

PAISAJE INDUSTRIAL BODEGUERO: EL ENSANCHE DE CAMPO DE GUÍA.
Reconocimiento y puesta en valor .

María Murillo Romero
Directora de Trabajo Fin de Máster, Ana Azpiri Albistegui

An aerial, high-angle photograph of a city, likely Puerto de Santa María, showing a dense grid of buildings and streets. In the foreground, a large white cruise ship is docked at a pier. The image is faded and serves as a background for the text.

Agradecimientos

*A la ciudad del Puerto de Santa María,
al personal del Archivo Histórico Municipal,
a Ana Azpiri que confió en mi ciudad.
A José Manuel Aladro, cuyos trabajos han
guiado estas páginas.*

*A mi familia,
a mis amigos,
y a tí, Antonio.*

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. Introducción /Abstract.....	11
1.1 Contexto.....	11
1.2 Justificación de la investigación.....	12
2. Objetivos de la investigación.....	15
2.1 Generales.....	15
2.2 Específicos.....	16
3. Metodología de estudio.....	19
4. Introducción a la temática de la investigación.....	25
4.1 El Marco del Jerez.....	25
4.2 Arquitecturas del vino en el Marco del Jerez.....	28
4.3 El Puerto de Santa María.....	31
5. Estado de la cuestión.....	39
6. El ensanche bodeguero de Campo de Guía.....	45
6.1 Origen y planeamiento del ensanche.....	45
6.2 Evolución del ensanche hasta la actualidad.....	50
6.3 Detención de la problemática actual.....	62
6.4 Propuestas por parte del Ayuntamiento.....	64
6.4.1 PGOU, Plan General de Ordenación Urbana.....	65
6.4.1.1 CCA, Propuestas del Centro Comercial Abierto.....	67
6.4.2 PEPRICH, Plan Especial de Protección y Reforma Interior del conjunto histórico y entorno del Puerto de Santa María.....	70
7. Propuesta de gestión y puesta en valor del ensanche de Campo de Guía.....	77
7.1 Análisis de las propuestas planteadas por el Ayuntamiento.....	77
7.2 Planteamiento de la propuesta.....	80
7.3 Fases de la propuesta.....	98

8. Conclusiones y líneas futuras de investigación.....	103
8.1 Conclusiones.....	103
8.2 Líneas futuras.....	105
9. Bibliografía / Fuentes Documentales.....	109

Paisaje industrial bodeguero: el ensanche de Campo de Guía

1. INTRODUCCIÓN /ABSTRACT

En este trabajo presentamos nuestros avances en la investigación sobre el paisaje del vino en la ciudad del Puerto de Santa María, en Cádiz. Defendemos la idea de que la comprensión de la evolución de la ciudad como sistema nos ofrecerá una visión completa que nos permita obtener no solo una interpretación arquitectónica, sino también en sus dimensiones social, cultural y económica.

In this paper we present our research's progresses of the Wine Landscape of the city of Puerto de Santa María, in Cadiz . We defend the idea that understanding the evolution of the city as a system it will provide a stimulating integrated vision which allow us to achieve not only a new interpretation of architecture but also its social, cultural and economic dimensions.

1.1 CONTEXTO

El trabajo que presentamos a continuación se centra en la puesta en valor y gestión del ensanche bodeguero de Campo de Guía.

En un primer momento el acercamiento a la problemática que rodea al ensanche bodeguero ha sido de manera arquitectónica pero mientras la investigación avanzaba nos hemos dado cuenta de la importancia de la comprensión de la problemática en las distintas capas que conforman la realidad urbana.

La importancia del ensanche de Campo de Guía no sólo reside en ser el primer ensanche industrial planificado del país, sino que está rodeado de diferentes momentos históricos que se suceden en la bahía de Cádiz a lo largo de los últimos siglos, XVIII, XIX, XX y XXI, y que afectaran de manera directa a su economía y sociedad.

A la hora de plantear la puesta en valor del conjunto bodeguero de Campo de Guía, así como propuestas de intervención a escala urbana, hemos realizado un trabajo previo de investigación documental mediante el cual hemos podido mapear la evolución del ensanche industrial y los procesos sociales que lo llevaron tanto a su auge como decadencia.

En definitiva, el presente trabajo consiste en la investigación, divulgación y puesta en valor del patrimonio industrial bodeguero de Campo de

Guía mediante la comprensión de todas las capas de la historia y la detención de las problemáticas que lo envuelven en la situación actual de abandono y desconexión con respecto al resto de la ciudad.

1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación surge por la necesidad de abordar la problemática existente, tanto a nivel nacional como local, sobre la protección y divulgación del patrimonio industrial.

La elección de este tema, la industria bodeguera del Puerto de Santa María, no ha sido casual, viene ligada a un deseo personal de difusión y reactivación de la zona del ensanche de Campo de Guía, situada en el actual Centro histórico de la ciudad.

El valor patrimonial de los elementos sujetos a esta investigación no tiene una catalogación única, no pueden referirse sólo a valor arquitectónico, ni etnográfico.

El entendimiento del patrimonio como un conjunto, del conjunto como documento y del documento por sus distintas capas, sociales, culturales, económicas, urbanas; son indispensables a la hora de entender el caso concreto que estamos analizando.

Esta problemática no es ajena a otros procesos experimentados por ciudades vecinas al Puerto de Santa María, donde tampoco se está comprendiendo el valor de la industria bodeguera en todas sus escalas, así como sus límites.

Este trabajo de investigación viene justificado por la necesidad de actuación, reconocimiento y comprensión de la realidad urbana de la ciudad. Realidad heredera de episodios de abandono, crisis y desentendimiento de su principal industria.

La presente crisis económica agrava los problemas sociales presentes en la ciudad, donde la economía depende de un sector turístico que sólo muestra la cara soleada del Puerto y que depende de mercados inestables.

Esta investigación es necesaria para devolver la mirada a la industria base de la cultura portuense, la industria del vino, y reactivar sus espacios.

Esta investigación tendrá continuidad por parte de María Murillo Romero, mediante la realización de una tesis doctoral el curso próximo, que se centrara en la historia urbana de la ciudad del Puerto de Santa María a lo largo de los siglos XIX y XX y de su patrimonio industrial bodeguero.



Fig. 1. 2. a.



Fig. 1. 2. b.

Fig. 1. 2. a. "Vista del paisaje de la ciudad del Puerto de Santa María hacia el Centro Histórico y ensanche de Campo de Guía. Imagen realizada por María Murillo, enero 2015.

Fig. 1. 2. b. "Vista de la Calle Valdés desde la ribera del Guadalete", eje principal de desarrollo del ensanche de Campo de Guía. Imagen realizada por María Murillo, enero 2015.

Paisaje industrial bodeguero: el ensanche de Campo de Guía

2. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación que estamos desarrollando presenta unos objetivos generales, concernientes a la aportación en la comunidad científica de la misma, y sus correspondientes objetivos específicos a modo de tareas que realizar para el entendimiento y detención de la problemática, así como de la propuesta de puesta en valor.

2.1 OBJETIVOS GENERALES

Esta investigación se enfoca en una temática de carácter local, lo que nos permite detectar y discutir problemáticas específicas, y crear a partir de ello modelos que vayan de lo local a lo global, y que puedan así extrapolarse a otros ámbitos.

Los objetivos generales que nos hemos marcado se

corresponden con la relevancia que las propuestas y análisis aquí planteados puedan tener tanto en la historiografía local como en la general.

Desde el análisis realizado al fenómeno bodeguero se pretende aportar una realidad industrial decimonónica anterior a la revolución industrial (siglo XX).

Esta realidad y la comprensión de sus mecanismos nos permite entender las transformaciones urbanas producidas en la ciudad del XIX donde la industria tiene una fuerte ligazón a lo rural y a lo vernáculo. Estos procesos generarán una serie de arquitecturas bien definidas en la ciudad decimonónica, y su consecuente transformación urbana.

Una transformación urbana apadrinada por los propios industriales vinateros desde distintos puntos de la provincia de Cádiz y de las Indias.

En la actualidad, esta transformación urbana ha desembocado en una realidad patrimonial compleja y de difícil gestión. A este hecho se le suma el estado de abandono y envejecimiento de la zona del ensanche bodeguero de Campo de Guía, acompañado de la obsolescencia de los procesos industriales que allí se producían, así como de la situación de barrera/borde urbano del Centro Histórico con el resto de la ciudad y el escaso tratamiento de la ribera del Guadalete.

A raíz de la hipótesis que planteamos se busca aportar indicios que nos permitan comprender la ciudad del Puerto de Santa María y el urbanismo decimonónico que la conforma.

El conjunto bodeguero del ensanche de Campo de Guía es un elemento fundamental para este entendimiento y el reconocimiento de la tradición

industrial vinatera y las arquitecturas que genera en la cultura y sociedad portuenses.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

La conclusión de los objetivos generales no sería posible sin la existencia de unos objetivos específicos que a modo de tareas a desarrollar nos dirijan hacia ellos.

- Análisis del alcance de la historiografía local sobre la cultura del vino y la industria vinatera.
- Estudios de las fuentes y aportaciones relacionadas con el hecho bodeguero en la ciudad, así como la recopilación de toda la información de carácter gráfico, experimental o testimonial de la realidad vinícola.
- Reconocimiento de los hechos que dieron lugar al planeamiento del primer ensanche industrial español, así como los aspectos sociales y económicos que acompañaron a este hecho.
- Comprensión de la dimensión de la industria del vino del Marco del Jerez, concretamente en la ciudad del Puerto de Santa María, en su economía, sociedad y arquitecturas.
- Reconocimiento de la evolución urbana del ensanche industrial de Campo de Guía, y datación de los elementos que lo componen.
- Análisis de los procesos urbanos que llevaron a la colmatación del ensanche industrial bodeguero

hasta la actualidad.

- Detectar los límites invisibles de dicho conjunto y los problemas de movilidad a distintas escalas, así como el abandono de la zona y su situación de bloqueo .
- Análisis y estudio de las soluciones adoptadas desde el área de Urbanismo del Ayuntamiento del Puerto de Santa María, la catalogación y protección de los espacios productivos tradicionales.
- Comprensión y entendimiento de la realidad urbana como un conjunto de capas, sociales, económicas y arquitectónicas que se reflejan en una situación concreta de la ciudad.
- Realización de una propuesta de gestión y puesta en valor del ensanche de Campo de Guía en base a los análisis y estudios realizados con anterioridad. En un estudio por fases de ejecución para la realización plausible de la propuesta.
- Determinación de líneas futuras de investigación y actuación en base a las fases establecidas en la propuesta y profundizando en aquellos aspectos de relevancia para la comprensión de la ciudad decimonónica y su especial carácter industrial ligado a lo vernáculo y a lo rural.
- Divulgación de las investigaciones realizadas en torno al tema objeto del presente trabajo fin de máster, así como su difusión y acercamiento a la ciudadanía para su mejor comprensión.

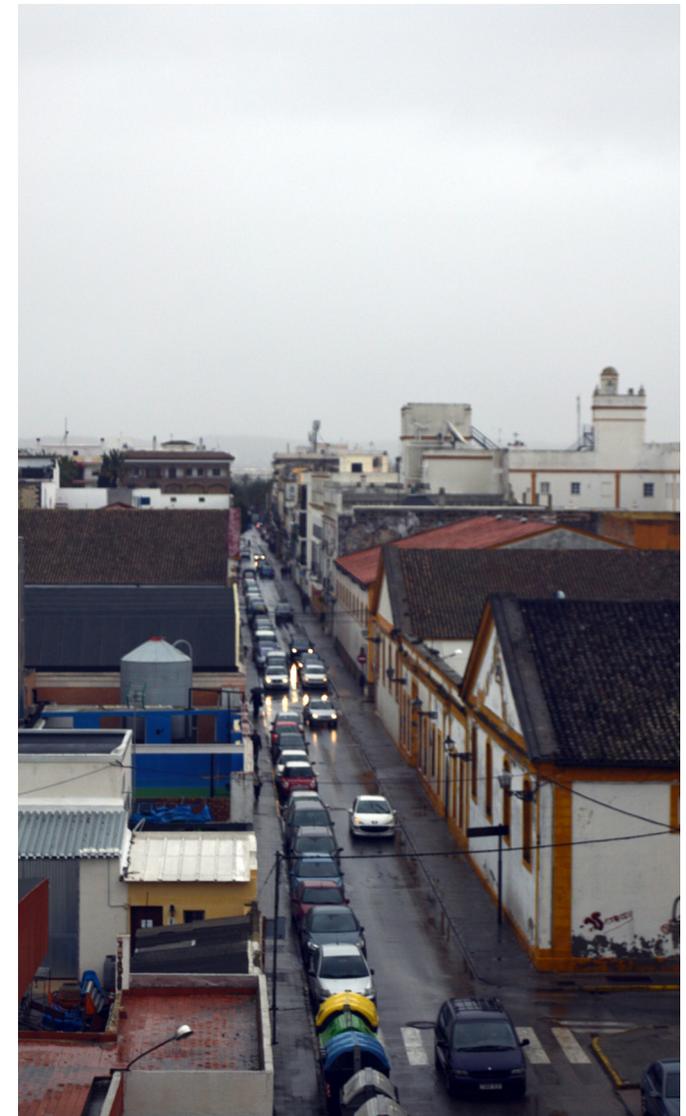


Fig. 2.2.

Fig. 2. 2. "Vista del paisaje de la ciudad del Puerto de Santa María hacia el Centro Histórico y ensanche de Campo de Guía, Calle la Aurora". Imagen realizada por María Murillo Romero, Diciembre 2015.

Paisaje industrial bodeguero: el ensanche de Campo de Guía

3. METODOLOGÍA DE ESTUDIO

Este trabajo de investigación está ligado a las áreas de historia, gestión y puesta en valor de la arquitectura. Se ha estructurado su metodología de estudio en tres fases de actuación.

La primera fase se ha concentrado en la documentación de todos aquellos elementos y procesos sociales e históricos que puedan ser relevantes para el entendimiento y formalización del objeto de estudio: el ensanche bodeguero de Campo de Guía. Esta primera fase, la documental, nos ha permitido identificar cronologías, edificios, autores, maestros de obras, movimientos sociales, procesos urbanos, etc.

La segunda fase se ha concentrado en el análisis e interpretación de los hechos y su puesta en relación con los procesos urbanos mediante la construcción de una hipótesis justificativa de los mismos.

Por último, la tercera fase es la centrada en la elaboración de una propuesta de gestión y puesta en valor del ensanche bodeguero de Campo de Guía en base a la hipótesis planteada en la segunda fase de estudio.

La investigación ha avanzado en un proceso circular de retroalimentación siguiendo los principios de la Cadena de Valor¹.

Hemos planteado el tema de estudio desde distintas perspectivas a partir de las cuales entender la complejidad del objeto de esta investigación. Nos hemos situado en el ámbito cronológico de los siglos XVIII, XIX, XX y XXI para poder ensamblar mejor los distintos procesos que dan lugar al ensanche de Campo de Guía desde sus distintas realidades.

Para construir nuestra base documental ha sido de vital importancia la labor realizada por el Archivo Histórico Municipal del Puerto de Santa María.

Hemos podido consultar el Índice de Planos Históricos de la ciudad el Puerto de Santa María, los documentos de la Policía Urbana, legajos.

También hemos podido acceder al inventario de bienes inmuebles del Ayuntamiento del Puerto de Santa María, de especial utilidad a la hora de plantear las propuesta de gestión, así como el inventario de bienes inmuebles de la empresa municipal Impulsa el Puerto.

Ha resultado de especial interés los documentos, fotografías y planimetría histórica, obtenidos en el área de Urbanismo del Ayuntamiento de la ciudad, sección Conjunto histórico de la mano de Humberto Jiménez.

1. Azkarate Garai, Agustín. (2009).

Así como los documentos referentes al Plan Especial de Protección y Reforma Interior del conjunto histórico y entorno del Puerto de Santa María, PEPRICH, pendiente de aprobación en la actualidad. Hemos podido entrevistarnos con distintos expertos en la materia, como son: Javier Maldonado Rosso especialista en la cultura del vino del Jerez y Director del Centro Municipal de Patrimonio Histórico, Diego Caro Cancela Catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad de Cádiz, José Manuel Aladro Prieto experto en las arquitecturas del vino en la ciudad de Jerez de la Frontera y profesor titular de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla, Humberto Jiménez técnico del área de Urbanismo sección conjunto histórico y Manuel María Fernández-Prada, arquitecto municipal y autor de la restauración realizada en la bodega José Jiménez en Archivo Histórico Municipal de la ciudad, sección siglo XX.

Paralelamente hemos podido visitar diversas bodegas del ensanche de Campo de Guía, como son: la Bodega de Mora de Osborne, la Bodega Gutiérrez-Colosía, la bodega que ocupa actualmente el Orfeón Municipal para sus ensayos, y finalmente la bodega José Jiménez, restaurada en Archivo Municipal.

La labor de archivo se ha centrado en fuentes bibliográficas locales y nacionales, destacando el peso de aquellas referentes a la zona del Marco del Jerez. Al final de este trabajo adjuntamos la bibliografía y fuentes relevantes para comprender esta investigación, así como para discutirla, analizarla y

continuar sus líneas futuras.

Junto a la labor archivística nos ha resultado de especial relevancia y esclarecedora el trabajo sobre las cartografías urbanas, fotografía histórica, iconografía e infografías generadas a partir de las mismas.

La cartografía urbana recogida durante los siglos que son objeto de este estudio, siglos XIX, XX y XXI, es fundamental para comprender y grafiar la ciudad y sus procesos urbanos ligados a la industria del vino y a los acontecimientos históricos. Esta cartografía ha sido usada a lo largo del presente trabajo para representar procesos evolutivos del ensanche y, en consecuencia, de la ciudad.

En cuanto a la fotografía histórica, hemos obtenido resultados y datos muy interesantes por parte de las vistas realizadas en los vuelos americanos de 1945-1946 y 1956-1957.

Así como por parte del Área de Urbanismo, sección Conjunto Histórico, y del Bar "Vicente Los Pepes", que divulga mediante las redes sociales la amplia colección de fotografía histórica de la ciudad que posee la familia dueña del bar.

Las fotografías aéreas nos han servido como medio para grafiar los procesos evolutivos, así como el alcance de las propuestas y su comprensión. Nos han permitido además reconocer aspectos del paisaje de la ciudad que no eramos capaces de entender mediante la cartografía histórica, así como aspectos formales del ensanche bodeguero.

Los instrumentos digitales como Google Earth, Google my Maps o Bing Maps sirven de apoyo a los



Fig. 3. a



Fig. 3. b

Fig. 3. a. "Vista interior de la Bodega de Mora de Osborne" en el Puerto de Santa María. Imagen realizada por María Murillo Romero, Mayo de 2016.

Fig. 3. b. "Vista de uno de los patios de la Bodega de Mora de Osborne hacia entrada secundaria", el Puerto de Santa María. Imagen realizada por María Murillo Romero, Mayo de 2016.

documentos y fuentes citados en esta investigación.

Gracias a las redes sociales, hemos podido acceder a videos turísticos de la ciudad de los años 70-80 de los que hemos podido observar y analizar aspectos del paisaje urbano. Así como entender de manera más directa y general la incidencia que ha generado la industria del vino en el paisaje de la ciudad, su economía y cultura.

Desde el Centro Municipal de Patrimonio Histórico se organizó en un Jornada de Puertas Abiertas una proyección de un video documental sobre la ciudad tras la Posguerra, en el que también se resaltaba el paisaje bodeguero y el turismo gastronómico y de ocio.

El trabajo de documentación se ha completado con experiencias fotográficas personales, de las visitas a las distintas bodegas, y trabajo de campo sobre el exterior de todo el conjunto que forma el ensanche.

La identificación, documentación y reconocimiento de los elementos principales que conforman el ensanche de Campo de Guía, nos ha permitido construir una base de datos muy amplia, a partir de la cual hemos podido relacionar los documentos y los procesos entre sí, con los sucesos históricos pertinentes.

De esta manera, pretendemos construir un discurso cuyos argumentos procedan de la ciudad y su historia. Y que esto nos permita generar modelos de gestión y puesta en valor válidos.

Hemos estructurado este trabajo Fin de Máster de manera que sea accesible a cualquier lector, aunque

éste desconozca el fenómeno bodeguero que se sitúa en el Marco del Jerez.

El capítulo 4 de este documento, *Introducción a la temática de la investigación*, tiene carácter contextual, de manera que introduce al lector mediante una serie de nociones básicas en la industria del vino del sur de la península, concretada en la situada en los territorios de la denominación de origen Marco del Jerez.

En el capítulo siguiente, capítulo 5: *Estado de la cuestión*, se exponen una relación de los trabajos previos publicados sobre el tema de este estudio.

En los capítulos 6 y 7, *El ensanche bodeguero de Campo de Guía y Propuesta de gestión y puesta en valor del ensanche de Campo de Guía* respectivamente, se desarrolla el grosor del trabajo de investigación donde elaboramos una hipótesis justificativa a partir de los datos recopilados y planteamos nuestra propuesta de actuación.

En el capítulo 8, *Conclusiones y líneas futuras*, recoge las conclusiones generadas a lo largo del proceso de investigación y divulgación, así como las líneas futuras previstas para el mismo.

Finalmente, los capítulos 9 y 10 de este trabajo se centran en la recopilación de la bibliografía y fuentes documentales utilizada para la elaboración de esta tesina, así como un anejo de documentos de apoyo a este trabajo.



Fig. 3. c

Fig. 3. c. "Vista de la fachada exterior de la Bodega Castroverde hacia la Calle Comedia" en el Puerto de Santa María. Imagen realizada por María Murillo Romero, Mayo de 2016.

Paisaje industrial bodeguero: el ensanche de Campo de Guía

Paisaje industrial bodeguero: el ensanche de Campo de Guía

4. INTRODUCCIÓN A LA TEMÁTICA DE LA INVESTIGACIÓN

Este capítulo de nuestro trabajo se incorpora a modo de prólogo para comprender el fenómeno bodeguero en la ciudad del Puerto de Santa María, así como su contexto.

En él vamos a comentar tres aspectos vitales a la hora de introducir al lector en el tema de estudio de esta investigación, a saber:

- El Marco del Jerez
- Las Arquitecturas del vino del Marco del Jerez
- El Puerto de Santa María

Creemos que con la ayuda de esta introducción será más fácil entender la magnitud y características del ensanche que se está analizando en este trabajo final de máster.

4.1 EL MARCO DEL JEREZ

El marco del Jerez se sitúa en el sur de la península ibérica, concretamente en la provincia de Cádiz. En él se combinan tierras albarizas y viñedos con salinas y pinares.

Las poblaciones que lo conforman están enclavadas en la costa atlántica y enmarcadas por los ríos Guadalquivir y Guadalete. Estas son: Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda, El Puerto de Santa María, Trebujena, Chiclana de la Frontera, Chipiona, Puerto Real, Rota y Lebrija, perteneciente esta última a la provincia de Sevilla.

Podemos distinguir de todas estas poblaciones tres que son de mayor importancia por formar el denominado Triángulo de Crianza, son las ciudades de Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María. Es en estas tres ciudades del marco donde se produce el envejecimiento y crianza del vino, debido a que son aquellas que reúnen las condiciones necesarias de humedad y temperatura para la crianza.

A la hora de estudiar el fenómeno bodeguero no podemos obviar la importancia de las condiciones climáticas del marco del Jerez.

La zona del marco del Jerez presenta características marítimas y clima tipo mediterráneo, a pesar de estar al borde del océano Atlántico.

Su clima presenta grandes irregularidades a lo largo del año, incluso durante los mismos meses. Con unas

Paisaje industrial bodeguero: el ensanche de Campo de Guía

temperaturas medias máximas en torno a unos 35° y medias mínimas de unos 7°.

Presenta humedad alta durante todo el año, aunque dependiendo de si es viento de levante¹ o de poniente², es menor o mayor.

Estos aspectos son de especial relevancia a la hora de proyectar y construir las bodegas, que como veremos a lo largo de esta investigación, requieren de unas condiciones interiores de temperatura constante, en torno a los 12 grados a 80cm del suelo, y de humedad alta.

El marco del Jerez tiene tres denominaciones de origen:

- Jerez-Shérès-Sherry
- Manzanilla-Sanlúcar de Barrameda
- Vinagre de Jerez

La zona de producción del marco tiene unas 7.000 hectáreas de viñedos plantados en tierras albarizas. Y su consejo regulador representa a todos los sectores productivos de la Denominación de origen, bodegueros y viticultores.

1. El viento de levante o simplemente levante es el nombre con el que se suele designar al viento procedente del este en el litoral mediterráneo de España y, en general, en todo el mediterráneo occidental. Se trata de un viento seco y caliente.

2. El viento de poniente conduce las borrascas atlánticas hacia la península. Se trata de un viento frío y húmedo que suele dejar precipitaciones.

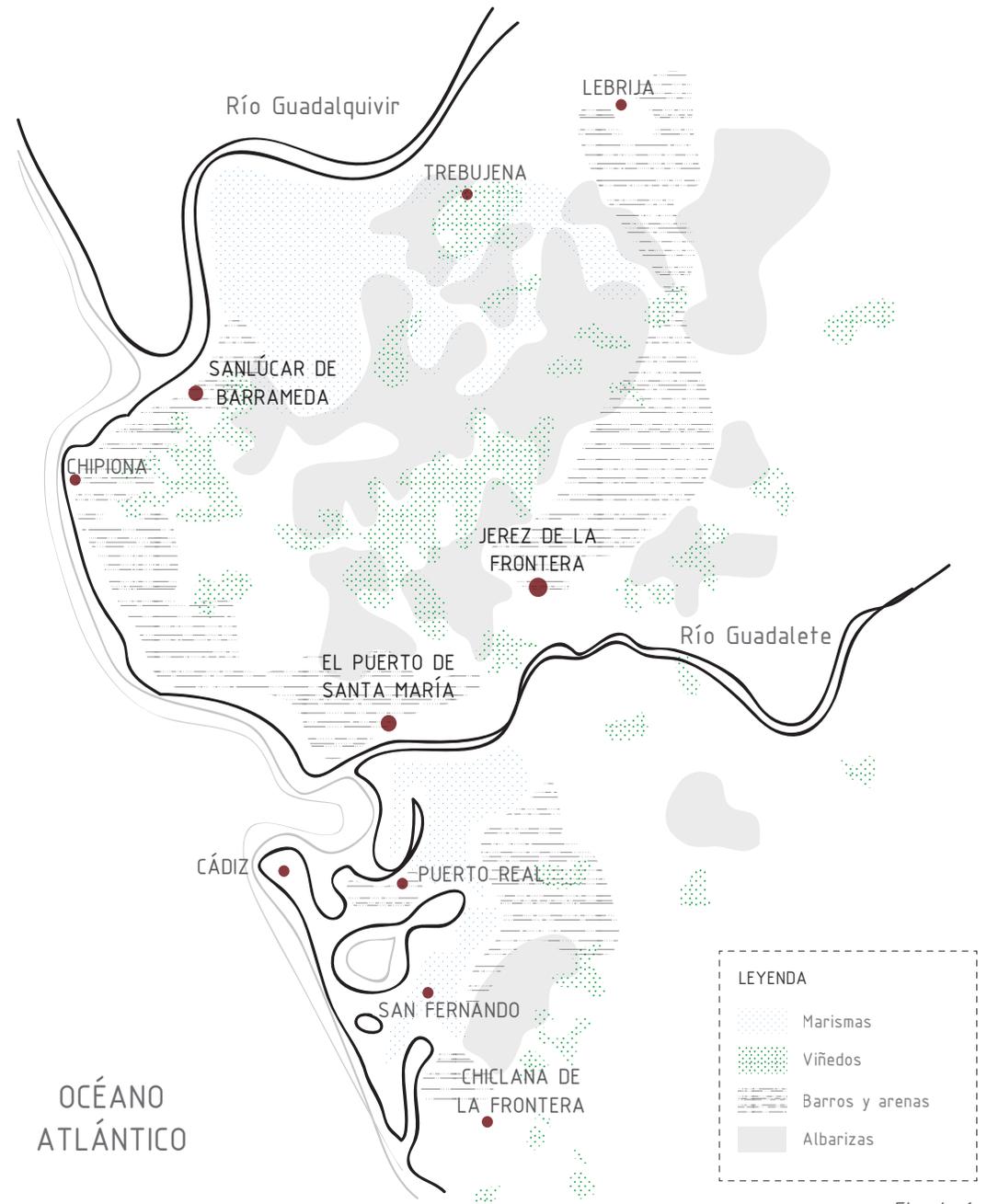


Fig. 4. 1. a

Fig. 4. 1. a "El Marco del Jerez", infografía realizada por María Murillo en base a los datos obtenidos de *Sherrywine.com*, 2016.

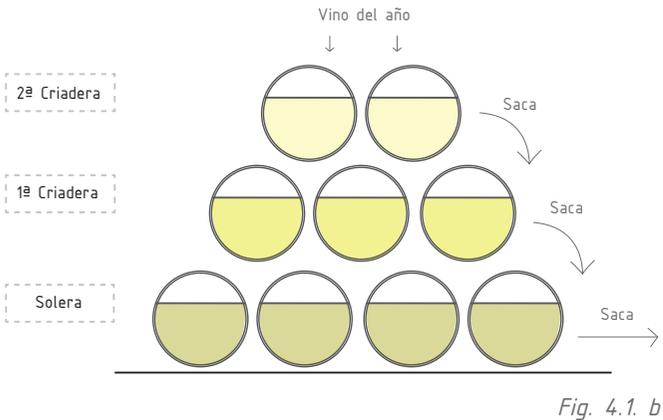


Fig. 4.1. b



Fig. 4.1. c

Fig. 4. 1. b "Sistema de criaderas y soleras", infografía realizada por María Murillo en base a los datos obtenidos de Sherrywine.com, 2016.

Fig. 4. 1. c "Interior de la bodega Gutiérrez-Colosía, sistema de criaderas y soleras". Imagen tomada por María Murillo durante la visita a las bodegas Gutiérrez-Colosía, mayo 2015. El Puerto de Santa María.

El vino del marco del jerez se cria mediante el sistema de Soleras y Criaderas basado en un envejecimiento biológico bajo el velo de flor³. Es utilizado en España en las denominaciones del Marco del Jerez y de Montilla-Moriles. Este sistema también se produce en la elaboración de brandys y ron, pero estos no son productos con denominación de origen Marco del Jerez.

El sistema de Criaderas y Soleras nos permite generar un producto de calidad homogénea mediante la combinación de vinos de distintas añadas donde los vinos más viejos dan cuerpo a los más jóvenes. Debido a este motivo los vinos del jerez carecen de añada, ya que es una mezcla de varias.

El período de crianza de los vinos debe prolongarse un mínimo de 3 años.

Por esta razón es necesario tener amplios espacios donde almacenar las botas de vino y que éstos posean determinadas condiciones de humedad y temperatura para la crianza. Este aspecto, el sistema de crianza, es la base para entender la fórmula de construcción de las bodegas del Ensanche de Campo de Guía, así como las bodegas construídas en el Marco del jerez a partir del siglo XIX.

A continuación vamos a explicar brevemente como se realiza la crianza mediante soleras y criaderas. Se trata de un proceso dinámico donde el vino es almacenado en botas de roble americano de unos 500 litros de volumen.

