

“El Perdido”: Historia y memoria de una cultura de ribera

“El Perdido”: history and memory of a riverside culture

Manuel Santana Castañeda¹

RESUMEN

“El Perdido” es un bote que atesora más de un siglo y medio de historia a lo largo de cuatro generaciones de una misma familia de Puerto Real. A través del testimonio directo de su propietario, en este artículo se hace un sumario recorrido sobre sus características y trayectoria. Pero la historia de “El Perdido” es también el hilo conductor para aproximarse a la cultura tradicional de la ribera puertorraleña, en la que se inserta. Viejas historias y leyendas marineras de transmisión oral que forman parte de un acervo cultural que con el tiempo correría el riesgo de perderse y cuya memoria trata de salvarse a través de estas páginas.

PALABRAS CLAVE

Bote, ribera, historia familiar, cultura tradicional, transmisión oral.

¹ Propietario y patrón de “El Perdido”.

ABSTRACT

“El Perdido” is a boat that treasures more than a century and a half of history over four generations of the same family of Puerto Real. Through the direct testimony of its owner, in this article a summary tour of its characteristics and trajectory is made. But the story of “El Perdido” is also the common thread to get closer to the traditional culture of the Puerto Real shore, in which it is inserted. Old stories and marine legends of oral transmission that are part of a cultural heritage that over time would run the risk of being lost and whose memory tries to be saved through these pages.

KEYWORDS

Boat, riverbank, family history, traditional culture, oral transmission.

Este trabajo marinerero está dedicado a mi padre, Antonio Santana Romero, tercer propietario de la embarcación.

“EL PERDIDO”: 150 AÑOS DE HISTORIA

Corría el año 1867 cuando un hombre, llamado Ramón Manuel Santana Marchante (mi bisabuelo), salió a pescar desde Puerto Real hacia el caño de la Carraca y observó una embarcación, un chinchorro de un barco de guerra de la Armada española, con dos marineros a bordo, los cuales yacían muertos. Cuál sería la sorpresa que se llevaría este hombre en aquel momento, puede imaginarse. Aquel día caía una niebla muy espesa sobre la bahía, que fue despejando por Puerto Real. Ese fue el motivo de que fuera él el primero en avistarlo.

Rápidamente, se dirigió con la embarcación a remolque hacia Puerto Real, a fin de poner los hechos en conocimiento de las autoridades competentes. Posteriormente se pudo comprobar que dicha embarcación la habían cogido varios marineros para pasar un contrabando (no se llegó a saber de qué tipo) y que fueron tiroteados por centinelas de guardia del arsenal de la Carraca con los que se habían enfrentado.

La embarcación quedó a disposición de la autoridad judicial, varada “a la pleamar” a la espera de acontecimientos. Algún tiempo después, se encon-

traba abierta por el calor reinante, el efecto de los vientos de levante, el sol, la lluvia y otras inclemencias. La embarcación se encontraba “perdida”, fuera de su medio habitual, abandonada y sin uso.

Por aquellos años, la señora Carmen Marchante (mi tatarabuela), madre de Ramón Manuel Santana Marchante, realizaba labores como lavandera y planchadora en el domicilio del que sería ilustre marino de la Armada don Pascual Cervera y Topete², al cual le solicitó que se asignara la propiedad del bote que se encontraba “perdido” en el muelle de Puerto Real a su hijo, ya que había sido este quien lo había recuperado. El bote se encontraba muy deteriorado, pero podía convertirse en un medio de vida, en una época como aquella en la que los recursos eran muy escasos. Don Pascual Cervera se ofreció, en efecto, a realizar los trámites oportunos y, finalmente, la embarcación se adjudicó en propiedad a quien la había rescatado, quedando registrada en la comandancia de Cádiz en el año 1867 con las siguientes características³:

Nombre: “El Perdido”.

Material del casco: madera.

Clase de aparejo: latino.

Número de palos: uno.

Forma de popa: cuadrada.

Forrado en: sin forro⁴.

Eslora: en la cubierta superior, entre los cantos exteriores de los alefrices de la roda y codaste, 4,60 metros.

Manga: de fuera a fuera en el fuerte, 1,52 metros.

Puntal: en el centro del buque, bajo la cubierta superior, 0,40 metros.

Tonelaje: 0,54 (cincuenta y cuatro centésimas de tonelada).

² Nacido en Medina Sidonia el 18 de febrero de 1839 y fallecido en Puerto Real el 3 de abril de 1909. Vivía en la calle Santo Domingo, nº 54.

³ Matrícula de embarcaciones. Lista de El Puerto de Santa María, al folio 452.

⁴ En aquella época se solía forrar el casco de las embarcaciones con planchas de cobre para preservarlo de la acción de la broma, molusco lamelibranquio marino que perfora la madera sumergida excavando galerías y causando así graves daños en las construcciones navales.

La embarcación fue destinada a realizar labores de pesca al gánguil (red por la popa de la embarcación a vela), pesca del palangre, pesca de la corvina (al cordel), “hembrar” (pesca de cefalópodos, sepias en celo), “figar”⁵, “atajos” (en secada con la red), “rapeta”⁶, rastreo de carbón⁷, recogida de cenizas de los barcos de guerra, contrabando de tabaco y transporte de personas a San Fernando, adonde se acudía para ir al médico o al dentista. Todas estas labores se realizaban a remo y a vela.

“El Perdido” participó el 8 de septiembre de 1888 en la botadura del submarino de Isaac Peral en el arsenal de la Carraca y en las pruebas que se realizaron en los años 1889 y 1890, trasladando a muchas personas desde Puerto Real hasta la Carraca.

