

## EL PUERTO Y AMERICA

Las relaciones entre El Puerto de Santa María y América han sido estrechas a lo largo de los siglos. Ni qué decir tiene que en estos momentos en los que la conmemoración del V Centenario está tan cercana, adquieren una mayor importancia. Pero creo que no deberíamos quedarnos en un localismo pasado de moda, sino intentar, aprovechando el momento histórico, sacar a la luz una página de la Historia de El Puerto quizás un poco olvidada (1).

La primera referencia que hemos de hacer en cuanto al tema es bien clara, y por supuesto nos referimos a Colón. Ningún historiador, incluido el padre Las Casas se pone de acuerdo en cuanto a las fechas de la estancia del marino en El Puerto, pero es evidente que sí estuvo aquí, residiendo temporalmente entre, y son fechas aproximadas, 1483 y 1486 (2).

El motivo de la estancia de Colón en nuestra ciudad es de sobra conocido; el señor de El Puerto, el Duque de Medinaceli, le presta la atención y la ayuda que otros, entre ellos el duque de Medinasidonia no le aportó.

Bien, pero la pregunta siguiente es ¿qué hace aquí durante algunos años? ¿esperar tan sólo a que el duque se decidiera a prestar las naves? Rotundamente, no.

Yo no soy ninguna experta en temas colombinos, pero me parece que la estancia de Colón en El Puerto tuvo una motivación clara: vino a estudiar; y esta afirmación nos lleva a plantear un tema interesante y poco analizado hasta el momento.

(\*) Dra. en Historia de América.

(1) El trabajo que presentamos es una pequeña aproximación al tema basado en fuentes fundamentalmente éditas. La bibliografía específica existente sobre el mismo no es abundante, pero sí de un gran interés. Este artículo es el texto de una conferencia, de carácter divulgativo, ofrecida por la autora en las Tertulias del Aula Menesteo, el pasado 27 de agosto de este año.

(2) IGLESIAS RODRIGUEZ, JUAN JOSE: *El Puerto de Santa María*. Colecc. Los pueblos de la Provincia de Cádiz, núm. 27. Diputación de Cádiz. Cádiz, 1985, págs. 47-48.

El Puerto era en esas fechas uno de los lugares tecnológicamente más avanzados en cuanto a construcción de naves, rutas de navegación, marinos expertos, etc., que se podía encontrar en la baja Andalucía. Junto con Palos, cuyas vinculaciones con nuestra ciudad fueron muy estrechas, y a veces poco amistosas, componían la avanzada de las exploraciones marítimas del siglo XV (3).

Nuestra ciudad tenía toda las características, geográficas y económicas, necesarias para convertirse en un puerto marítimo de primer orden. Por una parte su ría, ancha, de aguas tranquilas, muy protegida de vientos y eventuales ataques; por otra sal y pescado en abundancia, vitales para la navegación en ese momento.

Los hombres portuenses no sólo eran pescadores, eran algo más, marinos muy avezados en la navegación de altura.

Sus expediciones a África, que constituyeron uno de los más saneados ingresos para la ciudad, fueron constantes a lo largo del siglo XV. Tenían un doble carácter, militar y económico. Creo que es suficientemente ilustrativo el texto que a continuación les voy a leer. Está fechado en 1506 y es parte de un memorial del Cardenal Cisneros:

«Otro sí que la gente que ha de ir en esta armada es necesario que sea de Xerez de la Frontera y del Puerto de Santa María y de San Lucar... porque en estos dichos logares lo tienen por uso ir a África y saltar y correr la tierra y barraxar aduares y aldeas y tomar navíos de los moros en la mar, entre los cuales hombres y gentes hay adalides que desde Burguía hasta la punta de Tetuán que es cabe Ceuta, no hay lugar cercado, ni aldea, ni aduares, ni valles, ni sierras, ni puertos ni desembarcaderos, ni atalayas ni ardiles dipuestos, adonde puedan ofender y hacer guerra que ellos no lo sepan como se ha de saber y son tan diestros que muchas veces saltan en la tierra de los moros a atentar y espiar y están dos días y dos noches con concierto de su navío o navíos y después los toman a recoger a su salvo con toda discreción...» (4).

