



Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

ANEXO I.3: CIRCUNSTANCIAS HISTÓRICAS.

1.- SÍNTESIS DEL PROCESO HISTÓRICO DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA

Factores naturales, humanos, económicos, militares, etc. han hecho que El Puerto haya jugado un papel destacado en varios aspectos de la historia de España y del mundo.

El Puerto es una de las ciudades más antiguas de Occidente: junto con Cádiz y Chiclana formaba parte de la fenicia Gadir.

- Se desvela su importancia como enclave destacado en las colonizaciones fenicia y griega. Poblado Fenicio del Castillo de Doña Blanca, siglos VIII y III antes de nuestra era.
- Llamado por los griegos Puerto Menesteo, entre los siglos IX a III a.n.e
- Época romana: Se considera que fue el llamado “Portus Gaditanus”, siglo I a.n.e, tuvo una importante función como centro productor-exportador agrícola en época romana.
- La denominación Portus (El Puerto) se mantuvo durante los periodos de dominación visigoda y bizantina, en los siglos V a principios del VIII.
- Durante siglos fue uno de los más importantes centros salineros peninsulares.
- Época musulmana: desde el año 711 hasta 1260 se le conoce como Al Qanatir, aldea musulmana.
- Reconquista de la ciudad: 1260, establecimiento del campamento militar de Alfonso X El Sabio y reconquista de la ciudad. Fundación de El Puerto de Santa María por el Rey y la ciudad pasa a ser el núcleo más desarrollado de la Bahía, merced a sus funciones relacionadas con el comercio exterior y militar. Alfonso X El Sabio le otorga carta fundacional en 1281.
- S.XV: en los años previos al viaje de descubrimiento de América (1492), Cristóbal Colón estuvo en El Puerto de Santa María. Su objetivo era buscar apoyo financiero, logístico y material del duque de Medinaceli a quien presentó su proyecto de viajar, por una nueva ruta, a las Indias Orientales. Fue d. Luis de la Cerda, duque de Medinaceli y Señor de El Puerto, quien lo envió y recomendó a la reina Isabel.
- Tras el descubrimiento del Nuevo Mundo la ciudad cobró un importante protagonismo en los viajes “menores” posteriores al primer viaje de descubrimiento, en su explotación, evangelización y colonización.
- 1500: año en el que el cartógrafo y navegante Juan de la Cosa realiza, en El Puerto de Santa María, el primer Mapamundi. Una carta náutica que se ha convertido en el primer documento para la navegación y conocimientos de las costas de América. Su original se conserva en el Museo Naval de Madrid.
- 1504: D. Juan de la Cerda, duque de Medinaceli manda construir y funda el Monasterio de la Victoria entregándoselo, para su gestión, a los frailes mínimos de San Francisco de Paula. Considerado el primer monasterio dedicado a la evangelización de América.

Un edificio con una larga historia que termino siendo el conocido “Penal de El Puerto” en el s. XX y actual de titularidad municipal y convertido en centro y equipamiento para actividades culturales y Bien de Interés Cultural y Centro para la Memoria Histórica.

- Entre los siglos XVI y XVII el papel de El Puerto en la estrategia militar nacional se acrecienta como sede de la Capitanía del Mar Océano para la defensa de la costa atlántica andaluza y fondeadero de las Galeras Reales.
- 1660: traslado de la cabecera de la flota a Indias desde Sevilla a Cádiz y establecimiento de un creciente número de familias nobles de cargadores a indias-comerciantes con América- en la ciudad. La ciudad comienza un crecimiento acelerado, tanto de población, desarrollo urbano, arquitectónico y en esplendor artístico. Un desarrollo y ennoblecimiento de la ciudad debido en buena parte al mecenazgo que ejercieron los nuevos comerciantes con América, aquí afincados, y que invirtieron parte de su riqueza en la construcción de edificios religiosos (hospitales, ermitas, iglesias, conventos...) y en la donación de bienes artísticos destinados a estos centros religiosos dotándolos de un importante patrimonio artístico- religioso.
- Desde finales del Siglo XVII, pero sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, hace de su industria vinícola la actividad más importante, contribuyendo favorablemente a la balanza comercial española.
- Desde fines del Siglo XVIII es uno de los principales puertos pesqueros del país.
- 1729: La visita del rey Felipe V, su familia y corte, como huéspedes de d. Juan Vizarrón. Cargador a indias afincado en El Puerto y que destinó su palacio -en la plaza del Polvorista, conocida -tras la visita real fue conocida popularmente conocido como “Palacio de las Cadenas”- a ser Palacio Real. Hoy declarado B.I.C

