

## AMERICA: UN NUEVO RUMBO PARA LA HISTORIA DE EL PUERTO (\*)

El Puerto de Santa María, formando parte de Andalucía «región de proyección universal, gracias a su historia milenaria y a su privilegiada situación geográfica, que la constituye en frontera y encrucijada de pueblos y culturas» (1), tuvo ineludiblemente una clara vocación atlántica.

Desde la Edad Media, la villa portuense reunía unas condiciones geográficas estratégicas y económicas ideales para representar un papel de primer orden en el contexto de la pujante actividad marítimo-mercantil del sudoeste peninsular.

Nuestra población se encuentra situada muy cerca de las costas africanas, campo de experimentación donde se ensayaron durante siglos las nuevas técnicas e instrumentos marítimos que harían posible la conquista del océano.

Desde El Puerto partían a fines del siglo XV numerosas expediciones de muy diversos tipos: con fines comerciales, las que se dirigían a la Mina de Oro, en la Guinea, en busca de esclavos y oro; de conquista, como las equipadas en 1478 para conquistar las Islas Canarias, al mando de Pedro de Algaba y Juan Rejón la primera, y de Pedro Fernández la segunda; piráticas o también llamadas de «barrajar», consistentes en incursiones de saqueo y toma de esclavos en las aldeas norteafricanas, y por último, las tradicionales pesqueras a las costas occidentales de Africa (2).

---

(\*) Este artículo iba a formar parte, en un principio, del Catálogo de la Exposición «América: un nuevo rumbo para la historia de El Puerto» celebrada en el mes de octubre de 1992, pero, finalmente, este catálogo vio reducidas sus dimensiones y no pudo formar parte de él.

(1) DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio. «Los Andaluces y América» en *Los Andaluces y América*. Gran Enciclopedia de Andalucía. Madrid: Espasa-Calpe, 1991. p. 11.

(2) IGLESIAS RODRIGUEZ, J. J. *El Puerto de Santa María*. Cádiz: Diputación, 1985. p. p. 44-45. Véase también: SANCHO, Hipólito. *Historia del Puerto de Santa María desde su incorporación a los dominios cristianos en 1259 hasta 1800*. Cádiz: Escelicer, 1943. p. p. 58-59.

Es obvio, pues, que los marineros portuenses tenían gran experiencia náutica, obtenida en sus múltiples viajes a los bancos pesqueros y a las costas de Guinea. Asimismo, es lógico pensar que existiera también un importante núcleo de calafates y constructores de navíos, convirtiéndose El Puerto en un destacado centro de carena de barcos y de aprovisionamiento de los mismos gracias a sus productos: vino, sal, etc.

Al mismo tiempo, la villa se constituía como un punto de atracción de navegantes, marineros, pilotos y comerciantes, tanto nacionales como extranjeros. La vocación marinera de la villa portuense se pone de manifiesto en estos siglos finales de la Edad Media, por lo que no es de extrañar que Colón, sintiéndose atraído por sus especiales características, se dirigiera a ella en busca del apoyo preciso para su arriesgado proyecto. Aquí acude Colón después de fracasadas sus gestiones en Portugal y con el Duque de Medina Sidonia, para proponer su empresa al entonces señor jurisdiccional de la villa, el Duque de Medinaceli, Don Luis de la Cerda. Según Fray Bartolomé de las Casas, el Duque acogerá favorablemente su proyecto, mandando proveer al genovés de tres o cuatro mil ducados para la construcción de los navíos y la obtención de los pertrechos necesarios. Sin embargo, la empresa fue asumida por la Corona, quizá por declinación del propio Duque que la consideró por encima de su condición, como argumenta el Padre de las Casas, o bien porque los Reyes quisieran impedir el engrandecimiento de la recién dominada nobleza (3).

Lo cierto es que Colón permaneció en El Puerto, protegido por el Duque, por espacio aproximado de dos años, como se recoge en la carta que éste envía en 1493 al Cardenal Don Pedro González de Mendoza (4). Aquí preparó su viaje descubridor y se relacionó con la población de la villa, tan experimentada entonces en lo que se refiere a las técnicas de navegación, recogió noticias, informaciones y observaciones valiosas para afianzar su teoría y contactó con Juan de la Cosa, inmigrante cántabro afincado en El Puerto a fines del siglo XV. La Cosa contribuirá a la primera expedición con

(3) IGLESIAS RODRIGUEZ, J. J. Op. cit. p. p. 47-48 y SANCHO, Hipólito y BARRIS, Rafael. *El Puerto de Santa María en el descubrimiento de América*. Cádiz, 1926. p. p. 68-75.

(4) IGLESIAS RODRIGUEZ, J. J. Op. cit. p. p. 47-48.

Nuevas aportaciones presentadas en el Congreso «El Puerto, su entorno y América», dan otra fecha distinta a las señaladas por Hipólito Sancho o Medinilla para la estancia de Colón en El Puerto, al parecer, mucho más cercana a la del descubrimiento.

la nao Santa María, surta entonces en el río Guadalete y sobresaldrá como eminente piloto y cartógrafo en los viajes de descubrimiento y exploración.

