuense, en la arquitectura doméstica en general y plurifamiliar, en particular.

2.2.- PROBLEMAS Y REALIZACIONES.

Son muchas las opiniones que definen al Puerto como una ciudad bien construida, elegante, alegre, "con un caserío homogéneo y opulento, con paseos dilatados y frondosos" (J.A.L.B. 1862, 6); todas ellas no dejan de ser sino una impresión, ya que la realidad urbanística del Puerto era bien distinta, pues debían solucionarse una serie de problemas como el mal estado de sus calles, la reparación de las fachadas, un mejor abastecimiento de las aguas, etc.

2.2.1.- ARREGLO DE CALLES.

El arreglo de algunas de sus calles era pedido por la clase comerciante que tenía que pagar más dinero a los transportistas por tener que desviarse del camino establecido. Debía arreglarse, con urgencia, la esquina de la calle Larga/Espíritu Santo, facilitando la entrada a los transportes que vinieran por el camino de Sanlúcar (A.H.M.P.S.M.P.U. 1856, Exp. nº 3). La calle de los Moros era una de las que se encontraba en peor estado, según expresaban repetidas veces Diego Filgueras, Maestro Mayor y Pablo José Arduña, aparejador (A.H.M.P.S.M.P.U. 1855 Exp. nº 8).

En 1848, el presupuesto destinado por el Ayuntamiento para el empedrado de algunas calles ascendía a 12.000 reales de vellón, en 1850 a 25.000 y en 1851, 1852 y 1853 a 20.000 reales de vellón cada uno (A.H.M.P.S.M.P.U. 1859, Exp. nº 5). Teniendo en cuenta estas cantidades, no resulta extraño que el propio Ayuntamiento "instara" a los vecinos para su cooperación como en el caso de la calle Ribera (A.H.M.P.S.M.P.U. 1851 Exp. nº 4), objeto de varios arreglos para su acordelado en 1866 (A.H.M.P.S.M.P.U. 1856 Exp. nº 4). En la composición de la calle San Juan cooperaron, entre otros, los señores Martínez Aspíllaga, Quintanal, Federico Ferrer, Ramón Almanza (A.H.M.P.S.M.P.U. 1843 Exp. nº 4). En algunas ocasiones, al tiempo que se empedraban las calles, los vecinos debían arreglar sus caños particulares vaciándolos en el caño general de la misma, como ocurrió en la céntrica calle Cielo, suponiendo el coste no más de dos duros a cada particular (A.H.M.P.S.M.P.U. 1849 Exp. nº 2).

El ornato de las fachadas era otra de las preocupaciones constantes entre los Maestros de Obras y Aparejadores. Su reparación corría a cargo de los propios particulares, debiendo realizarse con cierta premura cuando se tratara de zonas muy céntricas y frecuentadas (A.H.M.P.S.M.P.U. 1857 Exp. nº 11).

2.2.2.- ORDENACION DEL ESPACIO URBANO

La ordenación del espacio urbano planteaba una serie de cuestiones importantes: La plaza y calle de San Francisco fueron objeto de remodelación en el año 1867. El proyecto que presentó el arquitecto provincial, Juan de la Vega, fue aprobado por la Comisión de Obras Públicas, el día 31 de Diciembre de 1867. No obstante, una de las calles que presentaba el proyecto original fue suprimida porque, además de estropear uno de los frentes de la plaza, irrumpía de llenos en una casa-trabajadero construida recientemente, en 1863 (A.H.M.P.S.M.P.U. 1865 Exp. nº 31).

La necesidad de mejorar el trazado urbanístico del Puerto se manifiesta en las peticiones de los propios vecinos, los de la calle Palma y Bolos pedían a la Corporación Municipal que desaparecieran unas callejuelas de nombre Hurtado por encontrarse en estado de abandono y por la presencia de animales muertos. La Corporación Municipal accedió a su cierre el tres de Junio de 1843 con tal de que los gastos corrieran por cuenta de los particulares (A.H.M.P.S.M.P.U. 1843 Exp. nº 1). Con este mismo objeto, Ramón Jiménez quería comprar al Ayuntamiento una callejuela cerrada desde 1834, y contigua a su finca nº 73 de Ribera, aunque en esta ocasión el Ayuntamiento denegó su petición porque pensaba abrir dicha calle para facilitar el tránsito al ferrocarril (A.H.M.P.S.M.P.U. 1856 Exp. nº 11).

Tomás Badanelly, que en 1857 pensaba mejorar su célebre Hotel de Vista Alegre, pedía a la Corporación una callejuela por detrás del edificio con el fin de convertirlo en jardín y mejorar, al mismo tiempo, el conocido paseo

del Vergel (A.H.M.P.S.M.P.U. 1857 Exp. nº 22). Para el embellecimiento de dicho paseo era necesario cerrar los soportales de las fincas nº 10, 11 y 12, porque el piso era terrizo y estaba lleno de multitud de baches y, además, se había convertido, con el cierre de otros soportales, en un peligro para la seguridad pública (A.H.M.P.S.M.P.U. 1850 Exp. nº 1). A pesar de los intentos de los particulares y de la propia Corporación, las obras de dicho paseo no finalizaron hasta después de la etapa isabelina.