Ese mismo año, el 29 de mayo, el rey Felipe V firmó el decreto por el que El Puerto dejó de estar bajo la jurisdicción de la casa ducal de Medinaceli pasando de nuevo a depender de la Corona.

- S. XIX: Durante la guerra de la Independencia fue sede del cuartel general francés (1810 a 1812). Contribuyendo a impedir el avance francés y toma de Cádiz y San Fernando gracias a la decisión del Ayuntamiento portuense de mandar destruir el Puente de San Alejandro- pasó obligado hacía ambas poblaciones vecinas-. Un hecho histórico que marcó la guerra al impedir el avance del ejército francés hacía Cádiz y San Fernando.
- Primer tercio del s. XIX: El Puerto se convierte en ciudad vitivinícola y en la primera ciudad donde se proyecta un polígono industrial bodeguero planificado, el Campo de Guía, con sus magníficas bodegas catedral. Un lugar para la crianza biológica del vino Fino.
- En el Siglo XIX opera ya como centro turístico regional, manifestando su vocación en esta actividad.
- Ha sido cuna y residencia de destacadas personalidades literarias, políticas, científicas, artísticas, etc...

2.- DESARROLLO DE CONTENIDOS DE SÍNTESIS DEL PROCESO HISTÓRICO:

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE ESPECIAL RELEVANCIA EN LA CIUDAD DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA

El emplazamiento y la situación geográfica de El Puerto de Santa María en el centro de la Bahía de Cádiz, en la desembocadura del río Guadalete. Situación geoestratégica que la ha convertido desde antiguo en antepuerto de salida de productos desde la baja Andalucía y Jerez hacía otras tierras.

Está limitada al norte por la Sierra de San Cristóbal y posee un clima templado de tipo mediterráneo.

Un lugar privilegiado que ha motivado los asentamientos poblacionales desde las épocas más remotas y su desarrollo histórico hasta hoy, y motiva, en la actualidad, sus expectativas de futuro.

Su actividad económica tradicionalmente ha estado condicionada por la riqueza natural de la zona: la pesca, la extracción de sal y la vid, la crianza biológica de vino con denominación de origen Jerez-Xérès-Sherry -con las bodegas e industrias auxiliares- y su amplia línea de costa con playas de excepcional calidad. En las últimas décadas, del siglo pasado, es el sector servicios y el turismo, en todas sus facetas: cultural, de playa, deportivo, gastronómico...el que se ha convertido en la base de nuestro futuro económico.

El Puerto, está asistiendo al notable ascenso de un nuevo sector que se viene gestando desde los últimos años, el turismo.

Por lo que respecta el desarrollo histórico de nuestra ciudad, hemos de distinguir varias etapas claramente diferenciadas que determinan, de forma innegable, nuestra historia local:

1. La primitiva presencia humana correspondiente a la época prehistórica.
2. Los orígenes remotos de la ciudad, que podemos establecer en la zona del Castillo de Doña Blanca.
3. Los orígenes recientes, relacionados directamente con la ubicación actual, en la margen derecha de la desembocadura del río Guadalete.

1.- Época prehistórica

Los restos humanos más antiguos fueron hallados en el yacimiento de El Aculadero, situado en la línea de costa -en la zona del actual Puerto Sherry-, y cuya industria se corresponde con el Paleolítico Inferior Arcaico (aproximadamente de hasta medio millón de años). En este yacimiento se realizaron excavaciones desde 1973. Es por tanto desde este momento cuando hay constancia de asentamientos en la zona del entorno de lo que sería El Puerto de Santa María.