A la vuelta del primer viaje, Colón y La Cosa vuelven a recalar en El Puerto con objeto de recoger la documentación referente a la nao Santa María, naufragada en dicho viaje, para llevarla a Barcelona y solicitar a los Reyes Católicos una indemnización, la cual no fue satisfecha hasta 1494 (5).

De nuevo arribó el descubridor a la villa para organizar el segundo viaje que tenía un claro objetivo colonizador de las nuevas tierras y que partió de Cádiz el 25 de septiembre de 1493, contando con participación portuense en hombres, aprovisionamiento y apresto de navíos.

Los descubrimientos de Colón alentaron nuevas empresas marítimas con carácter privado a las que la Corona concedió licencia. Estas empresas se conocen con el nombre de Viajes Andaluces. Dos de estas expediciones partieron de El Puerto. La primera de ellas lo hizo desde la playa de Santa Catalina en 1499 y en ellas participaron Alonso de Ojeda, el piloto Juan de la Cosa y Américo Vespuccio, célebre porque el Nuevo Mundo recibió su nombre, aunque no fue responsabilidad suya (6).

Este viaje ampliaría los conocimientos geográficos del Nuevo Mundo. Se descubrieron las bocas del Amazonas, llamado entonces Marañón, atravesaron la línea equinoccial (donde el día y la noche son de igual duración). Llegaron al golfo de Paria y a la isla Margarita, exploraron parte de la costa brasileña y venezolana. Empiezan así a tener certeza de que se encuentran ante un nuevo continente.

Los descubrimientos realizados en este viaje permitieron a Juan de la Cosa la confección de su Mapa, datado en El Puerto en el año 1500 y considerado una auténtica obra de arte.

No tenemos datos suficientes para afirmar que en El Puerto existía en estas fechas una importante tradición cartográfica. Los únicos testimonios

(5) MANZANO, Juan. *Cristobal Colón: siete años decisivos de su vida. 1485-1492*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica. ICI, 1989. p. p. 87-89.

(6) Julio Verne en su *Historia de los grandes viajes y los grandes viajeros* nos dice que Américo Vespuccio envió a Italia los relatos de sus viajes y también de los viajes portugueses que circularon en forma de folleto y fueron traducidos a muchas lenguas, propagándose por toda Europa. En 1507 un tal Hylacolymus, cuyo nombre verdadero era Martín Waldzemuller, en un libro impreso en Saint-Dié y titulado *Cosmografías introductio*, fue el primero en proponer que se diese al Nuevo Mundo el nombre de América, pensando que Vespuccio había sido el descubridor y no Colón. El número de obras que siguieron a este libro fue cada día mayor. Años más tarde, una vez enterado de quien era el verdadero descubridor, quiso subsanar su error, pero ya era tarde. El nombre de América se había extendido por todas partes.

que nos pueden dar indicios de una labor cartográfica en El Puerto en las postrimerías del siglo XV, son las referencias que hace de las Casas sobre Cristóbal Colón, el cual durante buena parte de su estancia en la villa se dedicó a trazar planos y cartas marítimas para subsistir, y el Mapa de Juan de la Cosa.

Hipólito deduce de este referencia la muy probable hipótesis de la existencia de una tradición cartográfica en El Puerto, derivada quizás de su papel dinámico marítimo-comercial en aquellos años bajo-medievales (7).

El segundo de los Viajes Andaluces que salió de El Puerto fue organizado por Rodrigo de Bastidas y partió en octubre de 1501. Entre sus componentes se encontraban Juan de la Cosa y Vasco Núñez de Balboa. Descubrieron las Antillas Menores, el golfo de Urabá y las costas de Colombia y Panamá.

Estos descubrimientos y la colonización del nuevo continente trajeron consigo nuevas expectativas para El Puerto.

La villa constituía a principios del siglo XVI un lugar de salida para la exportación, tanto de productos propios –aceite, sal, vino– como de la rica campiña jerezana. En este siglo, como apunta J. J. Iglesias, el volumen del comercio con las Indias era aún pequeño si lo relacionamos con el de los siglos posteriores en que empieza a adquirir una mayor proporción.

Ya en el siglo XVII El Puerto representa casi tanto como Cádiz, un eslabón de conexión con el Nuevo Mundo.

Desde finales del siglo XVII la Bahía gaditana empieza a adquirir un gran protagonismo en lo que respecta al comercio colonial, que se verá frenado momentáneamente debido al saqueo de la ciudad durante la Guerra de Sucesión por parte de las tropas anglo-holandesas, hecho que ocasionó graves pérdidas a los comerciantes, tanto en sus propiedades como en sus almacenes de géneros que fueron saqueados o destruidos.

En 1717 tuvo lugar el traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz. Hasta ahora se había considerado como fecha de despegue económico de la Bahía gaditana el año 1717. Sin embargo, como apuntan diversos autores, este traslado se hizo para reconocer una situación que ya existía de hecho desde 1680, fecha en la que se traslada la cabecera de las flotas a la Bahía de Cádiz (8).

(7) SANCHO, Hipólito y BARRIS, Rafael. *El Puerto en el descubrimiento de América*. p. p. 62-64.

