



# Las Bodegas Loewenthal-Morales

Manuel Ramírez Cepeda

## Precedentes

Multisecularmente, la periferia norte de la villa de La Palma (Huelva) estuvo dominada por pequeñas pero numerosas plantaciones de huertas y cortinales, las cuales se extendían de manera irregular a lo largo de toda esa planicie hasta mezclarse -en la práctica- con los primeros y modestos edificios de aquel sector de la localidad.

El principal acceso hacia ellas desde el caserío se realizaba a través de la calle precisamente conocida, en el nomenclátor tradicional de la población, con el marbete de “Camino de las Huertas”.

En realidad, este concurrido y socorrido acceso era una vía rural -más que urbana- pero conectaba directamente aquellos parajes agrícolas con el casco antiguo de la villa, donde, como es lógico, se encontraban las únicas y escasas construcciones de entidad que entonces tenía la población. Eran solariegas viviendas de variado estilo arquitectónico (como las casas de los Soldán, los Cepeda, los Tirado o los Rañón, rancieros linajes del lugar) pero en las que prevalecía nítidamente la impronta neoclásica, aunque tamizada con algunos artísticos detalles de sesgo colonial.

Esas mansiones, todas de doble planta y de elegante fachada, se halla-

ban obviamente arracimadas en torno a la calle más aristocrática del pueblo (o calle Real) y a su inmediata plaza mayor. En uno de los laterales de ésta se emplazaba la iglesia de San Juan Bautista y su esbelta torre: dos interesantes muestras del barroco andaluz tardío diseñadas por el arquitecto diocesano Pedro de Silva y ejecutadas por el maestro de obras palmerino Francisco Díaz Pinto, tradicionalmente conocido en la historia del arte como “el arquitecto Pinto”.

Todas las demás construcciones de la localidad presentaban un aspecto bien modesto, predominando las viviendas de una sola planta y por lo general edificadas con precariedad de materiales.

Ése era, grosso modo, el panorama urbanístico que presentaba la villa de La Palma a mediados del siglo XIX, la cual rondaba entonces los 4.000 habitantes. El erudito y geógrafo Pascual Madoz lo resumió en los siguientes términos, publicados en su famoso Diccionario:

“Se compone la población de 732 casas, unas de cuatro a cinco varas de altura, otras de seis a siete y varias de mayor elevación, habiendo dos de aventajada construcción y que sobresalen a las demás de la villa. Las calles, en número de treinta, están generalmente aseadas, teniendo buen piso algunas por hallarse empedradas. Las plazas son cuatro, siendo la principal



La Palma a finales del siglo XIX. Estación de La Palma en 1915. La misma estación en los años veinte del siglo pasado. Al fondo se puede apreciar las Bodegas Morales. ARC

la que hay en el centro de la población... La iglesia parroquial es el único edificio notable por el buen gusto de su arquitectura interior y exterior; sus dimensiones son algo más de cuarenta y cinco varas de longitud y veintidós de latitud, con una magnífica torre de cuarenta y ocho varas de elevación... Existen también varias capillas... En industria, casi no se conoce otra que la agrícola; hay cuatro molinos de aceite y cuarenta y tres tahonas”...

Como puede deducirse, La Palma era una localidad eminentemente agrícola. Por el contrario, su actividad industrial era muy parca y circunscrita al abastecimiento local o -como máximo- comarcal de productos alimenticios y materias primas, sin atisbo alguno para la exportación a gran escala.

Si nos atenemos a lo referido por Madoz, las principales construcciones destinadas a la industria eran molinos aceiteros y hornos domésticos, pero también habría que presumir la existencia de pequeños lagares vinateros y de algunos talleres artesanales de alfarería.

En consecuencia, no existía en la localidad ningún edificio industrial de notable calado, cosa normal en una población y en una comarca (el Condado) de potencial riqueza pero muy condicionadas -en la práctica- por las pésimas vías de locomoción de la época.

### La estación ferroviaria: Un revulsivo industrial y arquitectónico

Este panorama iba a cambiar cualitativamente gracias a la llegada del camino de hierro Sevilla-Huelva, con el cual se produciría la paulatina creación del primer núcleo fabril de La Palma y concretamente -como cabría esperar- en torno a sus instalaciones ferroviarias, llamadas a erigirse en un trampolín para el progreso.

La idea para este necesario ferrocarril se inició en 1869, al socaire de la revolución industrial que poco a poco fue arraigando en la región, si bien el proyecto llegaría a prolongarse a lo largo de toda la década siguiente a través de una accidentada singladura jalonada sobre todo por la estrecha rivalidad de las empresas concesionarias y de algunos municipios afectados así como por los problemas inherentes a las expropiaciones de terrenos, además de otros inconvenientes de orden técnico e incluso político. No olvidemos que, en un principio, la línea férrea Sevilla-Huelva fue concebida como vía complementaria con respecto al ambicioso ferrocarril Riotinto-Huelva, puesto ya en funcionamiento en 1873.

En marzo de 1880 se inauguraba por fin el ferrocarril Sevilla-Huelva,

consiguiendo La Palma el paso de la línea por las cercanías de su casco urbano y contando además con estación central intermedia. Tan importante logro fue posible gracias al empeño de su definitivo concesionario (el inquieto empresario alemán Guillermo Sundheim Giesse, afincado en Huelva), interesado en que este nuevo camino de hierro transcurriese lo más cerca posible con respecto al de Riotinto, y gracias también a las importantes pero arriesgadas inversiones al efecto emprendidas por el municipio palmerino. Desde su puesta en funcionamiento, esta línea férrea fue regentada y explotada por la poderosa compañía Madrid-Zaragoza-Alicante, tradicionalmente conocida como la M.Z.A.

A juzgar por las actas municipales de la época, la consecuencia más inmediata observable en La Palma motivada por la inauguración de “su” ferrocarril consistió en el serio deterioro de sus calles, las cuales no estaban preparadas para tanto y tan imprevisto tránsito de carruajes rumbo a la estación de trenes. Se podría decir que el desarrollismo cogió demasiado por sorpresa a La Palma, cuya tradicional política urbanística (rústico pavimento y angosto trazado de su callejero) no estaba mentalizada para los nuevos vientos de modernidad que representaba el camino de hierro.

Al mismo tiempo, el ferrocarril provocó que La Palma muy pronto se viese concurrida continuamente de numerosos forasteros, principalmente representantes y agentes comerciales atraídos por el progreso que parecía traer esta nueva vía de locomoción, al suponer un más rápido y seguro transporte de mercancías.

En realidad, hay que decir que la cristalización del primer emporio bodeguero de La Palma (tanto vinatero como tonelero) se produciría relativamente tarde, ya avanzada la última década del siglo XIX, cuando en el entorno de la estación ferroviaria comenzaran a levantarse notables edificios dedicados preferentemente a la fabricación de alcoholes. El más emblemático de ellos iba a ser la Bodega Morales-Loewenthal, eje del presente estudio.

Antes del surgimiento de esos llamativos exponentes de la arquitectura industrial, la estación ferroviaria (edificada en 1879) constituía el único y

principal punto de atracción en ese sector de la entonces villa, cercano al tradicional Camino de las Huertas. Rodeado todavía en un principio de parajes agrícolas, su majestuoso edificio se imponía con claridad y nitidez en aquella planicie.

Poco a poco, la estación vería levantarse a sus alrededores toda una serie de construcciones fabriles, amplias naves, elegantes torres-alambique y esbeltas chimeneas que paulatinamente le irían mermando vistosidad, aunque sólo relativamente.