Conservo varios registros y documentos del barco, que permiten seguir su trayectoria a través de las diversas generaciones familiares. El 19 de octubre de 1904, el bote pasó a ser propiedad de Eduardo Santana Morelle, mi abuelo, al fallecer el padre de este y primer propietario. Eduardo Santana Morelle era el hijo mayor de Ramón Manuel Santana Marchante y, como él, se dedicaba a las labores de la mar, único medio de vida de la familia, así como al contrabando de tabaco y de camisas de seda, que traían los barcos de guerra cuando venían del extranjero; el contrabando de penicilina (descubierta en 1928), que traían los barcos desde Gibraltar, y el transporte de carbón y cenizas para los hornos de las caleras, entre otras actividades. En el correspondiente registro de la Dirección Local de Navegación y Pesca Marítima de El Puerto de Santa María consta como fecha de adquisición de “El Perdido” por este último propietario el 15 de septiembre de 1904 y, como fecha de abanderamiento del buque, el 21 de octubre del mismo año.

El 22 de agosto de 1924 se asentó la rectificación del arqueo del bote, como parte de la tercera lista de embarcaciones del distrito, inscribiéndose copia de este asiento el 20 de noviembre de 1934 con motivo de la revista de

⁵ La figa o fija es un tridente de nueve arpones. Este arte consiste en observar el fondo con una luz de carburo por la amura del bote, capturando con la figa los peces que se avistan.

⁶ Arrapiés: El barco extiende la red en semicírculo y vuelve a tierra para entregar el otro cabo y proceder al arrastre.

⁷ El rastreo de carbón se llevaba a cabo en los muelles de Cádiz. Consistía en recoger el carbón que caía de los barcos de vapor para venderlo para las cocinas de carbón, utilizadas en la época.

embarcaciones verificada en cumplimiento de la orden dada por el inspector general de Navegación el 14 de agosto último.

En 1943 se produjo un nuevo cambio de dominio de la embarcación, por fallecimiento de Eduardo Santana Morelle el día 20 de noviembre de 1941. Mediante diligencia de cambio de dominio efectuada ante la Comandancia de Marina, consta que Eduardo Santana Morelle, de estado civil viudo, tuvo seis hijos varones, llamados Francisco, Eduardo, José, Manuel, Manuel y Antonio Santana Romero. De ellos, Eduardo, de estado casado; Francisco, también casado; y un Manuel, soltero, habían fallecido antes que su padre. Antonio presentó escrito solicitando que la embarcación se pusiese a su nombre, por cuanto sus hermanos políticos, así como sus hermanos que aún vivían, Manuel y José, habían renunciado a la parte que les correspondía en herencia, como debidamente documentó. En consecuencia, comprobado todo lo cual, en cumplimiento de lo previsto en la Real Orden de 30 de junio de 1908, “El Perdido” pasó a ser plena propiedad de Antonio Santana Romero (mi padre), fechándose la correspondiente inscripción en El Puerto de Santa María, el 2 de septiembre de 1943.

En un duplicado por extravío del asiento del buque, librado por la Ayudantía de Marina de El Puerto de Santa María del Departamento Marítimo de Cádiz el 11 de octubre de 1947, consta nuevamente la propiedad de “El Perdido”, cuyo titular era Antonio Santana Romero, por herencia de su padre, Eduardo Santana Morelle. Como curiosidad, en este documento el bote aparece valorado en 110 pesetas, equivalentes a 0,66 euros actuales. Se trata de una valoración desfasada y claramente situada por debajo del precio de mercado que hubiera obtenido el bote en venta, teniendo en cuenta los salarios y el coste de la vida en 1947. En efecto, en aquel año el salario medio nominal de un obrero industrial se situaba en torno a las 28 pesetas diarias, si bien, teniendo en cuenta el índice de coste de la vida, el salario real apenas alcanzaba las 7 pesetas diarias. Este dato refleja un deterioro sostenido de los salarios reales desde 1936, como efecto de la guerra y la posguerra y la consecuente carestía de las subsistencias, una tendencia que no comenzó a cambiar de signo hasta la década de los 50 del pasado siglo⁸.

⁸ FERNÁNDEZ ROCA, Francisco Javier. “El salario industrial en Sevilla, 1900-1975”, en Carlos Arenas Posada (ed.), *Industria y clases trabajadoras en la Sevilla del siglo XX*,

Durante muchos años, “El Perdido” asistió a las botaduras que tenían lugar en el dique de Matagorda, propiedad de la Sociedad Española de Construcción Naval, para recoger y posteriormente vender las vigas de rija (de unas dimensiones entre 25 y 30 metros de largo) que salían debajo de los buques que se botaban en dicho astillero. Entre estos, cabe recordarlo “Magallanes” (año 1927), el “Campeche” (1933), el “Potosí” (1935), el “Campanante” (1943), el “Bailén” (1947), el “Talavera” (1960), el “San Marcial” (1961), el “Artola” (1961), el “Leyre” (1967) y muchos otros. Una vez finalizada la botadura, se llevaban a remo las vigas hasta el Castillo (fuerte de San Luis), donde se esperaba a que la marea cambiase para traerlos hasta Puerto Real. Previamente, los marineros del astillero Eduardo y José Santana Osorio, alias “Betis” y “Mascota”, mis primos, habían puesto los clavos en las cabezas de las vigas para su correspondiente traslado a remo o a vela, según estuviese el tiempo, hasta el muelle de Puerto Real.

Conservo también el título de propiedad de “El Perdido” librado a mi favor el 26 de marzo de 1979 por la Ayudantía Militar de Marina de El Puerto de Santa María. En el mismo consta, junto a las características del buque, que la embarcación es propiedad de Don Manuel Santana Castañeda, vecino de Puerto Real, con domicilio en la calle Calvo Sotelo número 200, por cesión de su padre, Don Antonio Santana Moreno (así figura por error, en lugar de Romero)⁹. El documento está firmado por Manuel Sañé Mateo, ayudante militar de Marina. Se pagó por el impuesto de transmisiones patrimoniales la cantidad de 1.138 pesetas, equivalentes a 6,80 euros de hoy en día.