(8) BECERRA FABRA, Ana. «Estudio socioprofesional del vecindario portuense de 1705 desde una perspectiva americanista», en *Revista D'Aquí y de antes*. N.º 2, mayo de 1989, El Puerto de Santa María: Aula Menesteo. P. 61.

En 1729 Felipe V decreta la incorporación de El Puerto a la Corona tras algo más de cuatro siglos de dependencia señorial. El momento de prosperidad que se vivía en la ciudad gracias a los beneficios que le reportaba el comercio con Indias y las relaciones del monarca con la oligarquía comerciante local hacen comprender fácilmente la razón de esta incorporación (9).

El auge que alcanzará el comercio colonial propiciará la aparición de unos oficios que influirán sobremanera en la estructura socio-profesional de El Puerto en toda la Edad Moderna. Encontramos en la villa durante los siglos XVI al XVIII un sector terciario muy desarrollado (servicios, comercio, ejército) frente a un sector primario (agricultura, pesca, sal, canteras) bastante minoritario, en contraposición a lo que ocurría en la mayor parte del país. Asimismo, el sector secundario (industria, construcción) se verá influido por el auge de las actividades comerciales. El papel más importante lo jugarán, sin duda, el comercio con Indias, el ejército (personal adscrito a flotas y galeones) y los individuos relacionados con la construcción y reparación de navíos.

Debido al esplendor que le reportaba el tráfico mercantil con Indias, El Puerto se había ido convirtiendo en foco de atracción de negociantes nacionales y extranjeros. En la villa convivían asturianos, gallegos, vizcaínos... con franceses, ingleses, irlandeses, flamencos, portugueses, genoveses, etc. Colonias más o menos abundantes de individuos pertenecientes a estas nacionalidades formaban parte de la población portuense. Su gran afluencia exigía a veces la presencia de cónsules que sirvieran de intérpretes en los tratos comerciales y representaran sus intereses ante las autoridades locales. Estos extranjeros solían asentarse en determinadas calles de la ciudad, tenían sus hospitales, capillas, enterramientos comunes y compañías dentro de las milicias urbanas.

Algunos de ellos permanecían durante cortos períodos de tiempo en la población y volvían a sus patrias de origen con un mayor o menor caudal acumulado. Sin embargo, otros se establecían definitivamente y se integraban plenamente en la vida local, incluso adoptando las formas de mentalidad aristocrática propias del país y ocupando cargos públicos. Estos extranjeros adquirían la condición de naturales y en la mayoría de los casos entroncaban con familias portuenses. La naturalización, es decir, el convertirse en

(9) IGLESIAS RODRIGUEZ, J. J. Op. cit. p. p. 68-69.

españoles, era la única vía que les permitía ejercer directamente el comercio con América.

Las actividades a las que se dedicaban estaban comprendidas en los sectores secundario (instalación de fábricas, ya en el siglo XVIII, cuyos productos exportaban a América) y terciario (comercio).

Apellidos como Oneto, Ansaldo, Ticio, Nozzoli, de procedencia italiana; Lefevre, Winthuysen, Esnoyes, flamenca; O'Neale, Lince, Ayluardo, irlandesa; Duran, Bafre, Gentil, francesa; mujeres como Ana Beloni o Magdalena Morralla, también francesas, están presentes en la vida mercantil de la ciudad a principios del siglo XVIII.

Entre los foráneos fueron los franceses los más numerosos, seguidos de los italianos.

El Puerto no atrae solamente a los extranjeros; personas de diversos lugares de España, sobre todo de la cornisa cantábrica, llegan a la ciudad seducidos ante las perspectivas económicas que les ofrecía el comercio con las Indias.

El incremento del comercio determinó el surgimiento de un grupo social que llegó a constituir un núcleo muy influyente y poderoso. Este grupo al que nos referimos es el de los cargadores a Indias, comerciantes al por mayor con América.

Un clan familiar será el dominante entre los cargadores durante los siglos XVII y XVIII. Es el formado por las familias Aranibar, Vizarrón, Eguiarreta y Valdivieso, los tres primeros de procedencia vasco-navarra. Destacan también en este colectivo los apellidos siguientes: Winthuysen, Barrios, Rodríguez Cortés, Imblusqueta... Como claros exponentes de la nobleza comerciante podemos citar a Agustín Ramírez Ortuño, que se convertirá en Marqués de Villarreal y Purullena o a Domingo López Carvajal, Marqués de Atalaya Bermeja y fundador de la villa de Algar en la sierra gaditana.

Para perpetuar su poder económico, algunos de ellos adquirían bienes inmuebles y propiedades rústicas, obteniendo de esta manera la tierra que producía los frutos necesarios para ejercer su comercio. De este modo controlaban al mismo tiempo la producción y la comercialización de los productos destinados a la exportación. Es el caso de la familia Reinoso (10).

(10) IBIDEM. *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*. Sevilla: Universidad, 1991. p. p. 358-366.