3. Velo de flor, levadura del género Saccharomyces que se agrupa en capas y cubre totalmente el contenido de la bota de vino. De esta forma protege al vino de la oxidación producida por el contacto del mismo con el aire.

Estas botas de vino están dispuestas en tres alturas:

- Solera, la primera hilada situada cerca del suelo, de ahí su nombre, que alberga el vino más antiguo y de la cual se extrae el vino que se va a comercializar.
- 1ª Criadera, la segunda hilada de botas de vino que contiene un vino maduro.
- 2ª Criadera, la tercera hilada, y por lo tanto, la más lejana al suelo, que contiene el vino joven.

Periódicamente se extrae de la solera aproximadamente 1/4 del volumen de la bota para ser comercializado. Una vez extraído el vino, se rellena la solera con vino de la 1ª Criadera, y la 1ª Criadera es rellena con vino de la 2ª Criadera. Esta última hilada es rellena con vino nuevo.

Las condiciones microclimáticas para la crianza del vino del Jerez son las siguientes:

- Temperatura constante durante el día y la noche, y a lo largo del año, con máximos de 25 grados y mínimos de 12 grados a la altura de la solera.
- Humedad constante durante el día y la noche, y a lo largo del año, sin limitaciones máximas, y con una mínima del 50% en el interior de la bodega.
- Otras condiciones a tener en cuenta son la aireación intensa, la existencia de penumbra o poca luz, ausencia de ruidos, vibraciones y de olores.

Una vez planteados estos conceptos sobre la cultura del vino, podemos analizar sus arquitecturas.

4.2 ARQUITECTURAS DEL VINO EN EL MARCO DEL JEREZ

La industria del vino va a generar a lo largo de su historia unas arquitecturas bien diferenciadas con respecto al resto de industrias. Dentro de estas arquitecturas destacamos las generadas para el envejecimiento del vino, *las Catedrales del vino*, que son las más representativas del ensanche que vamos a analizar, así como del siglo XIX.

Las bodegas de crianza se construyen debido a la necesidad de espacios para el almacenamiento y envejecimiento del vino, que como hemos comentado con anterioridad, en el Marco del Jerez necesita de grandes volúmenes de aire. Este hecho va a producir bodegas proyectadas en sección.

Nos parece muy interesante a la hora de desarrollar esta investigación conocer la evolución histórica⁴ de la bodega, realizada por Isidro García del Barrio Ambrosy.

A continuación vamos a comentar de manera resumida la hipótesis que aporta García del Barrio acerca de la evolución de la bodega a lo largo de la historia.

Su análisis comienza comentando la amplia existencia de literatura sobre bodegas en tiempos romanos, de la cual no se han podido recoger datos, solo se han podido constatar lo referente a viñedos y vinos.

No es hasta 1269, con el Libro de Repartimientos Urbanos de la ciudad de Jerez, donde se encuentra

el primer documento sobre bodegas en el Marco del Jerez. Es por eso que realizaremos la clasificación a partir de este año:

- Desde 1269-1310 (en 1310 se produce la llegada del duque de Bretaña a Sanlúcar de Barrameda). Durante este período encontramos tres tipos de edificaciones destinadas al vino: bodegas moriscas, mezquitas convertidas en bodegas y bodegas lagares de escaso tamaño. En los dos primeros tipos se aprecia un aislamiento térmico muy notable debido a los materiales de construcción mucho más nobles que los de las bodegas lagares. Debemos comentar a modo de aclaración, que el paso de bodega a mezquita se realiza sobre mezquitas de pequeñas dimensiones que no se convirtieron en parroquias cristianas.

- Desde 1310-1492 (se comienza el comercio con el norte de Europa debido al Descubrimiento de América). De esta época García del Barrio destaca las denominadas bodegas de tres tipos de cubierta. Estas bodegas se construyen tras la llegada de maderas de gran calidad y longitud del norte de Europa que permiten construir espacios de mejores cualidades tanto espaciales como térmicas. Los tipos de cubierta son: bodegas de arquería central, bodegas con hilada de pilares y bodegas de una sola nave sin arquerías.

- Desde 1492-1824 (emancipación de las colonias americanas y vuelta de capitales). En esta época surgen las bodegas de conventos y palacios de cargadores de Indias. Los palacios de cargadores



Fig. 4. 2. a

Fig. 4. 2. a "Mezquita convertida en bodega, la Almona en Sanlúcar de Barrameda", fotografía de gerionsanlucar.com.

⁴ Isidro García del Barrio Ambrosy (1995).

de indias son parte indispensable del paisaje urbano portuense, y como muchas otras edificaciones, también albergaron bodegas en su interior, tanto privadas como comerciales. Durante esta época seguiría conviviendo con esta tipología la de tres tipos de cubierta.

- Desde 1824-1965 (recuperación total del país tras la Guerra Civil y aumento de población). Es durante estos siglos en los que se producen las denominadas *Catedrales del vino*. Debido a la gran demanda surgida a principios del siglo XIX se requiere la construcción de grandes espacios de almacenamiento y crianza. Este hecho sumado a la vuelta de capital repatriado por la pérdida de las colonias españolas en América provocó el auge de la industria y esto se reflejó en la magnitud y calidad de sus edificaciones.

- A partir de 1965 hasta la actualidad aparecen bodegas de diversos tipos, como son: las bodegas de fermentación en tinajas, las bodegas de construcción modernista y las bodegas lagares de cooperativas de trabajo.

Al estudio que realiza García del Barrio sobre la evolución histórica de las bodegas, le acompaña un acertado análisis sobre el sistema constructivo de las bodegas de crianza del siglo XIX, o *Catedrales del vino*.

El sistema constructivo de las bodegas denominadas *Catedrales del vino* se compone de dos características principales:

- Muros perimetrales de gran espesor formados por mampostería de piedra arenisca y tomados con mortero de cal y arena.

- Cubierta de teja árabe a dos aguas sobre forjado de ladrillo a tabla tomado con argamasa de cal y arena en vigería de madera.

Este sistema aparentemente sencillo proporciona las condiciones de humedad y temperatura necesarias para la crianza del vino del marco del jerez que detallamos en apartados anteriores. Condiciones que sería imposible de obtener sin la ayuda de los siguientes factores:

- Orientación Este-Oeste, de manera que el sol sólo actúe en una fachada y medio tejado.

- Emplazamiento de las bodegas buscando las brisas marinas y los vientos de poniente.

- Tenue iluminación para facilitar el desarrollo del velo de flor y la constancia de temperaturas.

- Altura de la edificación, necesario tanto para el control de temperatura como de humedad.

- Aislamiento térmico producido por encalados exteriores blancos, escasas ventanas situadas a gran altura del suelo sin cristales y de forma apaisada para permitir el paso de las brisas pero no del sol, y pavimentos de albero para mantener la humedad y facilitar el trasiego de los vinos.



Fig. 4. 2. b



Fig. 4. 2. c

Fig. 4. 2. b y Fig. 4. 2. c "Bodega Tio Pepe o las Copas de Gonzalez Byass en Jerez de la Frontera". Proyecto realizado por Eduardo Torroja. Imágenes obtenidas de la web torrojaingenieria.es.

Nos gustaría también citar el análisis de la morfología de las bodegas que realiza José Manuel Aladro Prieto⁵ en su estudio sobre la ciudad de Jerez de la Frontera, donde establece tres tipologías de bodegas. En este trabajo de investigación presentamos un breve resumen de los conceptos aportados por Aladro Prieto en su Tesis doctoral. Las tipologías bodegueras de las que va a hablar-nos Aladro Prieto son las siguientes:

- *La bodega claustral.* Se estructura en torno a un patio que centra y define al edificio, generando espacios y recorridos. Esta tipología desaparece paulatinamente a partir del siglo XVIII.

- *La bodega basilical.* Se trata del modelo más habitual y característico del Marco del Jerez. Consiste en un volumen longitudinal con cubierta a dos aguas que genera dos alzados distintos, los frontales y laterales. En esta tipología la bodega es un espacio continuo caracterizado por la simpleza y modulación que aporta su estructura interior de pilares o arquería longitudinal. Se trata de un contenedor universal adaptado a la unidad de medida que sería la bota de vino.

- *La bodega duplo o el complejo bodeguero.* Este modelo constituye la reafirmación de la tipología basilical mediante su repetición en paralelo y separados por un espacio al aire libre. Representa así el encuentro entre los modelos basilical y claustral donde el patio actúa como elemento de unión de los cascos de bodega basilical. Es un modelo que refleja

la condición modular del modelo basilical mediante la simetría de la duplicación de naves respecto al patio.

Todas las tipologías de que hemos estado comentando pueden presentar porches adosados a la fachada para disminuir así el efecto del sol, sobre la misma.



Fig. 4. 2. d

Fig. 4. 2. d "Bodega la Cuadrada, el Puerto de Santa María." Se corresponde con la tipología claustral. Imagen cedida por la sección Conjunto Histórico de la delegación de Urbanismo del Ayuntamiento del Puerto de Santa María. Datada en 1945 tras el vuelo americano, posteriormente fue ocupado el patio para la crianza de vinos, lo que supuso la cubrición del mismo.

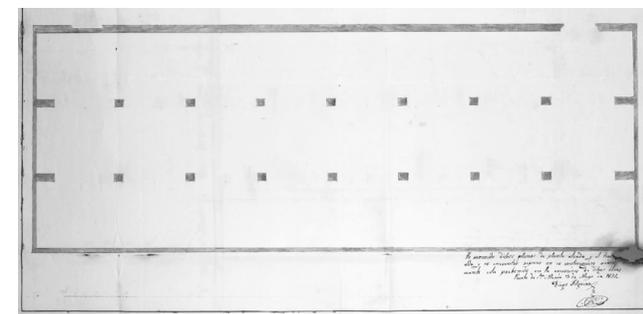


Fig. 4. 2. e

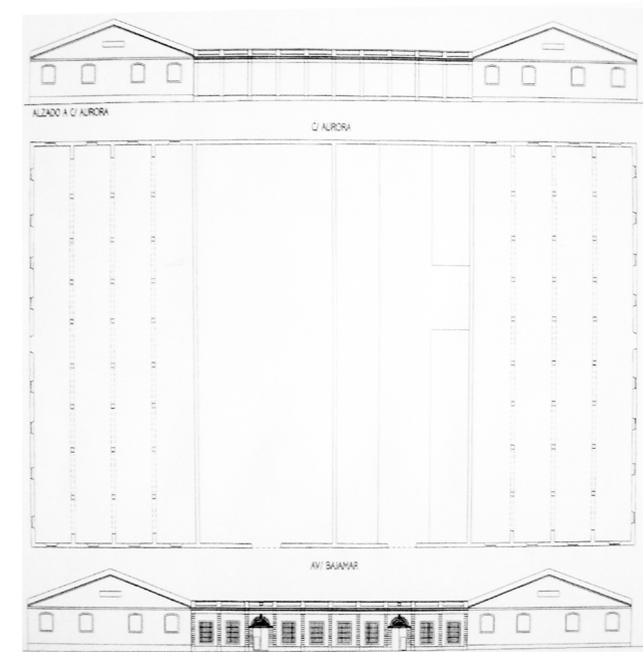


Fig. 4. 2. f

Fig. 4. 2. e "Bodega José Jimenez, el Puerto de Santa María." Se corresponde con la tipología basilical. Planimetría cedida por el Archivo Histórico Municipal del Puerto de Santa María.

Fig. 4. 2. f "Bodegas Serodys y Gutiérrez-Colosía, el Puerto de Santa María." Se corresponde con la tipología duplo. Planimetría obtenida del Plan Especial de Reforma Interior del Conjunto Histórico del Puerto de Santa María.

5 José Manuel Aladro Prieto (2012).

4.3 EL PUERTO DE SANTA MARÍA

Para comprender la dimensión tanto urbana como económica y social del ensanche que estamos investigando en este trabajo fin de máster debemos conocer cuál es el contexto en el que se produce. Es por ello que en este apartado exponemos de manera breve estos aspectos de la ciudad del Puerto de Santa María.

El municipio del Puerto de Santa María se ubica en la ribera y desembocadura del río Guadalete, en el corazón de la bahía de Cádiz, al sur de Andalucía, limitando con los municipios de Puerto Real, Sanlúcar de Barrameda, Rota y Jerez de la Frontera.

Al hablar del paisaje natural portuense se pueden distinguir distintas unidades físicas dentro de su territorio: la zona de las marismas, incluídas como Parque Natural dentro de la Red de Espacios Naturales protegidos de Andalucía por su valor ecológico; el campo de dunas y pinares de la costa portuense que constituyen el paisaje periurbano de 100 hectáreas de terreno con protección especial, la sierra de San Cristóbal, la Campiña de Jerez y el río Guadalete.

El clima de la ciudad, de transición entre oceánico y mediterráneo, se caracteriza por tener vientos húmedos, no muy fríos, y veranos muy secos con una temperatura media anual de 18 grados centígrados.

A continuación vamos a destacar los aspectos socioeconómicos de la ciudad divididos en recurso humanos, sectores productivos, sector industrial y

sector servicios.

- *Recursos humanos.* A partir de 1950, con la recuperación tras la guerra civil española y la no intervención en la II Guerra Mundial, empieza el crecimiento demográfico en la ciudad, lo que observaremos en su evolución urbanística también. Las décadas de los 60 y 70 son las de mayor auge poblacional, mientras que en las últimas décadas del siglo XX y las primeras del XXI se hace mas intenso el descenso de la natalidad y el envejecimiento de la población de la ciudad debido a las recientes crisis económicas.

- *Sectores productivos.* Los sectores productivos que encontramos en la economía y sociedad portuenses son la agricultura y ganadería, la pesca y la acuicultura. Siendo la pesca actividad de tradición en la ciudad que ha ido perdiendo importancia por la decadencia del sector y conflictos europeos con Marruecos, aguas en las que las embarcaciones portuenses realizan la pesca de arrastre. Aún así la lonja de la ciudad es una de las más importantes de Andalucía debido a su situación estratégica en la provincia. Mientras que la agricultura y la ganadería pierden importancia dentro del sistema económico, la acuicultura presenta gran interés debido al cultivo de especies marinas con esteros y salinas.

- *Sector industrial.* El sector industrial portuense está ocupado por el sector bodeguero y el sector de la construcción, que apareció con fuerza durante la burbuja inmobiliaria. A lo largo de la historia el sector bodeguero ha experimentado numerosas

crisis y momentos de auge que analizaremos de manera concreta a la hora de explicar la evolución histórica del ensanche de Campo de Guía. Actualmente la industria del vino en la ciudad produce el 10% del total generado en el Marco del Jerez, unos datos bastante bajos con respecto a los producidos a lo largo de su historia.

- *Sector servicios.* En las últimas décadas se ha producido un proceso de terciarización de la economía donde se ha favorecido el comercio y el turismo y la hostelería. El comercio, tanto tradicional como de grandes superficies, es un sector muy importante de la economía portuense. En cuanto al turismo y la hostelería, son actualmente la base de la economía portuense debido a la crisis de la pesca y el vino, y han favorecido a la ciudad en la crisis de 1995. Pero a largo plazo y sin una oferta turística de calidad, son sectores que dependen de mercados muy concretos y temporales que no aportan estabilidad a la economía de la ciudad.

Completamos esta contextualización del tema de estudio con un análisis histórico sintetizado del Conjunto Histórico⁶ de la ciudad, lugar donde se ubica el ensanche objeto de este estudio.

La situación del Puerto se encuentra configurada por la existencia del Conjunto Histórico delimitado por el RD 3038/1980 del 4 de Diciembre de 1980 y publicado el 28 de Enero de 1981.

En la infografía que presentamos podemos ver la delimitación del CH y su evolución.

⁶ Conjunto Histórico, posteriormente nos referiremos a él por la abreviatura CH.

ORÍGENES DEL CONJUNTO HISTÓRICO

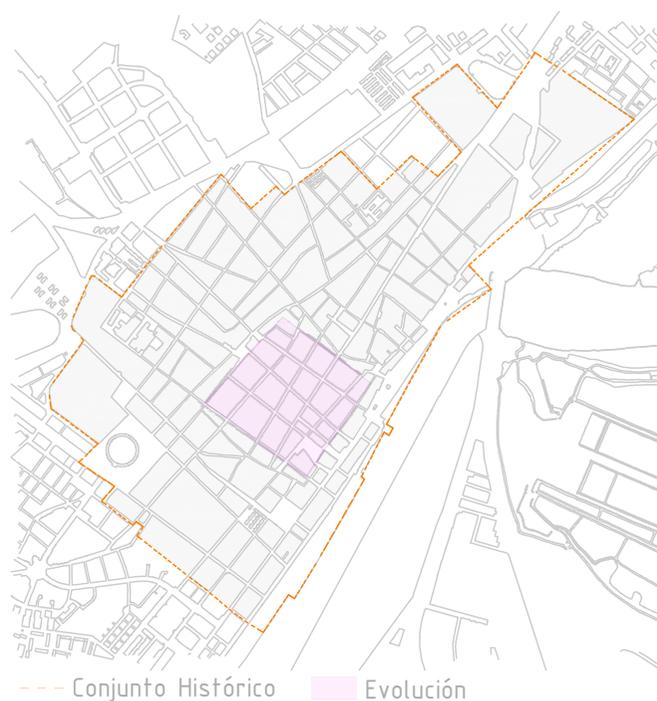


Fig. 4. 3. a

Fig. 4. 3. a "Desarrollo de la ciudad del Puerto de Santa María durante el período romano." Infografía en la que se muestra a modo de diagrama la evolución del CH de la ciudad en época romana. Infografía realizada por María Murillo Romero en base a los datos aportados por el documento del Avance del Planeamiento Municipal, PGOU de 2000.

El emplazamiento actual del CH se remonta al siglo II a.C. tras el abandono del poblado de Doña Blanca, situado en la sierra Norte de la ciudad conocida como Sierra de San Cristóbal, y su traslado al Portus Gaditanus. El período romano se extiende desde el siglo III a.C. hasta el VI d.C. Estos límites se mantendrán durante el período de ocupación musulmana y cristiana.



Fig. 4. 3. c.

Fig. 4. 3. c. "Detalle de la muralla y torre del Castillo de San Marcos", el Puerto de Santa María. El castillo de San Marcos se construye en época de dominación musulmana sobre los límites de la muralla romana. Imagen realizada por María Murillo Romero, enero de 2015.

OCUPACIÓN MUSULMANA Y CRISTIANA, LA CIUDAD MEDIEVAL.

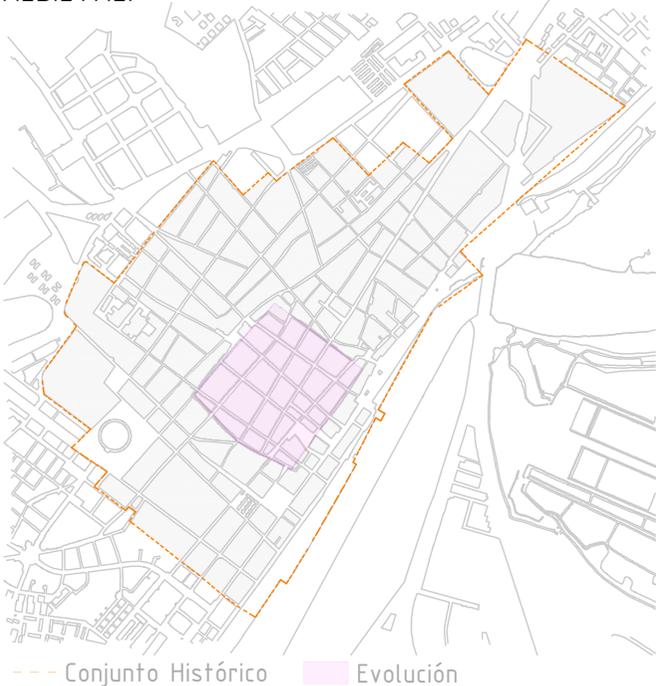


Fig. 4. 3. b

Fig. 4. 3. b "Desarrollo de la ciudad del Puerto de Santa María durante la ocupación musulmana y cristiana." Infografía realizada por María Murillo Romero en base a los datos aportados por el documento del Avance del Planeamiento Municipal, PGOU de 2000.

El período musulmán se produce desde el siglo VIII al XIII y en él la ciudad estaba ocupada por varios asentamientos dispersos en el territorio, el más importante de ellos, Alcanatif, situado en el CH. A partir del siglo XIII la comarca pasa a manos de la Corona de Castilla, y en 1281 se le otorga la Carta Puebla para favorecer su repoblación. De este período, el castellano, toma el nombre del Puerto de Santa María.

EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA, SIGLO XVI

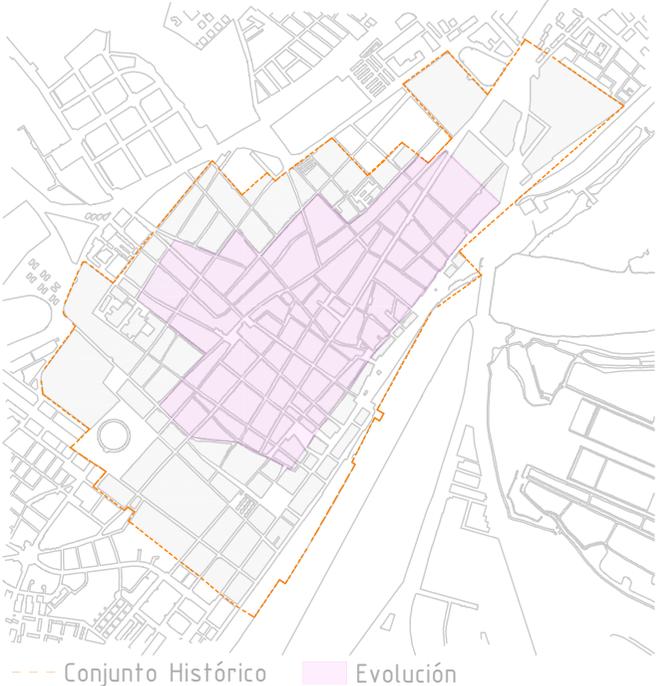


Fig. 4. 3. d

Fig. 4. 3. d. "Desarrollo de la ciudad del Puerto de Santa María tras el descubrimiento de América, siglo XVI." Infografía realizada por María Murillo Romero en base a los datos aportados por el documento del Avance del Planeamiento Municipal, PGOU de 2000.

Durante los siglos XVI y XVII la ciudad conoce un crecimiento social y urbanístico veloz hasta casi coincidir con los límites del CH actual. En la infografía superior vemos el estado de la ciudad durante el siglo XVI y principios del XVII. La ciudad se desarrolla volcada al río y al mar debido a su fuerte capacidad comercial. Destacamos la construcción de edificios religiosos, las edificaciones de la época son de poca altura con cubiertas a 2 aguas.

EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA, SIGLO XVII

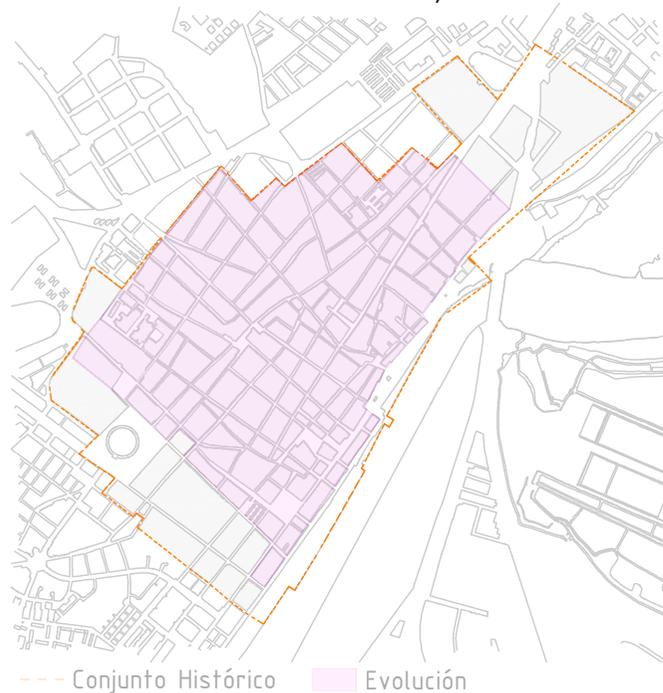


Fig. 4. 3. e

Fig. 4. 3. e “Desarrollo de la ciudad del Puerto de Santa María tras el descubrimiento de América, siglo XVII”. Infografía realizada por María Murillo Romero en base a los datos aportados por el documento del Avance del Planeamiento Municipal, PGOU de 2000.

El siglo XVII será el siglo de oro en cuanto al desarrollo de la ciudad. Destacamos la tipología residencial denominada “casa del Cargador de Indias”, tipología edificatoria que define la ciudad. Durante este período se incrementa la arquitectura religiosa con la construcción de varios conventos y remodelaciones de iglesias existentes. Vamos a ver como el crecimiento se consolida paralelo al río hacia la zona del futuro ensanche, situado al suroeste del CH.

EL SIGLO XVIII

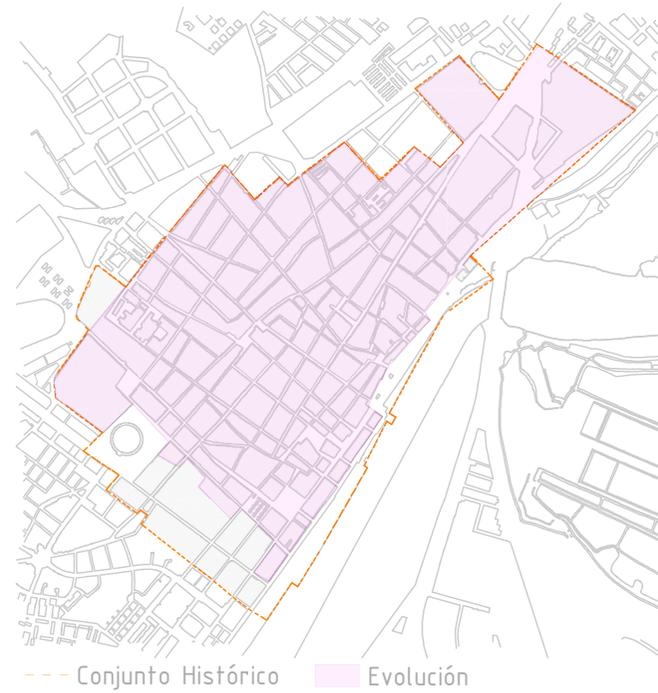


Fig. 4. 3. f

Fig. 4. 3. f “Desarrollo de la ciudad del Puerto de Santa María durante el siglo XVIII”. Infografía realizada por María Murillo Romero en base a los datos aportados por el documento del Avance del Planeamiento Municipal, PGOU de 2000.

Durante este siglo se producirá un gran despoblamiento de la ciudad con motivo del abandono de las Galeras Reales de su fondeadero. Gracias al traslado de la casa de Contratación a la ciudad de Cádiz, vuelve la tendencia de crecimiento del siglo anterior.

En este siglo se mejoran los sistemas de fortificaciones de la Bahía de Cádiz.

El desarrollo urbano colmata su límite norte y empieza a ocupar la zona de Campo de Guía.



Fig. 4. 3. g



Fig. 4. 3. h

Fig. 4. 3. g “Casa de Cargadores de Indias de la Calle Pagador, El Puerto de Santa María”.

Imagen realizada por María Murillo Romero en Enero de 2016.

Fig. 4. 3. h. “Casa de Cargadores de Indias de la Calle Santa Lucía, El Puerto de Santa María”.

Imagen realizada por María Murillo Romero en Enero de 2015.



Fig. 4. 3. i

Fig. 4. 3. i. "Vista de la Plaza de Toros, viñedos y el ensanche bodeguero de Campo de Guía en 1969, El Puerto de Santa María".
Autor Fernando Mata, imagen cedida por Humberto Jiménez, técnico de Urbanismo del Ayuntamiento del Puerto de Santa María, Sección Conjunto Histórico.
Acceso a la imagen en enero de 2016.

EL SIGLO XIX

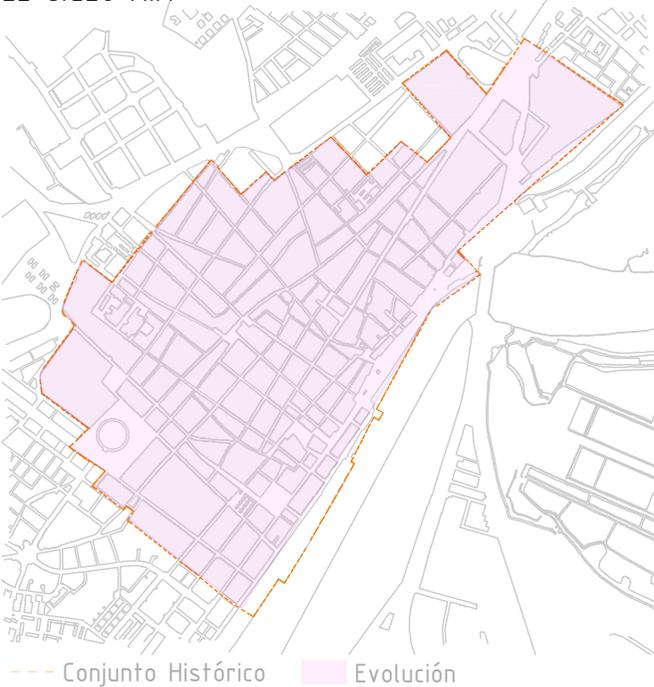


Fig. 4. 3. j

Fig. 4. 3. j "Desarrollo de la ciudad del Puerto de Santa María durante el siglo XIX". Infografía realizada por María Murillo Romero en base a los datos aportados por el documento del Avance del Planeamiento Municipal, PGOU de 2000.
El siglo XIX se corresponde con un período inestable debido a causas internas del país. La guerra de la independencia y la consecuente ocupación de la ciudad, el sexenio revolucionario... Siglo lleno de acontecimientos militares, revolucionarios y desamortizaciones que provocaron el cambio de uso de los edificios religiosos.
El auge económico del siglo XIX derivado de la industria del vino va a desembocar en la construcción del ensanche de Campo de Guía en 1835 y la implantación del ferrocarril en 1854.