“El Perdido” ha sido objeto de diversas reparaciones y modificaciones. En el año 1955 fue objeto de una carena en el corral de Orillito (actual calle Amargura, nº 79), cerca del pabellón polideportivo de Puerto Real. El carpintero que realizó la obra era conocido como “El cojo Misa”. En 1967 tuvo una reparación de codaste, quilla y pie de roda a cargo del carpintero de ribera Joselito Boy, en los talleres de la Fipper.

En 1974 se construyó una embarcación similar a “El Perdido” en el Bajo de Guía, en Sanlúcar de Barrameda. La obra fue realizada en los astilleros llama-

Sevilla: Universidad de Sevilla, 1995, pp. 115-142.

⁹ La propiedad está inscrita al folio 150 de la 5ª lista de la matrícula de El Puerto de Santa María.

dos de Pepín. El nuevo bote fue bautizado como el “Maruchi”, y es propiedad del marido de mi prima María, Rafael Gutiérrez Guillén (Rafael “Cañafla”).

En el verano de 1979 se le instaló a “El Perdido” un motor fueraborda Yamaha de 5 C.V. (número de motor 319638). Recuerdo la emoción que sintió mi padre, pues se había llevado toda la vida bogando, cuando vio que ahora no tendría que bogar para ir a donde quisiera.

En el año 1993 llevé a cabo personalmente en el Trocadero una reparación del bote, al que incorporé 12 cuadernas y 6 planes de encina de los campos de Niebla (Huelva), una sobrequilla de pino de rija, fogonadura de pino de la tierra, serratilla, tablas de llaves, etcétera. Me asistió como ayudante Sebastián Santana Bermúdez, representante de la quinta generación familiar vinculada a “El Perdido”.

ANECDOTARIO DE “EL PERDIDO”

“El Perdido” participó en las regatas que se celebraban en la bahía de Cádiz. En Puerto Real se celebraban regatas a remo, compitiendo con el bote mi primo Eduardo Santana Osorio (“Betis”), pero no tengo información de con qué compañero, ya que las regatas a remo se hacían por parejas. En los años 1950, la embarcación asistió a las regatas de botes a vela que se celebraban en Puntales (Cádiz), patroneada por Manuel Santana Romero (“Gabriel”) y Eduardo Santana Osorio (“Betis”), quedando dos veces en primer lugar y varias en segunda posición, y recogiendo numerosos trofeos. Una de las ocasiones en que quedó en segundo lugar fue por la confusión de una de las boyas de marca, que sus tripulantes tomaron por babor en vez de por estribor.

En el año 1958, mi padre se desplazó en “El Perdido” a Cádiz con varios amigos para asistir al Trofeo Carranza. Era la primera vez que lo jugaba el Real Madrid, y todos los que viajaron eran seguidores de este equipo de fútbol. La travesía se hizo a vela y remos. El bote se dejó en el muelle de Puntales y, finalizado el encuentro, volvieron a remo hasta Puerto Real. Lo mismo ocurrió en los años 1959 y 1960. En todas estas ocasiones quedó campeón del trofeo el Real Madrid.

Conservo una foto de la cantina de Luisa Ortiz Vías, “la Ministra”, en el río San Pedro. Esta imagen me trae un grato recuerdo, ya que, cuando mi

padre, con mi primo Eduardo Santana Osorio (“Betis”), calaba los palangres para pescar cañadillas y buzos en el río, desde 1956 hasta mediados de los años 60, era increíble la cantidad que cogían, hasta tres sacos diarios, de 300 a 500 docenas, además de dos o tres doradas de cuatro kilos en adelante. Todas estas doradas las compraba Luisa “la Ministra” y las revendía al doble de precio a un señor que estaba destinado en la base de Rota como marine de los Estados Unidos y vivía en Puerto Real, donde hoy día está ubicada la barriada del Cartabón. Tuvieron que dejar de practicar este tipo de pesca con palangre cuando llegaron las cañas de lanzar, ya que cuando recogían el sedal arrastraban los palangres a tierra. La carnada empleada como cebo en cada anzueloera un cangrejo violinista. Pero lo que más me llamaba la atención era que, cuando a las cañadillas “les daba la luna”, se ponían de color lila y había que volver a arrojarlas al mar. Le consulté este caso a un catedrático de la Universidad de Cádiz, quien me manifestó que este fenómeno es producido por un proceso de fotosíntesis que produce la luna sobre estos moluscos. Luisa “la Ministra” y mi padre eran hermanos de leche, pues mi abuela María los había amamantado a ambos.

Recuerdo cuando, en los años 60, iba a pescar de noche con mi padre y con Eduardo Méndez Caballero. Cuando llegábamos frente al caño del Trocadero viejo (se pescaba en el cantil norte de repunta y el cantil sur de vaciante, pues es por donde pasa el pescado), mi padre se acostaba y nos decía que lo llamásemos “cuando la luna estuviese arriba de las panas”¹⁰, sobre la una de la madrugada, que era cuando el pescado comenzaba a comer, hasta la mañana siguiente. En aquellas ocasiones pescábamos más de ochenta kilos de corvinas. El problema venía cuando había que trasladar la pesca hasta mi casa. ¡La de viajes que teníamos que dar con un carrillo de manos!

El 21 de diciembre de 1959 se registró en Puerto Real un ciclón¹¹. Dos meses antes mi padre le había comprado al bote una amarra de esparto, que

¹⁰ *Pana*: cada una de las tablas levadizas que forman el suelo de una embarcación menor (Diccionario de la Real Academia Española).