La estación ferroviaria de La Palma, como todas las de la línea Sevilla-Huelva, fue construida de acuerdo con el particular gusto artístico de su promotor G. Sundheim, dentro de un esencial estilo “revival” que pretendía rescatar la arquitectura característica de lejanas etapas históricas, de ahí sus palpables detalles arabizantes tales como almenajes, alfices, merlones escalonados, paños de sebka, arcos de herradura, cresterías, etc. Según la tradición oral, su constructor material fue el conocido maestro de obras Garfía, el mismo que edificó la casa natal del escritor Juan Ramón Jiménez en Moguer. Se trataba de una arquitectura en ladrillo visto, sin enlucidos de revoques, a base de materiales no caros pero altamente decorativos. Su estructura, básicamente conservada hasta la actualidad, consta de un cuerpo central sobresaliente -a modo de torreón- flanqueado por dos cuerpos menores, situados todos ellos en la misma alineación plana.

El levantamiento de la estación ferroviaria supuso una importante novedad dentro de la arquitectura civil de la villa, pues nunca antes se había conocido en La Palma un edificio de tan palpable traza neo-mudéjarica. Sólo tangencialmente parecía recordar a un determinado edificio muy anterior pero de carácter religioso: la ermita intra-muros de Ntra. Sra. del Valle, construida a finales del siglo XV siguiendo el modelo del mudéjar sevillano.

### **Carlos Mauricio Morales Sevil**

Varios años después de la puesta en funcionamiento de la estación ferroviaria de La Palma, comenzó a frecuentar tanto este activo recinto como



la propia localidad un agente comercial que rondaba los treinta años de edad y que se llamaba Carlos M. Morales Sevil.

Era oriundo del municipio granadino de Albuñol, situado al sur de las Alpujarras, el cual a mediados del siglo XIX llegaría a convertirse en un importante centro productor de alcoholes pero que empezó a acusar una irreversible crisis en el sector a partir de la plaga de la filoxera en sus viñas, surgida en 1883. Inicialmente, los vinos finos jerezanos se encabezaban con alcoholes de Albuñol y luego de otros lugares más cercanos. Incluso hubo una época durante la cual se importaba alcohol alemán (no vínico) antes de traerlos desde la provincia de Huelva y principalmente desde La Palma gracias al industrial de origen ayamontino Nicolás Gómez González, quien también tuvo negocios vinateros en Motril y en la propia Albuñol.

Nuestro personaje decidió afincarse temporalmente en Jerez de la Frontera por ser esta afamada población gaditana el más importante centro vinícola de la región pero también por tener allí familiares de influencia relacionados con el negocio del vino tales como Juan Fontán o Mauricio Sevil, propietario de la fábrica de aguardientes “San José”. Además, Jerez venía siendo el tradicional punto de destino para la emigración albuñolense. También nuestro personaje mantenía relaciones profesionales con otros enclaves comerciales de la zona como, por ejemplo, Lora del Río.

Con el tiempo, en la población palmerina Carlos M. Morales (avisgado hombre de negocios) llegaría a ser conocido como “el tío de la harina”, en alusión al producto que más corrientemente representaba este individuo enjuto y de ojos vivarachos, siempre bien vestido y maletín en ristre, quien, en sus asiduos viajes profesionales por estas tierras onubenses, no tardaría en percatarse de las interesantes potencialidades económicas que encerraba la estación de la villa.

Pero lo que ahora no podía sospechar era que, en pocos años y a escasos metros de aquella dinámica estación de trenes de la localidad onubense de La Palma, frente a los andenes de la propia vía férrea, él mismo iba a convertirse en el co-fundador de una de las bodegas más espaciosas y renombradas de la

comarca, forjando con el tiempo un verdadero emporio vinatero que llegaría a roturar prósperos mercados a escala nacional e incluso internacional.

Tras toda una década oteando el panorama y preparando el terreno, Carlos Mauricio Morales Sevil decidía establecerse en La Palma en 1893 y dedicarse por entero al negocio de los vinos, por aquella época mucho más rentable gracias a las facilidades de exportación proporcionadas por el nuevo ferrocarril, con la ventaja añadida de las coyunturales aunque no fáciles aperturas del mercado francés, también diezmando a causa de la plaga de la filoxera. Durante esos meses precisamente se venían ultimando en La Palma las obras para la necesaria ronda que, desde la carretera de Almonte, enlazaría directamente con la estación de trenes. Se trataba de la primera circunvalación, propiamente dicha, que conocía el casco urbano de la villa.

Durante años anteriores, en la provincia de Huelva se había librado una prolongada batalla empresarial y política para conseguir -por fin- que el Tratado Francés permitiese la masiva exportación de vinos españoles al país vecino, ya en buena parte solucionados los conflictos aduaneros. En aquellas arduas negociaciones había ejercido un importante papel el diputado palmerino Trinidad Díaz Rañón. Ahora, tras aquella ardua etapa, los cosecheros lo tenían todo relativamente mucho más fácil.

En la transitada calle del Camino de las Huertas, muy cercana al ferrocarril, estableció Don Carlos Mauricio su pionera industria. Dado su aún no vasto conocimiento técnico sobre prácticas vinícolas, fundó el negocio formando sociedad en principio con el enólogo alemán de origen judío Frederick Loewenthal: un experto en la fabricación de alcoholes quien sólo residiría en La Palma algunos años, al contrario que Morales, cuya familia terminaría echando coyunturalmente raíces en la población hasta bien avanzada la nueva centuria. Loewenthal se hallaba también vinculado con el ámbito del periodismo.

En sus inicios fue una empresa de escasa entidad. De hecho, la firma Loewenthal-Morales no es citada para nada durante esos años del fin de siglo en los archivos municipales, ni en las guías comerciales al uso, ni tampoco

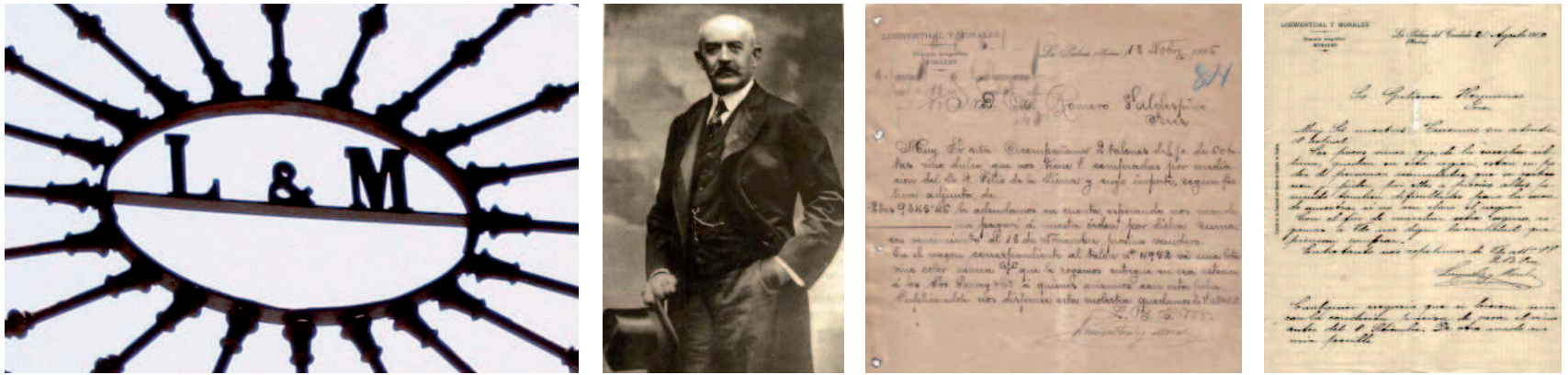


Imagen corporativa de Loewenthal-Morales en una reja de las Bodegas. Carlos M. Morales Sevil en una fotografía de 1919. Facturas de L&M de 1895 y 1900. ARC

sus propietarios figuraban todavía en la lista de los máximos contribuyentes del municipio.