2. Los orígenes remotos

-Se remontan al Poblado Fenicio del Castillo de Doña Blanca, excavado desde 1979 por el Profesor D. Diego Ruiz Mata y en el que se han encontrado estratos arqueológicos correspondientes a la superposición de ocho edificaciones de distintas épocas entre los siglos VIII y III antes de nuestra era. Los más antiguos, del siglo VIII se corresponden con la fundación fenicia de la ciudad.

La ciudad fenicia estaba perfectamente planificada, con puerto, calles y viviendas de varias habitaciones. Así como, el hallazgo de lo que se considera el espacio bodeguero de construcción fenicia más antiguo del mundo, datado en el s. III a. C. por el profesor d. Diego Ruiz Mata (catedrático de la UCA, profesor de Prehistoria, arqueólogo especialista en el mundo fenicio y director de las excavaciones llevadas a cabo en el poblado fenicio de D^a Blanca). Un enclave arqueológico de notable interés para la historia y evolución de asentamientos humanos en la zona y su posterior desarrollo urbano hacia la desembocadura del Guadalete.

Durante el desarrollo de esta ciudad fenicia se introdujeron nuevas técnicas en la metalurgia y la orfebrería, el empleo del hierro y del torno, la escritura y formas de religión fenicias. Por otra parte, se desarrolló el comercio con Grecia y el norte de África (siglo VI a.d.C.).

A finales del siglo III, correspondiéndose con los restos más modernos del poblado, parece que éste fue abandonado sin que por el momento pueda fundamentarse este abandono.

-La romana fue otra etapa importante de nuestra historia, ya que fue por entonces cuando surgió un importante núcleo de población en el perímetro de lo que actualmente se corresponde con la ciudad de El Puerto de Santa María. Durante esta época, la economía del lugar, que algunos investigadores coincidieron en vincular al antiguo Portus Gaditanus, se basó en la agricultura, la ganadería, la pesca, el comercio y, especialmente, la salazón del pescado.

En el actual casco histórico portuense se encuentran importantes restos romanos, tal y como ha demostrado algunas excavaciones urbanas y periféricas. Dos elementos que sin duda destacarían en la antigua ciudad romana serían el edificio desaparecido sobre el que hoy se levanta el Castillo de San Marcos y el puente romano que atravesaba el Guadalete, cuyos restos perduraron durante siglos.

-De la época visigoda – El Portus- apenas existen noticias, salvo algunos restos encontrados en la zona de la campiña y que actualmente se pueden contemplar en el Museo Municipal.

-La época musulmana: Durante la misma, e inmediata a la invasión producida a través del Estrecho de Gibraltar en el año 711, la población musulmana se asentó en una pequeña aldea situada en la desembocadura del río Guadalete y dependiente administrativamente de Jerez, conocida como Al-Qanatir, nombre que podríamos traducir como “Los Arcos” o “El Puente”, ligado probablemente a la existencia del antiguo puente romano.

Existía además un elevado número de pequeñas aldeas -alquerías- diseminadas por todo el término, algunas de las cuales quizá poseía su propia mezquita. Este era el caso de Al-Qanatir, que contaba con uno de estos edificios religiosos de cierta importancia, del que todavía hoy se conservan algunos elementos: parte de su planta, el muro de la quibla y el mihrab o recinto sagrado. Esta mezquita acabaría transformándose en el Castillo de San Marcos.

En los siglos XII y XIII se asentó en al-Qanatir una pequeña comunidad almohade que sería conquistada por el rey castellano Alfonso X, originando una de las etapas más decisivas de nuestro devenir histórico.

3. Los orígenes recientes

La ocupación y control castellano de la aldea islámica de al-Qanatir se produjo entre 1257 y 1260 por Alfonso X, el rey Sabio, que narra de forma poética en la Cantigas de Santa María de El Puerto, cantiga 328, este hecho histórico.