¹¹ Este fenómeno atmosférico quedó inmortalizado en un pasadoble carnalesco del coro “Los granaderos del Reino”, dirigido por don Pedro Álvarez Hidalgo, un pasaje de cuya letra decía: “Y la lancha de la Maestranza / también quedo embarrancá / tan cerca de la calle Ancha / que parecía que iba a comprar / un paraguas de Casa Amaya / para taparse del temporal”.

era el material que se utilizaba antiguamente. Gracias a ello, el bote se salvó, pues en caso contrario hubiera quedado destrozado contra las piedras por la furia del huracán. Pero lo que más me llamó la atención fue que, para comprar la bendita amarra, mis padres estuvieron dos días comiendo solo pan, ya que el sueldo no daba para más. Mi madre me mandó a mí a comer esos días a casa de mi tía Encarna. Recuerdo que la amarra tenía 15 brazas de largo y que su coste fue de 27 pesetas.

Durante los años 1964 y 1965, “El Perdido” fue la herramienta de trabajo de mis primos Eduardo Santana Romero (“Bicho”) y Juan Santana Moreno (“Juan Na”), ya que a la embarcación de su propiedad, el “Nuestra Señora del Carmen”, le estaba instalando don Manuel Lozano Vera un motor de bancada, en la carpintería de Cano, sita en la calle San Fernando de Puerto Real. “El Perdido” fue utilizado en aquella ocasión para pescar al gánguil y con palangres para coger anguilas. No era infrecuente que pescaran entre 80 y 100 kilos de pescado diarios.

En los años 1960 llevábamos a pescar a la familia propietaria de la finca “El Gallinero” (don José, su señora, sus hijos, algunos invitados y el mayordomo, Juan). En aquellas ocasiones había que llevar dos botes, “El Perdido” y el “Ana María”, propiedad de mi primo Eduardo Santana Osorio (“Betis”), hasta el dique de Matagorda. Detrás de los botes había que llevar el “vivero”, con cinco kilos de chocos vivos, más dos cubos de muergos para carnada. Lo que más me llamaba la atención era la cantidad de comida que llevaban (queso manchego, jamón de pata negra, caviar, canapés, cajas de Fino Quinta, etcétera). Recuerdo que un día Juan, el mayordomo, le preparó a mi padre un bocadillo de jamón y le quería quitar el “tocinito”, ya que decía que se pegaba al riñón. Mi padre le dijo que no se lo quitase, y que la próxima vez no se trajese un cuchillo para cortar el jamón tan fino, que a él se lo cortase con el cuchillo de cortar la calabaza. Juan se quedó muy sorprendido. Pagaban en aquella fecha por el servicio mil pesetas y a mí me daba por ayudar veinticinco pesetas mi padre y otras tantas mi primo.

En el año 1966, en la cantina de Pepa “la Sevillana”, en el río San Pedro, ocurrió un detalle muy gracioso. Un profesor que tuve, persona muy conocida en Puerto Real, don Miguel Torres Gómez (“Carzo”) quiso comprarle el bote a mi padre. Le dijo que le pusiese precio, que él estaba dispuesto a

pagar lo que pidiese. El “trato” quedó fijado en 30.000 pesetas (equivalentes a 180,72 euros actuales). Mi padre, que no se había tomado en serio la conversación, se fue a casa de mi prima María, en la barriada de Matagorda, pero cuando volvió, en vez de traer la documentación del bote, llevaba solamente el rezón (el ancla) y le dijo a don Miguel que por ese dinero solamente le vendía aquello, pues habiendo pasado mucha hambre no había vendido el bote, y menos lo iba a vender ahora que estaba trabajando en la escuela de Las Canteras y tenía suficiente para comer. Prefería quemarlo o hundirlo antes que verlo en manos de nadie, fueron sus palabras.

En los años 60 un primo de mi padre, llamado Sebastián González Santana, carnicero de profesión, venía a pescar corvinas con nosotros los sábados por la noche. Siempre llevaba una olla de carne con tomate, pues a nosotros nos gustaba la carne y a él, el pescado.

Otra de las cosas que me llamaban mucho la atención era la manera de localizar que se utilizaba, una especie de GPS de día. Cuando hacíamos una buena marea, es decir, cuando cogíamos bastante pescado, marcábamos los sitios utilizando puntos de referencia en tierra, como Torrealta, las cabezas del Dique, la Petit Torre o el castillo de San Luis, y tomábamos buena nota de los grados que ese día traía la marea. Mi padre conocía si estaba picando un sargo, una herrera o una corvina por la forma de comer. Cuando venía mi tío José Santana Romero, que estaba ciego, nunca se clavaba el anzuelo y metía el pescado él solo, pues había estado toda la vida en la mar.

También me llamaba mucho la atención que mi padre contaba que su hermano Manuel Santana Romero (mi tío Gabriel) cruzaba el río San Pedro andando por la parte de la desembocadura hacia la banda de El Puerto de Santa María, tal era el conocimiento que tenía del río.

En el año 1965 o 1966 mi padre, con un señor de San Fernando que le decían “El Sordo de la Isla” hicieron una ensacada o atajo frente al castillo de San Luis, a la entrada del puente Carranza, el cual todavía no existía, y llenaron el bote, una patera y una barquilla con más de 1.500 kilos de zapatillas y sargos, que llevaron a San Fernando.

Recuerdo muy especialmente cuando íbamos a pescar al paraje de Los Hoyos, o poza de Santa Isabel. Las personas mayores le tenían mucho respeto, e incluso miedo, a dicho lugar, donde se decía que habían ocurrido

cosas muy extrañas, entre ellas el avistamiento de OVNI. Esta parte está comunicada en profundidad con la mar abierta, por debajo del istmo que une Cádiz con San Fernando¹².

TRADICIÓN ORAL Y TESTIMONIOS DE UNA CULTURA DE RIBERA

La historia de “El Perdido” está impregnada de una cultura ribereña peculiar, basada en la observación y la experiencia, transmitida por vía oral de generación en generación y expresiva de determinados saberes populares que han permitido a sus poseedores interpretar el medio en que han tenido que desenvolverse y adaptarse a él eficazmente mediante explicaciones de la realidad y estrategias de supervivencia. En este sentido, puedo decir que he sido testigo directo de muchas conversaciones, dichos y sentencias que compendian esa cultura popular de la ribera puertorrealena, a la que me referiré en este epígrafe, una cultura que se ha servido también, como vehículo de expresión, de un léxico particular y de modismos específicos. Todo ello forma parte de un patrimonio inmaterial de Puerto Real que es digno de ser preservado y conocido.