2.2.3.- CONDUCCIONES DE AGUAS Y FUENTES PUBLICAS.

Otras de las preocupaciones constantes por parte del Ayuntamiento fue el aprovechamiento y mejora de las conducciones de aguas y fuentes públicas. La realización más importante se llevó a cabo en 1839 con el traslado de las fuentes de la calle Mostaza a la plaza de la cárcel (Buhigas 1987). Los proyectos presentados por Fernando Moreno fueron dos. Uno de ellos (Lam. nº 1) presenta planta y alzado de la fuente y una sección de los mismos que permite observar la disposición y uso de las cañerías. Se trata de un templete, rematado por bóveda de media naranja, de base octogonal, con dos piletas para recoger las aguas. Las paredes, en su parte superior, están decoradas con recuadros, ciegos, de forma rectangular. La cúpula está rematada por una pequeña pirámide.

El segundo proyecto de Fernando Moreno presenta el alzado y sección de la planta. Se trata de una construcción con mayor entidad arquitectónica que la anterior, elevada sobre un podium; al estilo jónico, sus columnas, adosadas, soportan cornisa y arquitrabe con triglifos. La parte superior del templete está decorada con óculos de forma oval, sostenidos por molduras y ovas que hacen las veces de pequeñas ménsulas. La cúpula, de media naranja también, está rematada esta vez con un jarrón clásico. (Lám. nº 2).

Esta realización suponía una mejora y embellecimiento urbanístico, evitándose las largas colas que producía la recogida de aguas, y un enorme ahorro para el municipio al colocarse en la nueva fuente llaves de contrapeso que impedían la salida de agua cuando nadie la necesitara (A.H.M.P.S.M. Fuentes y Cañerías 1839, 1).

2.2.4.- CREACION Y AMPLIACION DE NUEVOS BARRIOS.

La creación del nuevo barrio industrial del Campo de Guía y la ampliación del de Santa Clara, son dos hechos importantes desde el punto de vista urbanístico, ya que constituyen un elemento decisivo en el paisaje urbano portuense del siglo XIX, elemento que, en opinión del profesor Lain Entralgo, se deja sentir en falta en muchas ciudades españolas (citado por Alvarez Santaló y García Baquero 1981, 298). En ellos quedan plasmadas las exigencias de la burguesía típica, que en el Puerto se manifiesta de forma más patente que en otras localidades, por ser barrios eminentemente industriales, aunque el del Campo de Guía tuviera en un principio un carácter tam-

bién poblacional. (Sánchez González 1986, 21). En el barrio de Santa Clara se encontraban las bodegas de Miguel Antonio Chavarri, en Santa Clara nº 25; la de Francisco Gutiérrez Calderón, en Zarza 59; la de Fernando Ruiz, en el paseo de la Victoria; la de Manuel Tosar en la calle Espíritu Santo, junto a su trabajadero de tonelería; la de José Arriola en la calle San Francisco de Paula y la de María Albareda, en la citada calle (A.H.M.P.S.M.P.U. 1833 Exp. nº 33; 1834 Exp. nº 2; 1847 Exp. nº 20; 1850 Exp. nº 12; 1868 Exp. nº 33).

La construcción y reforma de estas bodegas llevaba aparejada el consiguiente acordelamiento y mejora de las calles y la construcción en solares yermos como el caso de la bodega de Fernando Ruiz o el solar requerido por Manuel Tosar entre una alfarería y su propia bodega (A.H.M.P.S.M.P.U. 1834, Exp. nº 4). Los propios particulares, dueños de fábricas y bodegas, solicitaban una mejora en las calles de dicho barrio como es el caso de la Fábrica de Vidrios, La Ceres, propiedad de Casal y Compañía; sus propietarios solicitaban un arreglo de la calle Santísima Trinidad y se comprometían a costear la mano de obra desde la plaza de los Jazmines hasta el Egido. El Ayuntamiento accedió a ello permitiendo la extracción de grava de una cantera municipal, siempre que las obras que se realizaran estuvieran vigiladas por la Comisión de Obras Públicas (A.H.M.P.S.M.P.U. 1865, Exp. nº 41).

2.2.5.- ARQUITECTURA INDUSTRIAL.