El esplendor en sus actividades mercantiles se vio plasmado en su casa que se convertía a la vez en lugar de residencia, almacén para sus mercancías y oficina donde gestionar su comercio. La mayor parte de las casas de cargadores se situaban muy cerca de la ribera del río, facilitando así las labores de sus habitantes. Algunas de estas casas mirarían hacia él y desde sus torres vigías otearían el horizonte deseando ver llegar sus barcos repletos de preciadas mercancías procedentes de ultramar. Otras darían nombre a algunas de las plazas más importantes: El Polvorista, Colón, El Castillo. Tras muchas de estas casas, sus dueños construían muelles privados que facilitarían el desembarco de los productos.

Las viviendas no siempre eran construidas cerca de la zona ribereña. El palacio que se hizo construir el Marqués de Villarreal y Purullena, se encontraba en el siglo XVIII, en lo que eran entonces los límites de la ciudad con el término agrícola. La pasión que sentía por las artes le induciría a crear un lugar de retiro donde cultivar su vocación artística y gozar de tranquilidad.

Desgraciadamente no se ha conservado ninguna casa de cargador del siglo XVI. Las más antiguas corresponden a finales del siglo XVII: la de Aranibar, situada en la Plaza del Castillo, alberga en la actualidad los Juzgados o la de Valdivieso, ocupada tras su restauración por el Área de Urbanismo del Ayuntamiento portuense (11).

La arquitectura de estas casas sigue una misma tónica. El patrón es italianizante: patio porticado sobre columnas de mármol, con una fuente en el centro, azulejos, escalera con barandal de maderas preciosas de Indias, que accedían al piso principal donde se hallaban las habitaciones de los dueños y a un segundo piso en el que se encontraban las dependencias del servicio. En algunas casas puede encontrarse un entresuelo que podía servir de almacén u oficina. Las cubiertas podían ser a dos aguas o a una. Las más modernas contaban ya con azotea y algunas de ellas tenían su torre vigía. La casa se ampliaba con un patio interior, un sótano y una bodega que servían de almacén para guardar los productos traídos de Indias o destinados a ellas. Los materiales utilizados eran de gran calidad: piedra caliza y mármol (12).

(11) Véase sobre este palacio el estudio recientemente publicado de J.J. López Amador y José Antonio Ruiz Gil. *El Almirante Valdivieso, su palacio y El Puerto de Santa María en el siglo XVII*. El Puerto de Santa María: Ayuntamiento, 1992.

(12) LOZANO CID, Olga y GARCIA PAZOS, Mercedes. *Guía histórico-artística de El Puerto de Santa María*. El Puerto de Santa María: Fundación Municipal de Cultura, 1983.

La importancia comercial y el incipiente desarrollo de algunas industrias en el siglo XVIII influyeron en el florecimiento del arte de El Puerto, sobre todo, gracias al mecenazgo de la aristocracia local que invertía en obras de arte parte de los excedentes de su comercio. Mediante la fundación de patronatos, las rentas de algunas de sus propiedades eran utilizadas para dotar fiestas religiosas, hospitales, asilos, colegios, construir capillas y ermitas, etc. Otros representantes de esta aristocracia local preferían invertir en obras de arte o suntuosas. Es el caso del retablo barroco que se encuentra en la Capilla del Convento de las Concepcionistas de nuestra ciudad donado en 1757 por el rico cargador a Indias Jacinto de Barrios y San Juan.

En el aspecto artístico podemos observar influencias mutuas en ambos orillas del Atlántico. En las lejanas tierras americanas los ricos comerciantes solían proyectar la nostalgia de sus lugares de origen construyendo edificios que sirvieran de evocación de dichos lugares. Pero también es normal que los arquitectos que trabajasen en América diesen a sus construcciones notas indígenas, tanto en lo decorativo como en la arquitectura y que dichas notas originales dejaran huella en los mercaderes y viajeros de nuestra zona, trasplantándose a edificios gaditanos o portuenses. Así en algunas ciudades hispanoamericanas podemos apreciar detalles constructivos, más bien ornamentales que arquitectónicos, que nos recuerdan características de nuestro barroco, y viceversa, en la Bahía de Cádiz aparecen detalles artísticos de influencia americana.

Entre los muchos ejemplos que se podrían citar destacamos los siguientes: el balcón de la casa de Winthuysen en la calle Larga, la portada lateral del Convento de Santo Domingo, en la calle de San Bartolomé, con detalle de indios americanos, la casa de los Diezmos en la plaza de la Herrería y calle Misericordia, el patio del antiguo Hospital de la Misericordia (actual colegio de las Esclavas en la calle Luna), la fachada de la casa de Rivas en la calle Palacio (guerreros con armadura) y la escalera de la casa de Roque Aguado en la plaza del Polvorista, entre otros.

Se ha podido constatar la presencia de un arquitecto portuense en Cuba. Nos referimos a Pedro de Medina (1738-1796). Se instala en la Habana en 1763 y su obra es considerada la más importante dentro del barroco cubano.

(13) *El Puerto y América*. Cuaderno del Profesor. Concejalía de Educación. Ayuntamiento de El Puerto, 1992. p. p. 44-46. *Enciclopedia Summa Artis*. T. XXIX. p. p. 310-313. Espasa-Calpe. Madrid, 1986.