Me refería con anterioridad a los trabajos de carena proporcionados a “El Perdido”. Con relación a ello, recuerdo que mi padre siempre decía que la madera había que cortarla “en la luna menguante de enero, que es cuando la savia esta parada en los árboles”. En la tradición paremiológica castellana se encuentra, en efecto, este refrán: “En la luna menguante de enero corta tu madero”. Las tablas de forro utilizadas en la reparación del bote debían de ser de pino de Flandes muy curado (*comocae*) y la clavazón, de puntillas de cobre.

En la esquina del callejón Matalobos, en la ribera, junto al Teatro Principal, se reunía todas las tardes un grupo de personas mayores, entre ellas mi padre, para hablar de la meteorología. Para la gente que salía a la mar, se trataba de algo fundamental. Al no disponer de otra información, basaban sus predicciones en la observación. Recuerdo que miraban al mar y decían,

¹² Véase en Internet la página de Jesús Borrego López (<http://jesusborrego.blogspot.com/>) y de Guardia Salinera Isleña, así como sus páginas de arqueología submarina.

por ejemplo: “Vamos a tener levante durante tantos días”, ya que, al despuntar el sol, el agua empezaba a vaciar y la luna estaba en tal posición. O predecían que no iba a llover hasta que el viento no rolase al Sursuroeste. Observaban el cielo cuando aparecía un “fósil”, es decir, dos o más nubes en un cielo completamente despejado, entre las cuales pasaba el sol dejando una estela hacia tierra, en dirección Sur o Suroeste. En este caso vaticinaban que habría mal tiempo a los dos días. Observaban igualmente la parte por donde habían realizado las avispas el nido en los árboles, si hacia levante o hacia poniente. Si miraba a poniente, era augurio de viento de levante durante todo el verano. Reparaban también en las “barbas del levante”, es decir, la bruma que se forma hacia la parte izquierda de San Fernando vista desde el muelle de Puerto Real. O en si había libélulas en los muros de las salinas, síntoma inequívoco de que saltaría el levante al día siguiente. Los pronósticos los fundamentaban en el cálculo predictivo de la luna y el sol, y lo cierto es que se equivocaban muy poco. Aquellos hombres atesoraban una gran sabiduría en lo referente a la meteorología. Todo ello lo viví y lo aprendí desde que tenía doce o trece años. Aquel lugar fue para mí siempre una especie de Instituto Local de Meteorología de Puerto Real¹³. También se tenía muy presente el *Calendario Zaragozano*, que es una publicación anual española que incluye una predicción meteorológica no científica del tiempo para todo el año, así como un almanaque¹⁴.

¹³ Testigo de aquellos acontecimientos era también mi amigo José Luis Lechuga Sánchez, quien vivía muy cerca de aquel lugar y los presenciaba igual que yo.

¹⁴ Este pequeño boletín se edita desde el año 1840. Comenzó a publicarlo Mariano Castillo Ocsiero, nacido el 2 de agosto de 1821 en Villamayor de Gallego (Zaragoza) y fallecido en 1875. Fue un astrónomo español famoso por haber publicado las primeras ediciones de *El Firmamento en el año 1840*, posteriormente conocido como *Calendario Zaragozano* en honor al astrónomo aragonés Victoriano Zaragozano y Gracia Zapater, médico y astrónomo nacido en La Puebla de Albortón (Zaragoza) el 12 de enero de 1545 y fallecido el 29 de marzo de 1602. Victoriano Zaragozano elaboraba en el siglo XVI sus propios almanaques, incluyendo estas predicciones. Ya desde las primeras publicaciones se hizo muy popular, sobre todo entre los campesinos y los hombres de mar, al punto de que fue conocido como el “Copérnico español”. El contenido del boletín viene indicado por su subtítulo: “Juicio Universal Meteorológico, calendario con los pronósticos del tiempo y santoral completo”.

Recuerdo cómo aquellos hombres de la ribera estudiaban también las cabañuelas. Llegando agosto, se llevaban todos los días del mes, desde el 1 hasta el 24, observando el cielo, y establecían las siguientes correspondencias: el estado del cielo del día 1 servía para predecir la meteorología durante el mes de agosto; el del día 2 se correspondía con el de septiembre; el del día 3, con octubre; el del 4, con noviembre; el del 5, con diciembre; el del 6, con enero; el del 7, con febrero; el del 8, con marzo; el del 9, con abril; el del 10, con mayo; el del 11, con junio; el del 12, con julio. Estas eran las cabañuelas “de ida”, y el día 13 de agosto comenzaban las “de retorno”: empezaban con julio; el día 14, junio; el 15, mayo; el 16, abril; el 17, marzo; el 18, febrero; el 19, enero; el 20, diciembre; el 21, noviembre; el 22, octubre; el 23, septiembre; y el 24, agosto¹⁵.

El comportamiento de los animales era también utilizado como pronóstico de lluvia o viento. Así, la aparición de las hormigas aladas, el “orejeo” de las mulas, que “los palomos se bañen”, “el gato lavándose la cara”, “el gallo que cante el día” o si “el gato corre o salta” (señal de viento). También se observaban otros signos de lluvia: humedad en las baldosas de las habitaciones, el sarmiento que “llora” estando seco, etcétera.