Aunque en estos barrios se encontrara condensada la principal industria del Puerto, resulta esencial, para el urbanismo portuense, la presencia en otros muchos lugares de la población de infinidad de bodegas y otros edificios relacionados con esta actividad. Los hemos denominado arquitectura industrial para diferenciarlos de la arquitectura doméstico-industrial, ya que en esta última denominación incluimos las construcciones que llevan incorporada la planta destinada a vivienda familiar. En la primera incluimos despachos de vinos, lavaderos, tonelerías, oficinas e incluso bodegas, a veces pequeñas, aunque sus propietarios fueran importantes industriales bodegueros.

Estas edificaciones, lejos de estar aisladas en determinados barrios o calles se encuentran ubicadas por todo el pueblo, desde Ribera a Sol, de Luna a Cruces, Larga, Cielo. Es sorprendente, aún hoy día, pasear por pleno centro de la ciudad y encontrarse con largos muros de fachadas, blancos, lisos, sólo abiertos en su parte superior por pequeñas ventanas enrejadas, a través de las cuales se percibe un característico olor a vino. Reflejan de forma clara que arquitectura y urbanismo son fenómenos sociales en total dependencia con la vida y exigencias diarias de una determinada sociedad o grupo social.

Según los expedientes consultados, el 75% de estas construcciones se edifican o remodelan a partir de 1862, poniendo de manifiesto que a partir

de dicho año, existe una preponderancia de medianos y pequeños industriales. Este hecho tiene, también, sus repercusiones en la arquitectura doméstica, ya que muchos de los particulares, teniendo en cuenta su mejor situación económica, mandan elevar un segundo piso en sus viviendas privadas, sobre todo, a partir del año siguiente, 1863.

Son edificaciones de una o dos plantas, en este último caso la presencia de la segunda planta se debe a la existencia de escritorios u oficinas. La planta baja, destinada a lavadero o almacén es de forma rectangular más o menos irregular y formada por una o dos naves.

El número de vanos en las edificaciones de una sola planta oscila entre tres y cinco, como la construida en la Plaza de San Francisco, (Lám. nº 3); y hasta siete en los edificios de dos plantas (Lám. nº 3 bis).

La puerta de acceso ocupa el vano central como en nº 7 de la calle Sol (Lám. nº 4) pudiendo situarse también en los laterales y soportar pequeños ventanucos cuadrangulares. Aunque los vanos de iluminación sean abundantes, son pequeños y estrechos, proporcionando un aspecto un tanto lúgubre que contrasta con las calles soleadas y la blancura de sus paredes exteriores.

Los vanos de acceso son adintelados, de medio punto o formando arcos rebajados como los nº 8 de Yerba o 23 de Victoria. Los de ventilación participan, también, de esta característica. Los de forma rectangular, llegan hasta el tercio inferior de la fachada, los cuadrangulares solamente el tercio superior de la misma. Por la desacostumbrada amplitud de sus vanos destacamos la bodega nº 23 de Victoria, propiedad de Francisco Heald, la de Santa Lucía/Plaza del Rey y la realizada por el arquitecto García del Alamo en 1865 en la calle Bolos (Láms. nº s 5 y 6).

El herraje de los vanos, preferentemente los de acceso es muy simple: de forma radial cuando se trata de arcos de medio punto, como los situados en Caldevilla/Diego Niño; o verticales cuando los vanos son adintelados, como las de Manuel Ruiz Moreno o Cipriano Gutiérrez en Palma nº 10.

Pueden utilizarse los órdenes para separar o enmarcar los vanos de ingreso, como en el nº 4 de Sol (Lám. nº 7) o en el 36 y 37 de Victoria, aunque no es lo más frecuente. En cuanto a paramentos, es general el uso del enfoscado; el almohadillado se aplica solamente enmarcando las puertas de acceso. La cubierta del edificio puede ser plana o a dos aguas, en la nave central, manifestándose al exterior en un frontón triangular con óculo central que sirve como motivo decorativo. El coronamiento del inmueble se lleva a cabo con un simple murete con jarrones clásicos o mediante una artística construcción de forma rectangular flanqueada por motivos curvilíneos, rematando su parte superior con una crátera (Lám. nº 8).

Con esta descripción hemos querido finalizar el urbanismo portuense de la etapa isabelina, aún sabiendo que dejamos sin mencionar aspectos tan

interesantes como los paseos y jardines, pero debido a la amplia documentación existente en el Archivo, pensamos que requiere un estudio monográfico.

3.- EL PUERTO Y LOS DIFERENTES ESTILOS ARTISTICOS DEL SIGLO XIX.

3.1.- EL PUERTO Y EL ESTILO ISABELINO.

Dentro del estilo isabelino se suelen distinguir dos etapas (Cirici Narváez 1982, 53): la primera (1833-1857) definida como periodo de formación neoclásico-romántico; y la segunda (1858-1868) de plenitud o desarrollo. Si bien esta división resulta válida para el estudio del isabelino en Cádiz, al analizarse en el Puerto de Santa María conviene llevar a cabo ciertas matizaciones.