EL SIGLO XX

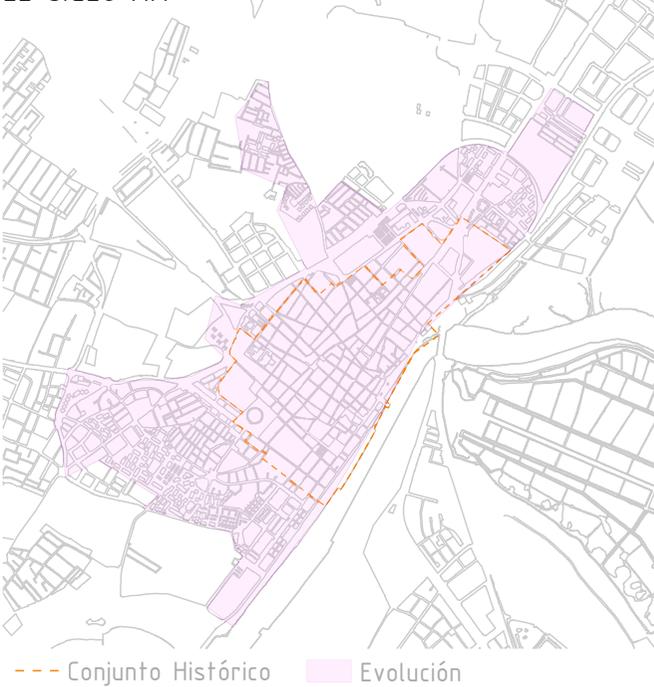


Fig. 4. 3. k

Fig. 4. 3. k "Desarrollo de la ciudad del Puerto de Santa María durante el siglo XX". Infografía realizada por María Murillo Romero en base a los datos aportados por el documento del Avance del Planeamiento Municipal, PGOU de 2000.
Este siglo comienza arrastrando la crisis producida en la industria del vino y la pérdida de las últimas colonias americanas y del pacífico.
La ciudad se mantiene en los límites del XIX hasta la década de los 50, cuando se supera la recesión producida por la Guerra Civil española y se produce la recuperación económica del país. Esto supondrá el crecimiento exponencial de la demografía y urbanización de la ciudad.
En 1980 se declara Bic el CH, para proteger su patrimonio.

Paisaje industrial bodeguero: el ensanche de Campo de Guía

5. ESTADO DE LA CUESTIÓN

El desarrollo de la presente investigación se apoya en fuentes de documentación que aportan datos relevantes al objetivo mayor perseguido, la visión integral y sistemática del fenómeno bodeguero en la localidad del Puerto de Santa María. Como comentamos en el Capítulo 3 de este trabajo "Metodología de la investigación", hemos recurrido a numerosas fuentes documentales para analizar y comprender el fenómeno a todas sus escalas.

Dentro de las fuentes bibliográficas consultadas, la temática más desarrollada hasta ahora es la concerniente a la vitivinicultura y su economía como industria, siendo menores las investigaciones referentes a los aspectos sociales, culturales y urbanos de dicha industria.

Las ciudades que conforman el Marco del Jerez no han sido objeto de estudio desde la perspectiva nacional.

La producción de su historiografía está directamente relacionada con la creación de la Universidad de Cádiz y la Facultad de Filosofía y Letras en 1979, cuyo profesorado y alumnado serán los primeros en realizar estudios contemporáneos relativos a las ciudades del Marco del Jerez y su vino.

La temática que va a desarrollarse estará relacionada con los aspectos técnicos de la vitivinicultura y su historia económica, siendo los aspectos sociales, culturales y arquitectónicos de escasa o nula repercusión.

En la década de los 90 apreciamos el interés que suscita el fenómeno de la industria del vino del Marco del Jerez de la mano de historiadores económicos de la talla de ABBOT, Donald Robert (1995).

A partir de esta época se publicarán numerosos trabajos sobre la historia económica que van a provocar el replanteo y reconsideración de distintos aspectos de la vitivicultura tradicional.

En la Universidad de Cádiz se fundará a principios de los 90 la Unidad de Estudios Históricos del vino, unidad que reúne a investigadores relacionados al Departamento de Historia Contemporánea y que suponen una lectura indispensable en la temática, MALDONADO ROSSO, RAMOS SANTANA, LOZANO SALADO ...

De los trabajos que nombramos debemos mencionar de manera especial los de RAMOS SANTANA, Alberto y MALDONADO ROSSO, Javier (ed) (1996): *El Jerez-Xérès-Sherry en los últimos tres siglos*. Trabajo de gran calidad científica que reúne en él artículos que abordan el mundo del vino desde sus distintos aspectos: economía, historia, viticultura, arquitectura, urbanismo, literatura...

Para comprender los procesos urbanos y la arquitectura durante el siglo XIX en la ciudad del Puerto de Santa María ha sido de vital importancia el conjunto de trabajos desarrollados por BARROS CANEDA, Ramón (1994, 1997...), CIRICI NARVÁEZ, J. Ramón (1994,1996...) y SÁNCHEZ GÓNZALEZ, Rafael (1986). El primero de ellos focaliza sus trabajos en las tipologías residenciales y en la ciudad decimonónica, mientras que el segundo presenta diferentes aportaciones sobre el arte, la arquitectura y estética durante los siglos XIX y XX. En cuanto al tercero, nos aporta numerosos datos y referencias sobre las primeras décadas de construcción del ensanche de Campo de Guía.

Numerosos trabajos locales y externos se han podido recopilar gracias a los encuentros de historiadores realizados con carácter nacional e internacional en la ciudad del Puerto de Santa María, organizados por MALDONADO ROSSO, Javier y RAMOS SANTANA, Alberto (ed) (2000, 2001).

Desde la perspectiva social, cultural e identitaria debemos destacar los trabajos aportados en los últimos años por CARO CANCELA, Diego (1994,

1995, 2005) que abordan la caracterización de la burguesía y de los movimientos obreros ligados a la industria del vino de la época de estudio de esta investigación. También debemos reconocer la labor realizada por PÉREZ SÁNCHEZ, Isabel (1989) en su investigación sobre las crisis agrarias de manera local y autonómica.

En cuanto a los aspectos relacionados al urbanismo y a la arquitectura bodeguera como objeto no ha existido actividad divulgativa hasta los últimos años. En la actualidad, no existen estudios que documenten y recojan de manera exhaustiva las bodegas desde este punto de vista en la ciudad del Puerto de Santa María. Tampoco existe un catálogo detallado de las mismas, más allá de los documentos recogidos en la elaboración del PEPRICH¹.

Existen, sin embargo, estudios acerca de la ciudad de Jerez de la Frontera, localidad vecina y miembro del triángulo de crianza. Estos trabajos han sido aportados por GARCÍA DEL BARRIO AMBROSY, Isidro (1995), y ALADRO PRIETO, José Manuel (2002....). El primero nos ofrece una amplia investigación tanto histórica como climática y constructiva del fenómeno bodeguero en Jerez, que en casi su totalidad es aplicable a otras zonas del Marco del Jerez.

De ALADRO PRIETO obtenemos los datos más significativos acerca de las características tipológicas de las bodegas, su análisis desde la disciplina arquitectónica del urbanismo de la ciudad de Jerez de la Frontera durante el siglo XIX, historia urbana y social. Aspectos todos ellos muy ligados

¹ PEPRICH, Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico.



Fig. 5. a

Fig. 5. a. "Vista interior de Bodega de Mora de Osborne, El Puerto de Santa María". Imagen realizada por María Murillo Romero en Enero de 2016.

al fenómeno bodeguero portuense.

Para la comprensión general del fenómeno bodeguero son de especial importancia los trabajos de AROCA VICENTI, Fernando (2007) que abordan la arquitectura bodeguera durante los siglos XVIII, XIX y XX. Se trata de un trabajo de documentación donde su mérito se encuentra en el tratamiento del fenómeno bodeguero en la ciudad de Jerez de la Frontera como un conjunto, no como un hecho aislado. Siguiendo esta línea se plantea el presente trabajo de investigación, donde el tratamiento del fenómeno bodeguero se analiza desde el paisaje, como conjunto identificativo de la ciudad.

Debido al hecho de que hasta finales del siglo XX y principios del XXI no se han producido estudios en torno al fenómeno bodeguero, éste se ha visto aislado y marginado de publicaciones de ámbito nacional y regional.

Queremos destacar, que pese a la relevancia de los trabajos realizados por SOBRINO SIMAL (1996), que indudablemente son la base para cualquier trabajo en torno al patrimonio industrial, la alusión que realiza a la arquitectura bodeguera es ínfima.

Hemos querido enfocar este trabajo hacia el paisaje y patrimonio industrial. Para ello hemos accedido a investigaciones relacionadas con el tema en cuestión, de las cuales destacamos los artículos de FERREIRA LOPES, Patricia (2015) sobre el paisaje industrial ferroviario y sus trabajos mediante las tecnologías SIG² para la digitalización del patrimonio, que nos

permiten generar posibles líneas futuras y realizar análisis a distintas escalas.

Dentro de esta temática también queremos destacar los trabajos realizados por BENITO DEL POZO, Paz (2008, 2010..) que giran en torno a la recuperación y revitalización de espacios industriales en desuso, así como su puesta en valor.

En cuanto al tratamiento del paisaje urbano como bien cultural hemos podido acceder a los trabajos de JIMENEZ MATA, Juan José (2001) y sus análisis sobre la ciudad de Cádiz y la gestión del paisaje patrimonial. En este aspecto, también ha sido de vital importancia conocer la labor del grupo de investigación de patrimonio construido GPAC en el proyecto "Estudio histórico-arqueológico del casco histórico de Vitoria-Gasteiz. Protocolos de intervención, modelos de gestión y Sistema de Información Patrimonial (SWIP)". Cuya labor investigadora así como divulgativa es un claro ejemplo de "Hacer ciudad". De este grupo de investigación, liderado por AZKARATE, Agustín (2013) también hemos podido analizar la metodología de estudio, que ha sido de vital importancia a la hora de realizar y plantear este trabajo fin de máster.

Tras los trabajos enumerados en este apartado podemos comprobar que todavía quedan numerosos frentes de estudio abiertos, sobre todo en el estado de la cuestión del urbanismo y arquitectura bodeguera. Es por ello que este trabajo se centra en el análisis de esa realidad en la ciudad del Puerto de Santa María.



Fig. 5. b

Fig. 5. b. "Vista interior de Bodega de Mora de Osborne, El Puerto de Santa María".

Imagen realizada por María Murillo Romero en Enero de 2016.

² SIG, Sistemas de Información Geográfica

De cualquier manera, no podemos olvidar el resto de aspectos que todavía quedan por estudiar del fenómeno bodeguero portuense durante el siglo XIX entre los cuales están: la elaboración de una catalogación sistemática de la arquitectura del vino que permita comprender el conjunto bodeguero en su totalidad; el análisis de los complejos bodegueros como tales y su funcionamiento empresarial y urbano; la implicación de la arquitectura bodeguera en los procesos de transformación y crecimiento de la ciudad; la trascendencia que alcanzaron para los bodegueros las diversas ordenanzas y Desamortizaciones; el estudio sistemático de los grandes sectores urbanos bodegueros y el análisis comparado de las distintas poblaciones del marco del Jerez y de su arquitectura con las de otras comarcas como Oporto y Burdeos. Nos parece de gran necesidad el estudio a nivel paisajístico del Marco del Jerez a nivel territorial, así como las infraestructuras generadas a partir de la industria del vino.

Paisaje industrial bodeguero: el ensanche de Campo de Guía

6. EL ENSANCHE BODEGUERO DE CAMPO DE GUÍA

A lo largo de este capítulo vamos a analizar los diferentes aspectos del ensanche bodeguero de Campo de Guía, así como su origen, evolución y las problemáticas actuales. Nos parece interesante finalizar el capítulo enumerando las distintas soluciones aportadas por el Ayuntamiento de la ciudad y las perspectivas que genera.

6.1 ORIGEN Y PLANEAMIENTO DEL ENSANCHE

El origen y planeamiento del ensanche están ligados a la vuelta de capital repatriado por la pérdida de las colonias españolas en América y al significativo cambio que se produce en la industria del vino del Marco del Jerez, en su sistema de producción.

A finales del siglo XVIII se comienza a desarrollar el sector secundario, la crianza del vino, dentro del sistema productivo vitivinícola del Marco del Jerez. Anteriormente las principales actividades económicas eran el comercio y la recolección de la vid, mientras que la producción del vino, se realizaba en los países consumidores. La mayoría de ellos situados al norte de Europa, destacando Inglaterra y Holanda.¹

Este cambio en el sistema de producción derivará en un comercio abierto y liberal que además de aumentar las exportaciones al resto de mercados, generará un vino de identidad propia donde todos los procesos del sistema son controlados y gestionados por los vinateros del marco.

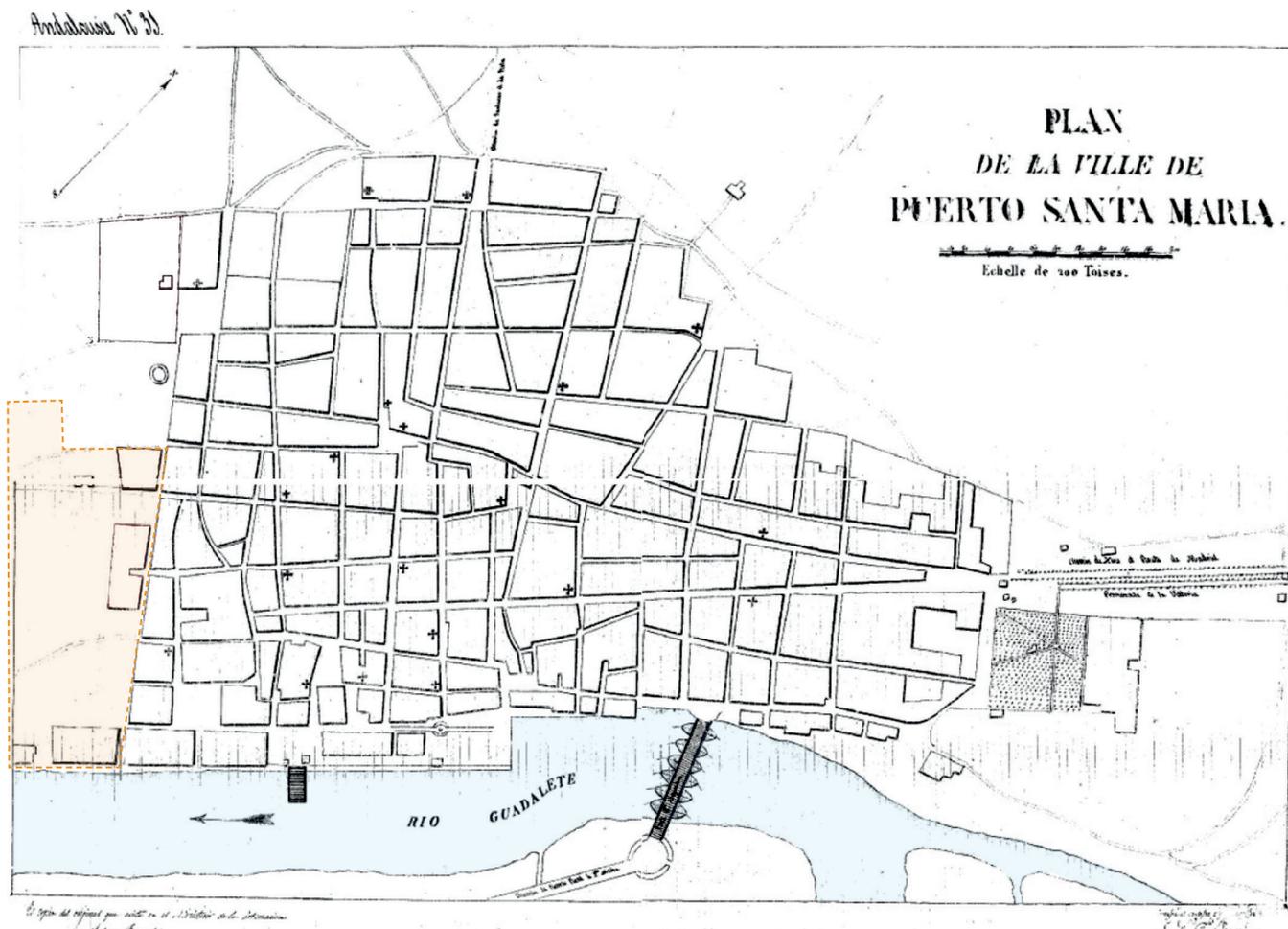
Para apoyar este cambio se construyen bodegas de crianza integrando así todas las fases del sistema en la ciudad, con su consecuente desarrollo urbano y socio-económico.

El final del siglo XVIII y las primeras décadas del siglo XIX estarán protagonizados por las Guerras Españolas con la Francia Revolucionaria (1793-1795), Reino Unido (1796-1802 y 1804-1808) y, finalmente, con la Francia Napoleónica (1808-1814), que suponen la devastación de la ciudad y de su economía.

Durante la guerra española con la Francia Napoleónica se produce el asedio de la ciudad del Puerto de Santa María en un período de dos años (1810-1812).² Tras este asedio la ciudad se encuentra desolada debido a la actitud del ejército Francés, que no se conforma con destruir las bodegas construídas

1 Maldonado Rosso (1994).

2 Sánchez González (1986).



hasta la época, sino que además se lleva consigo las botas de vino que las ocupaban. Este hecho, teniendo en cuenta el tipo de sistema de crianza desarrollado en el marco, donde los vinos más antiguos dan cuerpo a los nuevos, será un duro palo para la industria vinatera.

A continuación analizamos el plano de 1812 realizado por el Ejército francés tras su asedio, figura 6. 1. a,

donde muchas edificaciones ya han sido destruídas.

En él aparecen los límites de la ciudad que comentamos en apartados anteriores relativos a la época. Se puede observar la presencia de numerosas edificaciones de fin religioso, así como el Puente de Barcas que unía las dos márgenes del río Guadalete, y la plaza de Toros anterior a la actual de 1880.

Fig. 6. 1. a "Plan de la ville de Puerto de Santa María, por Andrés Rodolphe de 1812, nº 943."

Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María. Centro Geográfico del Ejército. Arm. G TBLA. 9ª Carp. 4ª núm. 943

En la zona que ocupará el ensanche, delimitada con sombreado naranja, encontramos tres casas palacios de Cargadores de Indias, tipología residencial típica de la época, edificaciones que condicionarán de manera muy significativa el planeamiento del ensanche bodeguero en su morfología.

En esa zona también se encuentra la Ermita de Guía, que da nombre a los terrenos del ensanche, y que servía tanto de ermita como de faro para los navegantes que atracaban en el Muelle de las Galeras.

En 1816 se produce la emancipación de Argentina de la corona española, lo que supondrá la pérdida total de las colonias americanas en la Guerra de Independencia española.

La recuperación de la industria vinatera en la ciudad no se producirá hasta 1820 con la vuelta del capital repatriado tras la guerra de la Independencia y las inversiones de la burguesía gaditana.

La burguesía gaditana será la responsable de la planificación del ensanche de campo de guía y de su desarrollo urbano.³

Con el sistema de producción ya completo instaurado en el Marco del Jerez y el mecenazgo de la burguesía gaditana se empiezan los trabajos sobre los terrenos de Campo de Guía.

En 1827 los terrenos de Campo de Guía estaban destinados a vertedero municipal propiedad de los

³ Sánchez González, 1986.

Bienes Propios.⁴ Este hecho facilitó la urbanización de los mismos debido a su bajo precio y a su cercanía al río Guadalete, principal medio de transporte de la época, lo que abarataba aún más la inversión.

Una vez arrendados y acordados los terrenos, se empiezan a ocupar por las principales casas vinateras de la zona. Esta ocupación se produce de manera irregular, lo que provocará la petición del Ayuntamiento a Valentín del Río, ingeniero, de un primer planeamiento del ensanche.

Valentín del Río realiza una propuesta limitada por una de las tres casas-palacios que comentamos con anterioridad, y marca como calle magistral del ensanche el posteriormente denominado Callejón de San Diego.

Este proyecto no llega a concluirse debido a su incapacidad para solventar los problemas de evacuación de aguas hacia el río. El problema aparece al adaptar el entramado urbano planificado a la casa-palacio situada más cercana a la Plaza de toros, de esta manera la evacuación directa del agua de sus calles hacia el río se hace imposible por la presencia de la casa-palacio situada cercana al Guadalete.

Pese a ser un proyecto que no llega a concluirse, dejará constancia en el entramado portuense, como viario de interior de manzana para las bodegas. Durante ese mismo año la epidemia del cólera asolará a las familias andaluzas.

⁴ Bienes propios, bienes que el Ayuntamiento pone a disposición de la ciudad para ser arrendados.

Dicho planeamiento será aprobado por la Academia de San Fernando.

En él trasladan la calle Magistral del Ensanche a la actual Calle Valdés y proyectan una retícula que regularice el viario existente y que integre a su vez las edificaciones que se han ido construyendo en los años anteriores, en el plano se diferencian por el tono rosáceo de las mismas frente a la propuesta anaranjada.

De esta manera, además de regularizar la imagen del ensanche, resuelven los problemas de evacuación de aguas hacia el río que el proyecto de Valentín del Río no había sido capaz de solventar.

El trazado en retícula que observamos en el ensanche de Campo de Guía realizado por Torcuato Benjumeda y Juan Daura responde a las teorías de la época donde se asemejaban las calles para equiparar precios y poder especular y aprovechar el terreno en su mayor magnitud. Refleja también la corriente urbanística que se va a desarrollar durante el siglo XIX en la que se plantea una ciudad liberal e igualitaria.

El ensanche se proyecta con carácter industrial y residencial, de manera que su innovación es doble, ya que no sólo se preocupa por las arquitecturas de la industria sino que también lo hace por aquellos que las ocupan.

La propuesta del ensanche tiene una dimensión de 30 manzanas, de las cuales, como veremos en la evolución del ensanche, se ejecutarán trece y de carácter industrial en su mayoría. La superficie total del ensanche proyectado es de 120.000 m².

La tipología bodeguera que se implanta en el ensanche es en su mayoría Basilical, aunque veremos ejemplos de los tres tipos definidos por José Manuel Aladro Prieto que hemos referenciado en anteriores capítulos de este trabajo.

Conectado con las principales ciudades tanto por tierra como por mar debido a su estratégica posición en la bahía de Cádiz. Se trata de un ensanche industrial ambicioso cuya dimensión supone más de un cuarto del total edificado en la ciudad de la época.

Es importante reseñar que la industria bodeguera portuense generó una mano de obra diferenciada de la procedente de otras industrias de la zona. Se trataba de trabajadores organizados en sindicatos socialistas, vinculados a la UGT, con alto índice de alfabetización.

Esta mano de obra será denominada por Diego Caro Cancela como aristocracia obrera⁵, aludiendo al término que Lenin acuñó en su discurso a la actitud moderada de los trabajadores frente al conservadurismo. En el caso de los trabajadores del vino se trataba de un sector activista pero que se beneficiaba de mejores condiciones laborales y sociales debido a la importancia de la industria del vino en la economía global.

Además tenían sus propios órganos de expresión, diversos periódicos, en los que recogían las noticias referentes al mundo del vino.

De entre todos los gremios que conformaban la industria vinatera, los que mejores condiciones laborales presentaban eran los arrumbadores,

⁵ Caro Cancela, 1995.



Fig. 6. 1. c

Fig. 6. 1. c "Arrumbadores de las bodegas Sandeman de Jerez de la frontera". Imagen obtenida de la web www.museosandeman.com, registrada en junio de 2016.



Fig. 6. 2. a

por la importancia de su trabajo en el proceso de producción de vinos.

6. 2 EVOLUCIÓN DEL ENSANCHE HASTA LA ACTUALIDAD.

La evolución del ensanche la hemos podido constatar gracias a los planos realizados durante la época.

Un primer avance será visible a través del Plano geométrico de la ciudad realizado por Miguel Palacios y Guillén en 1865, figura 6. 2. a. Dicho plano es ordenado por la Real Orden de 1846 que obliga a todos los municipios de envergadura a realizar un plano geométrico de la ciudad a escala 1/1250.

En este plano veremos diversos avances significativos, tanto a nivel de infraestructuras como

Fig. 6. 2. a "Plano geométrico de la M. Noble y M. Leal ciudad y Gran Puerto de Santa María, levantado por D. Miguel Palacios y Guillén de 1865".
 Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María.

desarrollo.

En primer lugar, debemos destacar en él la presencia del ferrocarril, construido en 1854 y que supone la primera línea de ferrocarril construida en Andalucía. Este hecho refleja la relevancia de la industria del vino, ya que las ciudades que une esta línea de ferrocarril, son El Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera, ambas importantes ciudades vinateras. De esta manera se mejoraba las vías de exportación y comercio por tierra hacia el interior de la península.

Vemos también en este plano como el puente de barcas ha desaparecido y ha sido sustituido por un puente pétreo que une de forma permanente las orillas del Guadalete.

En cuanto al ensanche, se han conformado los ejes principales de su desarrollo con la colmatación de las parcelas que aparecían ocupadas en el plano de ordenación.

Durante los inicios de la década de los 60 del siglo XIX se produce la segunda fase constructiva del ensanche debido al aumento de exportaciones hacia el Reino Unido a causa de la filoxera⁶ francesa.

El ataque de la filoxera a las cosechas francesas impulsará la economía portuense, pero este auge se vera ensombrecido por la Crisis del Jerez que se produce en 1870 debido a las conductas fraudulentas de algunos bodegueros.

⁶ Filoxera, parásito de la vid, que afectó a las cosechas europeas a lo largo de la mitad del siglo XIX.

Como consecuencia de ello los bodegueros tuvieron que abrir su mercado a otros consumidores y productos.

Durante esta crisis no se abandonaron las bodegas sino que se dedicaron a la producción de Brandy que es un vino que necesita mas envejecimiento.

Desde 1875 hasta 1879 el 26.6% del total de la exportación⁷ española era el vino, siendo el principal artículo exportado pese a los períodos de crisis.

En 1889 se realiza un Plano Anunciador de la ciudad, figura 6. 2. c., que es especialmente importante para entender como la industria del vino era el eje de la economía y la sociedad portuense.

Además de presentar la evolución urbana del ensanche, que como vemos es bastante menos impactante que en el plano de Miguel Palacios de 1865 nos muestra el efecto de las desamortizaciones de varios conventos convertidos en plazas, y viene acompañado de publicidad de las bodegas más importantes de la época, patrocinadoras de dicho plano.⁸

En este plano, al igual que en los anteriores, delimitamos la zona de Campo de Guía en sombreado anaranjado para destacarla con respecto al resto de la ciudad. La zona que delimitamos es la que ocupará el ensanche en la actualidad.

La evolución del ensanche, medio siglo despues, no es la esperada debido a los procesos de crisis

⁷ Datos aportados por Diego Caro Cancel , 1999, y referenciados por Aladro Prieto, 2012.

⁸ Murillo Romero, 2016



Fig. 6. 2. b

Fig. 6. 2. b "Dibujo del incendio de la Plaza de Toros de 1813". Imagen obtenida de la web foro-ciudad, sección el Puerto de Santa María.

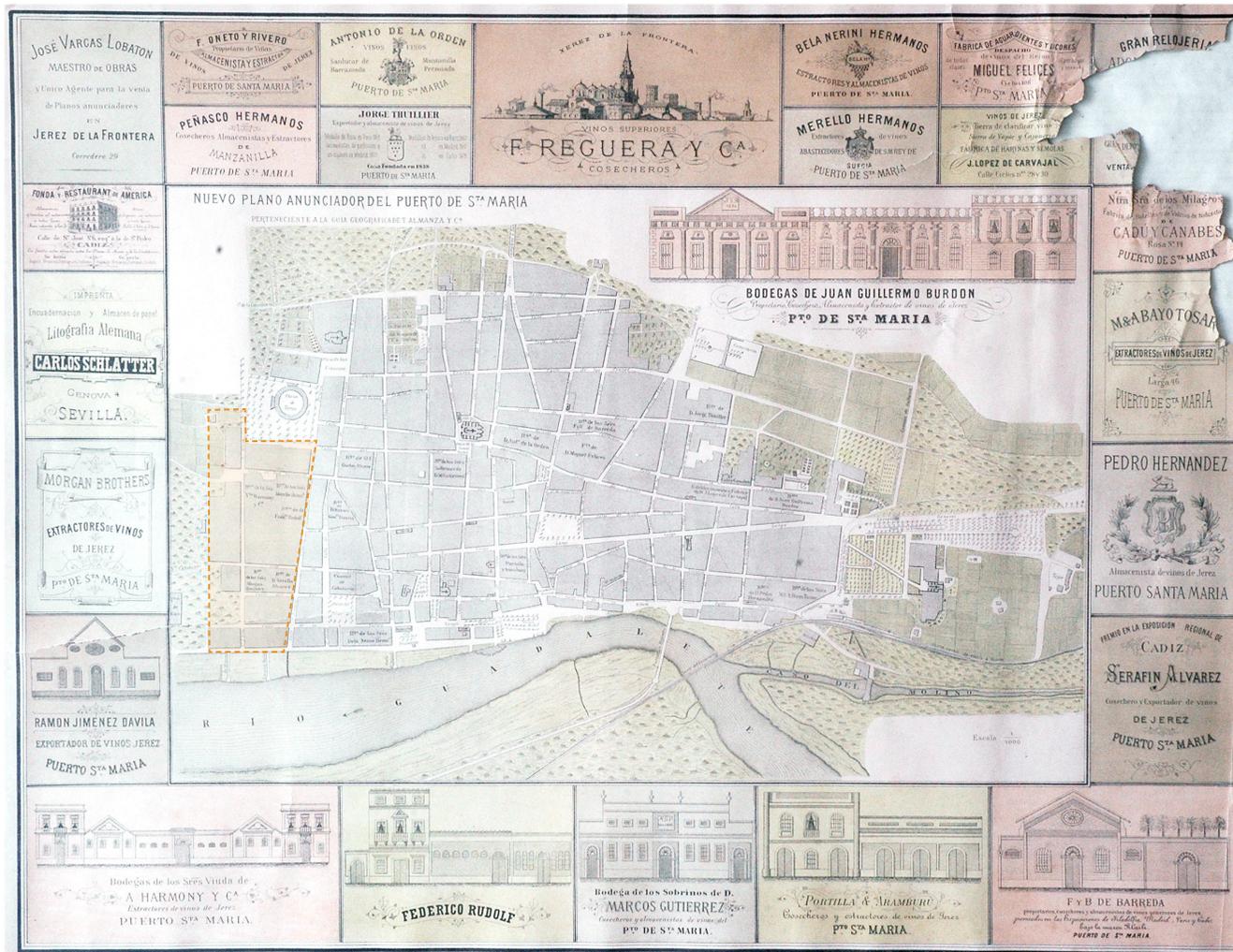


Fig. 6. 2. c

que fue experimentando el sector, reflejados de manera urbana en el desarrollo de la ciudad y su arquitectura.

Los límites de ciudad edificada establecidos en este plano configuran los límites declarados en 1980

como Conjunto Histórico de la ciudad.

En 1892 Francia se recupera de la Filoxera y repudia en el comercio exterior los vinos españoles, lo que desemboca en el descenso del comercio del vino.

A esta situación habría que sumarle la llegada de la

Fig. 6. 2. c "Nuevo plano anunciador del Puerto de Santa María, perteneciente a la Guía geográfica de T. Almanza y C^ª, de 1889".

Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María.

filoxera a las cosechas españolas y lo caro de su recuperación, que a pesar de ser temprana, en 1905 ya estaban recuperadas la mayoría de las cosechas, supuso un duro revés para la industria portuense. Esta situación se verá agravada por la pérdida total de las colonias españolas en América y Filipinas, en 1898 con la Guerra de Cuba.

Los inicios del siglo XX vendrán marcados por la Crisis de 1905, se trata de una crisis económica y social debida a un gran periodo de sequía desde 1903-1908, y de extremadas precipitaciones en 1902 y 1909.