Años después se procedió al repoblamiento de la zona por gentes castellanas y el repartimiento de tierras y casas.

La procedencia de estos nuevos pobladores la conocemos por el Libro del Repartimiento, del que se conserva una copia en el Archivo Municipal. Estos llegaron desde la vecina Cádiz, Sevilla, Jerez, o también andaluces de otras zonas, castellanos, catalanes, extranjeros, algún judío, etc...., así como de la cornisa cantábrica, sobre todo vascos, santanderinos y asturianos. Al concluir el reparto de tierras se comenzó el de casas y solares. Para entonces se contaba con el primitivo casco urbano y el contorno rural inmediato. Sobre la antigua mezquita se reedificó la iglesia-fortaleza de la ciudad, -santuario convertido en importante centro de peregrinación -surgieron edificios y casas en torno a las iglesias y las plazas levantándose una muralla alrededor de la ciudad.

Convertida posiblemente en la localidad más importante de la bahía, Alfonso X hizo de la ciudad villa de realengo –dependiente de la corona- en el año 1279 y la concedió carta fundacional –Carta Puebla- en 1281, además de otorgarle privilegios fundamentalmente de tipo económico y administrativos y situarla como un antiguo centro comercial; le concedió término municipal e instituciones propias, ferias y mercados, libertades económicas para comerciantes, pescadores, ganaderos, etc...

El Puerto de Santa María fue la última repoblación llevada a cabo por Alfonso X.

Al rey Sabio le sucedería en el trono su hijo Sancho IV, ocupado igualmente en el control norteafricano y en la conquista de la zona de Gibraltar. Para ello contrató los servicios de Micer Benedetto Zaccaría, tanto para la vigilancia del Estrecho como la de la zona situada entre los ríos Guadalquivir y Guadalete, en la que se encuentra El Puerto de Santa María, que le fue ofrecido a Zaccaría como señorío. Así, Zaccaria, un genovés comerciante con Oriente, creador de una flota y de un imperio colonial, se convirtió a fines del siglo XIII en el primer señor jurisdiccional de El Puerto. Tras sucesivas ventas y contratos matrimoniales, el señorío de El Puerto pasó al poder de la Casa de la Cerda y en 1454 el quinto conde de la Cerda, don Luis, se convirtió en el primer duque de Medinaceli. A la ciudad se impusieron tributos que gravaban todas sus actividades comerciales, lo que provocó continuos pleitos entre señores y vecinos. El Puerto no dejó de ser villa de señorío hasta el año 1729.

Bajo el amparo de los duques se construyeron, entre otros, edificios tan importantes como la Iglesia Mayor Prioral -a fines del siglo XV- y el Monasterio de la Victoria -en los primeros años del siglo XVI-, destinado éste último a panteón familiar, aunque jamás se le daría tal uso. Ambos edificios se levantaron en varias etapas, hasta el siglo XVIII.

En esta situación se encontraba El Puerto cuando se enfrentó a una nueva época que marcaría la historia en general y, especialmente, la suya en particular.

EI PUERTO DE SANTA MARÍA Y AMÉRICA

En el siglo XV, nuestra ciudad era ya una población avanzada en cuanto a la construcción de naves y astilleros, frecuentada por cartógrafos y expertos marinos. Mantenía las buenas condiciones geográficas de antaño –ría tranquila y resguardada, abundante sal y pescado etc.- a lo que ahora se unieron siglos de experiencia y tradición marinera, conseguida entre otras con la expedición a África y Mina de Oro (1471) y su participación en la conquista de Canarias (1478). Todo ello contribuyó a convertirlo en foco de atención para marinos nacionales y extranjeros y le hizo partícipe de la génesis y posteriores consecuencias de la empresa americana.

Una de las consecuencias fue el asentamiento en la ciudad de navegantes y comerciantes, que desempeñaron un papel decisivo en su desarrollo durante toda la Edad Moderna.