Siendo el isabelino un estilo provinciano y burgués se manifiesta en el Puerto desde fecha más temprana, con más fuerza y pureza en la arquitectura doméstico-burguesa que en la capital, en la casa del comerciante gaditano ya en declive.

El grupo burgués portuense está ahora más potenciado y más abierto a las novedades económicas y a los influjos estéticos del momento que el gaditano; por eso, en muchas de sus casas se encuentran, desde época temprana, las mejores y más claras muestras del estilo isabelino.

Los primeros rasgos de arquitectura isabelina los encontramos ya desde el año 1837 en la casa nº 4 de la calle Cielo y desde 1840 en la fachada del nº 6 de la misma calle. Surge, pues, el isabelino en el Puerto con rasgos más definidos que en Cádiz, debido, quizás, a que en la capital gaditana se dejaba sentir la influencia de Benjumeda, activo hasta el año 1836. En cierta manera, la influencia neoclásica del portuense Benjumeda "impedía" la aparición del estilo romántico en la capital gaditana.

Debemos tener presente, que también desde 1833 encontramos magníficas muestras de arquitectura neoclásica en el Puerto perviviendo los dos estilos durante el isabelino. Más aún, podemos observar que existen fluctuaciones artísticas dentro de los grupos sociales que conforman la sociedad portuense isabelina. Durante la etapa inicial (1833-1857) la clase señorial o tradicional permanece apegada a los principios del neoclásico, mientras que el grupo burgués se introduce de llenos en los principios del romántico-isabelino. Sin embargo, durante el segundo periodo (1858-1868) hay un acercamiento de la construcción noble al estilo isabelino, mientras que la arquitectura doméstica burguesa adquiere un cierto aire neoclásico, más señorial. Esta simbiosis puede deberse a un intento de asimilación social y a un cierto estancamiento del grupo burgués experimentado a partir de 1863. Aunque dicho estancamiento repercute en las fluctuaciones artísticas, no se deja sentir, sin embargo, en la actividad constructiva, ya que precisamente

en estas fechas -1863, 1864, 1865- es cuando más se desarrolla la construcción en el Puerto, mientras que los años iniciales del periodo (1833, 1841, 1842 y 1844) son de escasa actividad constructora.

Hechas estas matizaciones consideramos oportuna la división cronológica de la etapa isabelina en los periodos anteriormente mencionados, sobre todo al hacer el análisis morfológico de su arquitectura doméstica.

A partir de 1865 y ya en los años finales del periodo, será el burgués medio el grupo que más se desarrolle. Este grupo, al tiempo que potencia su economía, tratará de mejorar sus viviendas particulares, a veces con construcciones de nueva planta, otras remodelando las fachadas de acuerdo a los nuevos gustos. En este sentido debemos tener presente una de las características del isabelino, considerado más como un arte de fachada y ornamental que tectónico (Cirici Narváez 1982, 49).

Otras veces se realizan variaciones en el interior de las viviendas bien construyendo uno o varios pisos de más, bien alterando los bajos dedicados a accesorías, despachos, tiendas y otros menesteres, dividiendo las casas unifamiliares debido a participaciones por herencias, etc.

Son relativamente escasos los expedientes de nueva planta en los que aparecen especificados la planta y el alzado, cuando se trata de arquitectura doméstica y no industrial. Esto nos lleva a pensar que el alzado se presentaría ante la Comisión de Obras Públicas que daría o no su aprobación, para archivarse posteriormente; mientras que las plantas se las entregarían al Maestro Mayor o aparejador encargado de realizar las obras y se traspapelarían o bien las guardarían los particulares, lo que dificulta en gran manera su hallazgo y posterior estudio.

Ante esta deficiencia hemos acudido a la fuente "insitu"; algunos de los edificios, generalmente casas de carácter nobiliario o alta burguesía, conservan su disposición originaria, aunque, lamentablemente, la mayoría de ellas se encuentran muy modificadas en su interior, adaptándose éste a las necesidades del momento.

Algunas se han convertido, hoy día, en viviendas plurifamiliares, otras conservan solamente sus fachadas y otras a desaparecido por completo convirtiéndose en locales comerciales o siendo sustituidas por modernas viviendas plurifamiliares. Esta dificultad aumenta al analizar las viviendas de las clases inferiores, ya que prácticamente ninguna conserva ningún rasgo original; sus cierros han sido convertidos en ventanas de aluminio, el encalado de fachadas y casapuertas se ha sustituido por fríos azulejos, etc.

3.2.- EL PUERTO Y LOS ESTILOS HISTORICISTAS.