Tampoco los periódicos de la época hacen la más mínima alusión a esta Casa comercial. Según nuestra documentación, la primera vez que la prensa onubense (periódico *La Provincia*) alude a “los señores Loewenthal y Morales” es en la tardía fecha del 30 de mayo de 1898, precisamente cuando ambos socios estaban comenzando a planear su segunda y gran bodega. Dicha cita periodística se hizo a colación de una colecta o suscripción popular abierta en La Palma -como en tantos lugares de la nación- para recaudar fondos destinables a la sangrienta campaña de Cuba. Concretamente, la empresa había colaborado con la elevada suma de 200 pesetas.

En honor a la verdad, y además de la destilería de Nicolás Gómez, era la segunda bodega que se instalaba en los alrededores de la estación ferroviaria pues dos años antes se había adelantado el empresario bollullero de ascendencia francesa Celestino Verdier Martín, cuya vetusta chimenea industrial (posiblemente la misma de la citada destilería) fue lamentablemente demolida en el verano de 2007 ante la inexplicable pasividad de las primeras autoridades de la ciudad. Tampoco se conserva ya la chimenea de la primi-

tiva y más modesta bodega Loewenthal-Morales, la cual siguió funcionando simultáneamente a la nueva y gran bodega. Dicha chimenea fue destruida asimismo (hace ahora treinta años) bajo la tapadera de una entonces ambigua política urbanística. Con ambos expolios, La Palma del Condado perdió dos interesantes exponentes de su más genuina arquitectura industrial.

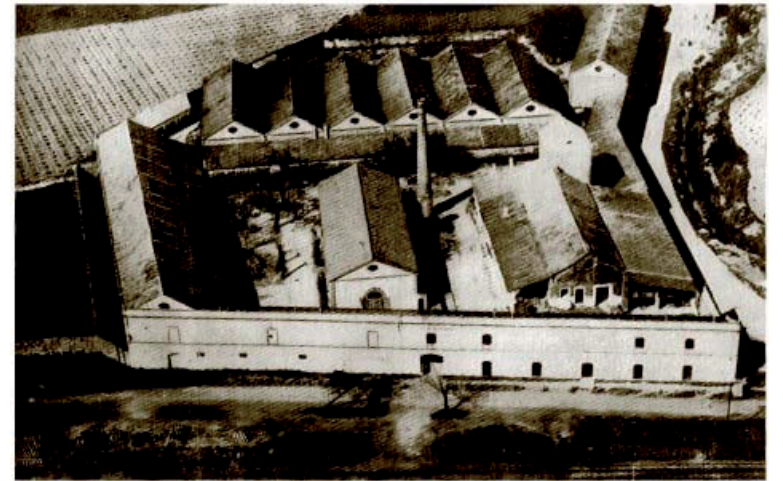
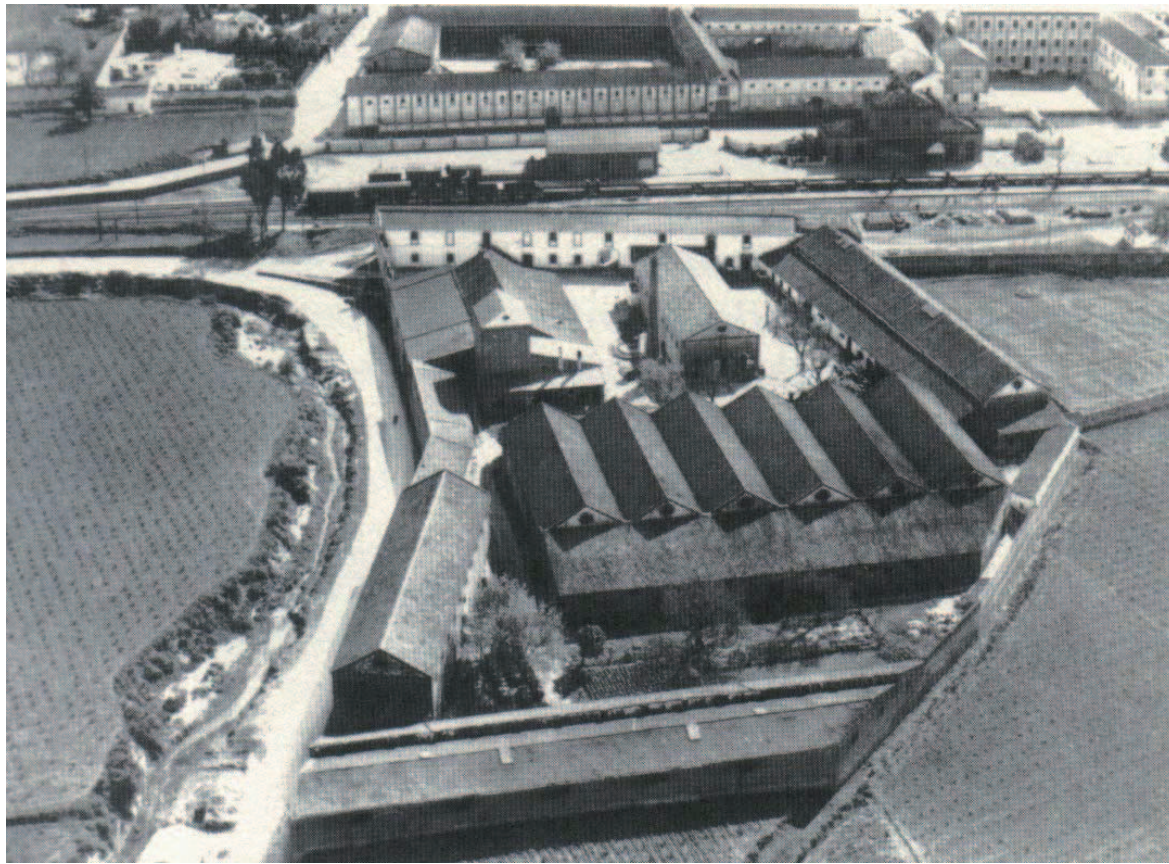
### La gran Bodega Loewenthal-Morales

A pesar de sus modestos orígenes, la empresa pronto comenzó a roturar nuevos mercados y a comercializar más y mejores vinos de tal forma que, al quinto año de producción, sus dos gerentes y socios se vieron en la necesidad de proyectar una nueva bodega, mucho más amplia, ubicable en otro emplazamiento pero también en las cercanías de los muelles ferroviarios.

Para ello, contaban con la ventaja de la reciente construcción de la llamada “ronda de Almonte”: carretera de circunvalación que, rodeando el casco urbano de La Palma por su sector oeste, enlazaba a los pueblos más vinícolas del Condado con la estación ferroviaria de la villa.

El proyecto de la nueva bodega tomó entidad el 2 de abril de 1898,





Dos vistas aéreas de las Bodegas en 1950. Fachada a la estación en 1917. ARC

cuando ambos empresarios solicitaron al Ayuntamiento palmerino la correspondiente licencia para hacer una colosal construcción en terrenos de su finca “La Portada”, colindante con la carretera de acceso a los enclaves mineros de la provincia y al pie mismo del antiguo camino de Sevilla y -eso sí- justamente frente a la playa de maniobras de la estación de trenes. Un sitio, en definitiva, muy estratégico a efectos de exportación a gran escala. Por esas mismas fechas, la estación de trenes de La Palma venía viviendo una extraordinaria animación pero no sólo por la fiebre vinatera sino también por el continuo tránsito de convoyes militares con destino a la díscola isla de Cuba, donde la guerra colonial había entrado ya en su fase más candente.