Se habla de la crisis de 1905⁹ porque fue cuando se desató la época de mayor calamidad. Esta crisis se transformará en hambre y falta de trabajo en los sectores vinculados a la cosecha así como sus industrias derivadas. Lo que produce un gran descenso de población en la ciudad debido a la mortalidad y la emigración.¹⁰

Durante toda la primera década del siglo XX se produce este periodo de crisis, aunque su momento mas agravado es el año 1905. Desde el Ayuntamiento del Puerto se realizan numerosas acciones a nivel comarcal para apaliar la crisis de hambre y de trabajo.

Además de la sequía, la pérdida total de las conexiones con América tras los sucesos de 1898, produjo un aumento de la crisis en los sectores económico

⁹ Pérez Sánchez, 1989.

¹⁰ Datos demográficos obtenidos del IECA, Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

y social, debido a que el motor de la economía y de la vida portuense eran el comercio, por su posición estratégica, y el vino.

El trieno bolchevique, que abarca el período comprendido entre 1918 y 1921, será un periodo de crisis social a nivel nacional.

Esta situación se desata debido a la espiral inflacionista de precios en materias primas debido a la Primera Guerra Mundial.

En el caso del Puerto de Santa Maria comprobamos que el sindicalismo en la ciudad era muy potente (UGT) pero era de carácter socialista por lo que era mas moderado que el de Jerez CNT.¹¹

Durante estos años veremos como la población de la ciudad desciende moderadamente debido a la emigración a ciudades aledañas con motivo de la falta de trabajo y las malas condiciones del escaso existente en la ciudad.

Estos períodos de crisis quedan patentes en la evolución del ensanche que estamos estudiando.

En 1921 Félix Peñasco realiza un Plano de la ciudad donde podemos ver el alcance del ensanche casi un siglo despues de su proyección, figura 6. 2. e.

En él vemos como las trazas de la retícula planteada por Torcuato Benjumeda y Juan Daura en 1835 siguen configurando el desarrollo del ensanche, pero sus niveles de expansión no son los previstos ni para la ciudad, ni para la industria.

¹¹ Caro Cancela, 1994.



Fig. 6. 2. d

Fig. 6. 2. d "Carros de mulos arrimando botas para embarcar en el muelle de las Galeras, 1900".

Imagen obtenida de la web foro-ciudad, sección el Puerto de Santa María.

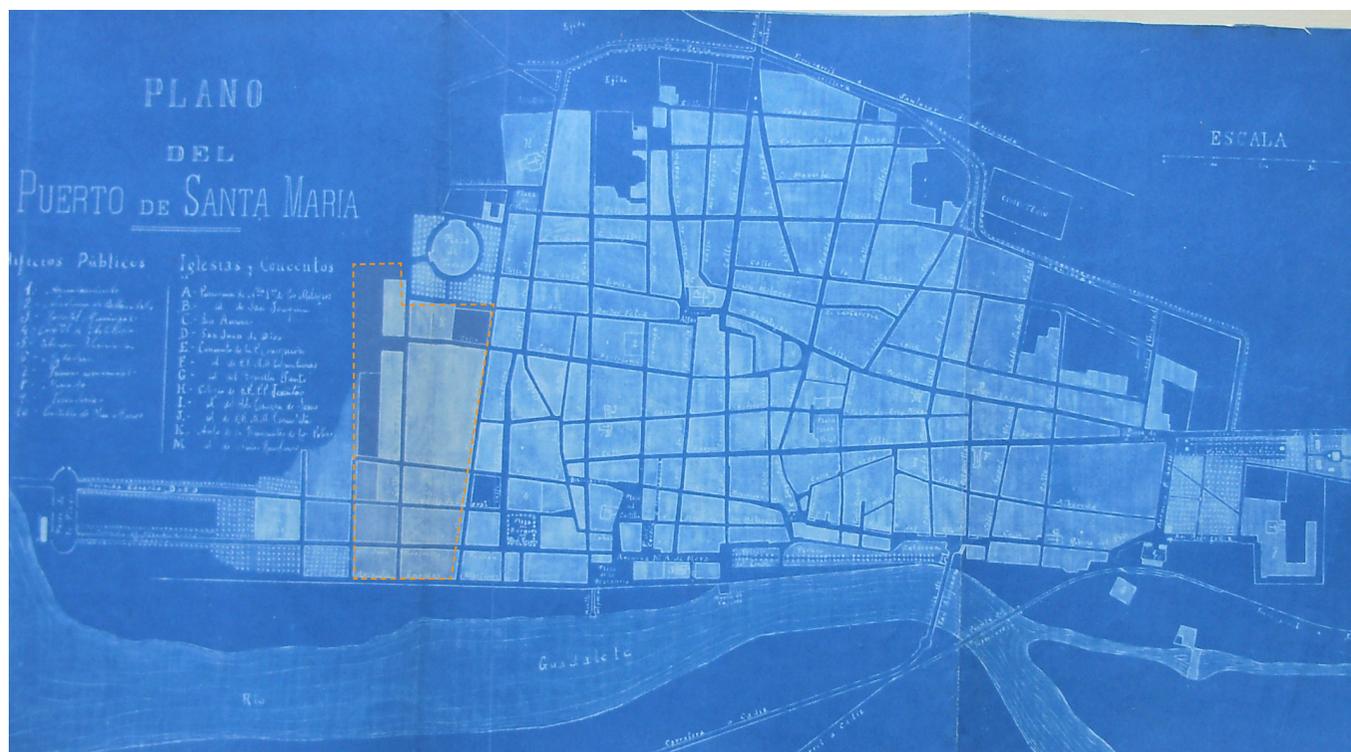


Fig. 6. 2. e

Como podemos observar las trazas del ensanche que aparecen desarrolladas en el Plano de Félix Peñasco son las que se encuentran al borde del Guadalete, paralelas al mismo.

En 1933 la Ley de la Viña y el Vino establece las primeras Denominaciones de origen españolas, entre las que se encuentran los vinos del Marco del Jerez.

El siglo XX continúa y estalla la Guerra Civil española en 1936 que finalizará en 1939 con la proclamación de la Dictadura Franquista.

Durante la Guerra Civil y los primeros años de la Dictadura el proceso de recuperación de la industria vinatera y de su estrato social será inexistente, debido a que, como comentamos con anterioridad, los trabajadores del vino pertenecían a sectores obreros alfabetizados y ligados a movimientos socialistas.¹²

Por ello fueron atacados con ahínco por el bando nacionalista, liderado por Francisco Franco, tanto los trabajadores del vino como algunos empresarios vinateros. Dejando así a la industria en una nueva crisis.

¹² Caro Cancela, 1995.

Fig. 6. 2. e "Plano del Puerto de Santa María, por Félix Peñasco de 1921".

Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María, Policía Urbana, Legajo 1482, expediente 14.



Fig. 6. 2. f

Fig. 6. 2. f "Vuelo americano de 1945. El Puerto de Santa María".

Imagen obtenida de la web <http://fototeca.cnig.es/> , accesada en Mayo de 2016.

En la figura 6. 2. f, imagen realizada por el Ejército americano en el primero de sus vuelos, observamos la evolución de la ciudad hasta 1945.

En ella podemos observar que los límites establecidos en el Plano Anunciador de 1889 se mantienen de manera que los avances que habíamos visto planteados en el plano de Félix Peñasco de 1921, figura 6. 2. e, son prácticamente intangibles.

Pudiera ser por los efectos de la Guerra Civil en la ciudad, ataques y luchas, o porque finalmente no se realizaran tales avances.

No es hasta 1950 que empieza a recuperarse la población española y la industria vinatera debido a la no intervención del país en la Segunda Guerra Mundial y a la recuperación tras la Guerra Civil.



Fig. 6. 2. g

En la década de los 60, se produce un aumento considerable de la población que se ve reflejado, no sólo en la activación de la industria, sino en el desarrollo del tejido residencial de la ciudad, ocupando los terrenos propuestos para el ensanche que todavía no habían sido construídos.

En la figura 6. 2. g. podemos ver una vista aérea

de la zona del ensanche de Campo de Guía y de la Plaza de Toros, construída en 1880.

En ella observamos la magnitud del ensanche en la ciudad, así como su escala en comparación con el resto de tipologías existentes y su relación con el río.

También son visibles las diversas compartimentaciones que tiene cada una de las grandes manzanas

Fig. 6. 2. g "Imagen aérea tomada en 1960. El Puerto de Santa María".

Imagen obtenida de Humberto Jiménez, servicio de Patrimonio del Área de Urbanismo del Ayuntamiento del Puerto de Santa María.

que el ensanche propone, de carácter irregular en su ocupación, que son el resultado de multitud de conflictos generados a raíz de vender los terrenos de los Bienes Propios, sin haber respetado los arrendamientos existentes. Por ello se tuvo que recurrir a un sistema de compensaciones entre vinateros y el Ayuntamiento, por el que se llegaba a un término intermedio en cuanto a superficies ocupadas. Es decir, si por culpa de la venta de unos terrenos, el arrendatario perdía parte de sus terrenos, se le recompensaría con la superficie de terreno perdida en la zona más cercana posible. Este aspecto tan importante dentro del paisaje urbano del vino, no hemos podido comentarlo con anterioridad debido a que no existe planimetría coetánea al ensanche que incluya la compartimentación interior. Estas serán perceptibles en el Plano de Miguel Palacios de 1865, figura 6. 2. a., pero de manera muy superficial. No es hasta que no se producen las imágenes del vuelo americano de 1945 y de 1956, y se empieza a recurrir a la fotografía aérea que podemos observar el fenómeno del paisaje bodeguero en su totalidad.

Durante la década de los 60 y los 70 el aumento de la producción bodeguera y del número de viñedos serán objeto de una nueva crisis de sobreexplotación por estancamiento del consumo extranjero y las campañas contra el alcoholismo.

En los 80, Osborne, la principal empresa vinatera de la ciudad, con sede en el Campo de Guía, se traslada a la periferia de la ciudad iniciándose así el abandono por parte de las empresas vinateras de la zona del

ensanche. La desconexión del tejido urbano residencial, generado a partir de los aumentos demográficos de los 50, sumado a la entrada de España en la Unión Europea, supondrán la inactividad y abandono del ensanche. Con la entrada de España en la UE la economía portuense se verá desfavorecida en el ámbito de la pesca, debido a que la pesca de arrastre realizada por los pescadores portuenses se ejecutaba en aguas marroquíes.

El siglo XX acabará con notables descensos de natalidad ligados a los inicios de la burbuja inmobiliaria, que no explotará en el país hasta la primera década del siglo XXI, y a la decepción económica que supuso la Exposición Internacional de 1992 en Sevilla, que generó expectativas que no fueron cumplidas. La ciudad del Puerto de Santa María se verá muy afectada por esta crisis debido a la dependencia al sector de la construcción generada por el abandono de las industrias de la ciudad y la capacidad turística que posee por su situación litoral que genera demanda residencial de vacaciones.

A pesar de los esfuerzos proteccionistas del Ayuntamiento en la actualidad permanece la situación de abandono y desconexión con el resto del tejido y actividades productivas. Esto es debido a la mala gestión que se realizó durante los primeros años del siglo XXI, en los que se permitió la venta de gran número de bodegas del ensanche a favor de una Macroactuación inmobiliaria en la que se preveía el derribo de las bodegas vendidas y su conversión en Centro Comercial.

Los promotores de esta propuesta se vieron inmiscuidos en casos de corrupción de gran envergadura, lo que salvó a las bodegas de su derribo, pero no de su abandono. Ya que las empresas que patrocinaron esta actuación fueron declaradas insolventes y sus propietarios actuales son herederos ilocalizables.

El enfoque económico que ha tomado el Ayuntamiento portuense está ligado al turismo litoral, de manera que no existen propuestas de rehabilitación o reactivación de las bodegas como conjunto, sólo de protección y catalogación.

La ciudad ha crecido de tal manera en este último siglo que el ensanche de Campo de Guía ha pasado de ser límite y borde de la ciudad a estar dentro del Conjunto Histórico, y ser zona de de paso obligado hacia el centro desde el suroeste, zona Crevillet.

Actualmente, pese al auge que está teniendo la difusión de la cultura del vino, la presencia de la industria vinatera en el ensanche es muy escasa. Sólo dos empresas ocupan bodegas en el ensanche, Gutiérrez-Colosía y Osborne, y dedican al comercio local el 2%¹³ de su producción.

En los últimos meses hemos podido presenciar las obras que está realizando Osborne en su bodega mas emblemática, La bodega de Mora, un museo sobre el Toro de Osborne y gastrobar, figura 6. 2. h.

¹³ Datos obtenidos a partir de entrevista a gestores de la bodega Gutiérrez-Colosía en 2015.

En la figura 6. 2. i. presentamos un breve estudio de la situación actual del Centro Histórico del Puerto de Santa María.

En ella se destacan en línea negra discontinua los límites del Conjunto Histórico establecidos por el RD 3038/1980 que como comentamos anteriormente, coinciden con la ciudad edificada que nos muestra el Plano Anunciador de 1889, figura 6. 2. c.

Dentro de sus límites hemos sombreado de naranja todos aquellos edificios de tipología bodeguera, sin discriminación de usos. Como podemos observar, la presencia de la industria del vino en la ciudad es bastante notable, no solo en la zona del ensanche de Campo de Guía, delimitada por línea naranja discontinua, sino que también aparecen crecimientos tanto en el centro como en la zona noreste de del centro. Éstos últimos correspondientes al ensanche de Santa Clara, de menor entidad urbanística.

Se puede constatar el desarrollo urbano masivo de tipo residencial generado en la zona suroeste del ensanche, siguiendo teorías urbanísticas que nada tienen que ver con la retícula decimonónica que dió origen al ensanche de Campo de Guía.

La tipología residencial que se desarrolla en esta zona, la zona Crevillet, se caracteriza por ser de bloques de viviendas plurifamiliares de un máximo de PB+4 o vivienda unifamiliar adosada. De esta manera queremos aclarar que no se trata de un desarrollo urbano en sección, sin en planta.



Fig. 6. 2. h

Fig. 6. 2. h "Obras en la Bodega de Mora de Osborne. El Puerto de Santa María". Imagen realizada por María Murillo Romero en Mayo de 2016.



Fig. 6. 2. i

Fig. 6. 2. i "Infografía del Centro Histórico del Puerto de Santa María".

Fotomontaje elaborado por María Murillo Romero, la imagen de fondo es una imagen satélite obtenida por Google.

Hemos marcado en la figura 6. 2. i. la estación de ferrocarril, que pese a haber sido renovada, ocupa una localización aproximadamente similar a la anterior; el muelle de pasajeros, donde atraca el Catamarán que une las ciudades del Puerto de Santa María, Rota y Cádiz; y la Bodega José Jiménez rehabilitada por el Ayuntamiento en Archivo Municipal sección siglo XX.

La localización del ensanche en cuanto a infraestructuras sigue siendo privilegiada en la ciudad, lo que facilita su reprogramación en cuanto a uso.

Su situación perpendicular al río del Guadalquivir, y la magnitud que posee con respecto al ancho de la ciudad en ese punto, le hacen ser un enclave de vital importancia para la mejora de la ciudad.



Fig. 6. 2. j

En la figura 6. 2. j. ofrecemos una vista aérea del paisaje industrial bodeguero en la actualidad. Y es sobre esta situación sobre la que realizamos el análisis de evolución histórica que podemos apreciar en la figura 6. 2. k. Donde no sólo ofrecemos una perspectiva urbanística que explique el desarrollo del ensanche hasta la actualidad, sino que ésta se ha realizado sobre los elementos que siguen siendo protagonistas de este paisaje.

Algunas de las edificaciones bodegueras del XIX han cambiado de aspecto y uso, incluso han sido demolidas, es por ello que no analizamos esos casos concretos, ya que no pertenecen a la realidad

bodeguera de esta investigación.

Hemos dividido el análisis en cuatro períodos de crecimiento, un primer periodo que abarca desde 1829 hasta 1837, donde se solapan los planes de Valentín del Río con el de Torcuato benjumbeda y Juan Daura. Una segunda etapa de 1842 a 1867, una tercera etapa de finales del XIX, concretándose en 1890. Y finalmente, una cuarta etapa que ocuparía desde 1937 hasta 1969.

Todas estas etapas se corresponden con los distintos momentos históricos que hemos ido comentando a lo largo de este apartado.

Fig. 6. 2. j "Vista aérea ensanche de Campo de Guía. El Puerto de Santa María".

Imagen realizada por Jorge Roa, accesada de su website.

Fig. 6. 2. k "Evolución histórica de las bodegas del ensanche de Campo de Guía. El Puerto de Santa María".

Infografía realizada por María Murillo Romero, Junio 2016.

En esta infografía marcamos los dos ejes principales de crecimiento que protagonizan el ensanche bodeguero de Camo de Guía:

Callejón de San Diego: Calle magistral establecida por Valentín del Río en su proyecto de 1833. Pese a ser un proyecto inacabado, la fuerza de su traza magistral quedará patente en el urbanismo bodeguero.

Calle Valdés: Calle magistral establecida por Torcuato Benjumeda y Juan Daura en el proyecto de 1835. Este planeamiento es el objeto de estudio de esta investigación. Su función dentro del ensanche es estructurar el crecimiento de acuerdo con las comunicaciones y flujos de la ciudad, siguiendo caminos preexistentes de conexión entre las ciudades del Marco del Jerez.

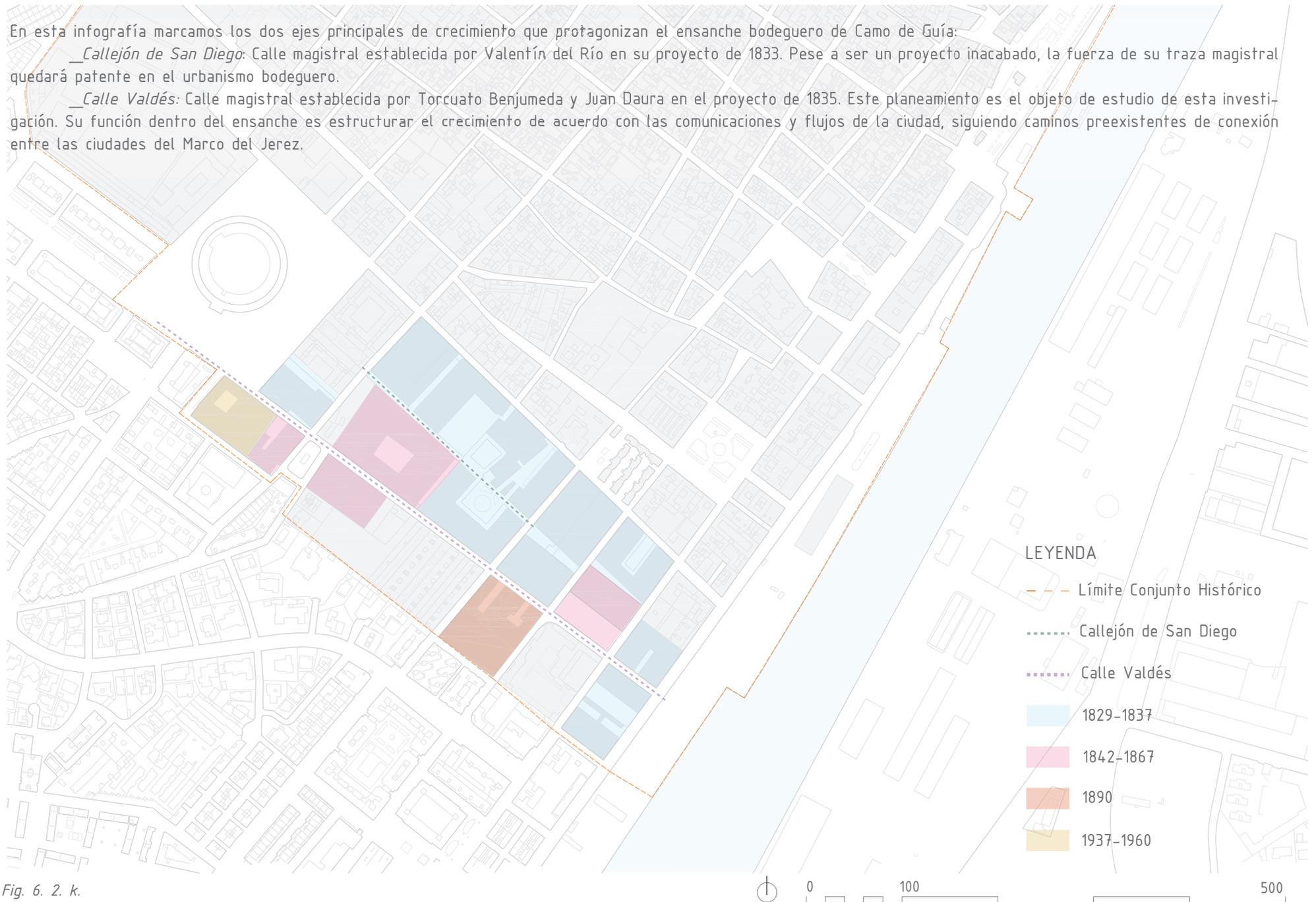


Fig. 6. 2. k.

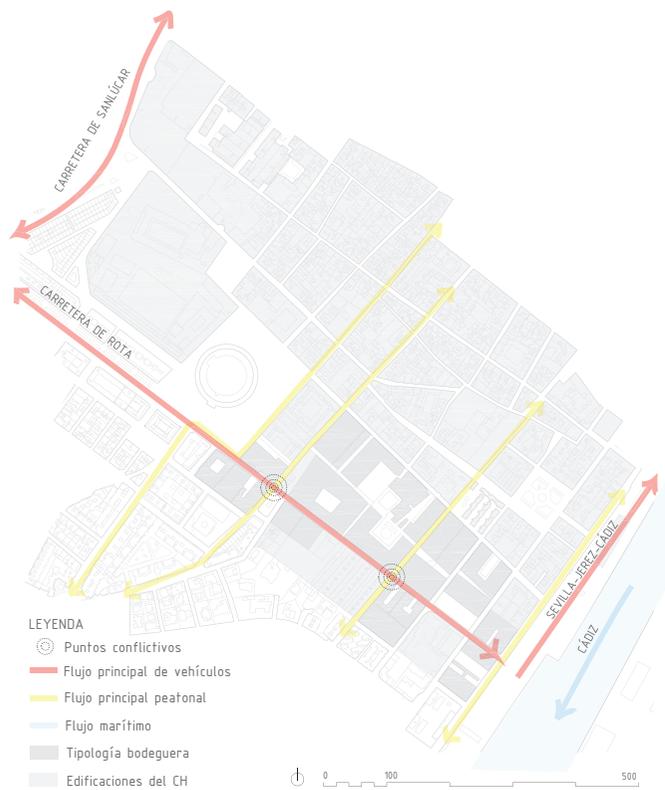


Fig. 6. 3. a

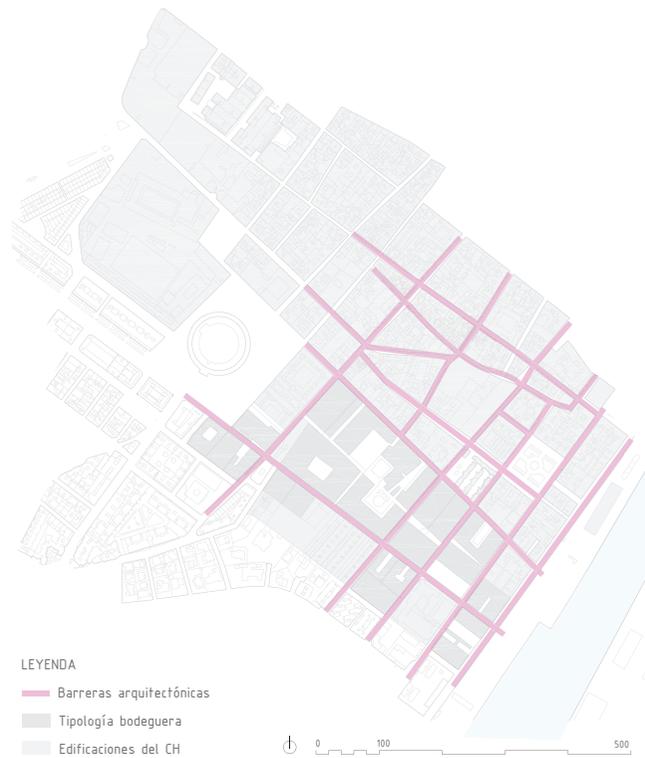


Fig. 6. 3. b

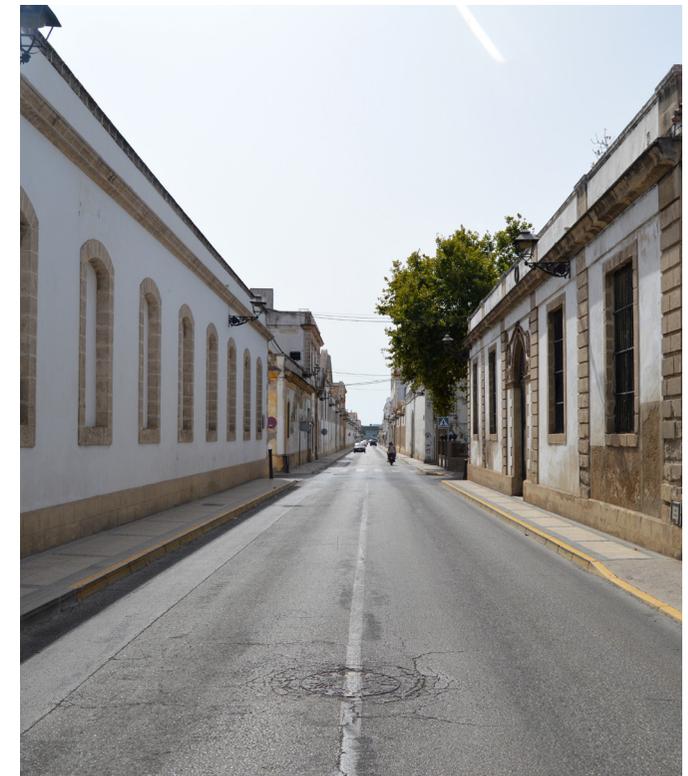


Fig. 6. 3. c

6.3 DETENCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA ACTUAL

A la hora de analizar los problemas que presenta la zona del ensanche de Campo de Guía ha sido de especial relevancia la ayuda de los instrumentos del planeamiento vigente, PGOU y PEPRICH, aportados por el Ayuntamiento. También debemos resaltar la labor de trabajo de campo realizada mediante la que hemos podido actualizar datos del planeamiento y atender a problemáticas que, a veces, son imperceptibles desde la escala del Plan

General.

Hemos planteado este análisis y detección de la problemática de manera que los esquemas realizados tengan una consecución lógica, que permita llevar a la hipótesis que analizamos.

En la Figura 6. 3. a. hemos analizado los flujos principales que se producen en la zona, tanto a nivel rodado como marítimo y peatonal. Con anterioridad hemos alabado la posición estratégica del ensanche, pero esta virtud deriva en una serie de problemas de barreras de movilidad peatonal. La existencia de vías principales, de carácter rápido, para entrar y

Fig. 6. 3. a. "Esquema de flujos principales de la zona de Campo de Guía".

Infografía realizada por María Murillo Romero, Julio 2016.

Fig. 6. 3. b. "Esquema de barreras arquitectónicas de la zona de Campo de Guía".

Infografía realizada por María Murillo Romero, Julio 2016.

Fig. 6. 3. c. "Vista de la Calle Valdés hacia la ribera del Gualdalete", el Puerto de Santa María.

En esta imagen puede apreciarse la existencia de barreras arquitectónicas en la zona y el valor principal de la vía. Imagen realizada por María Murillo Romero, Mayo 2016.



Fig. 6. 3. f

Fig. 6. 3. d. "Esquema de usos principales de la zona de Campo de Guía".

Infografía realizada por María Murillo Romero, Julio 2016.

Fig. 6. 3. e. "Esquema de estado de la edificación de la zona de Campo de Guía".

Infografía realizada por María Murillo Romero, Julio 2016.

Fig. 6. 3. f. "Vista de la Bodega Castroverde a la altura de la Calle", el Puerto de Santa María.

En esta imagen podemos comprobar el mal estado en el que se encuentra la edificación, visible en su fachada.

Imagen realizada por María Murillo Romero, Mayo 2016.

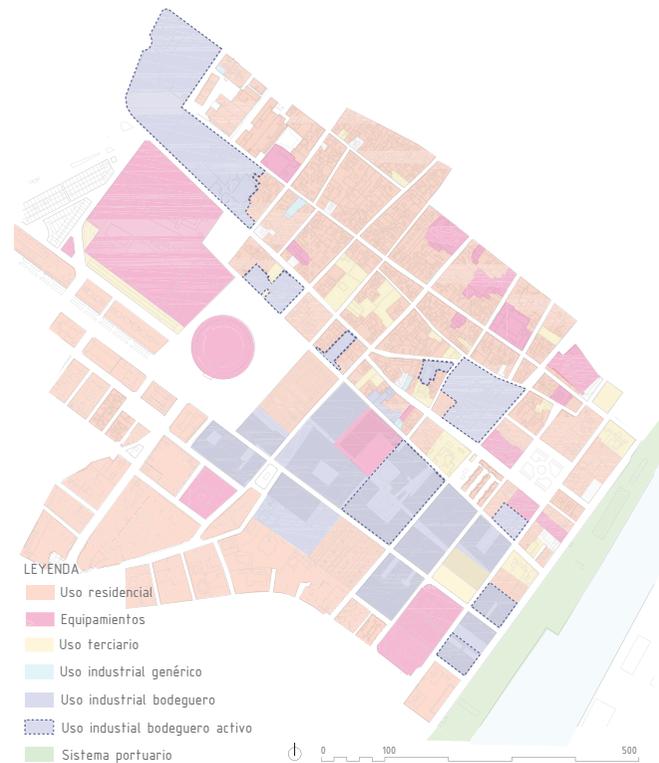


Fig. 6. 3. d

salir de la ciudad dificultan el paso peatonal en el sentido transversal. Lo que favorece la desconexión de los tejidos urbanos del centro urbano con los del Conjunto histórico. Si a esto le sumamos la existencia de barreras arquitectónicas en la mayor parte del viario existente en la zona, Figura 6. 3. b. , el resultado es una situación de bloqueo y desafección de la zona con respecto al resto de la ciudad, siendo paso obligado hacia el Conjunto Histórico.