Aunque los llamados estilos historicistas no entra de lleno en el periodo isabelino, es necesario mencionarlos porque ya desde los años 1858-

1868 dejan sentir tímidamente su influencia en la arquitectura doméstica, contribuyendo más aún, al eclecticismo que caracteriza a la arquitectura isabelina. Durante los últimos años del periodo destacamos la peculiar importancia que adquiere el neomudejar. Este resurgir es probable que se deba a la influencia tan importante y secular que ejerce el arte islámico en todo lo andaluz; y en una época en que se pone de moda la vuelta a los pasados históricos, el arte portuense tendría presente el influjo mudéjar puesto de manifiesto en la pervivencia del Castillo de San Marcos. Su importancia se manifiesta en la decoración de los forjados de los cierros no acristalados, sobre todo si lo comparamos con la escasa aceptación, que en este sentido, tienen los posibles influjos modernistas. Estos se utilizan más en ciertos elementos arquitectónicos (pilastras, molduras...) de las fachadas y en el interior de las casas; quedando relegados a elementos que no juegan un papel tan importante como el que desempeñan, ahora, balcones y cierros.

Otra pervivencia del influjo islámico la encontramos en la presencia de celosías de madera. Se generaliza tanto su uso que hace su aparición no sólo en los vanos de ventilación como en periodos anteriores, sino en los vanos de acceso al edificio. Dichos vanos suelen contar, en algunas ocasiones, con dos puertas: una de madera noble, generalmente caoba, precedida por una segunda puerta de calidad inferior que abre hacia la calle. Su finalidad no es sólo la de proteger la primera sino la de permitir la entrada del aire para refrescar el interior de la casa, una vez abierta la anterior. Con frecuencia la celosía no tiene porqué ocupar la totalidad de la puerta, puede limitarse a la mitad o a los dos tercios de la hoja. Destacamos la puerta del nº 10 de Palacios, decorada con florones centrales en sus hojas.

Durante los años 1858-68 se deja sentir, también, la influencia del estilo gótico. No debemos olvidar que la prioral constituye, junto con el citado castillo, una de las edificaciones de mayor relevancia del pasado portuense. Dicho estilo se utiliza en construcciones de carácter religioso, como la iglesia de las Carmelitas, de fecha posterior, sino en la arquitectura civil: en los pináculos y motivos flamígeros de los cierros y en el interior de las casas mezclándose con los elementos de sabor modernista. Se aplica, también, a elementos propiamente arquitectónicos como las ménsulas en forma de arbotantes. Dicho estilo fue propugnado por el Maestro Mayor Diego Filgueras para su aplicación en edificaciones de carácter industrial (A.H.M. P.S.M.P.U. 1858, Exp. nº 20).

Queda por analizar un elemento tan importante dentro del aspecto estilístico y urbanístico del Puerto como es el problema de las Ordenanzas Municipales. Al no existir en la localidad unas Ordenanzas propias, a pesar de las reiteradas peticiones (A.H.M.P.S.M.P.U. 1849 Exp. nº 22; 1859 Exp. nº 41; 1863 Exp. nº 4) desde 1830 estaban en vigencias las de Teodoro Ardemán (A.H.M.P.S.M. Actas capitulares 1830, cabildo 21 Enero, f. 75, 37) y hacia 1849 estaban en uso aún las de Madrid de 1820 y las de la Provincia

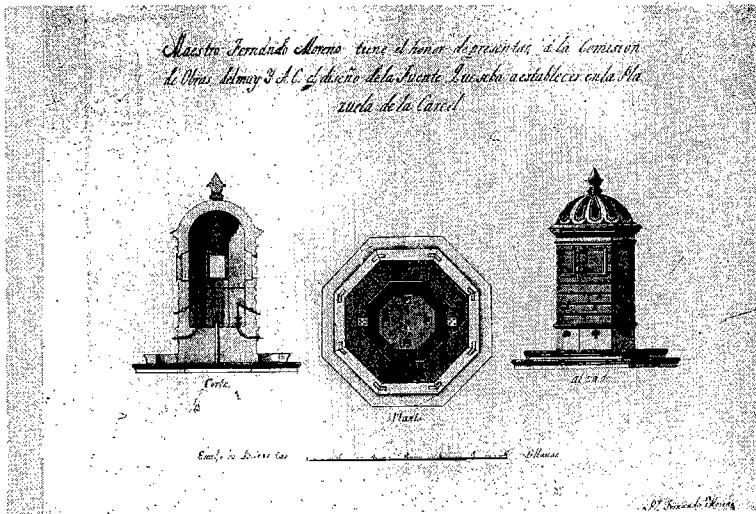
de 1845. En los Bandos de Buen Gobierno y Policía Urbana de 1831 y 1850 no aparece nunca mención alguna sobre la altura de las casas, amplitud de los zócalos o ventana; a lo sumo aparece algún que otro artículo sobre la servidumbre de las vías públicas. Analizando individualmente los expedientes de Policía Urbana encontramos repetidas menciones sobre normas para la construcción: las ventanas de los pisos bajos deben tener los costados de forma circular (A.H.M.P.S.M.P.U. 1863, Exp. nº 8; 1864 Exp. nº 23), deben estar remetidos en mochetas (A.H.M.P.S.M.P.U. 1864, Exp. nº 86 y 94), no deben sobrepasar las nueve pulgadas de volada incluido el grueso del zócalo; cuando se trate de calles muy estrechas la ventana ha de tener solamente seis pulgadas (A.H.M.P.S.M.P.U. 1865 Exp. nº 25; 1856 Exp. nº 7). Los re-posabalcones del piso superior no han de sobrepasar las veintidós pulgadas (A.H.M.P.S.M.P.U. 1864 Exp. nº 32); con respecto a la coronación y ornamentación de los edificios, las medidas varían según la anchura de las cañelles, oscilando el vuelo de las cornisas entre dieciseis y nueve pulgadas, y su altura entre catorce y doce pulgadas (A.H.M.P.S.M.P.U. 1847 Exp. nº 21; 1848 Exp. nº 1). Sobre ésta cornisa debe ir un pretil de doce pulgadas de altura. Lo vanos del piso bajo ha de tener el doble de su anchura (A.H.M.P.S.M.P.U. 1860 Exp. nº 35; 1864 Exp. nº 22).