La nueva bodega fue concebida, en definitiva, con claras y ambiciosas miras exportadoras, de tal forma que el transporte de alcoholes se efectuaría en cantidades industriales tanto por ferrocarril como a través de su inmediata carretera a la Sierra (primer tramo del antiguo camino de El Berrocal), el cual los propios solicitantes se comprometieron a reparar y modificar en lo necesario y todo ello a sus expensas.

Unos días más tarde, el 23 de abril, el Ayuntamiento de la localidad (presidido entonces por Joaquín M<sup>a</sup> Cepeda Pinto) debatió en pleno corporativo dicha solicitud aprobándola provisionalmente, a la espera del correspondiente informe técnico que debía emitir la comisión de Policía Urbana y Rural.

Ya por entonces, La Palma vivía su primera edad de oro vinatera, prácticamente extendida también a toda la comarca gracias al ferrocarril. En efecto, además de la renovación de tradicionales bodegas regentadas por pudientes familias del lugar (Soldán, Tallafert, Ogazón, Pérez-Lagares, Calero, etc.) y emplazadas en otros sectores de la localidad, hacía ya tres años que estaba funcionando la primera bodega de Miguel Pichardo Lepe, ubicada también en las cercanías de la estación. Por otra parte, sólo hacía meses que se había inaugurado la bodega del francés Henri Estenave, situada en el sector sur de la población y al pie mismo de esa activa “ronda de Almonte” que, desde mediados de la década, tanto venía contribuyendo a facilitar el transporte

comercial en la comarca.

Dentro de ese determinado contexto de fiebre exportadora, los trámites para el inicio de la construcción de la gran Bodega Loewenthal-Morales se prolongaron durante el resto de ese año 1898.

El 7 de enero del año siguiente, ambos socios elevaron una nueva solicitud al Ayuntamiento con la finalidad de que se le concediera permiso “para hacer algunas modificaciones en el trazado de la finca” y poder proceder así a su cerca definitiva y al comienzo de la edificación. La Corporación municipal, “previa ligera discusión”, acordó también por unanimidad darle curso a esta nueva solicitud, la cual el día 21 de ese mismo mes de 1899 pasó a ser estudiada por la Comisión de Obras Públicas.

Ésta fue bastante diligente en sus competencias de tal manera que en la siguiente sesión corporativa se dio lectura a su informe técnico, de carácter favorable, el cual quedó aprobado también por unanimidad. Se acordaba así “autorizar definitivamente a los señores Loewenthal y Morales para la ejecución de las obras proyectadas y que consignan en su escrito del siete del pasado enero”...

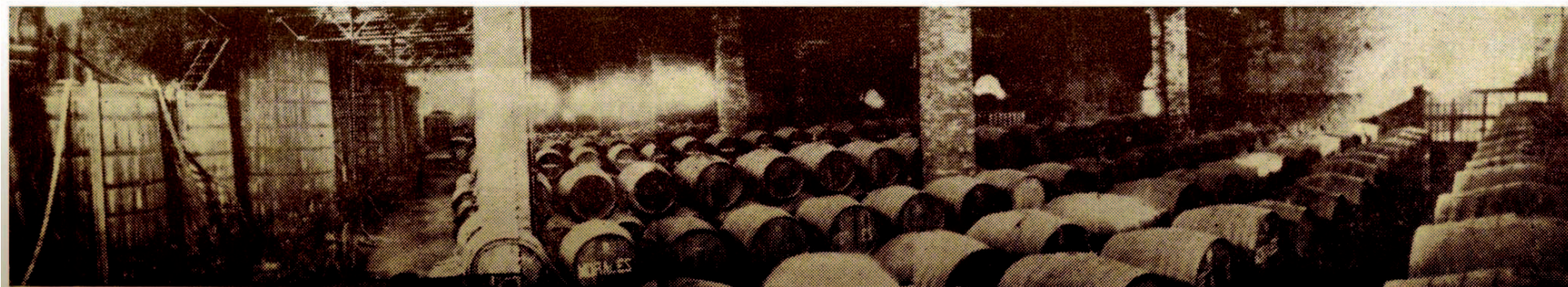
Ambos empresarios tenían ya, por tanto, luz verde para comenzar a construir la que iba a ser la más amplia y renombrada bodega exportadora de la zona. Era el 28 de enero de 1899.

Todavía entonces los señores Loewenthal y Morales no eran unos industriales de gran relevancia en el lugar. Lo demuestra el hecho de que ninguno de ellos figura en la lista de mayores contribuyentes del municipio en esta época. Esa preeminencia estaba entonces reservada para los potentados Antonio Soldán Sotelo, José M<sup>a</sup> Moreno Soldán, José Díaz Flores y Francisco Calero Blanco.

La relevancia económica y social de ambos cosecheros vendría pocos años después, conforme fuese adquiriendo mercado y prestigio esta ambiciosa bodega ahora a punto de ser construida.

Los trabajos duraron más de tres años, hasta la primavera de 1902. Iba a ser la segunda y definitiva bodega Loewenthal-Morales.





Interior de las seis naves destinadas a la crianza y almacenamiento de las botas. A la izquierda se pueden observar los conos de madera de pinsapo. ARC

En el archivo municipal no hemos podido localizar el nombre del constructor de esta imponente instalación fabril, sin precedentes en la comarca. De todas formas, posiblemente fuese diseñada por uno de los ingenieros o arquitectos ingleses que por aquella época trabajaban asiduamente en el entorno de Huelva o de Riotinto e incluso de Sevilla tales como -por ejemplo- George B. Bruce, Thomas Gibson, Richard H. Morgan, Williams Moore, James Pring, Charles A. Friend... Igualmente por esos mismos años se encontraban trabajando, en algunos pueblos del Condado, Martín Ongay y Enrique Peralo.

También es posible que el diseño de las instalaciones fuese original del conocido arquitecto Trinidad Gallego Díaz, quien, aunque afincado en Huelva, por esta época acudía con frecuencia a La Palma para coordinar importantes obras de carácter civil tales como los nuevos Juzgados o la reforma de la plaza principal del pueblo (rotulada con el nombre de Alfonso XIII) y de sus calles laterales. Por estos mismos meses, además, el sr. Gallego venía trabajando en los planos para la futura Plaza de Toros onubense.

La nueva bodega, al ser concebida como firma preferentemente exportadora, fue planificada con la premeditada idea de albergar todo el proceso de fabricación y conservación de alcoholes, de ahí sus grandes dimensiones

y sus variados compartimentos: conos, lagares, patios, naves de preparación de vinos y vinagres, cisternas, torre-alambique con su chimenea, naves de envejecimiento y soleraje, zona de degustación, naves de limpiado y envasado de garrafas, sector de arrumbadores, departamentos de embotellado, taller de tonelería, oficinas, etc.

Incluso en el diseño del edificio no faltó espacio para cuidadas cuerdas, pues el ya acomodado linaje de los Morales-Fontán disponía de un elegante charré de caballos en el cual frecuentemente se paseaban ellos y sus hijos y criadas por las calles de la localidad y por parajes del término municipal rumbo a fincas de su propiedad, como la famosa finca-cortijo 'La Duquesa'. Los dueños disponían de cochero particular, en señal de sibaritismo y distinción social.