Además de los problemas que detectamos en torno al viario y movilidad de la zona, hemos podido

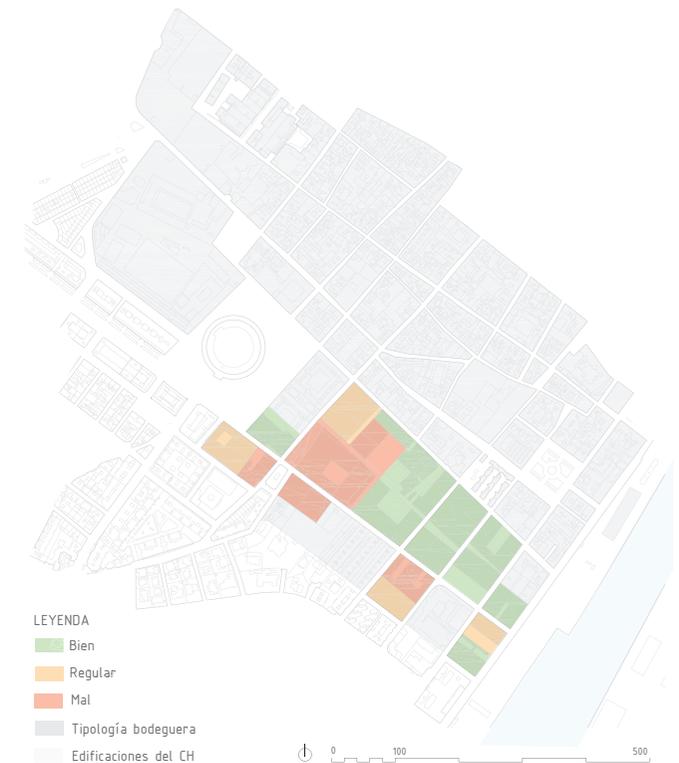


Fig. 6. 3. e

analizar otro aspecto de gran importancia a la hora de enfrentarse al ensanche de Campo de Guía. Este aspecto es la focalización y abandono de los usos principales establecidos en el ensanche.

En la figura 6. 3. d. hemos señalado los usos de cada una de las parcelas que conforman el ensanche y de su entorno. De esta manera podemos comprender la realidad bodeguera. A lo largo del siglo XXI algunas bodegas han cambiado de uso, otras los han mantenido, y otras han quedado en estado de abandono, deterioradas por el paso del tiempo. Si

comparamos este esquema de usos de la Figura 6. 3. c. con el esquema del estado de la edificación de la Figura 6. 3. e podemos observar que sólo aquellos edificios de tipología bodeguera que mantienen actividad presentan buen estado. De entre ellas sólo se dedican a la crianza de vinos dos empresas del ensanche, Guitiérrez-Colosía y Osborne, que ocupan cuatro terrenos distintos.

Con estos esquemas se pretende resumir y acercar de manera visual al lector a la problemática que estamos analizando, donde los principales problemas que observamos son:

- La desconexión de la zona del ensanche de Campo de Guía con el resto de la ciudad.
- La existencia de límites invisibles relacionados con la velocidad de las vías que enmarcan el ensanche. Característica asociada a su condición primera de límite urbano conectado con las poblaciones de alrededor.
- La falta de adecuación del viario secundario a las necesidades actuales. Se trata de un viario decimonónico que no se adapta a las soluciones actuales en cuanto a barreras arquitectónicas y dimensiones de acerado.
- La inactividad de la zona provoca que su situación sea aún más desamparada para la circulación de peatones.
- El estado de deterioro en el que se en-

cuentran la mayoría de edificaciones bodegueras, sumado a la inactividad de la zona disminuye su atractivo turístico, comercial y visual.

En definitiva, nos encontramos frente a una situación cuya problemática puede abordarse desde distintas perspectivas: local, global y territorial.

6.4 PROPUESTAS POR PARTE DEL AYUNTAMIENTO

En este apartado vamos a comentar las propuestas y medidas tomadas por parte del Ayuntamiento de la ciudad en la actualidad referentes al ensanche de Campo de Guía, objeto de este estudio. Para ello vamos a realizar un análisis a distintos niveles. En primer lugar vamos a exponer las propuestas procedentes del PGOU, dentro de la cual veremos también varios niveles, el nivel territorial, y el nivel urbano con la propuesta concreta del CCA¹⁴. En segundo lugar nos parece muy interesante y de gran ayuda durante los trabajos de investigación sobre la temática, exponer las medidas que se toman de forma concreta en cada una de las edificaciones y que están recogidas en el Catálogo de edificaciones y elementos de valor patrimonial establecidos en el PEPRICH, documento aún pendiente de aprobación.

En lo referente a las problemáticas detectadas, hemos podido constatar que ambos documentos, tanto PGOU como PEPRICH, ponen de manifiesto cuestiones similares a las planteadas en este documento en

¹⁴ CCA, Centro Comercial Abierto.



Fig. 6. 4. a.

Fig. 6. 4. a. "Vista de la Calle Valdés, eje principal del ensanche bodeguero de Campo de Guía, desde la ribera del Guadalete". Imagen realizada por María Murillo Romero, Enero 2016.

el apartado 6.3. Si bien debemos comentar que la exposición que se hace en ellos es mas general que la realizada por esta investigación donde se ataca de manera concreta la zona del ensanche de Campo de Guía como hilo principal.

6.4.1 PGOU, Plan General de Ordenación Urbana.

Vamos a exponer en este punto de manera resumida los objetivos y estrategias que plantea el PGOU en la ciudad histórica, acercándonos de esta manera a la problemática de estudio.

La degradación de la ciudad histórica obedece a factores derivados de la evolución de su entorno y tejido urbano, que como hemos comentado con anterioridad, responde a una configuración decimonónica del viario. Mientras que su entorno, se trata de tejidos urbanos recientes, de mediados del siglo XX.

Las principales carencias que presenta el Conjunto histórico desde la perspectiva del PGOU son:

- Ausencia de diversidad funcional.
- Empobrecimiento de la textura social.
- Ausencia de política urbana activa que fomente la rehabilitación frente a la sustitución.
- Excesivo protagonismo de la movilidad motorizada.
- Banalización paisajística y escénica del espacio público.
- Carencia de equipamientos de rango ciudad y de proximidad.

Existe un desequilibrio funcional debido a la concentración de las actividades en el centro histórico y el ensanche residencial Crevillet, situado al sur del Campo de Guía. Esto sumado al excesivo volumen de empleo localizado en los bordes de la ciudad genera una periferia urbana cautiva del automóvil.

El objetivo principal que plantea el PGOU en cuanto al Conjunto histórico consiste en generar "reequilibrio urbano" mediante la difusión de equipamientos e infraestructuras de forma equitativa.

Para ello se propone un diseño real de los espacios libres que se conviertan en la cara amable del Conjunto Histórico, y la optimización del patrimonio dotacional existente.

La intensificación del uso dotacional del patrimonio requiere potenciar la accesibilidad de los equipamientos mediante su conexión con ejes peatonales y espacios de relación donde no existan barreras arquitectónicas ni urbanísticas. La presencia de barreras arquitectónicas es uno de los principales problemas del viario de la zona del ensanche de Campo de Guía, como mostramos anteriormente en el punto 6.3 de este mismo capítulo.

La reorganización de la actividad motorizada al interior de la ciudad desde el exterior debe establecerse desde el viario territorial hacia el principal urbano. De manera que se reduzca la utilización del automóvil en favor de un sistema sostenible de desplazamientos.

Las propuestas deben centrarse en la redefinición



Fig. 6. 4. 1. a.

Fig. 6. 4. 1. a. "Coexistencia de sistemas de movilidad, Conjunto Histórico, ensanche de Campo de Guía".

Imagen realizada por María Murillo Romero, Enero 2016.

de los conceptos formales y funcionales para el sistema viario, debido a su orientación hacia la coexistencia de diferentes redes de transporte sobre un mismo soporte físico a escala urbana.

Se establece así una jerarquía funcional formada por el viario principal y secundario:

- Viario principal: es el viario que asumirá la función de interconexión de los grandes sectores de la ciudad, así como vías estructurantes de barrios y soporte de transporte colectivo, ejes comerciales y de actividad. Se dotará a este viario de secciones suficientes para acoger la demanda actual y futura de la movilidad.

- Viario secundario: este viario complementa al principal ordenando la estructura interna de los sectores de la ciudad y sus relaciones. En él es prioritario el tratamiento del espacio público para reconocer los recorridos peatonales y ciclistas. Dentro de este grupo podemos diferenciar también dos tipos: los ejes distribuidores intersectoriales y los ejes colectores de barrio-ciudad.

En cuanto al viario del Conjunto Histórico el PGOU establece una serie de funciones:

- Integrar el transporte público.
- Facilitar el tráfico local para el acceso inmediato a cada sector del Conjunto Histórico.
- Recuperar los tramos afectados por el uso intensivo del automóvil.
- Instaurar una movilidad segura en las vías de

coexistencia urbana entre peatones, ciclistas y transporte público colectivo.

El planeamiento propone un sistema de aparcamientos que sirva de apoyo para la instauración de ejes peatonales que faciliten la activación y reequilibrio urbano. El sistema que propone esta compuesto por diferentes tipos de demanda de aparcamiento :

- Aparcamientos de ciudad: destinados a rotación y residentes, localizados en el exterior del área urbana. Asociados a las nuevas centralidades propuestas en el plan del CCA, que veremos a lo largo de este punto.

- Aparcamientos intermodales: tienen una función disuasoria de la utilización del coche hacia el interior de la ciudad facilitando la conexión con el transporte colectivo.

- Aparcamientos de residentes: se proponen en el interior del área central para garantizar la habitabilidad interior y mejorar la utilización de los ámbitos patrimoniales.

La construcción de aparcamientos en altura mediante edificios de uso específico es una de las soluciones planteadas desde el PGOU para resolver la problemática del Conjunto histórico en cuanto a movilidad y aparcamientos. También se propone la realización de aparcamientos subterráneos en los espacios libres asociados a la Plaza de Toros, cuyas catas se están realizando en la actualidad.

Acompañando a la propuesta de aparcamientos el



Fig. 6. 4. 1. b.



Fig. 6. 4. 1. c.

Fig. 6. 4. 1. b. "Vista de las bodegas Alameda en la Calle Los Moros", El Puerto de Santa María. Imagen realizada por María Murillo Romero, Mayo 2016.

Fig. 6. 4. 1. c. "Vista de las bodegas Alameda desde la calle Aurora", El Puerto de Santa María. Imagen realizada por María Murillo Romero, Mayo 2016.

PGOU plantea una red de itinerarios peatonales y de carril bici para la movilidad no motorizada. Este sistema se plantea como complementario para conectar los diferentes sectores urbanos hacia los nodos de centralidad urbana asociados a los principales intercambiadores de transporte.

Es necesario diferenciar la escala territorial de la local al plantear la red de itinerarios peatonales:

- Red territorial: se incorporan corredores de largo recorrido que posibiliten los viajes de ocio, naturaleza y turismo sobre el territorio de la Bahía de Cádiz.

- Red urbana: el planteamiento principal consiste en extender la peatonalidad a toda la ciudad.

En definitiva, las propuestas se centran en el núcleo urbano para dotarlo de una red peatonal que abarque el Conjunto Histórico coincidiendo con el CCA, y que sirva de refuerzo de la estrategia comercial basada en la calidad del espacio urbano. Dentro de la red peatonal distinguimos:

- Red peatonal de uso exclusivo.
- Red peatonal de aproximación al centro con uso compartido del viario.
- Red de ocio-recreativa.

En cuanto a la red de itinerarios ciclistas se establecen:

- Red de alcance territorial: con un diseño que de

continuidad al sistema ciclista de la Bahía de Cádiz.

- Red verde: complementaria a la anterior, viene a configurar una red de ocio-recreativa.

- Corredor litoral: se trata de un paseo peatonal-ciclista que posibilite los viajes sobre la franja litoral.

- Red urbana principal: plantea itinerarios con tipología propia que permiten la conexión entre itinerarios urbanos y territoriales.

- Red del Conjunto histórico: supone una revisión del viario de toda la zona incorporando criterios de coexistencia entre peatones y ciclistas sin infraestructura segregada.

Una vez expuestas las medidas generales que propone el PGOU vamos a exponer las medidas concretas que se han ido tomando mediante el plan de Viabilidad para la configuración de un CCA en el Puerto de Santa María.

6.4.1.1 CCA. Propuestas del Centro Comercial Abierto

La propuesta para la realización de un CCA en el Puerto de Santa María se elaboró a instancias de la Asociación de Comerciantes del Centro, ACOCÉN, ante la peligrosa degradación del centro urbano de la ciudad.

Se propusieron en este Plan de Viabilidad varias acciones, algunas de ellas ya habían sido mencionadas por el documento de planeamiento general, PGOU. Las acciones propuestas son:

- Mejorar el viario metropolitano entre el Puerto

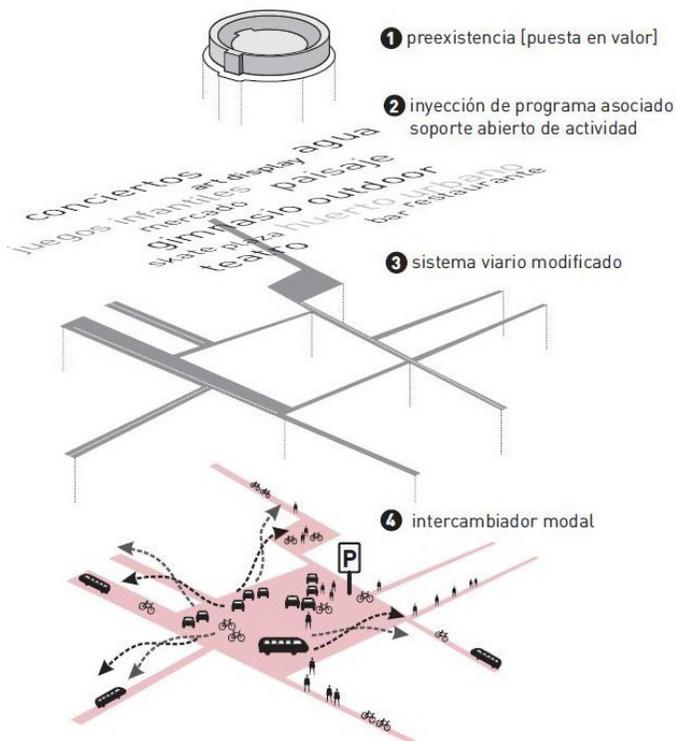


Fig. 6. 4. 1. 1. a.

Fig. 6. 4. 1. 1. a. "Ejemplo de concentrador urbano de la Plaza de Toros realizado desde el Plan de CCA".

Imagen obtenida del Plan de movilidad sostenible y accesibilidad realizado por el Ayuntamiento del Puerto de Santa María.

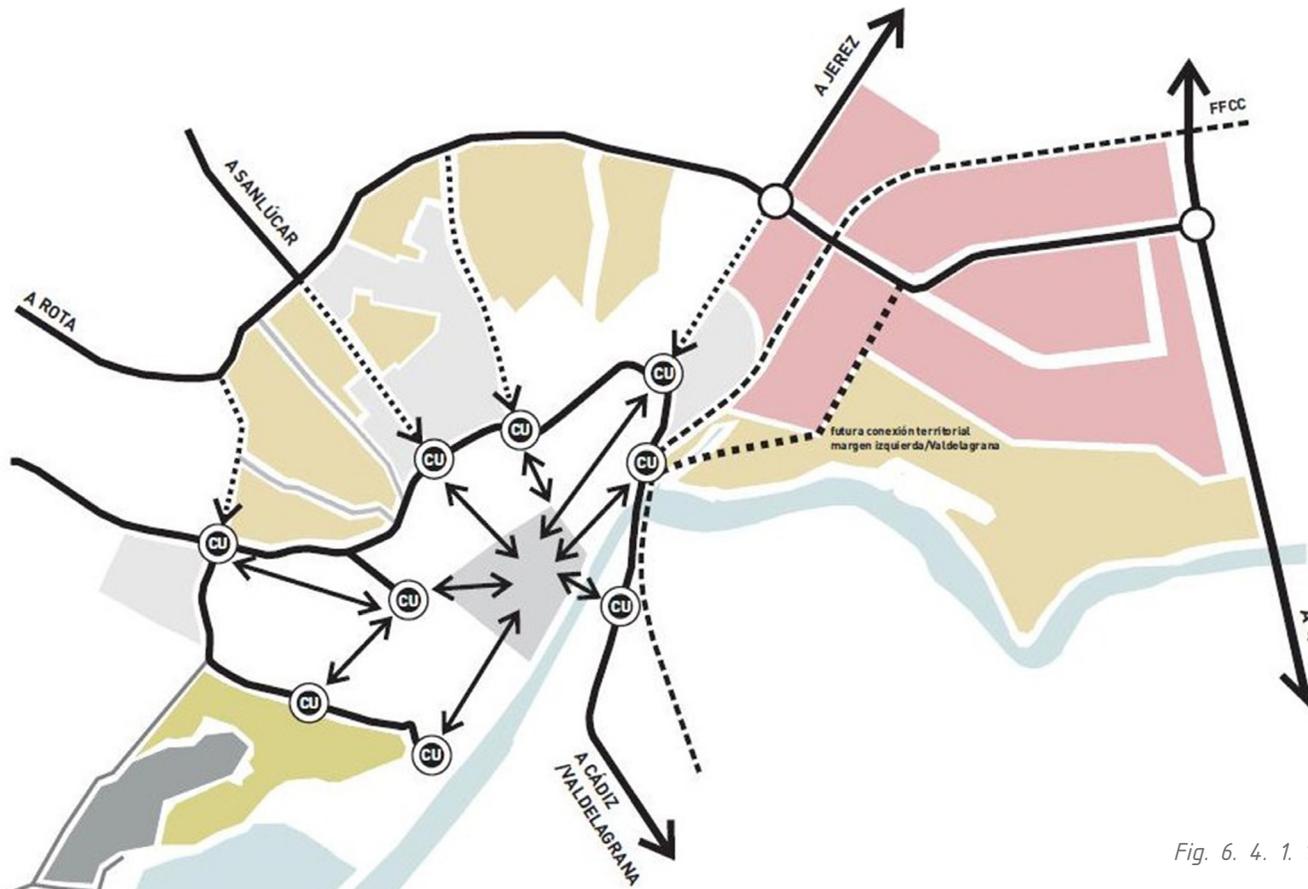


Fig. 6. 4. 1. 1. b.

de Santa María y los municipios de alrededor.

- Acceso directo al Conjunto Histórico.
- Mejorar y homogeneizar las señalizaciones establecidas en la ciudad.
- Aumentar el número de aparcamientos.
- Peatonalizaciones y la instauración de itinerarios.
- Acondicionamiento y diseño del mobiliario urbano.

En la figura 6. 4. 1. 1. a. podemos observar el alcance de esa red de carácter territorial que se plantea para el acercamiento de la movilidad y resolución

de los desplazamientos hacia el Conjunto histórico. Dentro del plan de viabilidad para la configuración del CCA se plantea un plan de reurbanización y peatonalización del Conjunto Histórico como primer paso para la dinamización del comercio.

Las peatonalizaciones propuestas en dicho plan, a día de hoy todas se han llevado a cabo, se concentran en la parte central del Conjunto Histórico. Entre ellas podemos distinguir los distintos rangos que comentaba el PGOU: calles exclusivamente



Fig. 6. 4. 1. 1. c.

Fig. 6. 4. 1. 1. b. "Estructura territorial de los sistemas urbanos planteada desde el Plan de CCA". Imagen obtenida del Plan de movilidad sostenible y accesibilidad realizado por el Ayuntamiento del Puerto de Santa María.

Fig. 6. 4. 1. 1. c. "Vista de la Plaza de Toros", intercambiador urbano propuesto, desde la Calle Pagador esquina con Calle Los Moros. En esta imagen podemos observar la bolsa de aparcamientos instaurada en la zona. Imagen realizada por María Murillo en Mayo de 2016.

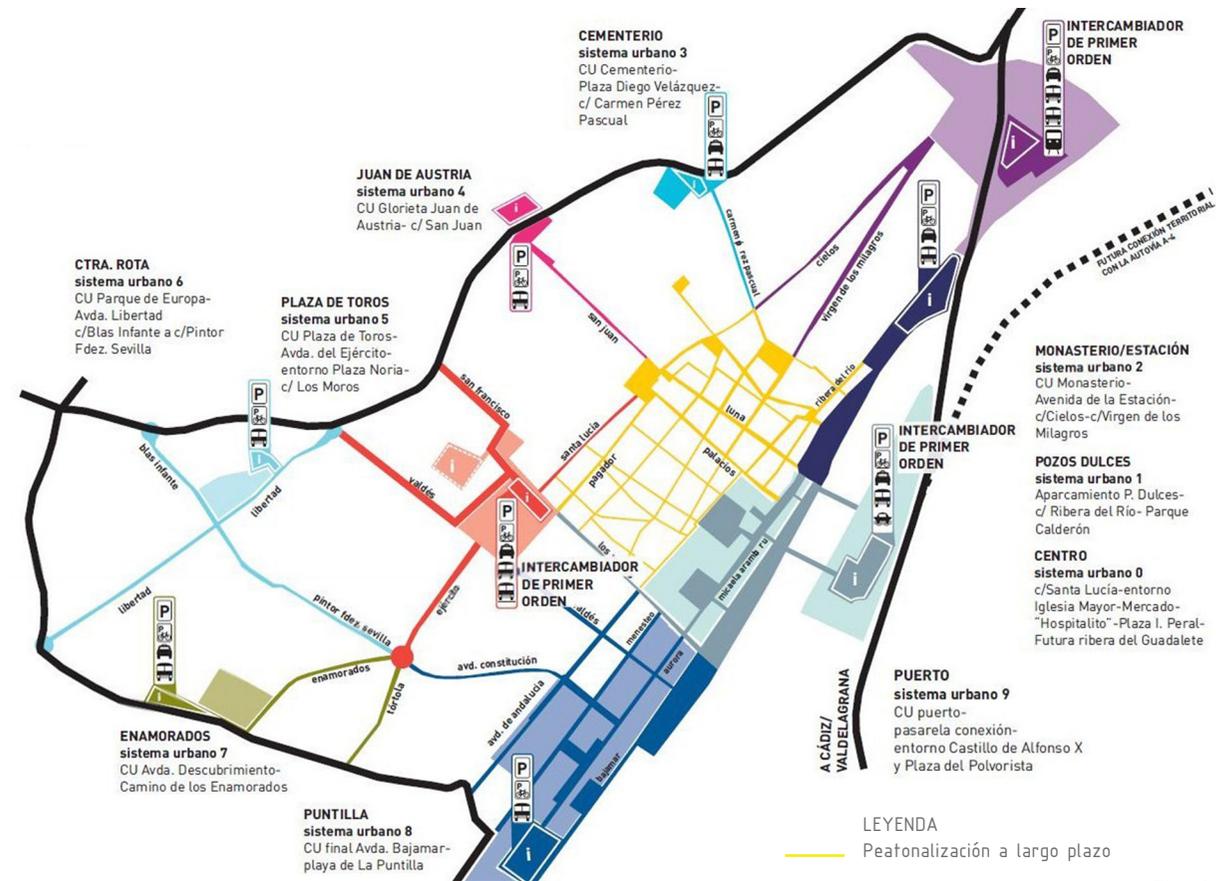


Fig. 6. 4. 1. 1. d

peatonales, calles de circulación restringida a residentes y carga y descarga, y calles donde sea posible la coexistencia entre peatones y carril bici. A raíz de este plan se ponen en marcha una serie de mejoras en el transporte público colectivo, como la ampliación de líneas de autobús tanto en número como en desplazamiento.

En la figura 6. 4. 1. 1. d se puede apreciar de manera clara los distintos sistemas urbanos propuestos

desde el plan de configuración del CCA para la dinamización de los desplazamientos y permitiendo la conexión de todos los puntos del centro urbano con el Conjunto Histórico. Los diferentes colores del viario se corresponden con los distintos sistemas urbanos, exceptuando el caso del viario amarillo, que se corresponde con unos objetivos a largo plazo de peatonalización del viario interurbano.

En otros aspectos se destaca la concentración

Fig. 6. 4. 1. 1. d. "Sistemas urbanos y conectores planteada desde el Plan de CCA".

Imagen obtenida del Plan de movilidad sostenible y accesibilidad realizado por el Ayuntamiento del Puerto de Santa María.

comercial y profesional existente en dos zonas principales: Plaza de la Noria y CCA del Conjunto Histórico. Entre ambas zonas se encuentra el ensanche de Campo de Guía, para el que no se realiza ninguna propuesta a nivel económico más allá de las propuestas de movilidad que afectan a la totalidad del Conjunto histórico con motivo del Plan para configurarlo en CCA.

Desde el Plan de Viabilidad para la configuración de un CCA se planearon una serie de estrategias y oportunidades para una nueva accesibilidad e intermodalidad. Estas son:

- Incentivar el uso residencial en el Conjunto Histórico para equilibrarlo socialmente.
- Regular los aparcamientos y sustituir los de la vía pública.
- Mejorar el uso y diseño urbano de los espacios públicos.

Para cumplir estas estrategias el Plan del CCA necesitará:

- Realizar una jerarquización adecuada del viario.
- Sistema de intercambio modal entre vehículo privado y transporte público.
- Aparcamientos de borde conectados al transporte público.
- Circuitos para tráfico motorizado alternativos.
- Establecer circulación moderada dentro de la ciudad.

Como hemos comentado anteriormente esta propuesta no sería posible sin la incorporación de

intercambiadores de transporte. La propuesta del CCA consiste en un sistema intermodal a partir del intercambio de los siguientes transportes: autobús interurbano, autobús metropolitano, ejes peatonales, carriles bici, aparcamientos subterráneos en rotación y de residentes e infraestructuras tales como estación de ferrocarril y muelle de embarque.

Podemos diferenciar dos tipos de intercambiadores urbanos:

- Intercambiadores de primer orden. Concentran los desplazamientos urbanos y metropolitanos (estaciones de ferrocarril, autobuses metropolitanos..) y los aparcamientos de rotación y de residentes.
- Intercambiadores de segundo orden. Presentan una función de centralidad secundaria. En ellos se producen los intercambios entre el automóvil y el sistema peatonal y de transporte público.

La propuesta realizada por el PGOU y ACOCÉN pretende poner en marcha la movilidad en el Conjunto histórico y sus accesos para consolidar así un comercio dinámico.

6.4.2 PEPRICH. Plan Especial de Protección y Reforma Interior del conjunto histórico y entorno del Puerto de Santa María.

Para la adecuada protección de los conjuntos y elementos que presentan valores históricos, urbanos, arquitectónicos, etnológicos y arqueológicos



Fig. 6. 4. 2. a

Fig. 6. 4. 2. a. "Jardines de la Bodega de Mora de Osborne. El Puerto de Santa María". Imagen realizada por María Murillo Romero en Mayo de 2016..

de interés el Plan General constituye un Catálogo general de Protección del Patrimonio Arquitectónico, etnológico y Arqueológico, integrado por los siguientes documentos:

- Catálogo exterior de los conjuntos y elementos de interés arquitectónicos localizados fuera del PEPRICH.
- Catálogo de protección arqueológica.
- Precatálogo de elementos protegidos del ámbito del PEPRICH. Este documento en la actualidad ha sido sustituido por el Catálogo de edificaciones y elementos de valor patrimonial recogido en el PEPRICH.

Nuestro comentario se centra sobre el último de los documentos, ya que es el que abarca los inmuebles objetos de este estudio.

En el Catálogo de edificaciones y elementos de valor patrimonial del PEPRICH se muestran estos elementos y sus niveles de protección frente a la conservación, consolidación y mantenimiento de los valores patrimoniales.

Los niveles de protección se dividen en :

- Nivel 1: edificios de importancia nacional, autonómica y local, declarados BIC o considerados como tal.

Dentro de este nivel se asegura la plena conservación de los inmuebles extendida a toda la parcela, cuya segregación solo será posible para recuperar el parcelario histórico.

Se aplicará a este nivel el Capítulo III del Título III

de la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico Andaluz. Se permite en ellos las labores de consolidación, conservación, mantenimiento y acondicionamiento. No se permite las ampliaciones en ninguno de los sentidos del espacio ni las demoliciones.

Será posible la rehabilitación del mismo si ésta va dirigida a su mejor entendimiento y puesta en valor.

- Nivel 2: edificios de elevado interés arquitectónico y singular.

Se trata de inmuebles merecedores de la protección integral cuyas características de protección son similares a las comentadas en el Nivel 1.

Dentro de este nivel se sitúan la Bodega de Mora, la Bodega San José, presentes en el ensanche de Campo de Guía.

- Nivel 3: edificaciones de interés arquitectónico y tipológico.

Se trata de inmuebles merecedores de protección global (protección de la tipología, composición, envolvente y ornamentos). En este caso las condiciones del parcelario son similares a las de los niveles 1 y 2.

Se admite en ellos la reforma parcial de elementos edificados no catalogados. No pueden ampliarse los inmuebles de manera que aumente su edificabilidad. Se permite en ellos las labores de consolidación, conservación, mantenimiento y acondicionamiento. Los usos compatibles con este nivel de protección son aquellos implementados por su relevancia histórica.

Dentro de este nivel podemos encontrar a la mayor parte de las bodegas que conforman el ensanche de



Fig. 6. 4. 2. b

Fig. 6. 4. 2. b. "Vista interior de la Bodega de Mora de Osborne. El Puerto de Santa María". Imagen realizada por María Murillo Romero en Mayo de 2016..

Campo de Guía.

- Nivel 4: edificaciones de interés ambiental.

Se trata de inmuebles que articulan la trama urbana y configuran el paisaje urbano.

En ellos se establece la protección de la primera crujía y los elementos ornamentales. Se prohíbe igualmente la segregación parcelaria excepto para recuperar el trazado histórico.

Se permite la ampliación de los mismos mediante el añadido de una entreplanta o la colmatación de los volúmenes dentro de los límites establecidos por las ordenanzas de la zona.

En este nivel encontramos tres bodegas pertenecientes al ensanche de Campo de Guía, a saber: Bodegas Castroverde, El alambique y bodega Campbell Nueva.

- Nivel 5: elementos singulares de interés.

Se refiere a elementos concretos de interés que mantienen la imagen del Conjunto histórico. En ellos se protege el elemento completo.

El catálogo esta compuesto por las fichas de cada uno de los inmuebles en las que se especifican los siguientes valores:

- 1. Identificación del inmueble. Donde se especifica el nombre, localización, referencia catastral y sector.
- 2. Características del inmueble. En este apartado encontramos los datos referentes a la tipología edificatoria, uso, estado de conservación y número de plantas.

- 3. Valoración del inmueble. Se especifica el motivo de interés individual y global por el que forma parte del PEPRICH.

- 4. Alcance de la protección establecida según el nivel.

- 5. Actuaciones contempladas. Se establecen las actuaciones permitidas, prohibidas, obligatorias y recomendadas a realizar en el inmueble.

- 6. Observaciones. En este apartado se introduce cualquier información relevante sobre el inmueble, histórica, urbana...

Cada ficha viene acompañada por un plano de situación de la misma con respecto al resto del Conjunto histórico y la planimetría existente de la misma. En algunos casos esta planimetría es insuficiente o está desactualizada.

En la figura 6. 4. 2. d. hemos plasmado los valores de niveles de protección establecidos en el PEPRICH. Como se puede observar existen varias bodegas del ensanche de Campo de Guía que carecen de protección. Esto es debido a que se trata de un documento, que a pesar de la profundidad de información que ofrece de cada una de las bodegas, está todavía en fase de revisión y no contiene todos los elementos del conjunto.

En cuanto a la protección general del ensanche, podemos decir que es un ensanche con un respaldo patrimonial importante en cuanto a normativa, lo que permite asegurar la vigencia y durabilidad de las estructuras que lo conforman. Sin embargo este hecho no asegura su consolidación.



Fig. 6. 4. 2. c

Fig. 6. 4. 2. c. "Vista de la Calle los Moros hacia la Plaza del Ave María, El Puerto de Santa María".