Todas estas medidas se encuentran recogidas en las únicas Ordenanzas redactadas en 1877, fecha que excede el objeto de nuestro estudio, y aprobadas en los primeros años del siglo XX; a pesar de su tardía elaboración, pensamos que dichas Ordenanzas se harían eco de los problemas, usos y costumbres que estarían aún vigentes a finales de la época que nos ocupa.

BIBLIOGRAFIA

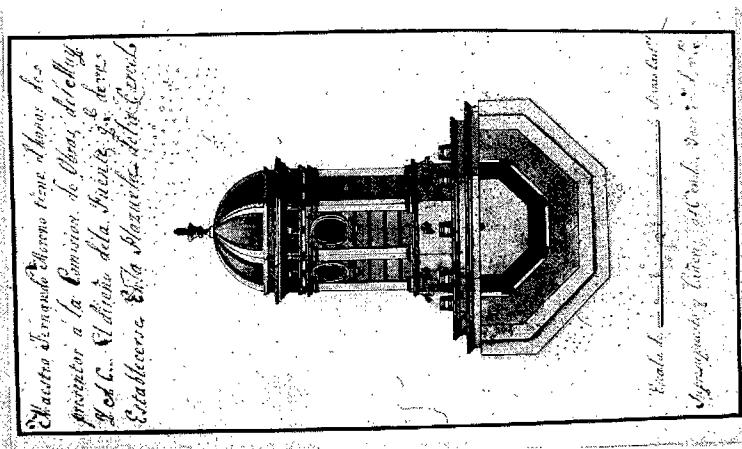
- C. Alvarez Santalo-García Baquero (1981), *Evolución social y transformación urbana*, Historia de Andalucía T. VII. Barcelona, Planeta.
- P. Baroja (1933), *Juan van Halen, el oficial aventurero*, Madrid, Espasa Calpe.
- A.M. Bernal (1980), *Señoritos y jornaleros: La lucha por la tierra*, Cfr. Historia de Andalucía. Vol. VII. Barcelona. *El protagonismo andaluz*, (1981), Cfr. Historia de Andalucía. Vol. VII. Barcelona.
- J.I. Buhigas (1987), *Monólogo de un aguador en el s. XIX sobre la fuente de la plaza de la Cárcel*. Diario de Cádiz, 11 de Enero.
- C. Cárdenas Burgueto (1903), *Reseña histórica descriptiva de la M.N. Ciudad y gran puerto de Santa María*, Puerto de Santa María.
- R. Carr (1970), *España 1908-1939*, Barcelona.
- J.R. Cirici Narváez (1982), *Arquitectura isabelina en Cádiz (1833-1868)*, Cádiz, Excmo. Ayuntamiento de Cádiz.