Trabajó en la Catedral, casa de Gobierno y casa de Correos de la Habana. En estos edificios se encuentran características arquitectónicas y decorativas de El Puerto y Cádiz, donde se formó como maestro de obras (13).

El principal exponente del rápido enriquecimiento de los cargadores a Indias fue sin duda el «Tercio de Toneladas». A finales del siglo XVII se legalizó la antigua costumbre de los hacendados gaditanos de participar en la carga de una tercera parte de las mercancías que iban a ser embarcadas en las flotas a Nueva España y a Tierra firme. En un primer momento, Sevilla disfrutaba de dos tercios y Cádiz, Jerez, Sanlúcar y El Puerto del restante. Este tercio gaditano era, en principio, solo para productos agrarios, más tarde se dividió en un tercio para frutos y dos tercios para ropa. No será hasta 1768 cuando Sevilla y Cádiz queden con un tercio cada una, mientras que Jerez, Sanlúcar y El Puerto se reservan el restante (14).

El monopolio del «Tercio de Toneladas» era ejercido por los comerciantes que figurasen inscritos como cosecheros, es decir, que fuesen propietarios agrícolas, bien grandes, bien pequeños, condición que no siempre se cumplían, pues eran numerosos los fraudes que se cometían. Muchos cargadores podían ser a la vez cosecheros, sin embargo, no todos los cosecheros podían ser cargadores.

Los cosecheros gaditanos pretendieron siempre monopolizar los beneficios que se obtenían del tercio, excluyendo en diferentes ocasiones a lo largo de los siglos XVII y XVIII a los cosecheros portuenses, jerezanos y sanluqueños, lo que dará lugar a pleitos y enfrentamientos frecuentes.

Un proyecto aprobado por la Corona y que pudo haber afectado al privilegio del «Tercio de Toneladas» fue el contrato concertado en 1741 por un comerciante portuense de origen italiano, al que hemos citado anteriormente. Nos referimos a Agustín Ramírez Ortuño, que se convertiría años más tarde en Marqués de Villarreal y Purullena.

En este contrato se recogen las condiciones generales del monopolio de abastecimiento a Nueva España de los siguientes frutos: aguardiente, vino, aceite, vinagre, alcaparras, aceitunas, almendras, pasas, azafrán y alhucema, por espacio de diez años. Estos productos serían enviados en dos o más naves que partirían cada año hacia América por cuenta de Agustín Ramírez. Dicho

(14) MARTINEZ SHAW, Carlos. «El tercio de frutos de la flota de Indias en el siglo XVIII». En *Archivo Hispalense*, n.º LVI, 1973, p. 201-211.

proyecto motivó la protesta unánime de todos los cosecheros, por lo que no pudo ser llevado a la práctica (15).

El descubrimiento de América supuso para Europa y también para las nuevas tierras cambios importantes. Como bien dice Domínguez Ortíz, hubo un verdadero flujo de ideas, hombres y productos de una u otra orilla del Atlántico (16).

De El Puerto se enviaba vino, aceite, vinagre, aguardiente, trigo, etc. Del Nuevo Continente se recibía grana, añil, palo de campeche, palo brasilete, tabaco, cacao, chocolate, azúcar, cocos, patatas, tomates, pimientos, además estaba el cuero de vicuña, las hierbas y las raíces medicinales.

Importantes cargadores a Indias portuenses recibían algunos de estos productos y sobre todo drogas y plantas medicinales procedentes de Nueva España. Así podemos citar a Felipe y Manuel de Agesta, a Juan Vizarrón, a Diego Vizarrón y Polo, a Clara M.<sup>a</sup> Garrazaín, a Isabel Geraldino, a Pedro Cristóbal de Reinoso y Mendoza, a Juan Jerónimo Oneto, a Rodríguez Cortés, a Gaspar de Unzueta, etc. Estas plantas fueron introducidas en España a través de la Bahía de Cádiz e influyeron notablemente en el desarrollo de los conocimientos botánicos, médicos y farmacéuticos de la época (17). Al Jardín Botánico del Real Colegio de Cirugía de la Armada de Cádiz llegaban plantas americanas que debían ser remitidas al Botánico de Madrid. Al no disponer de espacio suficiente para acomodar las plantas y también por algunos problemas de salinización de las aguas en el Jardín gaditano, surge la necesidad de disponer de otro espacio para albergarlas. Así en 1788 se sugiere la creación de un Jardín de aclimatación en El Puerto de Santa María, como ampliación del de Cádiz, encargándose José Sánchez, que dos años más tarde sería botánico del Real Colegio de Cirugía de Cádiz, de escoger un terreno que sirviera de vivero para estas plantas y eligió en 1790 unos terrenos propiedad de Pablo Vizarrón, al noreste de la población, levantándose incluso un plano de situación de los mismos (18). Hay noticias

(15) IBIDEM. «El asiento de 1741 y el abastecimiento de frutos a Nueva España». En *Moneda y crédito*, n.º 161, 1982, p. 21-35.

(16) DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio. op. cit.