En esta imagen se observa el valor patrimonial de la zona del ensanche industrial de Campo de Guía.

Imagen realizada por María Murillo Romero en Mayo de 2016.

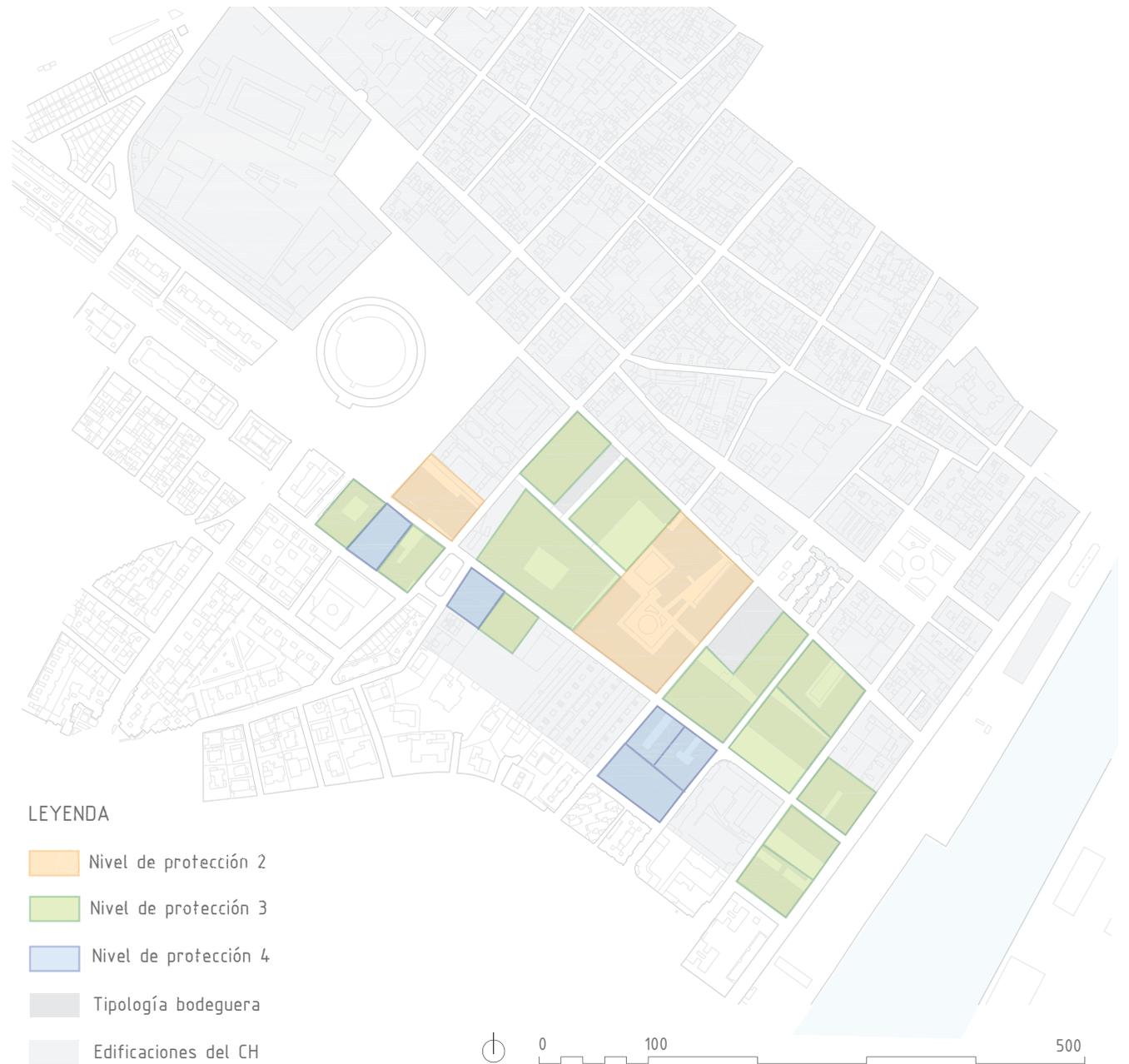


Fig. 6. 4. 2. d. "Niveles de protección de las bodegas situadas en el ensanche de Campo de Guía. El Puerto de Santa María". Infografía realizada por María Murillo Romero en julio de 2016 en base a los datos aportados por el PEPRICH.

Fig. 6. 4. 2. d

7. PROPUESTA DE GESTIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL ENSANCHE DE CAMPO DE GUÍA.

7. PROPUESTA DE GESTIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL ENSANCHE BODEGUERO DE CAMPO DE GUÍA.

A lo largo de esta investigación hemos analizado de manera pormenorizada distintos aspectos del ensanche de Campo de Guía, así como los problemas presentes.

Una vez realizado este análisis en el que hemos podido constatar la importancia del ensanche en la comprensión de la ciudad y de su cultura, planteamos en este Capítulo una propuesta para la gestión y puesta en valor del mismo. De manera que pueda reconocerse en él la actividad que protagonizó en la ciudad.

Planteamos la hipótesis de que la clave para la recuperación de los espacios de producción es su

reactivación en aquello para lo que fueron concebidos, pero las condiciones han cambiado.

Las necesidades de la ciudad responden a otras problemáticas que las existentes durante el siglo XIX, a otros motores productivos.

En este capítulo vamos a analizar las propuestas planteadas en anteriores capítulos por parte de la Administración local, el Ayuntamiento del Puerto de Santa María.

Una vez realizado este análisis, plantearemos la propuesta que creemos que resolverá aquellos aspectos que el planeamiento vigente no ha podido resolver, y que impulsará la reactivación y puesta en valor de la zona del ensanche de Campo de Guía mediante distintas actuaciones. Estas actuaciones se desarrollarán de forma completa en unas fases de actuación que se centrarán en la resolución de las distintas problemáticas expuestas.

7.1 ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS POR EL AYUNTAMIENTO

En el capítulo anterior expusimos de forma resumida las propuestas y actuaciones que se están llevando a cabo desde el Ayuntamiento.

A nivel general, se trata de propuestas basadas en la implantación de nuevos sistemas de movilidad para el espacio urbano del centro histórico, lo que permitiría de manera directa la adecuación de su viario y la mejoría del paisaje. Para ello se vale de concentradores urbanos a modo de inter-

cambiadores de transporte en los que se produzca la actividad, pero no desarrolla ninguna propuesta acerca del espacio edificado. Ni tampoco observamos en el plan de movilidad, desarrollado con carácter específico para la configuración de un CCA, el diseño de la sección de viario necesaria para soportar los distintos modelos de transporte que asumiría el viario.

Se trata de una propuesta donde los ejes vertebradores están claros pero que consideramos incompleta por no abarcar la problemática de la reactivación de aquellos espacios deteriorados dentro del conjunto urbano edificado. Y que en la zona objeto de esta investigación no prevee ningún cambio de sección de viario ni de tipología de usuarios. Dicho de otro modo, se trata de una estrategia que pretende resolver los problemas de la zona del Conjunto Histórico más centralizada delegando a la periferia del mismo la situación de los intercambiadores de transporte, sin proponer modelos de ocupación para ellos.

Es una propuesta de carácter abierto que no concreta las necesidades ni programa de estos concentradores.

En la actualidad, las medidas que se han tomado en cuanto a peatonalizaciones y coexistencia de transportes no responden tanto a este modelo del CCA sino a la propuesta general de sistemas urbanos establecidas en el PGOU.

Por otro lado, el PEPRICH, se dedica en su totalidad a la regulación de la protección y mantenimiento del espacio edificado protegido patrimonialmente,

mediante la catalogación de los inmuebles. Igualmente no propone ningún uso específico o modelo de activación para los elementos protegidos de la zona del ensanche de Campo de Guía. Este aspecto, desde el punto de vista de la investigadora, sería la clave para la recuperación de estos espacios bodegueros y la resolución de la problemática de movilidad urbana.

Desde el punto de vista de la actividad, tanto comercial a nivel local como de restauración turística, la principal actividad económica portuense. Hemos podido situar las zonas de máxima actividad del centro urbano de la ciudad en dos focos principales. En la zona que ocupan estos focos de actividad se sitúan los elementos claves del comercio y hostelería portuenses, además de los principales elementos de interés patrimonial del municipio.

La principal zona de actividad, como vemos en la figura 7. 1. b., está situada en el centro del Conjunto histórico y se desarrolla hasta la ribera del Guadalete coincidiendo también con la zona de ocio nocturno, muy importante en época estival dentro del ámbito de la Bahía de Cádiz.

En este primer área de actividad además de los elementos comerciales y de restauración se encuentran la gran mayoría de infraestructuras del Centro Histórico así como de la administración local.

La segunda zona de actividad no está situada dentro del Conjunto Histórico pero si ocupa parte del centro urbano de la ciudad, y es el área comercial del barrio de Crevillet. Barrio que pese a su



Fig. 7. 1. a

Fig. 7. 1. a. "Vista de la zona comercial Crevillet, Avenida del Ejército hacia la plaza de Toros". Imagen obtenida mediante Google Street View, recogida en Agosto de 2016.

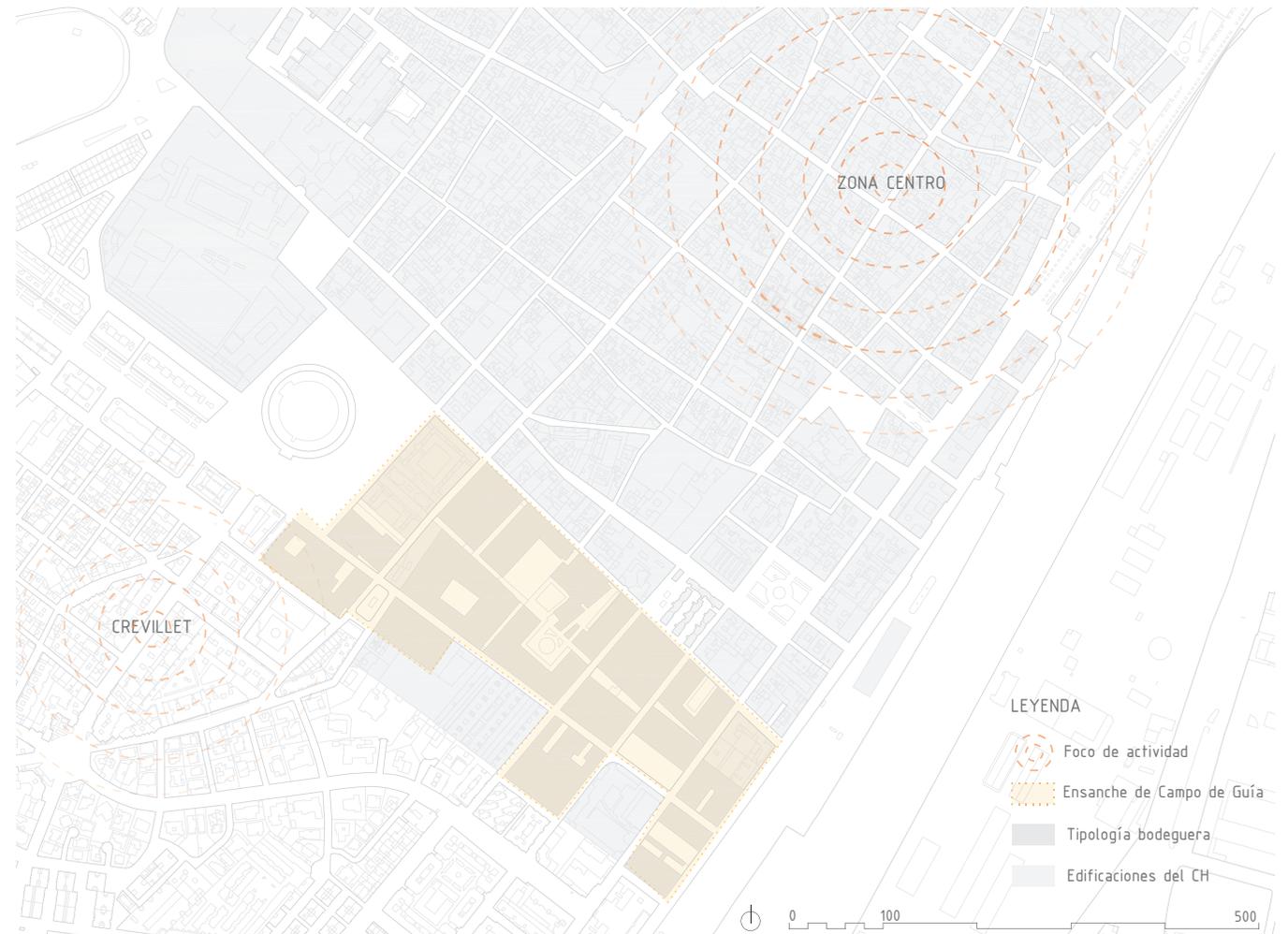


Fig. 7. 1. b

Fig. 7. 1. b. "Focos de actividad en el Centro urbano. El Puerto de Santa María".

Infografía realizada por María Murillo Romero en julio de 2016 en base a los datos aportados por el trabajo de campo, el PEPRICH y el PGOU.

importancia comercial en la economía local carece de infraestructuras culturales, ya que hace dos años se derribó su biblioteca y conservatorio de música.

Entre ambas áreas comerciales se encuentra la zona del ensanche de Campo de Guía en estado de deterioro y abandono tanto a nivel de infraestruc-

turas urbanas como edificatorio. Este hecho perjudica la conexión de ambas zonas, ya que el ensanche actúa como una pastilla que bloquea las circulaciones en ambos sentidos.

Consideramos que ambas propuestas, tanto la del PGOU con el CCA como la del PEPRICH, se quedan

en la mitad del recorrido de lo que podría ser la resolución de la problemática surgida en la zona del ensanche. Zona que se encuentra entre los límites del Conjunto Histórico y del barrio residencial Crevillet caracterizado por su alta densidad residencial y la ausencia de equipamientos ligados a él.

7.2 PLANTEAMIENTO DE LA PROPUESTA

Desde el punto de vista de esta investigación nos parece significativo destacar la situación en la que se encuentra actualmente la zona del ensanche de Campo de Guía y sus alrededores mas inmediatos.

Este análisis del estado actual de los elementos que lo conforman sentará las bases de la propuesta que planteamos a lo largo de este capítulo para la reactivación y puesta en valor del ensanche bodeguero y su conexión con la ciudad que lo rodea.

Para ello hemos estructurado este apartado de manera que al inicio mostramos los análisis y esquemas realizados sobre la actualidad del ensanche y posteriormente plantearemos la propuesta en base a estos análisis y a las problemáticas detectadas en capítulos anteriores.

En un primer lugar hemos analizado y recogido en la figura 7. 2. c. la localización de los sistemas de espacios libres y equipamientos del entorno mas cercano a nuestra zona de investigación y propuesta.

En dicho esquema, figura 7. 2. c. , podemos observar varios aspectos significativos de la zona de actuación. El primero de ellos es la escasa presencia de espacios libres en el Conjunto histórico de la ciudad, concretándose en los espacios situados en el Campo de Guía. Debemos aclarar, que pese a que existan grandes espacios libres vinculados al equipamiento Plaza de Toros, en la actualidad, todos ellos se encuentran ocupados por bolsas de aparcamientos en superficie, figura 7. 2. a.

Por parte del Ayuntamiento, como comentamos en capítulos anteriores, se ha propuesto la transformación de estos aparcamientos en plaza pública e intercambiadores urbanos. Es por este motivo por el que hemos querido asumir en el esquema que mostramos, figura 7. 2. c., que dichos espacios serán espacios libres verdes de los cuáles se beneficiará la propuesta.

En el esquema de la figura 7. 2. c. se muestra el escaso tratamiento de la margen derecha del río, ligada al centro histórico de la ciudad, en cuanto a sus espacios libres y equipamientos. Se trata de un borde urbano de gran relevancia para entender y plantear hipótesis que puedan dar lugar al entendimiento completo del paisaje urbano de la ciudad del Puerto de Santa María, figura 7. 2. b.

A nivel general, los equipamientos de los que consta el Centro Histórico son bastante numerosos y de gran calidad, concentrándose la mayoría de éstos dentro de la zona declarada como Conjunto histórico, de manera centralizada.

Nos encontramos con equipamientos a nivel ciudad,



Fig. 7. 2. a



Fig. 7. 2. b

Fig. 7. 2. a. "Imagen de las bolsas de aparcamientos de la plaza de Toros. Vista realizada desde la plaza de Toros hacia la Calle Valdés". Imagen realizada por María Murillo Romero en Agosto de 2016, el Puerto de Santa María.

Figura 7. 2. b. "Vista de la margen derecha de la ribera del Guadalete". Imagen obtenida mediante Google Street View, recogida en Agosto de 2016.

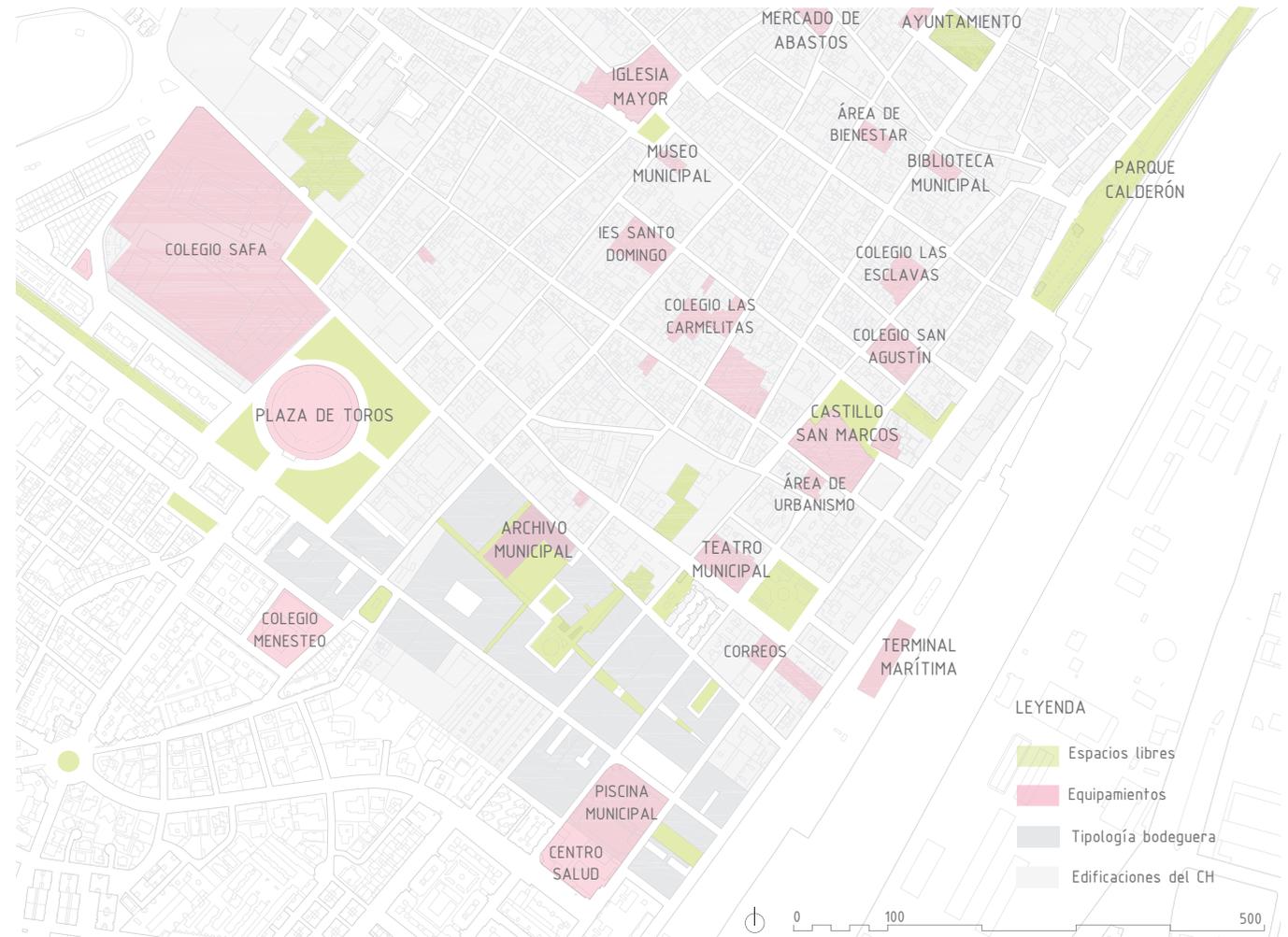


Fig. 7. 2. c

Fig. 7. 2. c. "Esquema de espacios libres y equipamientos de la ciudad del Puerto de Santa María". Infografía realizada por María Murillo Romero en julio de 2016 en base a los datos aportados por el trabajo de campo, el PEPRICH y el PGOU.

que no responden a las necesidades de barrios concretos. Este problema se ve agravado en la Zona de Crevillet, zona que como comentamos en apartados anteriores, carece de equipamientos sociales y culturales a nivel de barrio. En la figura 7. 2. c. se puede observar la ausencia

total de equipamientos en el barrio Crevillet pese a su carácter claramente residencial y a contener uno de los principales focos comerciales del centro urbano de la ciudad, figura 7. 1. b.

Si a este hecho, la carencia de equipamientos sociales y culturales de la zona Crevillet, le sumamos

su falta de conexión con el Centro histórico de la ciudad, perjudicada por el estado de las bodegas que conforman el ensanche industrial de Campo de Guía, el resultado es un barrio residencial con tendencia a desmejorar su calidad urbana, económica y, en consecuencia, social.

A la hora de analizar el viario existente en la zona objeto de este trabajo hemos realizado dos esquemas principales.

Un primer esquema de sección transversal tipo del viario predominante en la zona, viario para tráfico rodado de carácter decimonónico, figura 7. 2. d.

Y un segundo esquema, figura 7. 2. f., que recoja el tipo actual de viario de la zona de estudio. En este esquema no se ha representado el estado del viario debido a que esa información ya fue representada en el apartado 6. 3. de este mismo trabajo, y analizado concretamente en la figura 6. 3. b., donde se reflejaban las barreras arquitectónicas existentes en el viario de Campo de Guía.

El análisis que ahora realizamos de la tipología del viario de la zona de estudio y sus alrededores obedece al entendimiento de los futuros planteamientos y a la conexión que queremos establecer entre las tipologías y usos actuales del viario y los propuestos. De esta manera, la comprensión de la movilidad urbana será total.

En este análisis se establecen dos tipologías de viario a resaltar, el viario peatonal y el semipeatonal. Entendiéndose que el resto del viario sería rodado para vehículos motorizados y obedecería a la sección tipo expuesta en el esquema 7. 2. d.

En la figura 7. 2. d. observamos una sección tipo característica del entramado urbano decimonónico, donde los sistemas de transporte tenían distintas cualidades con respecto a los actuales y han ido adaptándose a las necesidades actuales de forma estrepitosa.

En la sección observamos la prioridad que existe del vehículo sobre los peatones, quedando estos últimos relegados a un ancho de acerado que no se corresponde con las necesidades de la población, y ni mucho menos con las medidas a cumplimentar para evitar la existencia de barreras arquitectónicas.

Este es uno de los principales problemas que detectamos en el apartado 6. 3 de esta investigación. Hemos observado en recorridos recientes por la zona, Agosto de 2016, que se están realizando obras de adecuamiento del acerado en la calle Comedias, aprovechando las obras que se han realizado en una de las naves de la Bodega de Mora de Osborne, para su transformación en Museo del Toro y Gastrobar.

En la figura 7. 2. e hemos querido mostrar el caso de la Calle Pagador de tipología semipeatonal que conecta la Plaza de Toros con la Iglesia Mayor Pioral, ubicada en el Centro Histórico de la ciudad.

Mediante el análisis realizado a la tipología de viario existente, figura 7. 2. f., podemos constatar el diferente tratamiento y prioridad establecidas por parte de la Administración local en cuanto a la resolución de los problemas de movilidad urbana. La zona central del Conjunto Histórico presenta soluciones adecuadas a las necesidades actuales de la población y de la normativa vigente que se

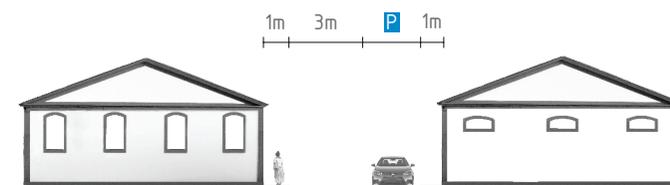


Fig. 7. 2. d



Fig. 7. 2. e

Fig. 7. 2. d. "Sección transversal del viario tipo mayoritario de la zona del ensanche de Campo de Guía." Infografía realizada por María Murillo Romero.

Figura 7. 2. e. "Vista de la Calle Pagador de tipología semipeatonal desde la Plaza de Toros del Puerto de Santa María." Imagen realizada por María Murillo Romero en Agosto de 2016.

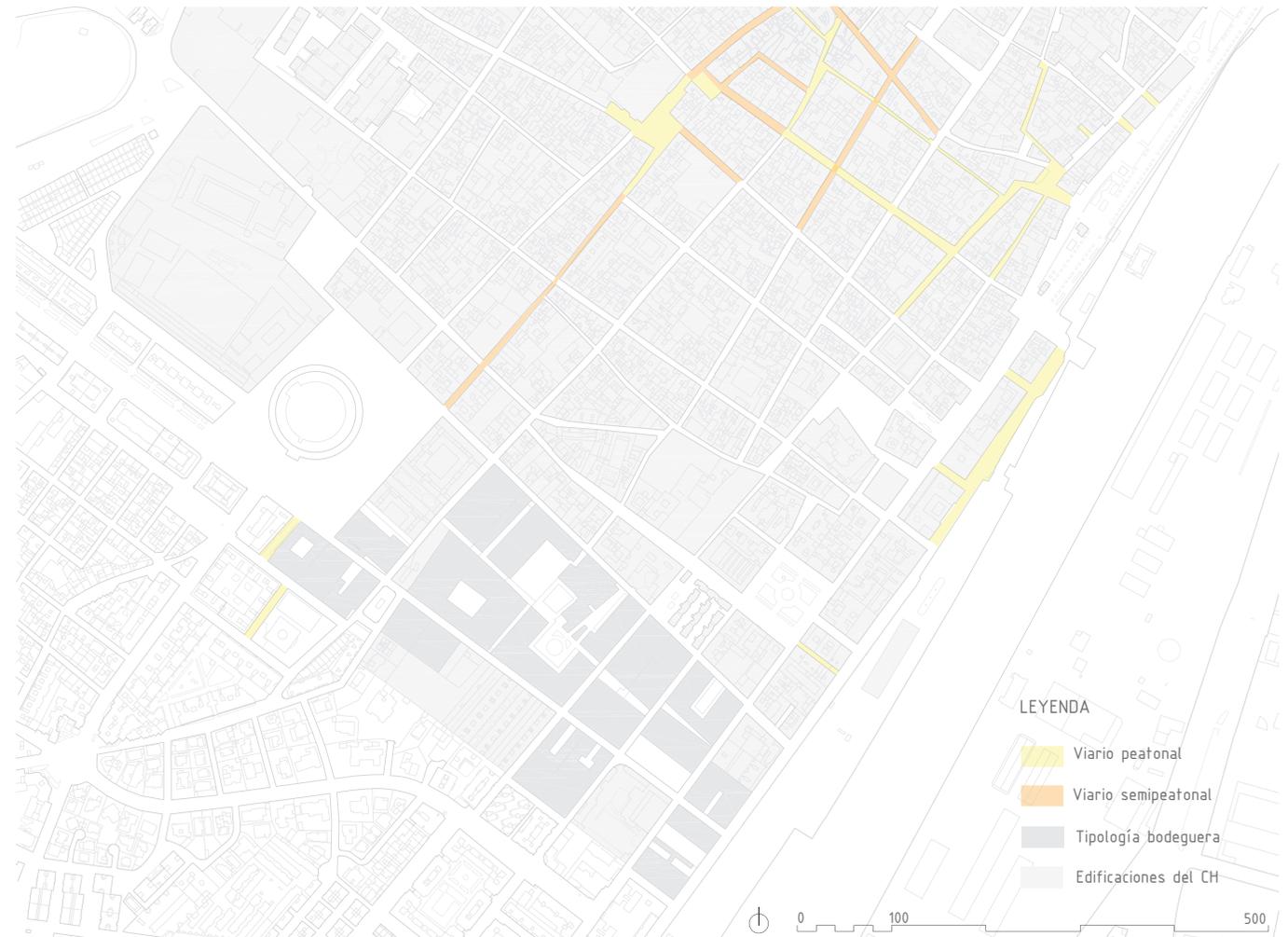


Fig. 7. 2. f.

Fig. 7. 2. f. "Esquema de tipología de viario de la ciudad del Puerto de Santa María".

Infografía realizada por María Murillo Romero en julio de 2016 en base a los datos aportados por el trabajo de campo, el PEPRICH y el PGOU.

ven representadas en la peatonalización de aquel trazado histórico de peor calidad en cuanto a movilidad rodada.

Se pueden entrever en estas actuaciones unas primeras pinceladas de los planeamientos expuestos en el PGOU y en el PEPRICH mediante los cuales se pretende mejorar la accesibilidad peatonal hacia el

Centro Histórico de la ciudad.

Aún así la desconexión con la zona Crevillet a nivel peatonal es palpable a simple vista para la distancia real que los separa, que es de una media de 15 minutos, distancia fácilmente recorrible a pie.

En la figura 7. 2. f. podemos reconocer una calle semipeatonal que cruza a modo de eje hasta llegar

a la Plaza de Toros, ésta sería la Calle Pagador, anteriormente mostrada en la figura 7. 2. e.

Para completar esta primera parte de análisis hemos realizado un análisis exhaustivo del estado de la propiedad de las edificaciones bodegueras situadas en el ensanche de Campo de Guía.

Hemos llevado a cabo esta parte de la investigación gracias a los datos expuestos en el Inventario Municipal, Cálculo del Peprich y al trabajo de Campo.

Una vez conocida esta información hemos elaborado la infografía representada en la figura 7. 2. h. mediante la cual podemos observar fácilmente cuáles son las posibilidades de gestión de la zona. El conocimiento de esta información nos ha facilitado el planteamiento de la propuesta tanto a niveles de diseño como de gestión de los espacios urbanos privados y públicos.

En cuanto al estado de la propiedad podemos observar en la figura 7. 2. h. que la mayor parte de los edificios bodegueros que conforman el ensanche se encuentran en manos privadas, perteneciendo al Ayuntamiento sólo 6 de los 21 inmuebles analizados. El estado de los inmuebles pertenecientes al Ayuntamiento, como vimos en el apartado 6. 3, concretamente en la figura 6. 3. d., es bastante deficiente, a pesar de que se mantenga el uso de ellos. Especialmente en el caso de las Bodegas Castroverde, el estado de conservación de las mismas es lamentable, habiendo perdido casi la totalidad de sus cubiertas.

Pese a la existencia de una mayoría de bodegas de propiedad privada en uso, existen ejemplos de bodegas que se encuentran en estado de abandono o venta, como vemos en la imagen recogida en la figura 7. 2. g.