Participó El Puerto también en grandes empresas, al margen de estas razzias, como las expediciones a Mina de Oro en 1471 y en la conquista de Canarias en 1478 (5).

(3) Ver SANCHO SOPRANIS, HIPOLITO. *Las relaciones entre los marinos de poniente y el Puerto de Santa María en el decenio 1482-92*. Estudios Geográficos, año X, núm. 37, págs. 669-699.

(4) SANCHO SOPRANIS, H.: *Historia del Puerto de Santa María desde su incorporación a los dominios cristianos en 1259 hasta el año 1800*. Cádiz, 1943, págs. 59-60.

(5) SANCHO SOPRANIS, HIPOLITO: *El Puerto de Santa María en el Descubrimiento de América*. Cádiz, 1926, págs. 119-129.

No cabe duda, pues, que la estancia de Colón en ella no es fruto de la casualidad, sino que debió tener un motivo muy justificado.

La Historia tradicional mitificó la figura de Colón, haciéndolo pasar por el primer hombre que se atrevió a cruzar el Atlántico a pesar de los miedos de los marinos de su época.

Es cierto que existió en la Edad Media una geografía fantástica que describía el océano Atlántico como tenebroso, plagado de monstruos, islas que desaparecían, etc. Y todas estas teorías se plasman en mapas y portularios.

Sin embargo, en el fondo, todas estas fantasías obedecían a motivos políticos y económicos. Los pueblos que habían descubierto tierras ricas o un buen mercado ocultan sus descubrimientos; así, los portugueses, a fin de disimular el tráfico de Guinea, dijeron que los barcos de vela redonda no podían volver desde aquellas tierras.

Junto a esta geografía fantástica había, sin embargo, una real, los descubrimientos y posterior conquista de Canarias, las Madeiras y Azores, que serán decisivos enclaves en las expediciones posteriores, y la navegación por las costas de Africa.

Si a ello unimos una serie de avances tecnológicos fundamentales, como fueron:

- Primero, la aplicación de conocimientos astronómicos a la navegación, haciendo posible la navegación de altura, no de cabotaje y la utilización de instrumentos como los astrolabios, relojes de arena, cartas, etc.

- Segundo, los barcos, fundamentalmente la carabela, movidos a vela latina que permite navegar a bolina, y con timón axial.

Junto a la aparición de los estados modernos y el desarrollo del pre-capitalismo, el descubrimiento de América era virtualmente inminente, y tuvimos la gran fortuna de que Castilla se adelantara (6).

Tras el Descubrimiento, El Puerto va a aportar a la Historia de América dos expediciones. Se incluyen dentro de los denominados Viajes Andaluces que, entre 1499 y 1501 dieron como resultado seis viajes, antes de la definitiva aplicación del monopolio por parte de la Corona.

El primero de ellos se organizó en nuestra ciudad. Transcurrió entre mayo de 1499 y junio de 1500. Sus organizadores fueron Alonso de Ojeda, Juan

---

(6) MORALES PADRON, FRANCISCO: *Historia de Hispanoamérica*. Sevilla, 1972, págs. 69-78.



de la Cosa, ilustre vecino de la villa y del que hablaremos posteriormente, y Américo Vespuccio, de sobra conocido.

Los dos primeros tenían ya una amplia experiencia en cruzar el Atlántico. Para Vespuccio ésta fue la primera.