Muchas de estas observaciones meteorológicas o astronómicas se apoyaban en refranes populares. En un tiempo fuertemente influido por la religiosidad y las devociones, muchos de estos refranes tomaban como referencia el santoral o el calendario litúrgico. Así, por ejemplo, los hombres de la mar estaban pendientes del tiempo que hacía por Santa Bibiana, el día 2 de diciembre, y decían: “Si llueve por Santa Bibiana, llueve tres semanas”. El 13 de diciembre, festividad de Santa Lucía, en la proximidad del solsticio de invierno, se decía: “Por Santa Lucía, ni crecen las noches ni menguan los días; ni crecen ni menguan hasta que el Niño no venga” (en referencia a la Navidad). Otro refrán rezaba: “Por San Blas (3 de febrero), las cigüeñas verás”, augurio

¹⁵ Las cabañuelas, llamadas así en el sur de España y en América (en el norte se denominan “témperas”) son un conjunto de métodos tradicionales que pretenden predecir el tiempo atmosférico a largo plazo (a no más de 80 kilómetros a la redonda). Desde muy antiguo, la Humanidad ha tenido la necesidad de predecir el tiempo. Para predecir los fenómenos atmosféricos, el experto se basa en indicadores como la forma de las nubes, la dirección del viento, las características del sol, la luna, las estrellas, la niebla, el rocío de la mañana, el arco iris o el granizo.

de una mejoría del tiempo. En las proximidades de San José, el 19 de marzo, se pronosticaba viento seguro de levante: “La levanter de San José o entra tres días antes o tres días después”. El Miércoles de Ceniza marcaba el inicio de la Cuaresma Si llovía ese día, era señal de una Semana Santa pasada por agua: “Cenizas mojadas, Semana Santa aguada”. El día de San Juan, en el solsticio de verano, marca el día más largo y la noche más corta del año: “Por San Juan, el verano verás”. También se tenía muy en cuenta cómo nacían las lunas, pues cuando veían la “primera uñita” (inicio del cuarto creciente) afirmaban: “Si con mal tiempo la Luna nacía, dentro de 28 días otra vez mal tiempo volvía”. Otros refranes populares que se oían a los hombres de la ribera eran: “Si llueve por la Purísima Concepción, llueve en Carnaval, Semana Santa y Resurrección”, “La Luna cercada, de lluvia cargada”, “Se nace con la Luna y se muere con la marea”, “Con ballestrinque y cote, no se zafa ningún bote”¹⁶, etcétera.

Algo que lógicamente estaba muy presente en las conversaciones de aquellos hombres eran las mareas. Me llamaba la atención escuchar a mi padre decir que las mismas mareas se producían otra vez a los veinte años. La marea es el cambio periódico del nivel del mar, producido principalmente por las fuerzas gravitacionales que ejercen la Luna y el Sol. El fenómeno de las mareas es conocido desde la Antigüedad. Parece ser que Piteas (siglo IV a. C.) fue el primero en señalar la relación entre la amplitud de la marea y las fases de la Luna, así como su periodicidad. Plinio el Viejo (23-79), en su *Naturalis Historia* describe correctamente el fenómeno y piensa que la marea está relacionada con la Luna y el Sol. Mucho más tarde, Bacon (1561-1626), Kepler (1571-1630) y otros trataron de explicar este fenómeno, admitiendo la atracción de la Luna y el Sol. Pero fue Isaac Newton (1643-1727), en su obra *Philosophiae Naturalis Principia Mathematica* quien dio la explicación de las mareas admitida actualmente. La unidad de altura de las mareas viene determinada por el promedio durante 19 años (ciclo nodal o ciclo de Metón) de las dos máximas carreras de

¹⁶ El ballestrinque es el nudo marinero que se forma con dos vueltas de cabo, dadas de tal modo que resultan cruzados los chicotes (extremos o puntas de un cabo). Cote es también un término marinero que designa a la vuelta que se da al chicote de un cabo, alrededor de un firme, pasándolo por dentro del seno (*Diccionario de la Real Academia Española*).

mareas (equinoccio) de cada año del ciclo. En astronomía, el ciclo metónico¹⁷, es un común múltiplo aproximado de los períodos orbitales de la Tierra y de la Luna. En efecto, 19 años tropicales y 235 meses sinódicos (o lunación, tiempo que tarda la Luna es completar una serie de sus fases) no difieren más que en dos horas; de ahí que, después de 19 años, las mismas fechas del año correspondan con las mismas fases de la Luna. Los escritos cuneiformes parecen indicar que este ciclo era ya conocido en Mesopotamia desde el siglo VI a. C. y que era utilizado para predecir los eclipses.

El ciclo de Metón es empleado en los calendarios lunisolares. En efecto, en un calendario lunisolar típico la mayor parte de los años son lunares de 12 meses, pero 7 de los 19 años poseen un mes supletorio, conocido con el nombre de mes intercalar o embolístico. En los calendarios babilónicos y hebreos antiguos, los años 3, 6, 8, 11, 14, 17 y 19 son años de trece meses del ciclo metónico. Así pues, las mismas mareas vuelven a los 18 años y 11 meses, o cada 6.940 días. Como puede comprobarse, los conocimientos de los hombres de mar enlazan con saberes muy antiguos. El tiempo aproximado entre la pleamar y la bajamar es de 6 horas, completando las mareas diarias un ciclo de 24 horas y 50 minutos.

El ciclo lunar sirve para fijar la Semana Santa. La regla que se suele utilizar para calcular la fecha de la Semana Santa es la siguiente: el Domingo de la Pascua de Resurrección es el siguiente a la primera luna llena que sigue al equinoccio. Por eso, la Iglesia fija el Jueves Santo en la luna llena que se presente entre los meses de marzo y abril, tomando esa fecha como centro del año litúrgico. En el rito latino, el domingo siguiente al plenilunio (luna llena y mayor marea del año) posterior al 20 de marzo oscila entre el 22 de marzo y el 25 de abril. La Pascua es una fecha fijada según el calendario lunar, pero celebrada dentro de un calendario solar como es el nuestro. El año lunar tiene 354 días (12 meses de 29,5 días), mientras que el año solar tiene 365 días. Esto origina un desajuste de 11 días y la necesidad de que aproximadamente cada tres años el calendario lunar incorpore un mes adicional (el mes embolismal).