(17) MARTINEZ GARCIA, Consolación. *Drogas importadas desde Nueva España (1689-1720). Estudio estadístico farmacéutico*. Sevilla: Universidad, 1991.

(18) CAMPO SERRANO, Isabel del. *Contribución al estudio de la introducción de las plantas americanas en España desde 1755 hasta la invasión napoleónica*. Tesis doctoral inédita. Sevilla, 1989.

de que existieron otros pequeños jardines particulares, propiedad de importantes cargadores a Indias que probablemente también albergarían especies vegetales traídas de América. Podría ser el caso del que aparece en un plano del siglo XVIII a espaldas de la casa de las cadenas en la plaza del Polvorista.

Las relaciones comerciales con América empiezan a decaer a finales del siglo XVIII. Los Decretos de libertad de comercio con las colonias aprobados por Carlos III en 1765 y 1778 por los que se suprime el sistema de flotas y se permite a otros puertos el comercio colonial, desapareciendo el puerto único, contribuyeron a la decadencia comercial de la ciudad que no fue habilitada para el tráfico mercantil al existir dos puertos muy cercanos a ella que sí lo tenían permitido: Cádiz y Sanlúcar. El Puerto, en cambio, disfrutaba del derecho de generalas que consistía en poder introducir productos extranjeros sin pagar derechos de aduana. Podían ser conducidas a El Puerto mercancías directamente de los barcos que se encontraban en la bahía sin pasar por la Aduana de Cádiz. Sin embargo, este privilegio sólo se mantuvo para la ciudad hasta 1788 (19).

A pesar de la decadencia que empezaba a vivirse en estos momentos, la ciudad está asistiendo a un periodo de cierta industrialización. El panorama industrial está denominado por la producción de vinos, y en menor medida, aceite, productos que exportaban a América, como vimos antes. Surgen entonces nuevas iniciativas para instalar diversas industrias entre las que podemos citar las de lienzos estampados, seda, blanqueo de cara, jarcias para los navíos, licores, mistelas y aguas de olor, tonelería, etc. Todas ellas relacionadas estrechamente con la exportación.

Hasta ahora hemos hablado de flujo de productos de uno a otro continente. No hemos olvidado el movimiento poblacional que genera América. Según el estudio de Boyd-Bowman, entre 1493 y 1519 sólo doce vecinos de esta ciudad pasan a Indias, algunos de ellos participaron en el segundo viaje de Colón (20).

Un estudio reciente de M.<sup>a</sup> del Carmen Pareja nos habla de la portuense María de Morales, que viajó a México en la segunda mitad del siglo XVII. Su estado de viuda le permitiría embarcar sin ningún tipo de problemas, al

(19) IGLESIAS RODRIGUEZ, J.J. *Una ciudad mercantil...* p. 266-267.

(20) BOYD-BOWMANN, Peter. *Índice geobiográfico de más de 50.000 pobladores de la América hispánica*. T. I. 1493-1519. México F.C.E., 1985.

ser éste uno de los requisitos que se exigía a la mujer para obtener su licencia de pasajera a las Indias (21).

La América española estaba prohibida para los no españoles, sin embargo, un árabe cristiano caldeo del siglo XVII consiguió permiso mediante una real orden para ir por un período de cuatro años a recoger limosnas para la comunidad caldea. Su nombre era Elías Ibn Hanna. A él debemos una de las pocas narraciones sobre la historia de América desde el punto de vista de un árabe. Elías zarpó para las Indias en 1675 y después de correr numerosas aventuras, de relacionarse con virreyes y otras personalidades del nuevo continente volvió a España donde pasó sus últimos años. Eligió la ciudad de El Puerto para terminar sus días y también para acabar de escribir sus «Viajes» y su «Historia del descubrimiento y la conquista de América», primera historia de las Indias escrita por un árabe en uno de los lugares del suroeste español más vinculados a la historia de América (22).

Dentro de este movimiento de población del que hemos hablado, jugarán un papel fundamental los religiosos misioneros que emigraban a Indias, cuya tarea consistía en evangelizar a los habitantes de las nuevas tierras. Franciscanos, dominicos, agustinos y jesuitas son algunas de las órdenes religiosas que se asientan en nuestra ciudad. Los franciscanos tenían desde 1517 un monasterio en nuestra ciudad que también sería utilizado como hospicio para misiones. Sin embargo, será la Compañía de Jesús la que alcanzará mayor relevancia en el siglo XVIII, instalando en El Puerto un Hospicio de Misiones en el lugar que hoy ocupa la Barriada Francisco Franco, muy cerca de la plaza del Polvorista, edificio que perteneció a la Orden hasta 1767, fecha en que se decretó su expulsión de España y sus posesiones. Desde 1780 este edificio fue utilizado por misioneros de todas las órdenes que esperaban su paso a Indias. El hospicio no era sólo lugar de alojamiento, sino también de aclimatación de los religiosos, muchos de ellos procedentes de zonas más frías que la nuestra y que debían habituarse a nuestro clima más parecido al de las zonas del Nuevo Mundo donde llevarían a cabo su labor. Además se dedicaban a estudiar las lenguas y las costumbres de los pueblos americanos. Los misioneros traían consigo muestras de la