Así, durante los años anteriores e inmediatamente posteriores al descubrimiento de las nuevas tierras, a fines del siglo XV, y atraído por este ambiente marinero y por el poder de los duques de Medinaceli, se instaló en nuestra ciudad Cristóbal Colón entre 1483 y 1486 solicitando ayuda para su empresa. Como es bien sabido, el patrocinio de la famosa expedición correría a cargo de la Corona, en las personas de los Reyes Católicos. Nuestra ciudad participó con la carabela Santa María, surta en estas aguas. En las dos primeras ocasiones en que Colón viajó a América -el primer y segundo viaje- le acompañaba otro experto marino avecinado en El Puerto, Juan de la Cosa, armador y piloto de nao Santa María y autor del primer mapamundi en el que aparecen representadas las nuevas tierras, realizado en el año 1500, auténtico monumento de la cartografía de indudable valor artístico y documental.

De El Puerto zarparon también otras expediciones que regresaron con importantes descubrimientos geográficos, como la de Alonso de Ojeda (1499-1500) y la de Rodrigo de Bastidas (1504). En la primera viajaban también Juan de la Cosa y Américo Vespucio (quien más tarde daría su nombre al nuevo continente) y llegó entre otros lugares a tierra firme, es decir al continente. En la segunda de estas expediciones participó igualmente Juan de la Cosa y Vasco Núñez de Balboa, explorando también tierra firme y descubriendo algunas de las islas conocidas como Antillas Menores.

Esto son solamente los comienzos de una empresa que movió nuestra ciudad durante siglos.

En 1517, escasos años después de primer viaje, se levantó en nuestra ciudad el Hospicio de Indias, alojamiento de los religiosos que se encontraban de viaje y lugar de paso obligado para todos los misioneros que marchaban a Indias desde cualquier punto.

Esta febril actividad provocó el aumento de la población y la atracción constante de inmigrantes que se fueron instalando en El Puerto durante todo el Siglo XVI, aunque la población sufrió constantes altibajos debido, sobre todo, a las epidemias.

La larga tradición marinera con que contaba la ciudad y su estratégica situación en la desembocadura del Guadalquivir al centro de la Bahía, salida de importantes expediciones, lo que hizo que se convirtiera en fondeadero e invernadero de las galeras reales (1540-16689 por ser el puerto más seguro del litoral bajo andaluz. Igualmente, pasó a ser la sede de la capitanía general del Mar Océano (s. XVI al XVIII) y ciudad de llegada de marinos, navegantes y comerciantes que se instalan en la ciudad aumentando de manera considerable su población.

S. XVIII-XVIII: ETAPA DE GRAN CRECIMIENTO COMERCIAL

Así llegado el siglo XVII, la nuestra era una ciudad tontamente volcada al comercio Atlántico con las tierras de Ultramar, y un centro de expansión atlántica desde donde se exportaba aceite, vino o sal, los productos tradicionales de la zona, y se encontraba como puerto de enlace entre el extranjero y el interior peninsular con el Atlántico y los lugares de destino.

Estas relaciones comerciales provocaron la instalación de colonias extranjeras (portuguesa, flamenca, italiana, inglesa...) a la vez que el asentamiento de comerciantes amparados en la actividad mercantil con America. De este comercio derivó gran parte de la importancia de la ciudad durante esos siglos y el enriquecimiento de su patrimonio artístico y cultural en la Edad Moderna

Estos comerciantes, a veces también cosecheros, conocidos como los Cargadores a Indias eran también armadores de buques, y se enriquecieron con los privilegios que gozaba Cádiz con el comercio indiano “el tercio de toneladas” por el que se reservaba para Cádiz y la Bahía, la tercera parte del tonelaje de la flota que comerciaba con América.