Sí nos han llegado, en cambio, datos explícitos sobre la autoría de uno de los más emblemáticos elementos arquitectónicos de la bodega. Nos referimos a su esbelta y elegante chimenea de veinte metros de altura y cercana a la torre-alambique de destilación, afortunadamente conservadas hasta nuestros días. Su fuste cilíndrico descansa sobre una artística estructura poliédrica.

Según el periódico onubense *La Provincia* (el más relevante del momen-

to en tierras onubenses), el constructor de la chimenea de esta segunda y mucho más amplia bodega Loewenthal-Morales fue Manuel Talaverón, cuya sede social se hallaba establecida en la sevillana calle San Luis.

Talaverón era un constructor de reconocido prestigio en toda la zona. Por ejemplo, en esos mismos años había levantado asimismo importantes chimeneas industriales en Sevilla como las destinadas a la Real Pirotecnia, la Fábrica de Cerillas ‘Vda. de Prieto’, la Fábrica de Cristales, la Fábrica de Cervezas ‘R. Osborne’ y la Fábrica de Orujos ‘C. Pérez’. También había construido chimeneas para las Fábricas Eléctricas de Cádiz y Dos Hermanas y había trabajado en algunas localidades del Condado tales como Escacena (la Fábrica ‘Morales-Zapata’), además de La Palma.

### Descripción del recinto

La gran bodega Loewenthal-Morales presenta el contorno de un hexágono irregular, aunque podría decirse que básicamente tiene planta rectangular por su estructura alargada, con una superficie superior a los doce mil metros cuadrados.

La zona derecha del primer sector del complejo según se entra por la puerta principal (frontera a la estación ferroviaria) venía ocupada por las oficinas generales, en cuya parte alta se situaban los archivos y algunos almacenes. Y a la izquierda de esa misma fachada principal se ubicaba el despacho de los propietarios, a continuación del cual quedaban sus cuidadas caballerizas, cuyo piso estaba destinado a otros almacenes y a la sala del cochero, rústica pero elegantemente decorada.

A continuación y en la parte derecha se situaba el histórico lagar, a cuyo dorso y hasta el fondo se extendían las naves de fermentación con amplios ventanales. Cercano a ellos, en la fachada lateral edificada con mampostería, quedaba el portalón de acceso para la descarga de la uva. Detrás del lagar estaba la torre-alambique, la cual se comunicaba mediante un túnel subterráneo con la referida chimenea de destilación, situada en el centro del recinto. Junto a ésta, pero al otro lado, funcionaba la llamada “nave de los alcoholes

y destilados”, a la que seguía un sombreado patio reservado sobre todo al almacenamiento de bocoyes.

El lateral izquierdo de la bodega estaba ocupado por la nave de los vinos olorosos y vinos raya (muy utilizados para el encabezamiento de los vinos jerezanos) y por la nave de los brandys, popularmente conocida en el argot bodeguero como “la sacristía”.

Más al fondo y en la parte central se situaba el lavadero de bocoyes y, a continuación, la estructura de seis amplias naves con cubiertas de tejas árabes dispuestas a dos aguas. Estas naves, separadas por gruesos pilares, estaban destinadas a la crianza y exportación de los caldos y eran donde se almacenaban las botas de roble colocadas en andanas para la crianza de los vinos. Este complejo de naves, de unos 2.000 metros cuadrados de superficie, poseía capacidad para cinco mil botas de roble americano y francés, las cuales encerraban los más diferentes tipos y clases de vinos. La última de esas naves (la situada más a la izquierda) tenía la particularidad de disponer de conos de madera de pinsapo, reforzada por dentro por una sólida cementación. Sin lugar a dudas, este complejo de seis naves conformaba un recinto arquitectónico de gran impacto volumétrico.

En la zona más alejada del edificio se ubicaba un almacén de maderas, garrapas, flejes y demás materiales e instrumentos del oficio. Por detrás de ella, pero ya fuera de su perímetro, existía una viña que también era propiedad de los Morales.

Tan majestuoso edificio disponía asimismo de un pequeño laboratorio y de un taller de tonelería pero bastante reducido, toda vez que el gran taller de tonelería de esta firma comercial se situaba fuera del recinto. Quedaba en la no lejana calle de las Huertas (actual calle Carlos Mauricio Morales) y contiguo a la fábrica de aguardientes del negocio, la cual seguía funcionando en la primitiva y modesta bodega pues ésta no se cerró al inaugurarse en 1902 la colosal y definitiva bodega Loewenthal-Morales, objeto nuclear de este estudio.

Aunque con lógicos y palpables deterioros, en esencia dichas instala-

ciones (hoy día utilizadas como almacén de maderas) se han conservado hasta la actualidad destacando en el conjunto las techumbres con sus pilares originales así como los enmarques de las puertas y los fosos subterráneos, además del lagar y la chimenea de destilación obviamente. Incluso todavía permanecen parcialmente a la vista determinadas piezas de la industria, como la prensa molturadora.

El edificio tenía y tiene -como hemos indicado- dos entradas. La principal, o de oficinas, se situaba casi frente a la estación del ferrocarril y muy cerca de su playa de maniobras. Justamente fronteras, pero al otro lado de la vía férrea y de su estación, terminarían construyéndose llamativas naves de las también celeberrimas bodegas Pichardo, ya hoy día demolidas casi en su totalidad. La otra entrada del edificio -o portalón de carga y descarga para carruajes y camiones- se situaba en uno de sus laterales, junto al lagar, al pie de la rústica carretera de acceso a los pueblos del Andévalo y de la Sierra, cuyos enclaves mineros representaban un importante mercado para las empresas de alcoholes de la comarca.

Como podemos comprobar, resulta palmaria la estratégica ubicación de esta gran industria, ateniéndonos siempre a las concretas circunstancias socio-económicas y urbanísticas de su época de fundación.

### **Bodeguero y político**

La nueva bodega Loewenthal-Morales entró en pleno funcionamiento a mediados de 1902.

Así se deduce de un acta municipal de 9 de julio de ese año, fecha en la que en sesión corporativa “se lee comunicación al objeto de autorizar a Don Carlos Morales para establecer un hilo telefónico desde su casa morada, calle de Alfonso XIII número diez, hasta la bodega de su propiedad, junto al ferrocarril de Sevilla-Huelva”... Esa necesaria instalación parece indicarnos que la bodega, en efecto, había iniciado sus actividades poco antes.

Su inauguración coincidía con una fase ya algo más calmada, en comparación con esa trepidante etapa de fiebre exportadora surgida a principios

de la década anterior como consecuencia de la plena apertura del mercado francés. La industria cosechera de la comarca estaba iniciando ahora una fase de estabilidad e incluso de retroceso, superada ya ese explosivo período cuyo mejor icono arquitectónico (y colofón) era precisamente esta colosal y flamante bodega erigida en La Palma, auténtico emblema de la historia vinícola en la comarca onubense del Condado.

Incluso es posible que la recepción definitiva del edificio se prolongase hasta algunos meses más tarde, según se desprende de estas frases pertenecientes a un acta municipal de 17 de diciembre de ese mismo año 1902: “Los señores Loewenthal y Morales están interesados se inscriban en el padrón de edificios y solares sus bodegas de nueva construcción”.

Conviene insistir en la idea de que, cuando se inauguró la nueva industria Loewenthal-Morales, la comarca del Condado había iniciado una fase de aletargamiento en lo que respecta al comercio vinícola y, por tanto, de relativa crisis. Por eso, sus comienzos no debieron ser nada fáciles para una bodega que, por sus amplísimas dimensiones, podría correr el riesgo de un excesivo almacenamiento de excedentes de producción que no encontrasen mercado. Quizá por ello mismo sus primitivas y mucho más modestas instalaciones continuaron funcionando durante algunos años más, simultáneamente a la nueva.