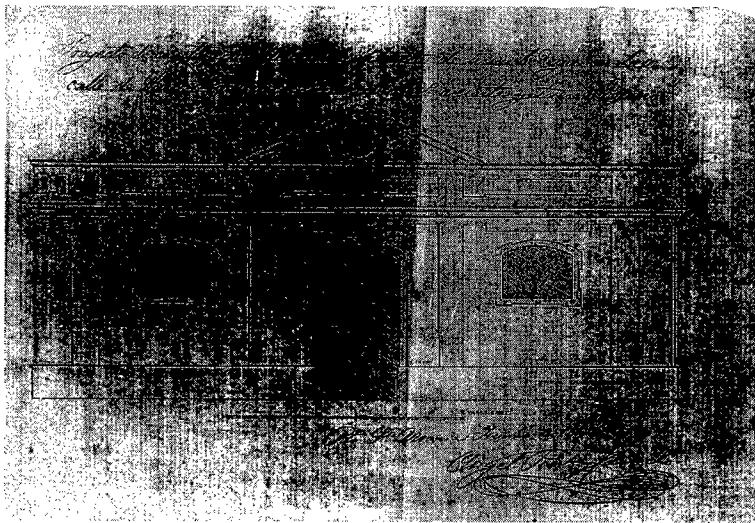
- C. Davillier (1949), *Viaje por España*, Madrid, Castila.
- J.F. Ferrer (1985), *Diario de Jerez*, Sábado 6 de Julio
- J.J. Iglesias (1985), *El Puerto de Santa María*, Cádiz, Exma. Diputación.
- J.L.A.B. (1862), *Reseña de la visita hecha a la ciudad del Puerto de Santa María por S.M. La reina Doña Isabel II y su augusta y real familia el día 3 de Octubre de 1862*, Puerto de Santa María C/ Larga, Establecimiento tipográfico de D. Juan Costas a cargo de J. Caballero.
- P. Madoz (1849), *Diccionario geográfico-estadístico histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid, T. XIII.
- F. de P. Madrazo (1849), *Dos meses en Andalucía en el verano de 1849*, Madrid, Biblioteca del siglo.
- M. Martínez Alfonso (1962), *El Puerto de Santa María en la literatura española*, Madrid, Rialp.
- J.L. Millán Chivite (1982), "Revolución política y crisis urbana (1790-1868)", en Cádiz en su historia págs. 150, 148.
- A. Pongilioni-Hidalgo, F.. (1864), *Crónica del viaje de S.S.M.M. y A.A.R.R. a las provincias de Andalucía en 1862*, Cádiz, particular.
- A. Ramos Santana (1982), *La desamortización civil en Cádiz en el bienio progresista*, Cádiz, Excma. Diputación.
- J. Rossety (1835-1885), *Guía de Cádiz, el Puerto de Santa María, San Fernando y el Departamento*, Cádiz.
- R. Sánchez González (1986), *Introducción al estudio del urbanismo portuense: el ensanche del campo de Guía (1828-1838)*, Cádiz, Caja de Ahorros.