Los Cargadores establecidos en El Puerto procedían en su mayoría de la aristocracia vasconavarra y del norte peninsular. Participaron a menudo con el gobierno municipal y, con parte de las riquezas obtenidas de su actividad mercantil, enriquecieron el patrimonio arquitectónico portuense con grandes casas que constituyen en la actualidad la muestra de arquitectura civil más representativa de nuestra ciudad. Ejemplos importantes de ellos son: Vizarrón, Aranibar, Valdivieso, Purullena, etc. Igualmente enriquecieron el patrimonio artístico de iglesias y conventos con donaciones. Se construyeron y reformaron importantes edificios religiosos: Iglesia Mayor, conventos de San Agustín, Santo Domingo, Espiritu Santa, hospitales como el de la Misericordia, etc.

Además de estas construcciones, durante estos siglos hubo de procederse también a levantar sólidas fortificaciones en toda la Bahía debido a los continuos ataques piráticos e invasiones enemigas.

En los primeros siglos de nuestra Edad Moderna las expediciones militares desde El Puerto de Santa María eran continuas, ya que desde los comienzos de la época señorial El Puerto era internadero de las Galeras Reales, donde se carenaban y aprestaban para prepararse para entrar en combate y contralar la costa atlántica andaluza. Un hecho que la convertía en uno de los Puertos más importantes de la Bahía. Igualmente, fue sede de importantes instituciones como el Hospital de las Galeras y la Capitanía General del Mar Océano y costas de Andalucía para la defensa geoestratégica militar de la costa atlántica y de posibles ataques piratas y de otras potencias extranjeras.

El mundo de las Galeras generó toda una sociedad propia alrededor compuesta por sus gentes y todas las profesiones que giraban en su entorno: militares, administradores, artesanos..., una sociedad que se diversificó y amplió en paralelo con el comercio colonial, lo que hace suponer que durante el siglo XVII y el siglo XVIII El Puerto gozó de un cosmopolitismo y aumento poblacional que la convirtió en una gran ciudad en constante crecimiento urbano.

El Puerto tuvo, por otro lado, un papel destacado en el conflicto sucesorio a Carlos II, apodado “El Hechizado”. Ante la doble posibilidad de sucesión entre Carlos de Austria y Felipe de Anjou, nuestra ciudad se mostró leal al príncipe Felipe, más tarde Felipe V, lo que provocó el ataque en 1702 de la liga contraria anglo-holandesa dirigida contra Cádiz. Las tropas aliadas saquearon la ciudad provocando la decadencia de su comercio que, sin embargo, se recuperaría pronto.

A cambio, El Puerto se granjeó el aprecio del heredero vencedor Felipe V que visitaría la ciudad en dos ocasiones, organizándose grandes festejos con este motivo, y le otorgó los títulos de Muy Noble y

Muy Leal Ciudad y un decreto de incorporación a la Corona de Castilla en 1729. Dejó entonces de ser señorío jurisdiccional de los Medinaceli para pasar a ciudad de realengo – Corona.

También por entonces (1680) se trasladó la cabecera de flota de Sevilla a Cádiz y años más tarde, 1717, se trasladó la Casa de Contratación -que regulaba el comercio con América- de Sevilla a Cádiz, relanzando a El Puerto en la conocida como carrera de Indias y puerto importante en la ruta a las Indias.

La actividad económica en esta época fue importante, pues aquí se concentraron un buen número de fábricas diferentes: textiles, toneleras, etc...

Se acometieron igualmente importantes obras de arquitectura civil, de ingeniería y urbanísticas, que contribuyeron a encaminar a la ciudad hacia su actual morfología: la traída de las aguas desde los manantiales de La Piedad, en Sidueña, a través de un acueducto subterráneo hasta la población, donde los vecinos se abastecían en fuentes públicas; el empedrado y acerado de calles, el puente de San Alejandro, el Matadero, el cuartel del Polvorista, los paseos de la Victoria y del Vergel, etc... Además, se realizaron obras religiosas importantes, como los Hospitales de San Juan de Dios y de la Divina Providencia, conocido como “Hospitalito”, el Convento de las Capuchinas –Monasterio de San Miguel Arcángel-, etc.... Igualmente se instalaron y crearon también instituciones académicas y culturales y se asistió a una etapa de reformas administrativas de todo tipo.