Ojeda, quizás natural de Burgos, era paje del duque de Medinaceli, y pasó a la Española como capitán de uno de los barcos del segundo viaje de Colón. En tierras americanas fue el primer descubridor de oro y uno de los más atrevidos conquistadores (famosa fue su hazaña de raptar al cacique Canabó). En 1499 obtiene licencia para armar unas naves. Zarpa de El Puerto con una y se le unió otra en el cabo Aguer, desde donde enfila hacia Lanzarote, de allí a Fuerteventura, Tenerife y la Gomera, para hacer el avituallamiento. Toma rumbo hacia el Oeste y luego hacia el sur. Veinticinco días más tarde llegan al N.E. de Brasil, navegan hasta el Orinoco, salen hacia el Caribe, pasan frente a la costa de las perlas y descubren Paraguaná, Guajira, Maracaibo, el golfo de Venezuela y la isla de Curaçao. Ponen rumbo a la Española y de regreso a la Península.

El viaje económicamente fue un fracaso, pero desde el punto de vista geográfico se empezaba a pensar en la idea del continente (7).

El compañero de Ojeda, Juan de la Cosa, era un ilustre y acreditado marino y cartógrafo nacido en Santoña y vecindado en El Puerto. Viajó con Colón en la aventura del Descubrimiento en calidad de propietario y maestre de la Santa María, perdida en las costas de Haití. También tomó parte en el segundo viaje. Tras su expedición con Ojeda y Vespuccio, dibujó su famoso mapa, primero conocido en que aparece el continente americano.

Figura la zona norteamericana hallada por Caboto (aunque falta la Florida), el Golfo de México y la América Central; una masa continental vaga enlaza lo conocido de ambas Américas, sin interrupción. Están todas las Antillas y Cuba aparece ya como isla. De América de Sur constan las costas desde el cabo de la Vela al de San Agustín en Brasil. Africa ofrece su forma real (ya se había verificado el viaje de Vasco de Gama) y el Extremo Oriente es más vago puesto que aún no se había explorado, fuera de los viajes medievales. Faltan el Catay y el Cipango, quizás por asimilarlos con América. Comprende por tanto todo el mundo conocido entonces.

---

(7) MORALES PADRON, FRANCISCO: *Historia del descubrimiento y conquista de América*. 2.<sup>a</sup> edición. Madrid, 1971.

Está dibujado sobre pergamino formando un rectángulo de 183 por 96 centímetros. Sirve de eje el trópico de Cáncer y carece de gradación, rellenándose los mares y tierras de rumbos coincidentes en rosas náuticas, según la costumbre de la época. Hay una gran riqueza de oro, colores, figuras reales, bíblicas, míticas, reyes, carabelas, banderas, etc., según la moda medieval.

La fecha la da una inscripción: Juan de la Cosa la hizo en El Puerto de Santa María en el año de 1500.

Debió de ser hecho este mapa para los Reyes Católicos y quizás se conservaría en la Casa de la Contratación hasta su desaparición. Fue a parar en 1832 a manos del coleccionista Barón de Walckenaer, en París, donde lo identificó Humboldt quien fue el primero en publicarlo. A la muerte del propietario fue adquirido en subasta por el Gobierno español, en 1853 y depositado en el Museo Naval de Madrid (8).

El segundo viaje (9) al que hemos hecho referencia es el número cinco de los viajes andaluces y realmente no hay constancia de donde partió. Fue desde la bahía, aunque no está claro que fuese El Puerto, aunque sus conexiones con nuestra ciudad son evidentes.

Lo organizaron Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa y se realizó entre febrero de 1501 y septiembre de 1502.

Rodrigo de Bastidas era vecino de Triana y, tras conseguir apoyos financieros, pertrecha dos navíos. Les acompaña también Balboa. Navegaron hasta Barbados y después recorren Panamá, Jamaica y la Española, adquiriendo oro, perlas e indios, regresaron a Cádiz con no demasiada fortuna económica, pero el viaje tuvo un gran valor geográfico.

Descubierto el Nuevo Mundo, empresa en la que evidentemente muchos portuenses colaboraron, se abrió paso el proceso colonizador.

En esta segunda etapa El Puerto iniciará, tímidamente en el siglo XVI y de forma abierta en los siglos XVII y XVIII, unas relaciones económicas con América fundamentales para su desarrollo y posterior evolución.