Lam. nº 1

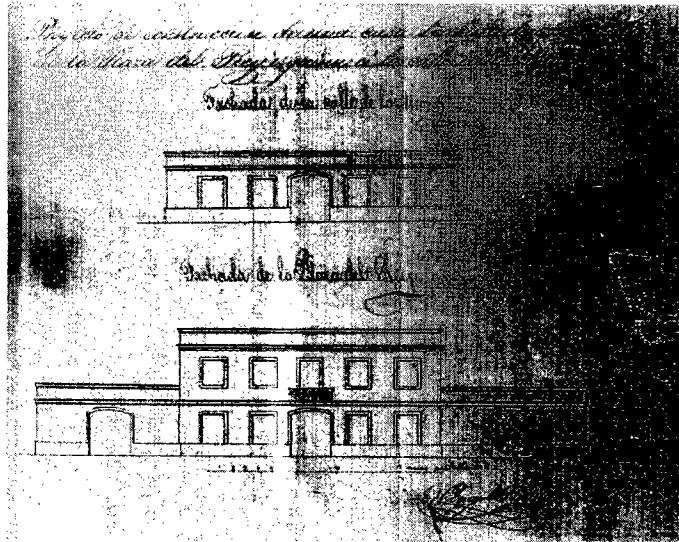
Lam. nº 2





Lam. nº 3

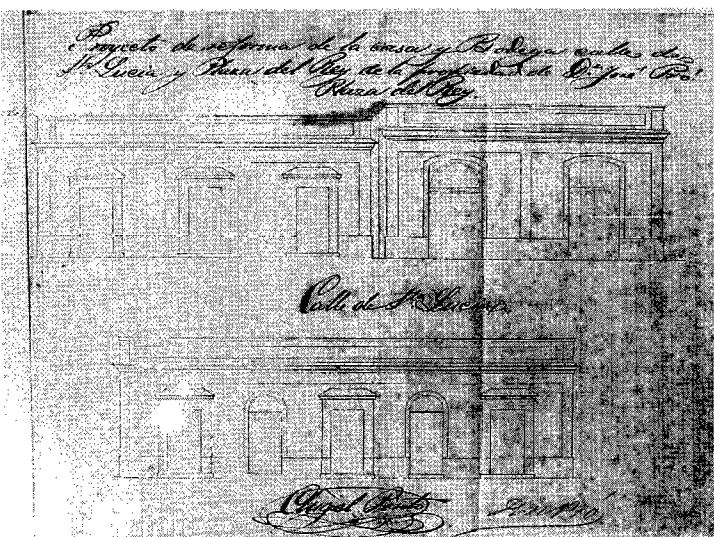
Lam. nº 3 bis

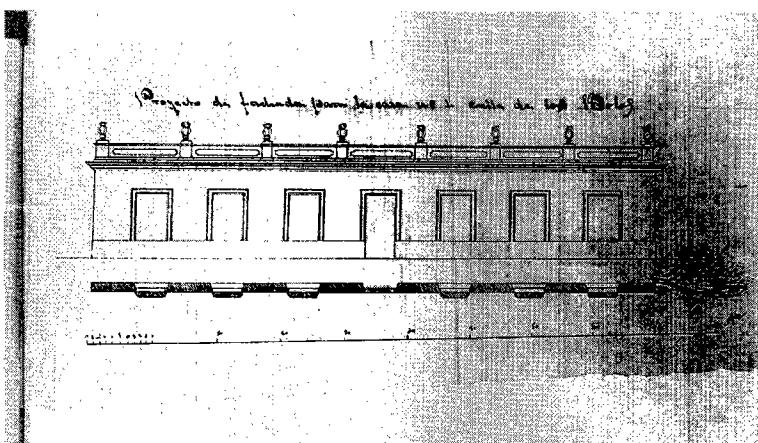




Lam. n° 4

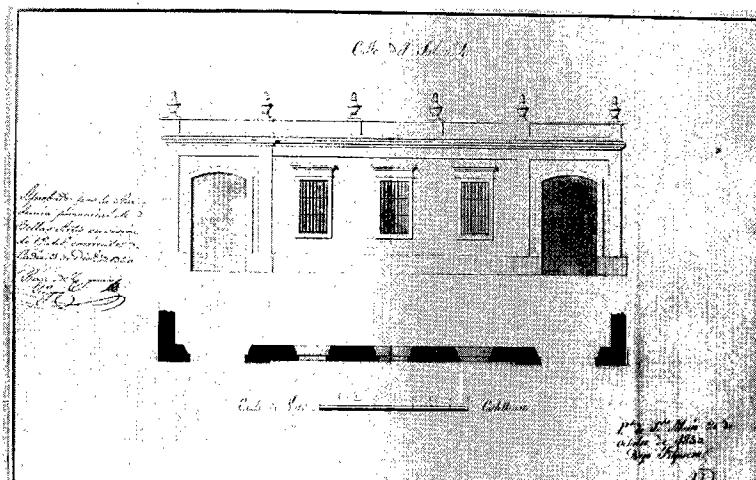
Lam. n° 5

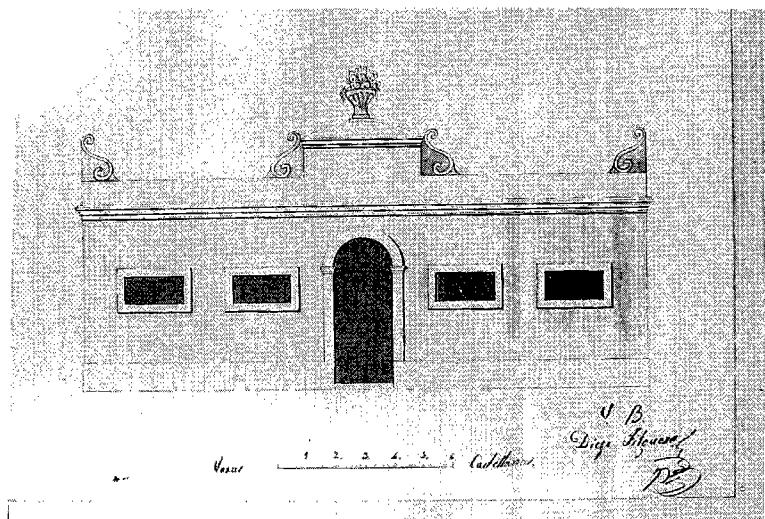




Lam. nº 6

Lam. nº 7





Lam. n° 8

RESUMEN

con el presente artículo se inicia un estudio sobre la arquitectura doméstica portuense durante los años 1833-1868. La primera parte consta de una introducción histórica y urbanística de dicho periodo, importante en el campo de la arquitectura industrial y doméstica. Así mismo se analizan los diferentes estilos artísticos desarrollados en el Puerto durante dicho periodo.

SUMMARY

The present article introduces a study of the local architecture of El Puerto de Santa María in 1833-1868. The first section of this article is an introduction to the historical and urban aspects of this period which are relevant to industrial and local architecture. This article also analyses the different artistic styles developed in El Puerto during this period.

RÉSUMÉ

Avec cet article on commence une étude sur l'architecture domestique à El Puerto entre 1833 et 1868. La première partie comprend une introduction historique et urbaine de cette période, qui est importante dans le cadre de l'architecture industrielle et domestique on analyse aussi les différents styles artistiques développés à El Puerto pendant cette époque.