El año de 1729 fue un año histórico para la ciudad. La visita del rey Felipe V, su familia y corte, como huéspedes de d. Juan Vizarrón. Cargador a indias afincado en El Puerto y que destinó su palacio - en la plaza del Polvorista, conocida -tras la visita real- popularmente conocido como “Palacio de las Cadenas”- a ser Palacio Real.

El 29 de mayo de 1729 el rey Felipe V firmó el decreto por el que El Puerto dejó de estar bajo la jurisdicción de la casa ducal de Medinaceli pasando de nuevo a depender de la Corona.

ÉPOCA CONTEMPORÁNEA

En el s. XIX El Puerto de Santa María asistió a frecuentes y distintos cambios: un cambio importante, tanto en la extensión como en el aspecto del núcleo urbano portuense, estuvo condicionado directamente por la aparición de los edificios destinados a bodegas.

Tras el fin del monopolio de España con el comercio americano y el consiguiente ocaso mercantil que esto supuso, El Puerto se convirtió en centro de explotación de los vinos de Jerez y de los suyos propios. La estructura económica continuó con la explotación pesquera-que adquirió ahora nueva importancia al situarse nuestra ciudad como uno de los principales puertos españoles en la práctica de la pesca del bou-, las salinas y productos agrícolas, y su comercialización. A esto se añadió la producción vinícola, que se había visto enriquecida con la aparición del nuevo sistema de criaderas y soleras que proporcionaban vinos de mejor calidad. Esto incentivaría la temprana aparición del ferrocarril, - fundamentalmente para dar salida a los vinos jerezanos- cuya red se convirtió en la primera de Andalucía y la tercera de España.

Las primeras bodegas instaladas desde el siglo XVIII se ampliaron e impulsaron durante el XIX. Se urbanizó una gran zona a sus expensas, la comprendida en el conocido como Campo de Guía (actuales Plaza de Toros y calles Valdés, Moros, Comedias y Bajamar) con las grandes bodegas catedral y la construcción del Campo de Guía, primer polígono industrial bodeguero planificado de España.

En los aspectos político y militar, el siglo XIX comenzó, al igual que el anterior con una guerra, la de la Independencia.

Durante la invasión napoleónica, El Puerto fue elegido como cuartel general del mando francés, entre 1810 y 1812. A partir de esta fecha se asistió a un breve “periodo liberal” bajo las Cortes de Cádiz y más tarde, en 1823, se convertiría en sede de un nuevo ejército compuesto por los Cien Mil Hijos de San Luis, cuyo fin era reinstaurar el absolutismo de Fernando VII, quien en esta misma ciudad firmó el decreto de abolición de la Constitución Liberal de 1812.

Pocos años tardaría en sentir El Puerto los efectos de otra política liberal que supusieron los decretos de Desamortización. Esto constituye uno de los aspectos políticos y hacendísticos más importantes del ochocientos. Las desamortizaciones se basaban en la confiscación de los bienes raíces pertenecientes, en su mayor parte, a la Iglesia y a los municipios, por parte del Estado, a través de una cierta compensación económica.

Dos fueron las desamortizaciones: la eclesiástica promulgada por Mendizábal en 1836, que afectó a las órdenes religiosas, y la civil, de Madoz, de 1855, que afectó a los bienes municipales entre otros.