Quizás convenga hablar antes un poco del sistema de flotas y del monopolio, lo cual es hablar de la Casa de la Contratación (10).

(8) *Diccionario de Historia de España*. Alianza Ed., tomo I, págs. 1011-1012.

(9) MORALES PADRON, F.: *Historia del descubrimiento...*

(10) SCHAEFER, E.: *La Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla durante los siglos XVII y XVIII*. «Archivo Hispalense», núm. 18. 1945.



Las Indias, América, era un gran incógnita. Lo único que se sabía era que no era Oriente. Frente a esto, una Corona, que acaba de terminar una larga guerra, se lanza a la conquista. Necesita, no obstante, una serie de organismos que regulen la empresa. La Casa de la Contratación se establece en un afán de su promotor, Juan Rodríguez de Fonseca, de institucionalizar los negocios indianos desde el segundo viaje colombino. De 1493 a 1503 esta gestión la lleva él personalmente. Pensemos que el segundo viaje de Colón trasladó a las nuevas tierras descubiertas a aproximadamente 1.500 personas, lo cual implica una organización muy compleja.

La Casa de la Contratación tiene una característica propia, el régimen de monopolio, que no es exclusivo de España, sino un reflejo de las teorías mercantilistas imperantes en el momento. Se trataba de evitar nuevos señoríos, lucha ésta en la que estaba inmersa la Corona. Se prohíbe incluso hacer fortalezas para que una probable nobleza americana no se alzase contra la Corona.

Además, Castilla estaba exhausta y necesitaba todo el aporte económico que pudiera recoger en las tierras recién descubiertas.

Las funciones de la Casa, muy amplias, abarcaban prácticamente todos los aspectos organizativos. Era el supremo organismo de gobierno en el aspecto mercantil, por ello era la organizadora de las flotas, o sistemas de convoy, adoptado para, de un lado proteger a los barcos de posibles agresiones por parte de piratas o pérdidas de navíos y, de otro, para poder controlar el comercio y evitar en lo posible el ilegal.

Para ello se decidió utilizar un puerto de salida único, el de Sevilla, magnífico por sus características (es un puerto interior prácticamente inviolable, y una de las más importantes ciudades de la península en esos momentos), y dos puertos de llegada, Santo Domingo o La Habana. Desde allí, la flota se dividía en dos, una partía hacia el norte, a Veracruz, y otra hacia el sur, a Cartagena y Portobelo, desde donde las mercancías, cruzando Panamá a lomos de caballerías, se volvían a embarcar en el Pacífico y continuaban ruta al Perú. El regreso se hacía de la misma forma. Los barcos se reunían normalmente en La Habana de donde partían hacia la península y tras sortear la peligrosa barra de Sanlúcar, tumba de muchos barcos indianos, descargaban en Sevilla.

En este aspecto la Casa de la Contratación actuaba como una especie de ministerio de marina; era también una escuela de navegación, ya que una de

sus funciones era la de Universidad de Mareantes, donde los hombres con experiencia en la navegación a América adiestraban a los pilotos de la flota.

Regulaba también los asuntos comerciales y de inmigración, los de hacienda (los impuestos se cobraban en la Casa, el almojarifazgo), almacenaba los productos americanos en sus dependencias y mantenía su propia cárcel y sus propios tribunales.

Con el tiempo esta cantidad de atribuciones se fueron especializando; aparecerán nuevos organismos como el Consejo de Indias, pero la Casa de la Contratación será sin duda muy importante durante la época colonial.

¿Quiere esto decir que nadie podía comerciar con América? No, pero nadie lo podía hacer sin permiso de la Casa.

En el siglo XVI los productos que podía ofrecer la comarca de El Puerto eran aceite, vino y sal, además, claro está, del pescado. La presencia de aduanas reales en la ciudad nos habla de que el tráfico comercial debió de ser intenso, pero su punto más alto no llegará hasta siglos posteriores (11).

Junto con Sevilla, Cádiz y la bahía ven aparecer a una aristocracia del comercio, que será pieza importante en el desarrollo de las ciudades: los cargadores a Indias.