El esquema de la figura 7. 2. h. nos muestra la realidad de abandono e inactividad de las bodegas situadas al nor-oeste del ensanche, donde la mayoría presenta un estado muy deficiente debido a su situación de venta o abandono. Las bodegas que están en venta pertenecen en su mayoría a inmobiliarias, como Puerto Piso, que gestionan la propiedad. Las bodegas que están abandonadas se encuentran en ese estado debido a la gestión realizada por el Ayuntamiento de la ciudad hace aproximadamente 20 años, en la que se vendieron los inmuebles a grandes empresas, en bancarrota tras la crisis inmobiliaria, para la explotación de su suelo.

En base a los datos recogidos establecemos una propuesta que respete de la manera mas exhaustiva posible la viabilidad del proyecto, atendiendo no sólo a cuestiones de diseño sino de accesibilidad a las propiedades de la zona de estudio.

Para nuestra propuesta ha sido de vital importancia el análisis recogido en la figura 7. 2. h.

Este análisis nos ha permitido poner en cuestión cuáles son aquellos edificios del ensanche que son realmente accesibles o sujetos a actuación en la actualidad.

En base a ello se ha planteado una propuesta capaz



Fig. 7. 2. g

Fig. 7. 2. g. "Imagen del estado de la bodega Vicente María de la Portilla. Vista realizada desde la calle San Bartolomé, esquina con Calle Los Moros".

Imagen realizada por María Murillo Romero en Mayo de 2016, el Puerto de Santa María.

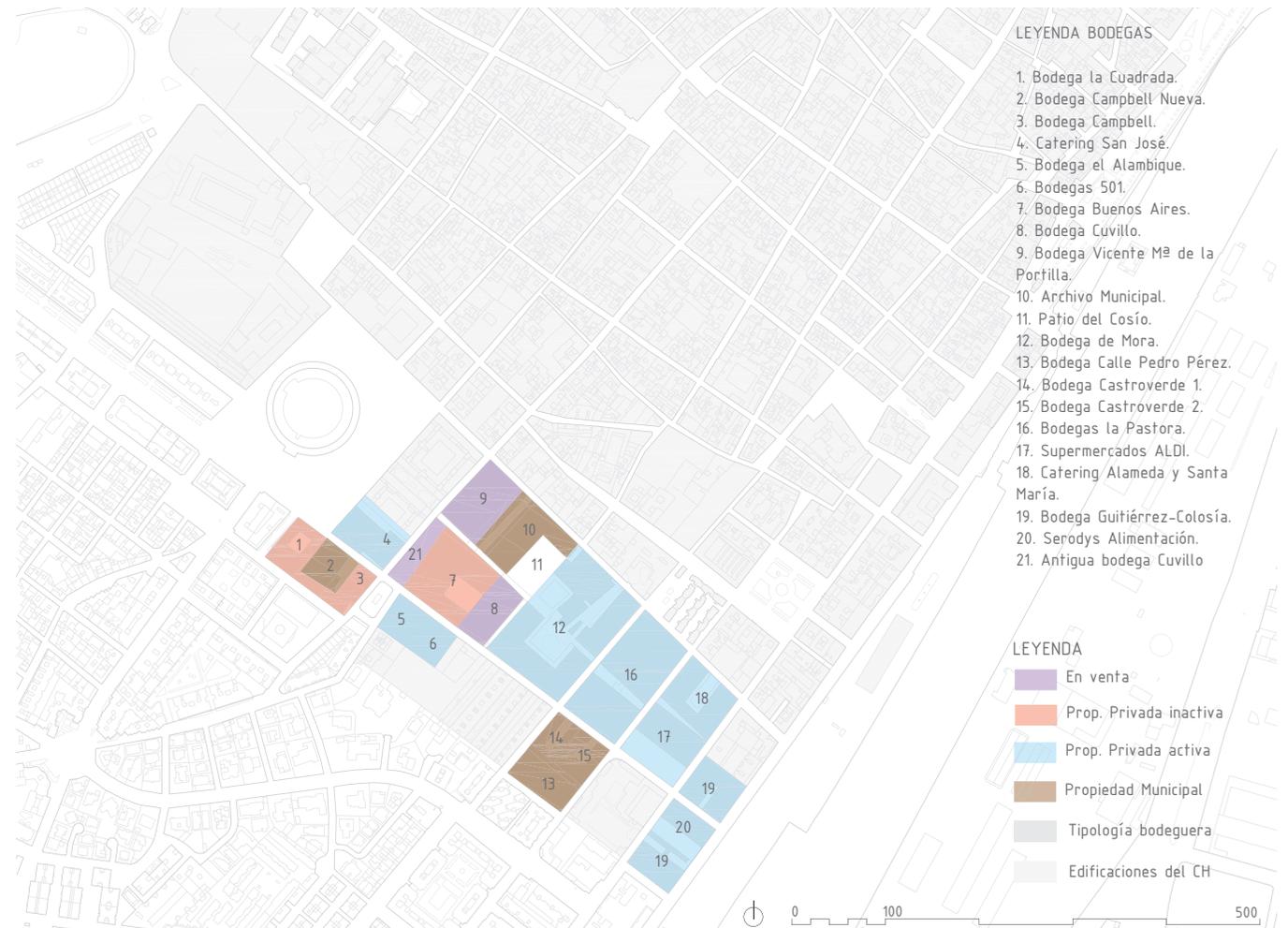


Fig. 7. 2. h.

Fig. 7. 2. h. "Esquema de la propiedad del suelo de las bodegas del ensanche de Campo de Guía, el Puerto de Santa María". Infografía realizada por María Murillo Romero en julio de 2016 en base a los datos aportados por el trabajo de campo, el Inventario Municipal, Impulsa el Puerto, PEPRICH y el PGOU.

de recoger las necesidades y resolver las problemáticas planteadas a lo largo de esta investigación de manera que el fin primero de reconocimiento y puesta en valor la zona sea perceptible.

Acompañando al esquema de la figura 7. 2. h. hemos nombrado todas y cada una de las bodegas obje-

tos de este trabajo de investigación. De las cuáles destacamos por su uso bodeguero actual, la bodega de Mora de Osborne con el número 12, la bodega Guitiérrez-Colosía con el número 19, y las bodegas 501 con el número 6, que además de ocupar los terrenos delimitados en el Conjunto histórico continúan desarrollándose en los terrenos colindantes

a la finca.

A continuación vamos a mostrar un esquema resumen de todos los aspectos que hemos analizado a lo largo de este punto sobre el estado actual del ensanche de Campo de Guía.

Dicho esquema lo encontramos en la figura 7. 2. k., donde aparecen superpuestas todas las capas de información que hemos barajado con anterioridad, de manera que pueda leerse conjuntamente el análisis mostrado en párrafos anteriores.

A esta infografía le acompaña una sección longitudinal esquemática del ensanche de Campo de Guía, figura 7. 2. l., mediante la cual hemos querido mostrar cual es la realidad volumétrica del conjunto bodeguero.

Vamos a comentar de manera sintética los aspectos más relevantes sobre los análisis del estado actual de la zona del ensanche de Campo de Guía y sus alrededores, plasmados en el esquema resumen, figura 7. 2 . k. :

- Ausencia de equipamientos a nivel de barrio en la zona Crevillet.

- Carencia de infraestructuras de movilidad sostenible en la zona del ensanche bodeguero y barrio residencial Crevillet, a niveles peatonales y semipeatonales, siendo estas tipologías ya implantadas en el centro histórico de la ciudad.

- Ausencia de espacios libres tanto en el ensanche de Campo de Guía como en la zona de Crevillet. Este

hecho se ve agravado por el escaso tratamiento de la margen derecha del río Guadalete a la altura de las bodegas de Campo de Guía.

- La mayoría de las bodegas del ensanche pertenecen a la propiedad privada, 15 bodegas del total que son 21. De las cuales, tres están en venta, otras tres en estado de abandono, y nueve en uso. De estas nueve bodegas en activo, solo tres se dedican al envejecimiento y crianza de vinos, Bodegas Osborne, Bodegas 501 y Bodegas Gutiérrez-Colosía.

Las seis bodegas restantes pertenecen al Ayuntamiento de la ciudad, y la mitad de ellas se encuentran en un estado de deterioro avanzado, figura 7. 2. j.

En cuanto a la información ofrecida en la figura 7. 2. l., nos gustaría destacar el hecho de que la mayoría de las bodegas presenten una altura similar, donde la volumetría varía según el ancho de la nave. En cuanto a la orientación de las bodegas, pese a ser una característica muy relevante para la crianza y envejecimiento del vino, podemos observar en la figura 7. 2. l. como algunas cambian de orientación para favorecer la ocupación del espacio.

Nos parece muy significativa la manera en la que todas las bodegas se van encajando en los terrenos del ensanche generando un paisaje concreto, que a pesar de sus diferencias volumétricas tiene elementos comunes, como se aprecia en la figura 7. 2. i. En esta imagen observamos la simplicidad y continuidad de las fachadas que sólo se rompe por la intersección de otra bodega, y aún así, son perfectamente legibles.



Fig. 7. 2. i



Fig. 7. 2. j

Fig. 7. 2. i. "Imagen de la alineación de las bodegas del ensanche de Campo de Guía. Vista realizada de la Calle Valdés desde la Plaza de Toros hacia la ribera del Guadalete.". Imagen realizada por María Murillo Romero en Agosto de 2016.

Fig. 7. 2. j. "Interior de la Bodega Castoverde, bodega propiedad del Ayuntamiento del Puerto de Santa María". Imagen realizada por María Murillo Romero en Agosto de 2016, el Puerto de Santa María.

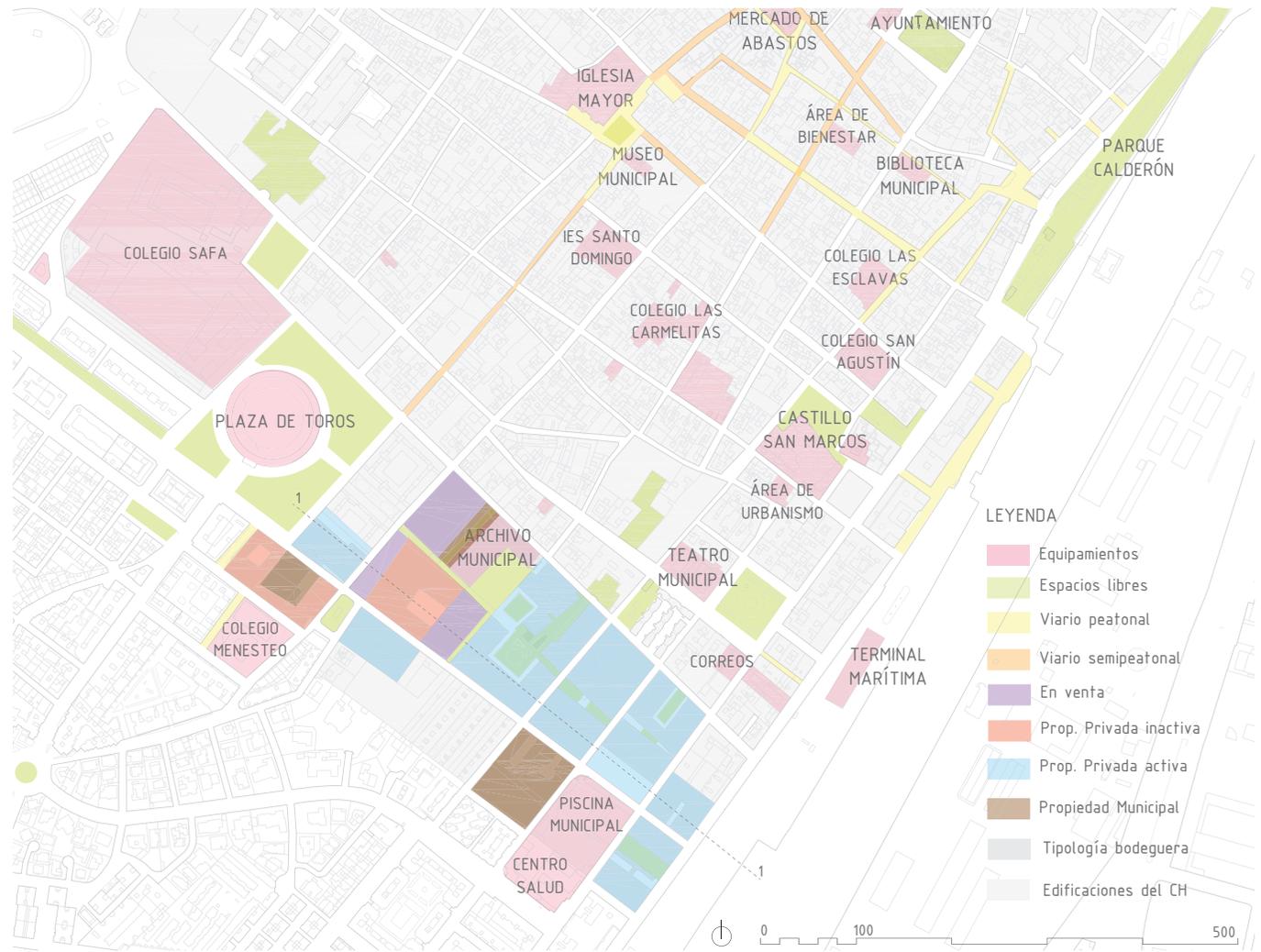


Fig. 7. 2. k

Fig. 7. 2. k. "Esquema resumen de los análisis realizados sobre las bodegas del ensanche de Campo de Guía, el Puerto de Santa María".

Infografía realizada por María Murillo Romero en julio de 2016 en base a los datos aportados por el trabajo de campo, el Inventario Municipal, Impulsa el Puerto, PEPRICH y el PGOU.

Figura 7. 2. l. "Sección longitudinal del conjunto bodeguero de Campo de Guía, sección 1-1 marcada en figura 7. 2. k.". Sección esquemática realizada por María Murillo Romero en Agosto de 2016.



Fig. 7. 2. l



Fig. 7. 2. m

Para finalizar esta primera parte del planteamiento de la propuesta dedicada al análisis de la realidad urbana del ensanche de campo de Guía, mostramos una imagen aérea, figura 7. 2. m., donde se aprecian los aspectos volumétricos de la zona con respecto a la ciudad.

En ella se podemos observar la direccionalidad y

orientación predominante de las bodegas, este-oeste, donde el sol sólo actuaría en una fachada y medio tejado. Este aspecto ya lo contemplamos en el Capítulo dedicado a la introducción a la temática de la investigación.

En esta imagen, figura 7. 2. m. son apreciables aquellos aspectos relacionados con la ocupación de

Fig. 7. 2. m. "Imagen aérea de la zona del ensanche de Campo de Guía, el Puerto de Santa María". Montaje realizado por María Murillo Romero en Agosto de 2016 con base fotográfica del buscador online bing.

los espacios libres, así como la relación e impacto paisajístico del ensanche industrial de Campo de Guía en la ciudad del Puerto de Santa María.

LA PROPUESTA

La propuesta que planteamos se ha realizado teniendo en cuenta todos aquellos aspectos que comentamos con anterioridad a lo largo de este trabajo, el valor histórico-urbano del ensanche, las cualidades espaciales que ofrece la tipología bodega, la resolución de los problemas presentes en la realidad urbana de la ciudad, la implementación de sistemas sostenibles de viario, espacios libres, equipamientos, y el acceso a la gestión y propiedad de los mismos.

Desde esta investigación se plantean unas líneas a seguir a modo de recomendaciones o sugerencias para la resolución de los problemas existentes en la zona de Campo de Guía y sus alrededores.

Planteamos de esta manera una visión más global de la ciudad, donde pueda coexistir el trazado decimonónico con las necesidades de la población actual, tanto a nivel de obras de urbanización como a nivel social.

Este último aspecto es clave para el reconocimiento y puesta en valor de las bodegas presentes en el ensanche. Para ello planteamos una serie de estrategias, que desde distintos puntos, y en distintas fases, sean capaces de reactivar el ensanche industrial de Campo de Guía.

Hemos presentado al inicio de este apartado, 7. 2.,

la situación actual del ensanche, esta va a ser la base para explicar nuestra propuesta.

Proponemos un proyecto urbano que teniendo en cuenta esos análisis y situaciones sea capaz de realizarse de manera lógica y eficiente. Se trata de una propuesta que mediante acupuntura urbana resuelva los problemas del urbanismo.

En primer lugar hemos planteado una propuesta que establezca relaciones entre los centros de actividad del Conjunto Histórico y la zona Crevillet expuestos en la figura 7. 1. b. Para ello hemos establecido, siguiendo las vías principales de circulación, unas sendas que comunicarían ambos espacios en base a la lógica urbana de la ciudad. El establecimiento de estas sendas se traduce en recorridos adaptados a las necesidades de la población, donde como mínimo, se aumentaría la dimensión de las aceras, eliminando así las barreras arquitectónicas existentes.

Nuestra propuesta además de relacionar los centros de actividad existentes, plantea unos nuevos centros de actividad dentro del Campo de Guía, de manera que las comunicaciones entre el centro y la zona de Crevillet sean fluídas y agradables.

Hemos representado estos nuevos focos de actividad con los existentes, así como las sendas o caminos principales a recorrer en la figura 7. 2. n. Los centros de actividad que planteamos, son dos. El primero de ellos situado entre la calle San Bartolomé, Los moros, Valdés y Comedias. Entre estas calles se encuentra la manzana edificatoria que alberga las bodegas : Bodega Vicente María de la Portilla, Archivo Histórico Municipal, Hermandad del

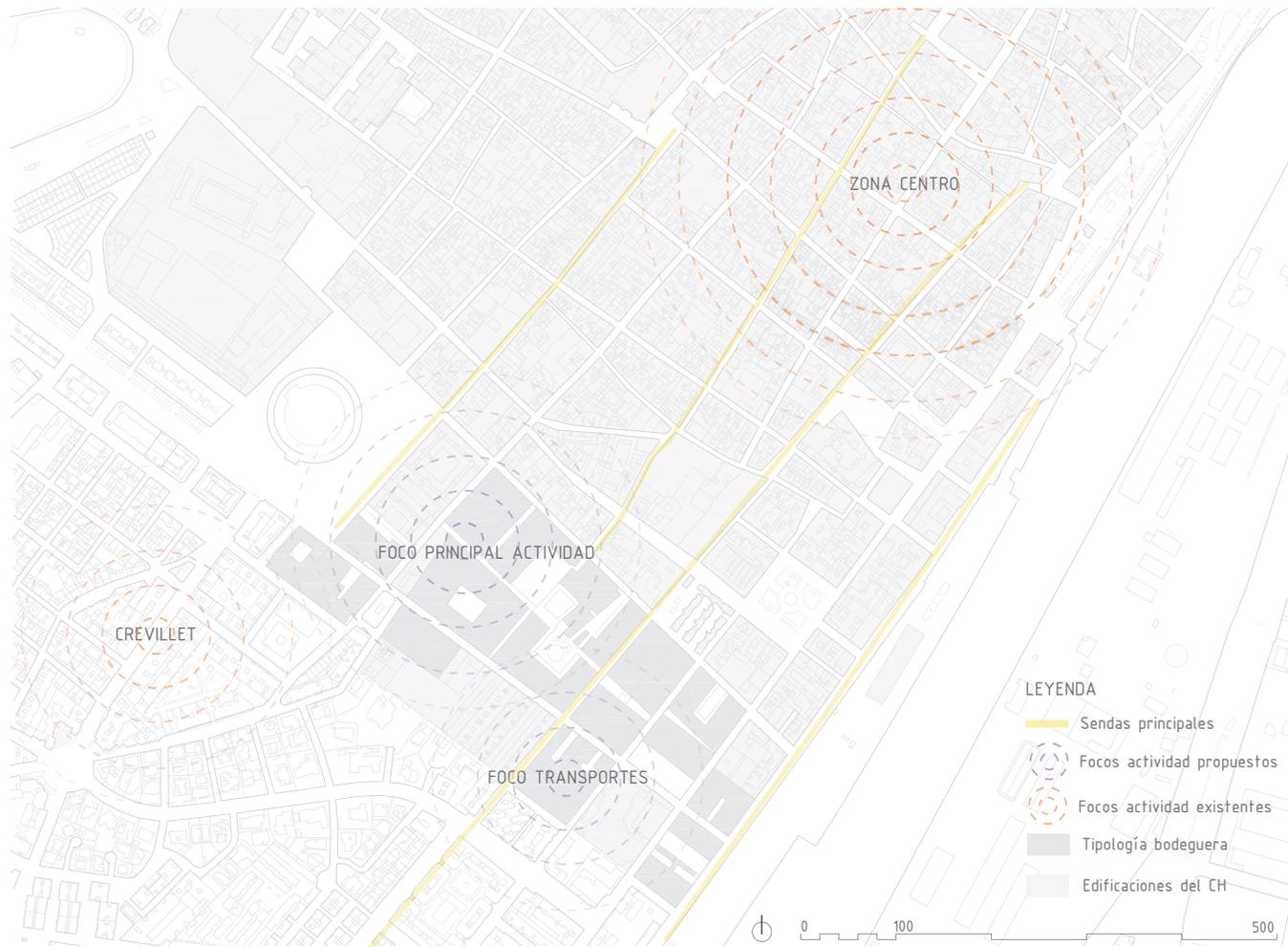


Fig. 7. 2. n

Rocío, Bodega de Mora de Osborne, antigua bodega Cuvillo, bodega Buenos Aires, Bodega Cuvillo, Patio del Cosío y Callejón de San Diego.

Nuestra intención es la de plantear en esta zona, aprovechando la existencia del Archivo Municipal, una serie de equipamientos que refuercen el valor cultural, como por ejemplo, salas de estudios y de

trabajo, ludoteca, sala de exposiciones, incubadora de empresas, CADE¹, etc. Los usos que sugerimos no necesitarían de cualidades específicas en cuanto a su normativa de diseño, ya que el fin primero de este trabajo es rehabilitar las bodegas de manera

¹ CADE, Centro Andaluz de Emprendimiento, actualmente situado en el Polígono Industrial Las Salinas, en la periferia de la ciudad.

Fig. 7. 2. n. "Esquema de focos de actividad propuestos para la reactivación y puesta en valor del ensanche de Campo de Guía, el Puerto de Santa María". Infografía realizada por María Murillo Romero en Julio de 2016.

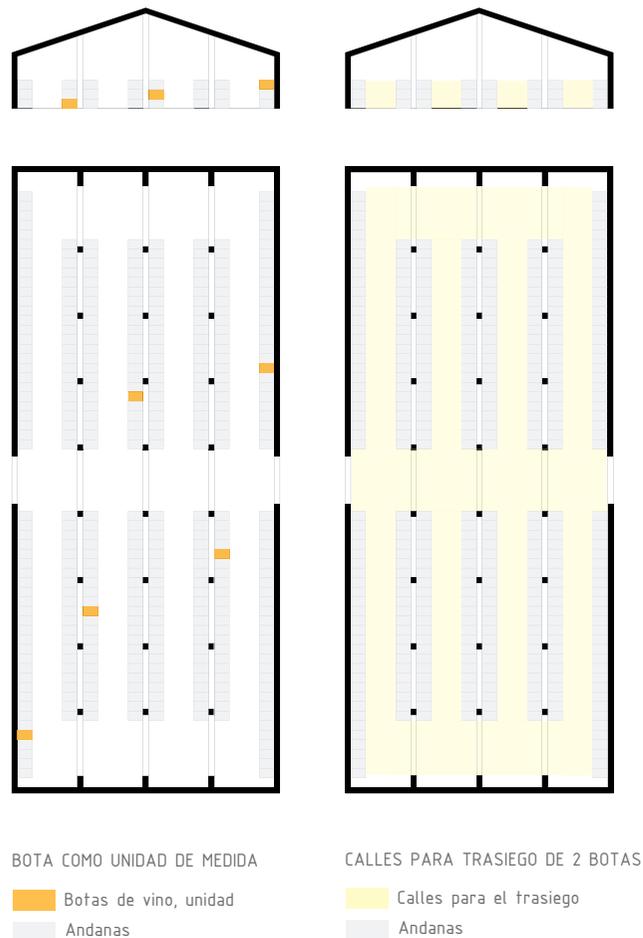


Fig. 7. 2. o

Fig. 7. 2. o. "Esquema del funcionamiento y diseño de la tipología bodeguera".

Infografía realizada por María Murillo Romero en Agosto de 2016, en base a los datos aportados en la introducción a este trabajo y a esquemas de Juan de Dios Prieto Luna.

que se solucionen los problemas existentes siendo ocupadas para su activación, de manera que no suponga cambio alguno en su espacialidad ni aspecto.

La propuesta de estos equipamientos responde a la demanda que observamos por parte del barrio Crevillet, y a la reactivación no sólo cultural sino económica de la zona.

Asociado a estos equipamientos planteamos la apertura de los espacios libres vinculados a los mismos, así como la comunicación entre ellos por el Callejón de San Diego, recuperando así el trazado histórico de la industria.

En las bodegas Campbell, Campbell nueva y la Cuadrada, planteamos equipamientos sociales que también sirvan de apoyo al barrio de Crevillet y al Colegio Menesteo, equipamiento docente situado al lado de las mismas.

El segundo foco que planteamos, se trata de un foco de aparcamientos que solvante la escasez de parkings y aparcamiento en superficie que presenta el centro urbano de la ciudad del Puerto de Santa María. Esta carencia ha sido manifestada tanto en el PGOU como el PEPRICH. Dicho foco de aparcamientos ocuparía las bodegas Castroverde, depósito municipal de vehículos. Pese a que las bodegas Castroverde poseen el título de depósito municipal de vehículos la realidad actual es otra, como mostrábamos en la figura 7. 2. j.

La intención de esta propuesta sigue la línea de actuación a nivel de intervención que la anterior, respetando la estructura y espacialidad que nos ofrecen las bodegas, ocuparlas mediante aparcam-

ientos. En este aspecto es bastante beneficioso el sistema estructural que presentan las bodegas, basado en la dimensión de las botas de vino y en la creación de calles para el trasiego de las mismas, como vemos en la figura 7. 2. o.

En la figura 7. 2. q. se presenta de manera general el planteamiento de la propuesta que realizamos.

En ella podemos observar que se ha delimitado el ámbito de propuesta a la zona del ensanche de Campo de Guía que presentaba bodegas en peor estado edificatorio, así como a aquellas que tienen titularidad pública, están en venta o en abandono.

De esta manera nos aseguramos que la propuesta sea accesible tanto para la administración local como para los inversores privados que quieran intervenir siguiendo las premisas expuestas.

Anteriormente comentamos que las principales líneas de actuación serían la reactivación de las bodegas en equipamientos y la adecuación del viario existente. En la infografía generada para la figura 7. 2. q. se ha profundizado en estos aspectos, de manera que podemos explicar la propuesta, a grandes rasgos, en cuatro puntos.

- El primer aspecto a destacar es la continuación de la senda semipeatonal de la Calle Pagador que conectaría el Centro Histórico con la zona comercial Crevillet. Esta conexión se vería reforzada por la conversión de la bolsa de aparcamientos de la Plaza de Toros en espacio público, como prevee el PGOU y el PEPRICH. De esta forma, se permitiría la mejora de la sección del viario existente en la zona de la Plaza de Toros y no se modificaría en gran

medida el tráfico existente hacia el interior de la ciudad histórica. Debido a que continuaría una senda semipeatonal existente.

Este aspecto, la semipeatonalización de la Calle Pagador hasta la Calle Valdés, será crucial para plantear el siguiente punto.

- En segundo lugar, planteamos la puesta en marcha de equipamientos sociales a nivel de barrio en las Bodegas Campbell, La Cuadrada y Campbell nueva. Estas bodegas se encuentra situadas frente a la Plaza de Toros y cerca del Colegio Menesteo. La inserción de equipamientos en dichos edificios se complementaría con la actividad actual que reside en la bodega Campbell nueva, que funciona como lugar de ensayo para la orquesta municipal y almacén de pasos de Semana Santa.

En este caso se aprovecharían las peatonalidades existentes en la zona, para mejorar los tránsitos tanto hacia la zona Crevillet como hacia el Centro Histórico, ayudándose en este último caso de la semipeatonalización propuesta en el primer punto.

- En tercer lugar planteamos la implementación de equipamientos culturales que reactiven la zona a nivel social, cultural y económico, en las bodegas Cuvillo, Antigua Cuvillo, Vicente María de la Portilla, Hermandad del Rocío y Buenos Aires. Estas bodegas son las que componen la manzana situada entre las calles Valdés, los Moros, San Bartolomé y Comedias. En la misma manzana se encuentran la bodega rehabilitada en Archivo Histórico Municipal sección siglo XX, de intervención muy acertada por Manuel María Fernández-Prada, y la Bodega Manuel de Mora de

Osborne, principal empresa vinatera portuense.

La actuación que se plantea en esta manzana pretende ubicar en ella las salas de estudio y de trabajo de las que carece el barrio de Crevillet, así como una incubadora de empresas, CADE o espacios Co-Working que devuelvan la actividad e inversión económica realizada. Estos espacios pueden ser gestionados tanto por la Administración Pública como Privada, aunque lo ideal sería que los inmuebles de interés patrimonial pertenecieran a la administración pública para facilitar así su acceso y su activación en respuesta a las demandas ciudadanas. Para mejorar la conexión de estos equipamientos propuestos se propone la apertura del Callejón de San Diego como viario interno de manzana con opción a ser abierto al resto de la ciudad. Asociados a los espacios del Callejón de San Diego se encuentra el Patio del Cosío que funcionaría como espacio libre de interior de manzana, lo que incrementaría el valor de la zona.

- En cuarto lugar, desarrollamos la propuesta por la Calle Valdés hacia las bodegas Castroverde, donde proponíamos un núcleo de equipamientos destinado a aparcamientos de la ciudad. Estos aparcamientos pueden ser de rotación y estacionales, de manera que apoyen tanto a la actividad de transporte marítimo como a la demanda existente en el Centro Histórico.

Para mejorar el tránsito por la zona del ensanche de Campo de Guía se plantea la inserción en la Calle Valdés de semáforos con botón y pasos de peatones, que disminuyan la velocidad de la vía. Actualmente existen en esta vía varios pasos de



Fig. 7. 2. p

Fig. 7. 2. p. "Vista de las bodegas Antigua Cuvillo, Bodega Buenos Aires, Bodega Cuvillo y Bodega de Mora en su fachada hacia Calle Valdés, el Puerto de Santa María". En esta imagen se observa el estado de la manzana que proponemos rehabilitar en centro de actividad. Imagen realizada por María Murillo Romero en Mayo de 2016.