¹⁷ De Metón, astrónomo, matemático, geómetra e ingeniero nacido en Atenas en el siglo V a. C.

Un aspecto importante de la cultura de los hombres de la ribera era el respeto a los difuntos. Así, oía con frecuencia expresiones como “ese bote era del difunto Fulano de Tal”. “El difunto X había dicho antes de morir...”. Y aquello que había dicho, iba al cielo.

A propósito de la relación entre la vida y la muerte y las mareas, así como del vínculo entre los antiguos saberes y la cultura popular puedo contar una historia espeluznante. Hay un libro editado por la Diputación Provincial de Cádiz sobre la carpintería de ribera, cuyo autor es José María Castañeda Toro¹⁸. Al comienzo del prólogo de esta obra, escrito por Alberto Ramos Santana, catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad de Cádiz, se lee lo siguiente:

“Cuentan que, hacia los comienzos del siglo III, el filósofo griego Filóstrato de Lemnos escribió que en Cádiz ningún agonizante moría cuando en las playas gaditanas había pleamar. La imagen, como la de otras tantas leyendas que rodean la historia de Cádiz, es hermosa, y tiene una explicación lógica que relaciona las mareas altas con la vida, con prosperidad, y las bajamares con la debilidad y la muerte”.

Muchos años antes, en el verano de 1960, fui testigo de siguiente suceso. Un familiar, primo mío, llamado Antonio Santana Osorio (“Cangrejito”), que vivía en la Petit Torre, se hallaba en trance de morir. En aquellas circunstancias, llegó un hombre muy mayor y dijo: “Antonio no se muere hasta que empiece a bajar la marea”. Yo lo estuve observando durante varias horas y, justo cuando llegó la marea a la pleamar, a las 13:50 horas, y empezó la vaciante, murió al momento, después de estar toda la mañana agonizando. Esta historia se la conté al profesor Ramos Santana, quien me confirmó que, en efecto era así, pero que la gente no suele observar el detalle de cómo está la marea en el momento en el que se producen las defunciones.

También hay que resaltar la devoción marinera hacia la Virgen del Carmen. Desde muy antiguo, los hombres de la mar han tenido una gran devoción a María, posiblemente por ser gente que vive y se adentra en un medio natural en el que el peligro esta siempre al acecho. De pequeño, observé que una familia de la barriada de la Jarcia vendió los muebles de su casa: cama, ropero,

¹⁸ CASTAÑEDA TORO, José María. *La carpintería de ribera*, Cádiz: Diputación Provincial, 1998.

mesas de noche, silla, etcétera, pero lo que más me sorprendió es que en el trato no entraba el cuadro de la Virgen del Carmen que estaba en la cabecera de la cama. Eso no se podía vender.

Me llamaba también la atención que, cuando se vendía un bote, el comprador lo primero que hacía era punzar con una navaja el codaste, el pie de roda y las tablas de las aparaduras¹⁹. Si estaba todo bien, pasaba a ver el par de remos, la vela (mástil), palo (car y pena)²⁰ y la entena. Entre los papeles de la documentación de propiedad siempre había una estampa de la Virgen del Carmen. Si no, se consideraba un síntoma de “mal fario”.

CONCLUSIÓN

“El Perdido” es un ejemplo de la supervivencia de una tradición marinera y una cultura de ribera propias del litoral atlántico andaluz y, más específicamente, de la bahía de Cádiz y la ribera puertorrealeña. Su trayectoria navega a lo largo de tres siglos: el XIX, el XX y el XXI, por lo que puede ser considerado como una auténtica reliquia y como un ejemplo vivo de una historia, la de los viejos botes a vela y remo de madera y los antiguos oficios de la mar, que quedarán en trance de desaparición si no se ponen los recursos necesarios para conservarla, como parte importante que es del patrimonio inmaterial colectivo de nuestros pueblos marineros. Habría que idear los medios y federar voluntades para hacer posible este deseable esfuerzo de conservación. Nuestra historia debe mucho a los marineros, pescadores, carpinteros de ribera, calafates y representantes de otros oficios de la mar que desplegaron su actividad en la ribera. Ellos fueron portadores de saberes y conocimientos populares que les permitieron, a ellos y a los suyos, sobrevivir en difíciles

¹⁹ El codaste es el madero grueso puesto verticalmente sobre el extremo de la quilla inmediato a la popa, que sirve de fundamento a toda la armazón de esta parte del buque. La roda es la pieza gruesa y curva que forma la proa de la nave. La unión de la roda con la quilla se llama pie de roda. El tablón de aparadura es el tablón primero del fondo del buque que va encajado en el alefriz (ranura o canal que se abre a lo largo de la quilla, roda y codaste, para que en ella encajen los cantos horizontales de los tablonés de traca y las cabezas de las hiladas de los demás).

²⁰ El car es el extremo inferior y más grueso de la entena, mientras que la pena es la parte extrema y más delgada de la misma (*Diccionario de la Real Academia Española*).

condiciones y superar todas las adversidades, hasta llegar a nuestros días. De su trabajo y sacrificio somos, pues, deudores y tributarios. Que su memoria no desaparezca. Que la travesía literaria que “El Perdido” ha realizado a través de estas páginas contribuya a que aquella memoria no se pierda, como su nombre, ni se extinga en las brumas del tiempo.

APÉNDICE

Relación de botes existentes en Puerto Real (Cádiz) en las décadas de 1950, 1960 y 1970 (Trocadero y río San Pedro).