Los cargadores eran grandes comerciantes que se enriquecieron a raíz del privilegio del tercio de toneladas, es decir, para Cádiz y la bahía se reservaba la tercera parte del tonelaje de la flota (aproximadamente unas 16 naves en la de Nueva España y 4 ó 6 en la de Tierra Firme).

En El Puerto, donde se establecieron muchos de estos cargadores, debido a las carencias urbanísticas de Cádiz, encontramos 4 de estas grandes familias, con origen normalmente en el norte de España. Son los Vizarrón, uno de cuyos miembros fue figura destacada en Nueva España, y del que hablaremos posteriormente, los Aranibar, Valdivieso y Rodríguez Cortés, éstos últimos al parecer de origen flamenco (12).

Ellos controlaban el tráfico con América, se enriquecieron y, a la vez, elevaron el status de la ciudad de El Puerto, convirtiéndola en una villa de renombre. Hicieron bastante por nuestra ciudad, y creo que, sobre todo, nos legaron ejemplares magníficos de arquitectura civil, alguno de los cuales

(11) IGLESIAS, JUAN J.: *El Puerto...* págs. 56-57.

(12) MONGUITO BECHER, FERNANDO: *Una familia típica de cargadores a Indias Navarra. Los Vizarrón en El Puerto de Santa María. «Hidalguía»*, Instituto Salazar y Castro (C.S.I.C.), Madrid, 1975, págs. 769-986.



aún está por recuperar y debía ser una tarea común de los portuenses el conservar estos palacios.

Este es el panorama que presenta el siglo XVII, una ciudad volcada en el comercio Atlántico. A la vez, el proceso de inmigración se acentúa, una vez que las conquistas se realizan.

Junto con los colonos iban los religiosos, ya que no debemos de olvidar que una de las premisas en las que se fundamentaba la conquista de América era la evangelización. Esta fue encargada a los franciscanos, dominicos y agustinos en un primer momento, y tras ellos llegarían los jesuitas.

En El Puerto, la orden franciscana había establecido un convento en 1517; era además hospicio, es decir, un lugar en el que se podían alojar los religiosos que se encontraran de viaje, y el hospicio de El Puerto se convierte en el paso obligado de todos los misioneros que marchan a Indias.

El proceso de llevar a los religiosos a América no era sencillo, como nada relacionado con el Nuevo Mundo. También se necesitaba un permiso real, y, aunque la Corona corría con todos los gastos del viaje, no era tarea fácil enfrentarse con la burocracia del momento, que, como la de hoy en día, era lenta e ineficaz.

Tras los primeros momentos de asentamiento de las órdenes, los conventos americanos necesitaban un gran aporte humano para la ingente tarea que allí se les presentaba. Es por esto que constantemente envían peticiones para que se organicen expediciones de religiosos.

Y se hacía así (13): se enviaba a un religioso en calidad de comisario que pedía las necesarias licencias. Una vez concedidas éstas, en las que se detallaba el número de religiosos que podían pasar y el lugar de destino, el comisario se dedicaba a recorrer los conventos peninsulares de su orden buscando a voluntarios. Estos, tras obtener la licencia de su provincial, se encaminaban hacia Sevilla, en donde se esperaban las órdenes. Estas, por lo regular, indicaban que el lugar de embarque era Cádiz, y hacia aquí se ponían en camino. Es muy curioso comprobar en estas listas de embarque, al igual que ocurría con los inmigrantes civiles, cómo se detallan los rasgos físicos de cara a una posible identificación, es decir, para que, más o menos, se

---

(13) CEBRIAN GONZALEZ, CARMEN: *Expediciones franciscanas en el siglo XVII*. Actas del III Congreso Internacional sobre los franciscanos en el Nuevo Mundo (siglo XVII). La Rábida, 1989, págs. 859-884.



embarcase la persona a la que se le había dado licencia, no otra. De este modo nos podemos encontrar: Junípero Serra, natural de Petra, en Mallorca, de 35 años, mediano de cuerpo, moreno, poca barba, ojos y pelo negro. Salió del convento de San Francisco de Palma el 13 de abril de 1749 y tras 181 días de viaje llegó a la bahía, es decir, que con toda seguridad, llegó a El Puerto, puesto que aquí estaba el hospicio (14).