Esa preocupante situación pudo ser el motivo que impulsó a uno de sus dos socios, Friederick Loewenthal, a dejar pronto la sociedad mercantil, quedándose así muy pronto el sr. Morales como único propietario de la nueva bodega.

La disgregación de facto tuvo lugar en junio de 1904, aunque documentalmente no finalizaría hasta siete años después. Refiere al respecto un acta municipal de abril de 1911: “Se ha recibido un escrito de D. Carlos M. Morales y Sevil, por el que solicita se inscriba a su nombre, en el Registro Fiscal de fincas urbanas, la Bodega de su propiedad al sitio ‘Camino de las Huertas’, contigua a la Estación del Ferro-carril de este término. Presentó Escritura que acredita su derecho, así como haber satisfecho los Derechos





Obreros de las Bodegas Morales en el año 1919. En el centro con gorra y bigote Manuel Díaz Lago. N° 12 del periódico *La Palma* de octubre de 1910. ARC



Reales en 11 de noviembre de 1904, según carta de pago n° 699”.

Lo cierto es que ya a mediados de esta primera década del siglo, y en lo sucesivo, en todas las alusiones documentales a la Casa sólo y sistemáticamente se menciona el apellido Morales. De todas formas, la *Guía Comercial de Huelva y su Provincia* publicada en 1905 por el profesor José Fernández de los Reyes todavía se habla de “la sociedad Loewenthal y Morales” como cosecheros de vino en la villa, si bien hay que tener en cuenta que se trata de datos registrados durante el año anterior. En dicha Guía se habla de La Palma como “villa de 6.675 habitantes cuya principal industria consiste en la elaboración de mostos, que se calcula de 18 a 20 mil botas anuales”... Cercana a la bodega, funcionaba ya el gran taller de tonelería ‘Solís y Díaz’.

El corto período de tiempo que el sr. Loewenthal permaneció como socio de la nueva bodega ha hecho pensar, en ocasiones, que este enólogo alemán no residía en La Palma sino que únicamente actuaba como representante del negocio en su país de origen... Pero ello no es cierto, como lo demuestra la edición del 4 de junio de 1902 del diario onubense *La Provincia*, en la que se menciona a Friederick Loewenthal como uno de los componentes de la numerosa colonia anglo-germana afincada en Huelva y su provincia

que se adhirieron al mensaje de adhesión al nuevo Rey de España, Alfonso XIII. El periódico, además, explícita el nombre de La Palma como su lugar de residencia.

Precisamente por esa estrecha vinculación con el alto staff inglés establecido en la provincia, es muy posible que fuese Loewenthal quien activara las gestiones para contratar al arquitecto que diseñase la nueva bodega, probablemente muy vinculado al consorcio Riotinto Limited Company, el cual -no lo olvidemos- era uno de los principales clientes y mercados de esta flamante gran bodega palmerina.

Además, resulta sintomático el hecho de que, mientras el enólogo alemán estuvo imbricado en la empresa, ésta habitualmente es mencionada en los documentos con el marbete de “Loewenthal-Morales” y no al revés (es decir, “Morales-Loewenthal”), lo que da buena idea del peso específico ejercido por el socio extranjero de nuestro personaje en las primeras fases de la firma comercial. Con el tiempo, el enólogo Loewenthal regresaría a su Alemania natal, donde décadas más tarde algunos de sus descendientes sufrirían persecución por la política nazi anti-judía, la cual les obligó a exiliarse en tierras americanas.

En definitiva, y a pesar de su efímero paso por la empresa, el papel de Friederick Loewenthal (“Don Federico”, como se le conocía en el pueblo) se nos antoja cualitativo al menos en lo que respecta a la fundación de la primigenia bodega. No olvidemos, por lo demás, que él era el auténtico técnico en asuntos de alcoholes y no tanto Carlos Morales, mucho más entendido al principio en el corretaje de otros productos (“el tío de la harina” le decían en el pueblo, no lo olvidemos) si bien ya se había familiarizado con el negocio de los vinos desde su etapa vivida en Jerez.

De hecho, en el intervalo de pocos años, el ya único gerente de la bodega sr. Morales comenzaría a contratar a expertos hombres de bodega (capataces, químicos e incluso toneleros) de procedencia jerezana. Tal es el caso, por ejemplo, del conocido capataz Manuel Díaz Lago, a quien la tradición popular atribuye la fabricación de las madres del afamado brandy ‘Luis Felipe’, elaborado en esas modernas naves para los paladares más exigentes.

Y es que, por unos motivos u otros, esta bodega palmerina desde siempre estuvo muy vinculada al marco de Jerez. Sin embargo, desde el punto de vista constructivo y de diseño industrial, presenta palpables diferencias con respecto a las conocidas grandes bodegas de la provincia gaditana.

De las estrechas relaciones del sr. Morales con los ambientes vinateros de Jerez da también buena prueba el hecho de que él formase parte de una comisión municipal creada -en septiembre de 1905- para solicitar al Estado “que se otorgara la condecoración de la Orden Civil de Alfonso XII a favor del vecino de Jerez D. Cayetano del Pino Vázquez, por ser el inventor del método de la crianza natural de vinos”...

Como puede deducirse, y al ritmo del paulatino prestigio que viene alcanzando su empresa, el ya relevante bodeguero Carlos Mauricio Morales comienza a participar cada vez más activamente en los foros de influencia de la sociedad palmerina.

Su primera implicación directa en la vida pública la documentamos en enero de 1906 al ser nombrado concejal integrado en las Comisiones de Hacienda y de Consumos, cargo que sólo desempeñaría de manera esporádica

al impedírsele sus frecuentes ausencias de la villa por asuntos profesionales, según refieren varias actas de la época.

En sustitución de Joaquín M<sup>a</sup> Cepeda Pinto, el 24 de marzo de 1907 Carlos Mauricio Morales Sevil es designado Alcalde de la localidad, puesto en el cual se mantendría hasta el 30 de junio de 1909, reemplazado por Diego Tirado Estrada. Su etapa de Alcaldía coincidió aproximadamente con el “bienio glorioso” del Presidente del Gobierno Antonio Maura, líder nacional del partido conservador.

Durante su mandato municipal, el sr. Morales logró mantener un difícil equilibrio en un Ayuntamiento que venía atravesando una azarosa fase de disensiones internas, al tiempo que impulsó y llevó a cabo ambiciosos proyectos sobre todo de índole urbanística y de saneamiento del callejero. Como cabría esperar, también se preocupó preferentemente por “reparar urgentemente el camino vecinal que de esta villa conduce a la del Berrocal”, en cuyo arranque estaba situada precisamente su gran bodega.

A finales de la primera década del siglo, y aparte de un destacado cosechero, el Alcalde Don Carlos Mauricio se había convertido ya en una persona de grandes influencias, llegando a participar en interesantes iniciativas referentes sobre todo -obviamente- al sector vinícola. A principios de julio de 1908, por ejemplo, representó a la región en un importante Congreso de Viticultura celebrado en Madrid, tras el cual él mismo visitó personalmente al Presidente del Consejo de Ministros, al Ministro de Hacienda y al Director General de Aduanas para exponerles las conclusiones de la convención e implicarlos en una política más favorable hacia la industria vinatera española. Un periódico onubense de la época, *La Justicia*, glosó el evento en los siguientes términos:

“Nos es muy grato consignar que Don Carlos M. Morales, Alcalde de La Palma, ha sido una de las personas que más han trabajado en la conferencia, y que ya anteriormente llevaba realizada una labor meritísima. Siendo de notar, además, que, a pesar de la importancia de la viti-viticultura en Andalucía, el único representante de la región en la conferencia ha sido el sr. Mora-



Dos fotografías del Centro Industrial y Agrícola de La Palma en 1914, conocido popularmente como el “Casino”. ARC

les, al que felicitamos por la actividad y celo que ha demostrado en cuestión de tanta transcendencia para una buena parte de nuestra provincia”...