Nombre del bote	Nombre del propietario
“El Perdido”	Antonio Santana Romero (“Negrete”)
“Ntra. Sra. del Carmen”	Manuel Santana Romero (“Gabriel”)
“Pinocho”	-
“Tres Hermanos”	José Santana Romero (“José Pelusa”)
“El Pajarito”	Joaquín Carbú Villalpando (“Cerillito”)
“El Divino”	Manuel Losada Vera
“Siete Hermanos”	José Quintana Zuano
“San José y Santísima Trinidad”	José Cuenca Pérez
“Manuel María”	Eduardo Aguilar Vías
“San Manuel”	Antonio Castillo Gutierrez (“Chocolate”)
“Fortuna”	Enrique Coria Ruiz
“María Luisa”	Segundo Vías Almendro
“José Manuel”	José Lanza Vasallo
“Francisco”	Miguel Muñoz Rubio (“Taco”)
“Capricho”	José Luis García Vulcán
“Kun Fu”	-
“Antonia”	José Manuel Izco Sánchez de la Campa (“Toto”)

“Joselito”	Manuel Rodríguez Fernández (“Antoñete”)
“Antoñito”	Jesús Flores Mínguez
“Pepe”	José González Lagarda (“Chupetón”)
“San Francisco”	José Labrador Mena (“Puya”)
“Antonio”	Guillermo Labrador García (“Niño de la Bola”)
“Caroli”	José Ruiz Rosado (“Ruile”)
“Gaspar”	Valentín Pérez Correa
“Carmela”	Manuel Paradela Herrera
“Matilde”	Andres Vías Pavón (“Cojo Villita”)
“San Manuel”	Manuel Rosendo Sánchez (“Ramoné”)
“Joaquinito”	José Iglesias Carbajo
“Capricho”	Silvestre González Cruz
“Leonor”	Joaquín Villalpando Artiga (“Bomba”)
“Pepita”	José Bohórquez Choza (“Pancita”)
“Tiburón”	Jerónimo Sánchez Sánchez (“Paquiqui”)
“Tres Familias”	Joaquín Villalpando Alcedo (“Galleguito”)
“Puntales”	Joaquín Delgado Santos (“Reverte”)
“Santa Gema”	-
“Hércules”	Emilio Courtelle (medico de Sevilla)
“Hermanos Osorio”	Eduardo Santana Osorio (“Betis”)
“Joselito”	-
“Concepción”	-
“Inesperado”	Luis Cosano Vela (“Rápido”)
“Caleta”	Luis Coria Ruiz (“Luito Coria”)
“Dos Amigos”	Manuel Alegre García
“Antonio y Joselito”	José Castro Álvarez
“Luis Carlos”	Joaquín Trujillo Moreno
“Dos de Mayo”	Juan Osuna García (“Carita”)

“Diamante”	Antonio Román López (ferretero)
“Maruchi”	Rafael Gutiérrez Guillén (“Cañafla”)
“Lourdes”	José Heredia León
“Mi Araceli”	Francisco Gómez Macías
“Rompeolas”	Miguel Negreira García
“Velero”	Antonio Manuel Díaz Aragón (“Velero”)
“Juanjo”	José Martínez Falcón (“Bolay”)
“Nazareno”	Manuel Romero Olivares
“Anita”	Fernando Serrano Paradela (“Cirilo”)
“Isabelita”	Luis Palacio Avilés
“Tres Hermanos”	Andrés Losada Vera
“Guíngui”	Manuel Caro Gómez
“Villaverde”	Luis Chozá Vías
“Leonardo”	Francisco Gutiérrez Daneri (“Currillo”)
“Ana María”	-
“Santa Isabel”	Juan Julián Vías Santana (“Tío Juan”)
“Paquita”	Manuel Velasco Patrón
“Fernando Jesús”	-
“La Dorada”	Félix Guadalupe Aparicio
“Sebastián”	Francisco Catalán Torres (“Chicharito”)
“Acuario”	Diego Perrián Quintero
“Calpe”	Joaquín Olivares Márquez (“Chinini”)

APÉNDICE GRÁFICO

COMANDANCIA DE MARINA
Cádiz

Num. del registro

ARQUEO POR LA REGLA 1.ª

De Ventura de Montaña, Alcor. Capitan de 1.ª clase de la Armada Comandante de Buena de este Puerto de Cádiz, a la orden de este Comandante de Marina, el presente personal de buque expedido a el buque de la Armada de buque adscrito en el expediente de expediente.

Nombre del buque *El Perdido* para el día 3.º de este mes de *Septiembre*

Puerto de destino *provincia de*

Materia del casco *Madra*

Clase de aparejo *Sistema*

Número de paños *uno*

Número de cubiertas *una*

Forma de la popa *Cuadrada*

Forma de la proa *de un fero*

Edura en la cubierta superior entre los cantos exteriores de los alfileres de la roda y codaste *4.50*

Manga de fuera a fuera en el fuerte *1.52*

Puntas de "león" del buque bajo la cubierta superior *0.40*

Tubo *0.54*

Tornataje *0.10*

Correspondencia a los descuentos *0.02*

Nada *0.02*

El importe total de este buque resulta ser de *Cincuenta y Cuatro Centísimas de Realidad*

Y el importe de *Cincuenta y Cuatro Centísimas de Realidad*

Para que en este y a los efectos precedentes por el Real Decreto de día de Diciembre de mil ochocientos ochenta y Cuatro, expedido la presente y firmo y sello por el día de esta de mi orden de en

Cádiz 19 de Octubre de 1904
 Comandante de Marina

Plombin



Escritura del bote El Perdido. 1904



El Perdido en el Muelle de Puerto Real. 28 de Agosto del 1.912



El Perdido en el año 1.930, en el centro de la imagen, cuando mi abuelo Eduardo Santana Morelle, trabajaba de bañista en muelle. Balneario Santa Marina.



Foto de mi padre Antonio Santana Romero vestido de mariner.



La Ribera, junto al Teatro Principal.



El Perdido en el centro de esta foto



El Perdido a la derecha, año 1.967 o 1.968, al fondo la Petit Torre.



De través.



En el año 1.966, con mi amigo Luís Aguilar Beiroa, al fondo la Fábrica de Ladrillos Lavalé.



Navegando a vela en el año 2.013

“El Perdido” 100 años después



El Perdido, 100 años después