Debió de ser impresionante el desfile de hombres que pasó por este pueblo nuestro e impresionantes serían los archivos del hospicio que harían feliz a más de un historiador si se consiguieran recuperar.

Una vez embarcados, la legislación, muy rigurosa, estipulaba a los capitanes que los instalaran adecuadamente, compartiendo un camarote cada 4 ó 6 religiosos, lo cual no impedía que en caso de necesidad estos mismos capitanes usaran su cargamento de misioneros como lastre, ordenándoles ir de babor a estribor, cuando los vientos o el mar complicaban la singladura.

Hemos hecho mención antes de un ilustre portuense, don Juan Antonio de Vizarrón. El segundo hijo de uno de los más famosos cargadores de El Puerto escogió, como era habitual en los segundones de las grandes familias, la carrera eclesiástica. De este personaje no se tienen excesivas referencias y no existe hasta el momento ninguna biografía sobre el mismo. Fue arcediano de la catedral de Sevilla, y en 1730 era nombrado arzobispo de México.

Que llegara a ostentar dicha dignidad sin ser de familia noble nos lleva a pensar que debió de ser un hombre de gran capacidad, puesto que de otra forma hubiera sido imposible.

No sólo llegó a ser Arzobispo, cargo lo bastante importante ya, sino que desde 1734 a 1740 fue Virrey de la Nueva España.

El hecho de que se encargara del gobierno civil a un eclesiástico fue relativamente frecuente en el Nuevo Mundo. Eran personas de tal prestigio y tan respetadas que solían ocupar el puesto de virrey de forma interina, es decir, cuando por traslado o muerte del titular del cargo este quedaba vacante, y a la espera de sustituto.

Sin embargo se dieron algunas excepciones de Arzobispos que ejercieron estas tareas no por unos meses sino por años. El caso más relevante es el de don Juan de Palafox y Mendoza, y el caso de nuestro paisano es otra de ellas.

(14) Archivo General de Indias. Contratación 5546.

De su labor como Arzobispo merece la pena reseñarse que fue el que nombró patrona de México a la Virgen de Guadalupe, renovó totalmente el palacio episcopal y erigió el colegio apostólico de San Fernando (15).

Como Virrey tuvo que hacer frente a numerosos problemas, entre ellos el contrabando inglés desde Belice, las luchas con los indios mosquitos de Guatemala, las sublevaciones indígenas de California y, sobre todo, la gran epidemia de fiebres, la gran *Matlazahuatl* que se declaró en 1736 extendiéndose con gran rapidez por todo el territorio y causando infinidad de víctimas, sobre todo entre los indígenas. Murió en México en 1747 y está enterrado en la catedral.

El siglo XVIII se presenta con un gran cambio, el traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz en 1717(16).

Sevilla había perdido razones para ser puerto único y la barra de Sanlúcar impedía la entrada de barcos de gran tonelaje. De manera que se traslada a Cádiz, aunque su vida no fuera ya demasiado larga, puesto que se suprimirá en 1790.

El reformismo borbónico, que llegó tarde, realizó una serie de medidas encaminadas a potenciar el comercio, y éstas culminaron en 1778 con el Reglamento de Comercio Libre, que suprimió el sistema de flotas, toleró la marcha de navíos sueltos, se anularon impuestos, se habilitaron más puertos y se permitió comerciar con puertos extranjeros.

En estos momentos El Puerto sigue siendo una ciudad eminentemente comercial, pero además comienza ahora un tímido proceso industrial con la instalación de fábricas de sedas, sombreros, tejidos y curtidos (17). La producción seguía siendo prioritariamente vinícola y las exportaciones se centraban en América y Europa.