(21) PAREJA ORTIZ, M.<sup>a</sup> del Carmen. «Vida cotidiana de María de Morales. Una portuense en México en el siglo XVII». *Revista de Historia de El Puerto*, N.º 6, Aula Menesteo, pp. 33-52.  
(22) LUNDE, Paul. «El nuevo mundo visto por los árabes». *Aramco World*. Vol. 43, n.º 3, pp. 56-64. *Revista Cultural de Arabia Saudí*.

cultura y de la vida americana en sus viajes de vuelta a nuestra tierra. El Museo de Historia Natural del antiguo Colegio de San Luis de Gonzaga, alberga colecciones de animales disecados (aves, mamíferos, reptiles) y fosilizados que eran traídos en la mayoría de los casos por misioneros jesuitas de América y Filipinas (23).

Ya en la segunda mitad del siglo XIX se constata la presencia de estudiantes procedentes sobre todo de Cuba y Filipinas, aunque también los había de Nicaragua, Guatemala, República Dominicana y Puerto Rico. En régimen de internado permanecían durante algunos años en el Colegio de San Luis de Gonzaga, algunos volverían quizás a sus países de origen, otros se establecían en El Puerto e incluso, excepcionalmente, se casaban en esta ciudad. Es el caso de un estudiante filipino apellidado Muñoz de Bustillo que en 1898 contrae matrimonio con una señorita también de origen filipino (24).

El Puerto por su situación en la Bahía de Cádiz, de donde partían las flotas, se convirtió en el lugar ideal para que grandes personalidades de la época esperaran al día de su partida hacia Indias. Obispos y Virreyes visitan con frecuencia nuestra ciudad donde se les hacen los honores que les corresponden por su rango y categoría. El Virrey de Nueva España, Marqués de la Gracia Real, y el Obispo de Puebla visitan en 1739 nuestra ciudad.

Entre los personajes portuenses que pasaron a América y ocuparon importantes cargos públicos, podemos destacar a Juan Camacho Jayna, del séquito del Marqués de la Laguna y Virrey de Nueva España, Don Tomás de la Cerda. Camacho Jayna llegó a ser en México Alcalde de San Luis de Potosí, en 1680. Junto a la Marquesa de la Laguna patrocinó la edición príncipe de los Poemas de Sor Juana Inés de la Cruz, gran amiga de la Marquesa. Camacho Jayna donó a la Iglesia Mayor Prioral de esta ciudad un retablo de plata construido en San Luis de Potosí en 1667 por el maestro platero mexicano José Medina (25).

(23) Nuestro agradecimiento al Director del Complejo Educativo Safa-San Luis, Don Antonio Ariza, a la profesora de Ciencias Naturales, Doña Isabel López y al Padre Moore por facilitarnos nuestra tarea investigadora sobre el antiguo Colegio de San Luis de Gonzaga y su Museo de Ciencias Naturales.

(24) Archivo de la Iglesia Mayor Prioral de El Puerto. Expediente matrimonial de 1898.

(25) BARROSO VAZQUEZ, M.<sup>a</sup> Dolores. «Aportaciones americanas a la platería seiscentista de El Puerto» en *Gadex*, n.º 20. Cádiz: Diputación, 1992. N.º Homenaje a D. José Muñoz Pérez, p. p. 239-250.

Una figura de relieve en la historia de la Iglesia española e hispanoamericana es Juan Antonio Vizarrón y Eguiarreta, segundo hijo del famoso cargador Juan Vizarrón. Don Juan Antonio fue nombrado Arzobispo de la Iglesia Metropolitana de México en 1729 y desde 1734 a 1740 desempeñó interinamente el cargo de Virrey de Nueva España (26).

Antonio Díaz Pérez nació en El Puerto en 1761. Llegó a ser comandante, regidor de vara alta, miembro fundador del Cabildo de Valparaíso en Chile y alcalde de la misma ciudad desde 1795 a 1804 (27).

También M.<sup>a</sup> Tadea González Manrique del Frago nace en El Puerto en 1736, probablemente fuera un nacimiento accidental al encontrarse su familia esperando aquí la salida de la flota. Su padre D. Francisco González Manrique, capitán de Infantería y Gobernador de Bocachica, un estrecho que daba entrada al puerto de Cartagena de Indias y por el que los barcos sólo podían acceder de uno en uno. Este estrecho estaba flanqueado por dos fortines que defendían el paso a la bahía de Cartagena. Doña Tadea llegaría a ser Marquesa de San Jorge de Bogotá (28).

La huella de El Puerto en América y Filipinas puede apreciarse en la toponimia. Calderón Quijano afirma que la mayoría de los topónimos fueron dados en el siglo XVI. Corresponden, por tanto, a la época de las penetraciones y colonizaciones de los territorios. En Costa Rica existió una ciudad llamada Nueva Santa María y en Filipinas aún existe la pequeña ciudad de Milagros (29). No se puede afirmar que fueran portuenses los que llevaron estos nombres, sin embargo, los que los daban lo hacían llevados por el amor que sentían hacia su patria, sus pueblos o sus imágenes marianas (30).