En nuestra ciudad, como en otras, se vieron afectados varios conventos: los de monjas del Espíritu Santo y de la Concepción –con importantes propiedades urbanas- al igual que otros conjuntos conventuales como la Victoria, San Francisco, San Antonio de los Descalzos (en la actual Plaza de Peral) o Santo Domingo. Para todos ellos se proyectaron destinos muy distintos, aunque no todos estos proyectos se llevaron a la realidad. Así, definitivamente, en parte del convento de San Francisco se acabó construyendo el Colegio de San Luis Gonzaga, levantado por una asociación de padres de familia en 1865 ante la necesidad de un centro de segunda enseñanza en la zona. San Agustín albergó en principio una escuela de niñas que más tarde sería ampliada, el convento de Santo Domingo se reservó para sede del Ayuntamiento y Cuartel de Caballería e Infantería de la Guardia Nacional, y posteriormente pasaría también a centro educativo. El Monasterio de la Victoria, tras barajar varios destinos y convertirlo en sedes provisionales de de distintos usos, se acabaría convirtiendo en centro penitenciario hasta hace pocos años. El Convento de San Antonio de los Descalzos sufrió peor suerte, se acabó derribando para crear un paseo de invierno, la actual Plaza de Peral. Con las piedras procedentes de su derribo se levantó el mercado de abastos de la Concepción. En San Juan de Dios, en poder de la Beneficencia, se estableció la primera escuela gratuita de la ciudad.

Bien mediado el siglo la nuestra fue unas de las primeras ciudades en adherirse a la famosa revolución de septiembre de 1868, conocida como “La Gloriosa”, que había estallado para derrocar la monarquía de Isabel II y la dinastía borbónica que ella representaba. Inmediatamente se expidieron decretos de supresión de la Compañía de Jesús –que ya se habían producido anteriormente en época de Carlos III- y la expulsión de los Franciscanos y Misioneros de Filipinas, a la par que se materializaron algunas de las incautaciones ya anunciadas en las desamortizaciones.

Producto de esta revolución fue la instauración de la I República en 1873, bien acogida por los portuenses, que pronto constituyeron un ayuntamiento republicano. Una de las primeras obras acometidas por este nuevo gobierno local fue la canalización y limpieza del río. Estas mismas obras volvieron a retomarse por el gobierno borbónico de Alfonso XII, -reinstaurado más tarde durante la época conocida como la Restauración-, años en los que también se levantó la actual Plaza de Toros (1880), se realizó el empedrado de nuevas calles, la instalación y remodelación de jardines y parques públicos (Plazas de Peral, del Ave María, la Victoria, el Paseo del Vergel o Parque Calderón...) y se finalizaron las obras del nuevo Ayuntamiento (en la Plaza de Peral). La fisonomía de nuestra ciudad actual estaba entonces prácticamente definida.

Ya en el siglo XX, El Puerto, como el Estado Español, pasó por sucesivas etapas y momentos políticos: el reinado de Alfonso XIII, la Dictadura de Primo de Rivera en (1923) y la instauración de la II República, en 1931, que acabó en 1936 con la Guerra Civil.

En lo que respecta al aspecto específicamente cultural, El Puerto ha sido cuna de reconocidos artistas y personajes contemporáneos. Entre ellos mencionamos solo algunos, como los pintores Francisco Lameyer, Eulogio Varela o Enrique Ochoa -algunas de cuyas obras forman parte de los fondos del Museo Municipal-, el músico y compositor Javier Caballero o el científico Federico Rubio. También conocieron bien la ciudad, otros ilustres como Isaac Peral o Juan Ramón Jiménez, aunque por motivos diversos.

Más recientes destacamos los artistas portuenses como el polifacético Manolo Prieto, el poeta José Luis Tejada, el dramaturgo Pedro Muñoz Seca, los pintores Serny, Juan Lara, el universal Rafael Alberti -todos ya desaparecidos- o el escultor Fernando Jesús, por mencionar los más conocidos. Todos ellos han participado, entre otros, en la ampliación y desarrollo de nuestro patrimonio cultural.

En una época ya más cercana a nosotros es necesario reconocer el importante papel desempeñado por la actividad vitivinícola y la industria bodeguera, así como el de la actividad pesquera, que en décadas pasadas fueron sectores económicos muy importantes.

En la actualidad y amparada por las condiciones naturales e históricas de nuestra ciudad- que ha unido a su buena situación geográfica un extenso patrimonio generado y transformado durante todo su proceso histórico- el turismo en todas sus amplias facetas promete y pretende convertirse en base de nuestra economía.

Texto

Centro Municipal de Patrimonio Histórico