Las reformas que intentan ya inútilmente reforzar los lazos de unión con América, fueron obra de los ilustrados, uno de los cuales, artífice de grandes cambios, fue Alejandro O'Reilly, el conde de O'Reilly.

El entonces Capitán General en Cádiz, vivó desde 1776 a 1786 en El Puerto, y a él se debe la urbanización de la orilla del río, donde se construyó

(15) Diccionario de Historia... Tomo III, págs. 1031-1032.

(16) Ver GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, ANTONIO: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. E.E.H.A. (C.S.I.C.). Sevilla, 1976, 2 tomos.

(17) IGLESIAS RODRIGUEZ, JUAN JOSE. «Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María», pp. 205-253.



el paseo llamado Vergel del Conde. Su nombre va unido también al hundimiento del puente de San Alejandro que, construido por su iniciativa, se hundió, por exceso de peso, en el mismo acto de su inauguración, causando un elevado número de víctimas.

El proceso de independencia americana debió de ser traumático para los españoles del momento. En escasos años todo el gran imperio se vino abajo. Y es que el siglo XIX fue una época turbulenta, plagada de cambios, algunos demasiado rápidos para que se pudieran asimilar.

Tras las Cortes de Cádiz, cuya repercusión en el Nuevo Mundo fue muy variada, comienzan los procesos separatistas, el último de los cuales, la guerra de Cuba, se siguió desde nuestra ciudad, como desde el resto de España, con un gran interés. A ello ayudaba el gran desarrollo del periodismo. La prensa llevó a los hogares las noticias del fracaso y la vergüenza de la derrota.

No terminan aquí las relaciones con América. El siglo XX ve renacer un nuevo proceso emigratorio, y, aunque no hay cifras concretas, al menos yo carezco de ellas, la recesión económica de España y de Andalucía en particular, llevaría a algunos portuenses a escoger el difícil camino de las Indias, ahora ya no como conquistadores.

América proporcionó a El Puerto riqueza y prosperidad.

¿Qué le aportó El Puerto a América? Es una cuestión difícil y fácil a la vez de responder. Es sorprendente comprobar cuando un americano llega a El Puerto lo familiar que le resulta. La arquitectura típica de los pueblos de la bahía, calles rectas, manzanas cuadradas, casas de dos plantas, balcones, está presente en toda América, en especial en las Antillas y México.

Pues bien, mucho más impactante es para un portuense andar por las calles de Puebla de los Angeles y casi creer que esté dando un paseo por la calle Larga.

(18) No se puede hablar de un número exacto de fallecidos en el accidente, ya que existen diferencias en cuanto a la cifra exacta. En el acta de Cabildo del 15 de Febrero se mencionan 115 muertos. Se refieren, por otra parte, distintas cifras: 413 víctimas (CARDENAS BURGUETTO, J. «Breve reseña de la ciudad de El Puerto de Santa María»; 400 (SANCHO SOPRANIS, Hipólito «Historia del Puerto...», págs. 472-473). En la Iglesia Mayor Prioral se encuentra una lápida, en la que se recogen 111 personas. Por último, investigaciones más recientes nos hablan de algo más de 100 muertos (SANCHEZ GONZALEZ, Rafael: «El puente de barcas sobre el río Guadalete en El Puerto de Santa María, 1779», Gades, Excma. Diputación Provincial, Cádiz, 1985, n.º 13, pág. 176.



El Puerto, la bahía, se puede reconocer en cada paso que uno da por las ciudades americanas, porque, claro está, las ciudades las hicieron los hombres, muchos de los cuales eran de nuestra tierra.

Hemos presentado aquí una serie de temas. Todos se han esbozado, pero todos requieren un estudio serio. Sería absolutamente imperdonable que no aprovecháramos el momento actual, al filo del tan manoseado 92, para, entre todos aquellos a quienes les interesan estos temas, que deberían ser todos los portuenses, no hiciéramos un esfuerzo e intentáramos recopilar lo que se sabe y lo que se puede saber de la Historia de El Puerto y América.