Los brotes independentistas americanos a principio del siglo XIX afectaron notablemente a la ciudad donde empezaron a concentrarse, ya en 1814, las tropas del Ejército de Ultramar, cuya misión era sofocar la rebelión en las

(26) CEBRIAN GONZALEZ, Carmen. «El Puerto y América», en *Revista de Historia de El Puerto*, N.º 7. Aula Menestee, 1991, p. 35.

(27) Archivo Iglesia Mayor Prioral de El Puerto. Libro de Bautismos, n.º 82, 1756-1760, f. 384. Un breve currículum vitae de Antonio Díaz Pérez ha llegado al Archivo Histórico Municipal portuense remitido desde Valparaíso por un descendiente y amablemente nos ha sido cedido por José Ignacio Buhigas, Archivero Municipal.

(28) Archivo Iglesia Mayor Prioral. Libro de Bautismos, n.º 74, 1.736-1.739, f. 10 v.

(29) Agradecemos a la profesora de Historia de América de la Universidad de Sevilla, M.<sup>a</sup> del Carmen Borrego Plá el que nos facilitara los datos sobre estas ciudades.

(30) CALDERON QUIJANO, José Antonio. «Toponimia Andaluza en Hispanoamérica», en *Los Andaluces y América... Gran Enciclopedia de Andalucía*. Madrid: Espasa-Calpe, 1991. p.p. 201-202.

colonias. Su presencia ocasionó trastornos y gastos considerables a la población (31).

La pérdida de las colonias va a significar el ocaso de la era de prosperidad vivida por la bahía gaditana en los siglos anteriores. Por cierto tiempo se corta entonces el flujo comercial con América, a excepción de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, las tres últimas colonias que aún permanecieron bajo el dominio español hasta 1898.

El Puerto como aduce Comellas crecerá a expensas de la ruina que la libertad de comercio y la supresión de la Casa de la Contratación habían supuesto para Cádiz. Dicho crecimiento tuvo lugar gracias al considerable desarrollo experimentado por el sector vinícola, a partir, sobre todo, de la primera mitad del siglo XIX. Paradójicamente, como afirma M.<sup>a</sup> Carmen Borrego, el proceso independentista sirvió de acicate para que el marco vinícola de Jerez fuese en aumento (32). Algunas de las casas exportadoras más importantes que dirigían sus productos a las Antillas y a Filipinas fueron las de Harmony, Viuda de Nimo, Ortuño Hermanos, con sede en el Campo de Guía, al sur de la población muy cerca de la Plaza de Toros. En esta zona se realizaría entre 1828 y 1838 el ensanche urbanístico e industrial donde se desarrolló la industria vinícola, gracias a capitales y personas procedentes de Cádiz (33).

La Guerra de Cuba influirá en el descenso de las exportaciones de vino, incidirá no sólo en la economía sino también en la vida de la ciudad. Fueron muchos los portuenses que formando parte de diversos batallones se vieron obligados a participar en la defensa de los últimos bastiones del antiguo Imperio español.

Los habitantes de esta población sensibilizados con los hechos que allí sucedían, con el sufrimiento de sus paisanos debido al clima, heridas, enfermedades tropicales, etc. aportan fondos para el socorro de los heridos y los enfermos de guerra, a través de las numerosas suscripciones públicas que se convocaban (34).

(31) BARTOLOME LOPEZ-SOMOZA, Enrique. «El Puerto de Santa María 1800-1820», en *Pliegos de la Academia*, n.º 1. Academia de Bellas Artes Santa Cecilia, El Puerto de Santa María, p. 20.

(32) BORREGO PLA, M.<sup>a</sup> del Carmen. «El comercio del vino y el Puerto de Santa María en la crisis del noventa y ocho». Separata del T.I. de la *V Jornadas de Andalucía y América*, 1984, p. 460.

(33) SANCHEZ GONZALEZ, Rafael. *Introducción al estudio del urbanismo portuense. El ensanche del Campo de Guía (1828-1838)*. Cádiz: Caja de Ahorros, 1986, p. p. 11-13.

(34) *Revista Portuense*. 1986. Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María.

Desde 1896 hasta 1902 en los libretos de las comparsas y chirigotas del carnaval portuense aparecen letras alusivas a la Guerra de Cuba, a los soldados, a sus familiares, a los jefes de la rebelión cubana o al propio gobierno español al que criticaban en ocasiones por haber permitido esta guerra (35).

Numerosos soldados repatriados, enfermos o heridos convalecieron en el sanatorio habilitado en el Convento de la Victoria. Aquí se recuperaban a la espera de poder volver a sus lugares de origen.

Desde entonces las relaciones que El Puerto ha podido mantener con los nuevos países surgidos tras la Independencia, se han asentado sobre nuevas bases y aunque nos son más desconocidas, no por ello hay que pensar que son inexistentes.

---

(35) BUHIGAS, José Ignacio y SANTIAGO, Tily. *Carnaval: un siglo de historias del Puerto (1836-1936)*. El Puerto de Santa María: Ayuntamiento, 1983, p.p. 77-84.