En este mismo verano de 1908 existió en la localidad un semanario, titulado *La Palma*, de preferente tono literario pero que también se hizo eco de esa importante noticia vinícola (en la que tanto protagonismo había ejercido Don Carlos Mauricio) así como de otras curiosas referencias sobre nuestro personaje en su faceta de primera autoridad de la villa.

Respondiendo al compromiso de una difícil imparcialidad, este efímero periódico local está salpicado de elogios hacia la labor municipal del sr. Morales, como es el caso de esa importante intervención suya en Madrid, o su entusiástica preocupación por conseguir una Feria de septiembre de extraordinaria brillantez, o su emotivo discurso pronunciado en la Fiesta Escolar celebrada como clausura del curso académico...

Sin embargo, en aras de su independencia ideológica, no escasean tampoco en las páginas del semanario todo un ramillete de irónicas sugerencias e incluso determinadas críticas a su labor como Alcalde: falta de previsiones para evitar nuevas riadas como las ocurridas el invierno anterior, insuficiente atención a los vecinos afectados por esas graves inundaciones, escasez de

pozos y fuentes públicas, abandono del pavimento del Paseo Alfonso XIII, etc.

De todos modos, la actitud de Don Carlos Mauricio hacia este modesto semanario debió ser de complacencia o, al menos, de cierta simpatía para con la causa cultural que la publicación representaba. No de otra forma se explica, en efecto, que su firma comercial se anunciase sistemáticamente en sus páginas desde el primer al último número en esta su primera época de edición, y además a grandes titulares y en lugar preferente. Su anuncio decía así: “Carlos M. Morales.- Cosechero y exportador de vinos.- Vinos finos blancos de mesa.- La Palma”.

Asimismo, la sección Ecos de Sociedad de este hebdomadario local también incluye referencias a nuestro personaje o a algunos de sus familiares. Como éstas, por ejemplo: “Ha marchado a Sanlúcar, acompañado de su distinguida familia, el Alcalde D. Carlos M. Morales. Durante su ausencia, queda encargado de la alcaldía el primer teniente D. Diego Ramírez García”... “Han regresado de Matalascañas, playa de esta provincia, nuestros queridos amigos D. José M<sup>a</sup> Moreno Orejuela y D. Luis y D. Manuel Morales Fontán”...



Igualmente, pero en una lógica mayor proporción, el diario onubense *La Provincia* y las actas del Ayuntamiento palmerino nos proporcionan más datos sobre la etapa de Alcaldía de nuestro personaje, extendida -como sabemos- entre marzo de 1907 y junio de 1909. Durante dicho período, Carlos M. Morales tuvo que hacer frente a no pocas problemáticas municipales: amagante epidemia de viruela, frecuentes y sangrientas reyertas en tabernas y calles, alarma en la población por la existencia de perros hidrófobos, inconvenientes en las arduas obras de alcantarillado y adoquinado en el casco antiguo, macabras profanaciones en el cementerio de la villa, deplorable estado de la carretera Almonte-Estación de ferrocarril, etc.

Durante este mismo bienio, en fin, el municipio de La Palma había conocido algunos importantes logros tales como la inauguración de unas nuevas oficinas de Correos y Telégrafos en la calle Silvela, la fundación de un Sindicato Agrícola o el resurgimiento del Teatro Ayala en la calle Marimarcos.

Don Carlos Mauricio Morales se despidió de la Alcaldía en olor de multitudes y en tono triunfante, mediante un concurrido banquete organizado por su propia iniciativa y que concentró en el Centro Industrial y Agrícola de La Palma a la flor y nata del Comité Provincial del partido conservador, con el pretexto de celebrar sus recientes éxitos electorales. Sin duda, este sonado acto lo catapultaría hacia una política de más altas esferas, donde se venían debatiendo interesantes iniciativas en materia de viti-vinicultura, principal preocupación para este empresario que se estaba convirtiendo -poco a poco- en el más renombrado cosechero de la zona.

Al dejar la Alcaldía, hecho que se produjo a mediados de 1909, el sr. Morales Sevil siguió vinculado a otras tareas públicas de la villa en calidad de interventor de fondos y como integrante de diversas comisiones municipales... Pero muy pronto pondría sus miras en acceder a la Diputación Provincial, aparte de consolidarse como el líder local del partido conservador en sustitución del ya retirado D. Antonio Soldán Sotelo, quien, de hecho, fallecería sólo una semana más tarde.

Además, en fases de crisis y de falta de liquidez (tan frecuentes) solía adelantar préstamos al Ayuntamiento por un interés simbólico. Asimismo, en varias ocasiones él (y luego sus hijos) daría todo tipo de facilidades para la permuta de fincas urbanas de su propiedad a favor del Municipio, como las situadas en las céntricas calles Reina Victoria y San Juan, dado que el Ayuntamiento pretendía construir en ese sector urgentes edificaciones públicas tales como el nuevo Mercado o el nuevo Cuartel de la villa.

A principios de la segunda década del siglo, el nombre de Carlos Mauricio Morales Sevil comienza a figurar con notable asiduidad en la sección de ecos de sociedad de la prensa onubense, lo que denotaba el privilegiado status social que ya había alcanzado su bodega y, por ende, él y su familia. Leemos por ejemplo en la edición de *La Provincia* del 12 de septiembre de 1910: “Ha marchado a La Palma D. Manuel Morales y su distinguida hermana Carolina, hijos del acreditado cosechero D. Carlos M<sup>a</sup> Morales”...

Paralelamente, también la segunda época del citado semanario *La Palma* (editado en el verano de ese año 1910) contiene referencias de parecido tono, como ésta: “En la playa de Punta Umbría pasan temporada nuestro respetable amigo el jefe local de los conservadores, D. Carlos M. Morales, y su distinguida familia”...

La influencia social y política de Don Carlos Mauricio a amplias escalas va creciendo enteros, al ritmo de su próspero negocio de alcoholes, de tal forma que ya al menos en abril de 1911 su nombre figura como uno de los componentes del ya aludido y entonces sólido Comité Provincial del partido conservador, liderado por el carismático moguereno Manuel Burgos y Mazo, designado poco después Ministro de Gracia y Justicia. A este Comité también pertenecía el ya renombrado palmerino afincado en Huelva y abogado Manuel Siurot Rodríguez.

Al año siguiente dicho Comité sería renovado, figurando asimismo en él Don Carlos Mauricio junto a los palmerinos Juan Ramírez García y Diego Tirado Estrada y a distinguidas personalidades de la provincia tales como el rico hacendado onubense Antonio de Mora Claros (cuñado de M. Siurot) y

también junto a otros potentados bodegueros de la zona como el almonteño Julián Espinosa Escolar, el bollullero José Ayala Mathieu o el moguereno Eustaquio Jiménez Mantecón (hermano del poeta Juan R. Jiménez).

La pertenencia de Don Carlos Mauricio a este influyente Comité le catapultó para la consecución de un acta de diputado provincial por el distrito del Condado en esta misma época, llegando incluso a ocupar interinamente el cargo de Presidente de la Diputación en dos ocasiones (mayo de 1915 y mayo de 1917). Compartió escaño, por tanto, con otras relevantes personalidades de la Huelva del momento como el abogado y periodista Francisco Muñoz Pérez, el catedrático Ricardo Terrades Pla, el terrateniente rocianero José M<sup>a</sup> Jiménez Molina, el hacendado villalbero José Espina Soldán o el médico palmerino Juan García Pichardo. Nuestro personaje continuaría ejerciendo como diputado provincial hasta su repentina muerte, acaecida en Huelva dos años más tarde.

Nuevas notas reporteriles de ecos de sociedad corroboran, en fin, ese creciente y distinguido predicamento que disfrutaba esta familia de bodegueros afincada en la capital del Condado. Como este otro recorte de prensa, por ejemplo: “Por los señores de Morales, de La Palma, ha sido pedida para su hijo D. Manuel la mano de la distinguida señorita María del Carmen Cano. La boda se celebrará en la próxima primavera” (*La Provincia*, 2 de enero de 1912).

Según cabría esperar, dichos esponsales también alcanzarían la correspondiente cobertura periodística: “En la parroquia de San Pedro de Huelva se ha celebrado hoy, con gran solemnidad, la boda de la señorita María del Carmen Cano Rincón con el distinguido joven de La Palma D. Manuel Morales Fontán. La unión fue bendecida por el presbítero D. Alejandro Cano, hermano de la contrayente, en presencia de D<sup>a</sup> Josefa Rincón (madre de la novia) y de D. Carlos M<sup>o</sup> Morales (padre del novio). Firmaron como testigos D. Manuel Pérez de Guzmán, D. Luis Suárez, D. José Moreno Orejuela, D. Pedro Merry de Vals y D. Juan Cádiz Serrano. Los numerosos invitados a la ceremonia fueron espléndidamente obsequiados”... (*La Provincia*, 8 de abril

de 1912).

Tanta fama había alcanzado ya la Bodega Morales en esta época que incluso constituyó noticia igualmente, en la prensa provincial, la reparación del pararrayos de su elegante chimenea de destilación. Fue llevada a cabo también en 1912 por el especialista en este tipo de trabajos sr. Parforny, conocido belga establecido en Sevilla, el mismo que a principios de siglo había instalado dicho pararrayos en esa entonces recién-construida chimenea bodeguera, llamada a convertirse en reliquia de la arquitectura industrial de la comarca.

Dentro de esa evidente opulencia, el año 1916 supuso para la empresa una auténtica prueba de fuego, pues su propietario (e hijos) tuvieron que hacer frente a peliagudas problemáticas que venían afectando al sector.

Así, en marzo del referido año, y en representación de su padre, Manuel Morales Fontán participó en el Gobierno Civil de Huelva en una importante asamblea comarcal para reivindicar el urgente arreglo de la intransitable carretera Almonte-La Palma, cuyo alarmante estado de deterioro estaba afectando muy negativamente al tráfico vinatero de la zona.

Por su parte, al mes siguiente era el propio Don Carlos Mauricio quien intervenía personalmente en otra trascendental asamblea, también celebrada en Huelva pero en la Cámara de Comercio, convocada a nivel provincial para adoptar medidas que frenasen el oneroso gravamen que el Gobierno tenía proyectado imponer sobre la exportación de vinos.

Ya avanzada esta segunda década de la centuria, la bodega estaba conociendo una creciente expansión aunque condicionada por todo un cúmulo de problemáticas nacidas de las difíciles circunstancias del momento: crisis energética provocada por la 1<sup>a</sup> Guerra Mundial, escasez de materias primas, protestas laborales por los precarios sueldos y por el bajo sueldo de la uva, etc.

No olvidemos que la empresa daba trabajo a no pocas decenas de obreros y que además contaba con numerosos proveedores (pequeños y medianos vendimiadores), por lo que inevitablemente ese recinto industrial se con-

virtió en un potencial foco de presiones sindicales. Así ocurriría por ejemplo en octubre de este mismo año 1916 con ocasión del periodísticamente llamado “conflicto uvero”, en el que llegaron a producirse serios desórdenes en las inmediaciones de la bodega, los cuales requirieron la intervención de numerosos efectivos de la Guardia Civil y la presencia personal del Gobernador de la provincia.

Por otra parte, una breve pero sintomática referencia documental de esta época (año 1916, también) y conservada en el Archivo Diocesano Onubense nos da buena idea de ese elevado status social que gozaba la familia Morales-Fontán en la villa. Dice así: “D. Carlos Mauricio Morales solicita al Arzobispado que se celebre la misa de su hija Francisca en su casa, pues están de luto”... No hubo ninguna objeción para acceder a tal privilegio.

Aunque cada vez más venía delegando responsabilidades en sus hijos en lo referente a su negocio, nuestro inquieto empresario continuaba haciendo frecuentes viajes a la capital de la provincia tanto por asuntos profesionales como por motivos políticos, tan imbricados ambos entre sí.

Precisamente durante el transcurso de una de esas reuniones políticas celebradas en Huelva fallecía Don Carlos Mauricio, de manera imprevista. Contaba sesenta y cuatro años de edad. Era el sábado **7 de julio de 1917**. Dada la relevancia pública de nuestro personaje, y además de una amplia esquila mortuoria, el ya aludido e influyente periódico onubense *La Provincia* publicó ese mismo día la siguiente semblanza, asimismo bien reveladora del alto rango social del que disfrutaba nuestro personaje:

“Al mediodía de hoy, hallándose en el Círculo Mercantil y Agrícola de esta capital, sintióse repentinamente enfermo el rico cosechero de La Palma y diputado provincial D. Carlos M. Morales Sevil. Las personas que se hallaban cerca del sr. Morales, al observarle, acudieron para auxiliarlo, avisando otras a los médicos. De éstos acudieron los señores Quintero, Vázquez Pérez, Merello y Gil, apreciando desde el primer momento que el estado del enfermo era de suma gravedad. Con las debidas precauciones fue trasladado el enfermo al domicilio de los señores Cano, en el que dejó de existir próxi-

mamente a las cinco de la tarde, a consecuencia de una embolia cerebral.

La muerte del sr. Morales Sevil ha de ser seguramente muy sentida no sólo en el Condado, en el que era uno de los principales industriales, sino también en Huelva, donde contaba con numerosas relaciones y amistades”.

A partir de entonces, su gran empresa bodeguera (ya todo un emporio, en realidad) comenzaría a denominarse oficial y mercantilmente con el nombre de “Hijos de Carlos M. Morales, S. L.”. Fueron éstos Luis, Manuel, Francisca, Pilar, Carolina y Carlos Morales Fontán.

En principio, la desaparición física del fundador de este emporio vinícola no supuso una importante merma para el negocio, toda vez que la firma ya estaba acreditada como una de las bodegas más importantes de la región. Todo lo contrario, con sus sucesores el negocio llegaría a alcanzar álgidas etapas incluso sin precedentes en épocas anteriores de su historia.

El privilegiado status de la familia Morales-Fontán pronto permitió a sus componentes emparentarse con distinguidos linajes de la comarca y de otras zonas vinateras tales como los Vázquez-Zafra, Espinosa-Fontdevila, Cepeda-Soldán, Ferraro-Vallejo, Cano-Cáceres, López-Huici, etc. Familia de sibaritas costumbres y enraizada en un alto nivel de vida, los Morales-Fontán durante cerca de medio siglo continuaron disfrutando de ese renombre social que fundamentalmente emanaba del prestigio ya adquirido gracias a su gran bodega exportadora.