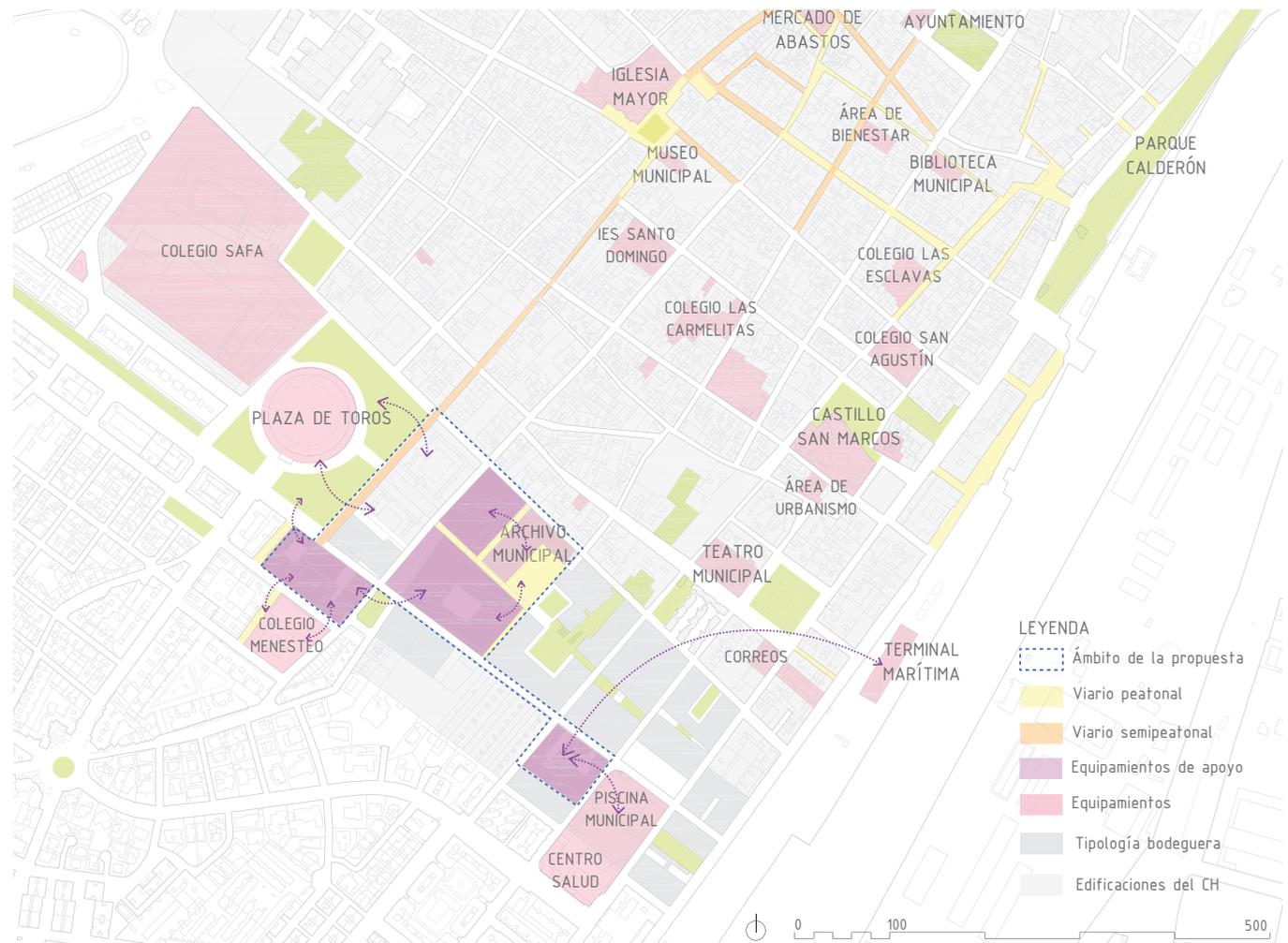


Fig. 7. 2. q

peatones pero bastante alejados entre sí como para permitir el tránsito peatonal.

Nos gustaría plantear también un último punto, que no recogería esta propuesta pero que serviría a modo de iniciativa para líneas futuras. Este aspecto es la recuperación de la Ribera del Guadalete. Ac-

tualmente presenta un grave problema paisajístico debido a la situación de bolsas de aparcamientos en superficie. El ayuntamiento lleva años planteando la realización de aparcamientos subterráneos en la zona para poder solventar la demanda existente y mejorar su aspecto, pero estas intervenciones sólo se realizaron en la parte de la ribera ligada a la

Fig. 7. 2. q. "Esquema de Propuesta para la reactivación y puesta en valor del ensanche de Campo de Guía, el Puerto de Santa María". Infografía realizada por María Murillo Romero en Julio de 2016.

zona de Centro histórico, y a día de hoy, no hay ningún rastro de aparcamientos subterráneos en ella.

A continuación exponemos en la figura 7. 2. s. la propuesta general planteada.

En esta infografía son visibles el interior de las bodegas y la belleza de la estructura urbana del ensanche de Campo de Guía.

En ella también aparecen definidos los espacios libres a ocupar por la propuesta, de manera que el entramado de estructuras bodegueras se entienda vertebrado por estos espacios libres. El caso más destacado de esta vertebración es el formado por el Callejón de San Diego, que recuperando su trazado histórico se abre al Patio del Cosío para unir los espacios residuales del interior de la manzana y las edificaciones bodegueras. De esta manera se pretende poner en contacto los distintos usos sugeridos para las bodegas, y que así se produzcan sinergias entre los ocupantes de las mismas. Así mismo, esto se traduciría en la posible apertura del Callejón de San Diego hacia la Bodega de Mora de Osborne, y la puesta en contacto de toda la manzana, con la evidente repercusión en la economía y cultura portuense.

Las sugerencias de usos que hemos comentado y expuesto anteriormente aparecen reflejados en la figura 7. 2. q., como equipamientos de apoyo a nivel de barrio.

Hemos podido obtener la información relevante a la estructura interior de las bodegas gracias al tra-

bajo realizado desde el Archivo Histórico Municipal Portuense y la delegación de Urbanismo, sección de Patrimonio. No podemos olvidar comentar los estudios realizados por Ramón Pico Valimaña, profesor de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla, que mediante uno de sus talleres trabajó en el levantamiento de algunas de la bodegas del ensanche.

Hemos elaborado esta infografía, la figura 7. 2. s. de la manera más delicada posible, pero debido a la imposibilidad de visitar todas las bodegas, hemos recurrido al estudio de sus proporciones y planimetrías históricas para poder representarlas de manera orientativa.

Lamentamos por ello cualquier error que pueda existir, y esperamos poder realizar esta labor en el futuro recurriendo al levantamiento detallado y análisis de los edificios que conforman el ensanche de Campo de Guía siguiendo las metodologías de medición láser, fotogrametría y escaneado explicadas a lo largo del Máster.

Acompañamos esta información con la figura 7. 2. r. que representa las secciones de viario propuestas, para la mejora del tráfico peatonal en coexistencia con el rodado, ciclista y la adecuación de las vías en cuanto a barreras arquitectónicas mediante la nivelación de los Acerados.

La sección transversal 1 de la figura 7. 2. r. representa la sección tipo propuesta de las vías situadas en el interior del ensanche, mientras que la sección transversal 2 nos muestra la sección propuesta para el caso de la semipeatonalización de la Calle

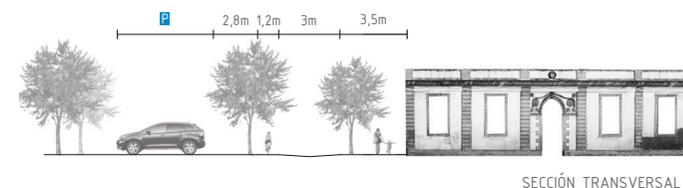
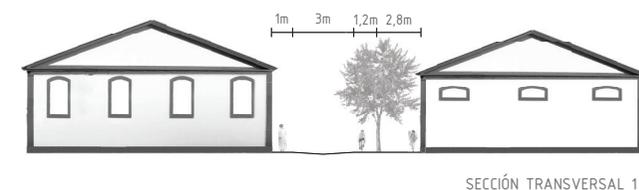


Fig. 7. 2. r

Fig. 7. 2. r. "Secciones trasversales del viario propuesto para la reactivación y puesta en valor del ensanche de Campo de Guía, el Puerto de Santa María". Infografía realizada por María Murillo Romero en Agosto de 2016.



Fig. 7. 2. s

Fig. 7. 2. s. "Planta de Propuesta para la reactivación y puesta en valor del ensanche de Campo de Guía, el Puerto de Santa María".

Infografía realizada por María Murillo Romero en Agosto de 2016.



Fig. 7. 2. t

Pagador hasta la Plaza de Toros. En esta sección hemos representado la zona de aparcamientos para que se ajuste a la situación actual, pero la idea final por parte del Ayuntamiento es la supresión de estos aparcamientos en superficie.

En general, se ha disminuido en la sección el espacio de aparcamiento establecido en el viario en favor de la accesibilidad de todos los ciudadanos. Este planteamiento es posible gracias al apoyo del nuevo foco de aparcamientos planteado en la propuesta para las bodegas Castoverde.

Exponemos en las figuras 7. 2. t. y 7. 2. u. las infografías generadas en base a las propuestas planteadas a lo largo de este capítulo.

En la figura 7. 2. t. mostramos el caso del foco de aparcamientos propuesto en las bodegas Castoverde.

Como se puede apreciar en la imagen, figura 7. 2. t., la intervención consistiría en la consolidación de las estructuras existentes y su adecuación a uso aparcamientos. Es una propuesta que, además de solventar los enormes problemas de parking en la

Fig. 7. 2. t. "Infografía de los aparcamientos propuestos den las bodegas Castoverde". Infografía realizada por María Murillo Romero en Agosto de 2016.



Fig. 7. 2. u

ciudad, revitalizaría la zona y conservaría la imagen urbana del ensanche industrial bodeguero.

En la figura 7. 2. u. presentamos el proyecto de conservación y reactivación de los espacios bodegueros situados en el foco de actividad propuesto al inicio de este capítulo. Con ella queremos que sean visibles las cualidades espaciales que presentan los edificios de tipología bodeguera y su polivalencia.

Hemos recurrido a la tipología de bodega basilical para esta representación debido a que es la

predominante en la zona de la propuesta.

En la infografía, figura 7. 2. u., mostramos la bodega adaptada a espacio de Co-working y de ocio.

Es una propuesta que se plantea siguiendo la línea de intervenciones como Matadero Madrid, concretamente el Hangar de Ñaquí Carnicero.

En el siguiente apartado de este capítulo, 7. 3. explicaremos de manera exhaustiva, cada una de las fases planteadas para llevar a cabo esta intervención, de manera que puedan ser legibles a la escala adecuada las distintas intervenciones de

Fig. 7. 2. u. "Infografía sobre la reactivación de espacios en la zona del Foco de Actividad propuesto".
Infografía realizada por María Murillo Romero en Agosto de 2016.

acupuntura urbana que aquí proponemos.

7.3 FASES DE LA PROPUESTA

La propuesta que estamos planteando sólo es posible de forma realista si se realiza dividida en fases, para que sea abarcable por parte de los organismos y se adapte a las necesidades principales de los portuenses.

De esta manera nos aseguramos que sea realizable en un futuro, no sólo por la austeridad de la misma sino por su segmentación en el tiempo.

En apartados anteriores explicamos las intervenciones principales que planteábamos en esta propuesta para la revitalización y puesta en valor del ensanche industrial bodeguero de Campo de Guía. Estas intervenciones están recogidas en tres fases, representadas en la figura 7. 3. c., :

- 1ª FASE: La primera fase comprende aquellas intervenciones realizadas para la comunicación del foco de actividad de Crevillet con el foco de actividad del Centro histórico. Estas intervenciones serían la semipeatonalización de la calle Pagador hasta la Calle Valdés, la incorporación de equipamientos de carácter social en las bodegas Campbell y la Cuadrada, y la adecuación del espacio ya en uso por la Orquesta Municipal de la bodega Campbell nueva.

Podemos ver el estado actual de la calle propuesta a semipeatonalizar en la figura 7. 3. a.

- 2ª FASE: La segunda fase contempla aquellas intervenciones que pretenden generar un nuevo foco de actividad en el ensanche bodeguero. Estas actuaciones se complementan con la rehabilitación de las bodegas, la implantación de equipamientos de carácter cultural e industrial en las mismas, y la mejora del viario existente, que rodea a la manzana y de su viario interno. Las bodegas afectadas por esta intervención son: Cuvillo, Antigua Cuvillo, Vicente María de la Portilla, Hermandad del Rocío, Buenos Aires y Patio del Cosío. Dentro de este ámbito se encuentra la bodega José destinada a Archivo Histórico Municipal.

La idea principal de esta fase se basa en la producción de sinergias entre las actividades culturales que se desarrollen en las bodegas de manera que se obtengan beneficios de carácter social, cultural y económico. Se proponen usos que permitan estas características respetando la tipología bodeguera, estos son: incubadora de empresas, CADE, espacios Co-Working, centro de exposiciones, salas de estudio y de trabajo. Estos espacios se colmatan con la recuperación del Callejón de San Diego de manera que sirva de viario interno y ponga en contacto todos los elementos mencionados, abriéndose a los espacios libres de la manzana.

- 3ª FASE: La última fase consiste en la creación del foco de aparcamientos en las Bodegas Castroverde y en la reconfiguración de las señalizaciones de tráfico para la disminución de la velocidad de la Calle Valdés, principal eje de desarrollo del ensanche.

Con esta propuesta se devuelve a los ciudadanos



Fig. 7. 3. a.



Fig. 7. 3. b.

Fig. 7. 3. a. "Vista de la Calle Pagador hacia la Plaza de Toros, vista tomada desde la Calle Valdés".

Imagen obtenida mediante Google Street View, recogida en Agosto de 2016.

Fig. 7. 3. b. "Vista de la Calle San Bartolomé hacia el Centro Histórico de la ciudad".

En la imagen se muestra la tipología de viario existente en la zona, se propone cambiar.

Imagen realizada por María Murillo Romero en Mayo de 2016.

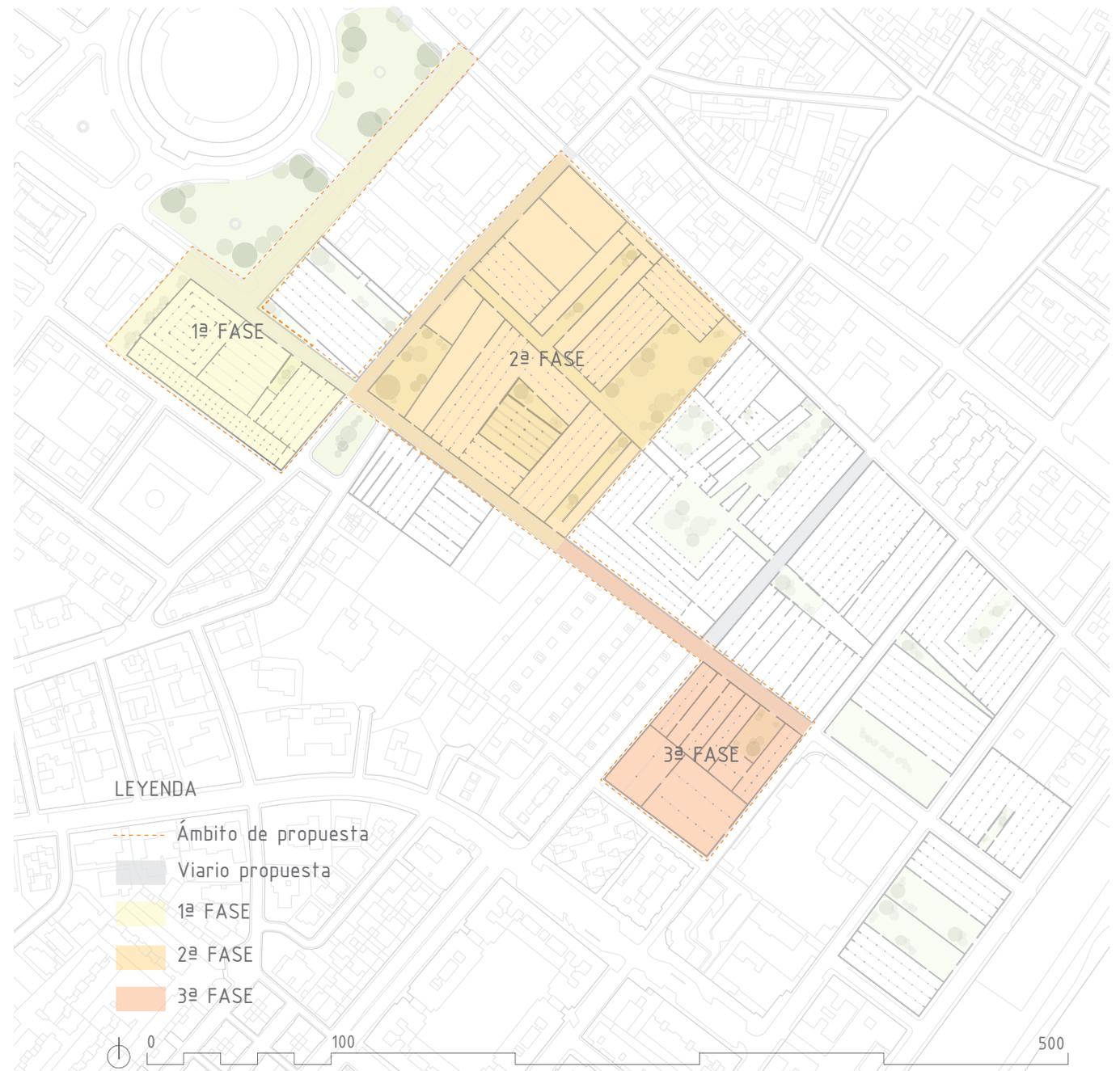


Fig. 7. 3. c

Fig. 7. 3. c. "Planta de fases para la propuesta para la reactivación y puesta en valor del ensanche de Campo de Guía, el Puerto de Santa María".

Infografía realizada por María Murillo Romero en Agosto de 2016.

Paisaje industrial bodeguero: el ensanche de Campo de Guía

los espacios privados en las otras fases en cuanto a aparcamientos se refiere, y se mejora la oferta de los mismos.

Hemos querido plantear una propuesta que recoja en sus distintas fases las problemáticas más significativas que adolecen a la ciudad el Puerto de Santa María.

El planteamiento de esta propuesta no hubiera sido posible sin los análisis previos realizados, tanto a nivel histórico, urbano, de movilidad, infraestructuras, espacios libres, equipamientos, propiedad del suelo...

Paisaje industrial bodeguero: el ensanche de Campo de Guía

8.1 CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo de investigación hemos ido realizando, a modo de comentarios, diversas conclusiones específicas sobre los fenómenos observados. Es por ello que a continuación vamos a recoger de manera general las principales conclusiones a las que hemos podido llegar tras la realización de esta investigación, a saber:

- La importancia del conocimiento de la historiografía local para la comprensión de la historia global y de los procesos que se generan en torno al ensanche industrial bodeguero de Campo de Guía. Los sistemas, espacios y estructuras desarrollados por la industria y cultura del vino en el Marco del Jerez se hacen evidentes gracias al entendimiento de la historiografía local.

- Hemos podido comprobar la necesidad de un estudio pormenorizado sobre la evolución del ensanche de Campo de Guía y de su entramado bodeguero en la falta de comprensión que existe en la actualidad de su morfología en los distintos niveles que conforman la ciudad.

La carencia de este estudio creemos que viene asociada a la falta de visibilidad que tiene el fenómeno bodeguero, su cultura, arquitecturas y urbanismo en la sociedad.

Durante la investigación hemos observado que no se trata de un problema aislado de la ciudad del Puerto de Santa María sino que se presenta en el resto de las ciudades del Marco del Jerez. Esperamos que este estudio contribuya a la visibilidad del

8. CONCLUSIONES Y LÍNEAS FUTURAS DE INVESTIGACIÓN

Finalizamos este trabajo de investigación sobre el paisaje industrial bodeguero de la ciudad del Puerto de Santa María tras haber analizado los aspectos más significativos para su comprensión. Antes de dar por terminado este trabajo nos gustaría ofrecer una serie de conclusiones en cuanto a la investigación historiográfica ofrecida y a las propuestas planteadas.

Del mismo modo nos parece importante establecer unas líneas futuras de investigación que puedan servir de apoyo a otros investigadores y a la investigadora que realiza esta aportación, de manera que se completen los trabajos aquí comenzados.

fenómeno bodeguero.

- Mediante los análisis y estudios realizados sobre las problemáticas detectadas por la investigadora y por los Documentos de Planeamiento Municipal hemos podido concluir que existe la necesidad de conectar los barrios de la ciudad a pesar de las delimitaciones que propone el Planeamiento. Con esto queremos referirnos a la situación de desconexión que observábamos por parte del Centro Histórico con respecto a los barrios colindantes, en este estudio se ha concretado en el Barrio de Crevillet por su cercanía al ensanche de Campo de Guía pero la situación se repite en el resto de barrios que rodean el Conjunto Histórico.

Entendemos la existencia de delimitaciones de nivel patrimonial pero creemos que no deben ser excluyentes a la hora de plantear sistemas de conexión del centro urbano con los barrios que lo conforman.

Esta desconexión que hemos observado no se refiere exclusivamente a sistemas de movilidad interurbana sino a sistemas de espacios libres, equipamientos, infraestructuras, etc.

- La protección del patrimonio no consiste sólo en la contemplación del inmueble a proteger sino que también consiste en la reactivación y puesta en uso del mismo, respetando las leyes de protección patrimonial.

Los problemas que observamos en el Centro Histórico del Puerto de Santa María son extrapolables a la mayoría de las ciudades de nuestra geografía donde los Centros Históricos están siendo abandonados

por actuaciones patrimoniales contemplativas.

En el caso de las bodegas del ensanche industrial del Campo de Guía se han establecido niveles de protección de las mismas para su conservación en el tiempo pero no se han puesto en marcha ninguna de las medidas necesarias para que se conserve. Agravando así los problemas físicos del inmueble y el paisaje de la ciudad y facilitando la ausencia de actividades en la zona.

- A nivel urbano hemos podido contemplar los estragos que supone para la ciudad consolidada, la ciudad histórica, la adaptación a las distintas necesidades imperantes en la actualidad. Este hecho resalta que es requisito indispensable para el diseño urbano en ámbitos patrimoniales la realización de propuestas eficientes que sean capaces de mutar y adaptarse a las estructuras preexistentes y a las necesidades actuales.

- Estamos ante una situación donde se hace patente que el entendimiento y tratamiento del Patrimonio Industrial y los espacios de producción en nuestro país, a pesar de haber avanzado en la última década, presenta muchas carencias y todavía no está al alcance de los usuarios.

Además en el caso observado en este estudio al tratarse de patrimonio preindustrial la protección patrimonial que se le otorga es de carácter etnográfico, dejando a un lado sus valores como tipología concreta bodeguera y como ensanche urbano.



Fig. 8. 1

Fig. 8. 1. "Imagen aérea de la zona del ensanche de Campo de Guía, el Puerto de Santa María".

Montaje realizado por María Murillo Romero en Agosto de 2016 con base fotográfica del buscador online bing.

Finalmente nos parece oportuno concluir este apartado destacando la importancia de realizar el trabajo de investigación a distintas escalas y por distintos medios, de manera transversal, para poder generar más hipótesis y discusiones que pongan en cuestión los aspectos de la investigación y sus relaciones.

8.2 LÍNEAS FUTURAS DE INVESTIGACIÓN

La investigación que hemos desarrollado en este trabajo de Fin de Máster, pese a ser bastante completa a la hora de entender el fenómeno bodeguero y el ensanche de Campo de Guía, da lugar a varias líneas de investigación más concretas sobre la temática.

Nos gustaría comentar que esta investigación será continuada por parte de la investigadora María Murillo Romero en formato de Tesis Doctoral, comenzando el próximo curso.

Dicha tesis pretende abarcar el fenómeno bodeguero en la ciudad del Puerto de Santa María a lo largo del siglo XIX y XX y el patrimonio industrial generado por el mismo, así como la evolución urbana de la ciudad.

Seguidamente expondremos las principales líneas de investigación que, desde el trabajo elaborado en esta investigación, creemos son indispensables para completar los estudios sobre el paisaje urbano bodeguero.

Las líneas de investigación que planteamos son las siguientes:

- El análisis del edificio, la bodega, como unidad de ensamblaje dentro del urbanismo del ensanche industrial bodeguero de Campo de Guía. Este trabajo de investigación sería la base para el siguiente punto que proponemos.

- El estudio completo del ensanche de Campo de Guía a una escala menor donde se analice de forma pormenorizada la formación de las manzanas así como la ocupación del ensanche. Este trabajo seguiría la línea de los estudios aportados por Rafael Sánchez González sobre las primeras décadas de ejecución del ensanche y los trabajos expuestos la investigación presente sobre el conjunto del ensanche industrial y su morfología.

- La implantación de la tecnología SIG, Sistemas de Información Geográfica en la investigación lo que permitiría la contemplación de la problemática en sus múltiples escalas y niveles. El uso de la tecnología SIG permitiría además realizar gráficos que combinen los datos estudiados desde distintos campos de estudio, como la demografía, historia, economía, etc.

- El estudio a nivel territorial de las poblaciones del Marco del Jerez, comenzando por las pertenecientes al Triángulo de Crianza, Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera y El Puerto de Santa María. Este estudio aportaría la información necesaria para comprender el fenómeno bodeguero

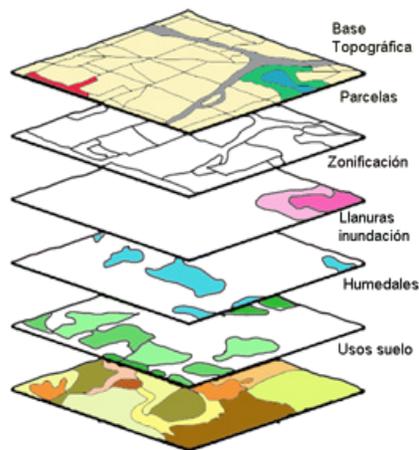


Fig. 8. 2

Fig. 8. 2. "Esquema sobre el funcionamiento de los Sistemas de Información Geográfica, SIG".

Imagen obtenida de la web de Servicio Transfronterizo de Información Geográfica de la Universidad de Salamanca, www.stig.usal.es. Accesada en Agosto de 2016.

Paisaje industrial bodeguero: el ensanche de Campo de Guía

y las infraestructuras que generó en el territorio andaluz, así como la repercusión que tuvo sobre las distintas ciudades del marco.

- El estudio sobre el urbanismo de la ciudad del Puerto de Santa María durante los siglos XIX y XX, para el entendimiento total de la ciudad y de su importante patrimonio industrial bodeguero.

- El estudio sobre la reactivación y puesta en valor del patrimonio industrial bodeguero en el Marco del Jerez.

Creemos que es posible plantear infinidad de líneas de investigación en torno a esta temática pero las expuestas anteriormente serían las principales a la hora de abordar el fenómeno bodeguero del Marco del Jerez.

Paisaje industrial bodeguero: el ensanche de Campo de Guía

fondo histórico.

- Delegación de Urbanismo, Ayuntamiento del Puerto de Santa María.

- Delegación de Patrimonio y cultura, Ayuntamiento del Puerto de Santa María.

- Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico.

- Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. IECA.

- Instituto del Patrimonio Cultural de España. Fototeca del patrimonio histórico.

- Inventario de bienes inmuebles, Ayuntamiento del Puerto de Santa María.

9. BIBLIOGRAFÍA / FUENTES DOCUMENTALES

A continuación enumeraremos la bibliografía y fuentes documentales que han servido de referencia en la elaboración de esta investigación.

FUENTES DOCUMENTALES

- Archivo Histórico Municipal del Puerto de Santa María. AHMPMSM.

- Archivo fotográfico personal del Bar Vicente "Los Pepes" del Puerto de Santa María.

- Biblioteca General de la Universidad de Sevilla, fondo histórico.

- Biblioteca Municipal del Puerto de Santa María,

BIBLIOGRAFÍA

- ABBOTT, Donald Robert (1996). «Los comerciantes españoles del vino de Jerez durante la época de Carlos III», en A. Ramos y J. Maldonado (eds), *El jerez-xérès-sherry en los tres últimos siglos: curso de la UIMP celebrado en 1994*, Sevilla, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 55-68.

- ACALE SÁNCHEZ, Fernando (2004). «El plano geométrico de el Puerto de Santa María de Miguel Palacios (1865) », *Revista de historia de El Puerto*, 32, pp. 27-48.

- ALADRO PRIETO, José Manuel (2002). «Algunas claves para la comprensión del paisaje rural del viñedo del marco de Jerez », *Revista de historia y teoría de la arquitectura del Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas de la Universidad de Sevilla*, 2, pp. 260-273.
- (2004). «Paisaje, memoria y territorio. Claves para el entendimiento patrimonial del paisaje vinícola de Jerez», *I Congreso Internacional Patrimonio, Desarrollo Rural y Turismo en el Siglo XXI-Osuna*.
- (2006). «El tren del vino. El ferrocarril urbano de Jerez de la Frontera como instrumento de puesta en producción de la ciudad mercantil», *IV Congreso Historia Ferroviaria: Málaga*.
- (2007). «La colmatación del ejido, siglos XVIII-XIX. Hacia la transformación de Jerez en ciudad-bodega», *Revista de historia de Jerez*, 13, pp. 255-274.
- (2009a). «Campañas de Jerez y Medina: vino, caballos y toros entre dos mares», *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 69, pp. 36-40.
- (2009b). «El viñedo de Jerez: arquitectura y paisaje del vino», *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 69, pp.48-54.
- (2010). «Jerez: Rehabitar las bodegas, habitar la memoria», *eDap : documentos de arquitectura y patrimonio*, 2, pp.100-110.
- (2011). «La arquitectura de las bodegas», en J. Rubiales (ed), *El río Guadalquivir, del mar a la marisma: Sanlúcar de Barrameda*, 2, Madrid, Junta de Andalucía, pp. 277-285.
- (2012a). «El inventario de espacios bodegueros de Sanlúcar de Barrameda y Jerez de la Frontera», *Jornadas Andaluzas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública*.
- (2012b). *La construcción de la Ciudad Bodega: arquitectura del vino y transformación urbana en Jerez de la Frontera en el Siglo XIX*, Sevilla, Universidad de Sevilla.
- (2013). «Wineries and houses of vineyard: the architectural and heritage duality of the Sherry's wines, towards an of integration reading», en S. Celestino y J. Blánquez (eds), *Patrimonio Cultural de La Vid Y El Vino*, Madrid, UAM ediciones, pp. 303-311.
- (2014). «Trabajaderos: la otra arquitectura del vino de Jerez», *II Jornadas Andaluzas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública*, pp. 42-51.
- ANTIGÜEDAD Del CASTILLO OLIVARES, María Dolores (1997). «Los ingenieros urbanistas en la España decimonónica», *Espacio, Tiempo y Forma, Serie Vil, H. del Arte*, 10, pp. 217-236.
- ARCILA MARTÍN, Manuel (1997). «Innovación en la crianza del vino Fino: Puerto Fino», *Actas de las II jornadas del vino fino*, pp. 37-54.

- AROCA VICENTI, Fernando (2007). *De la ciudad de Dios a la ciudad de Baco. La arquitectura y urbanismo del vino de Jerez. Siglos XVIII y XX*. Jerez de la Frontera, Remedios 9 Ediciones.

- AZKARATE, Agustín; BARREIRO, David; CRIADO, Felipe; GARCÍA, Iñaki; GUITIÉRREZ, Sonia; QUIRÓS, Juan Antonio (2009). «La arqueología hoy», *Actas del congreso "Medio siglo de arqueología en el cantábrico oriental y su entorno"*, pp. 599-615.

- BARROS CANEDA, José Ramón (1994). *Arquitectura y urbanismo en el Puerto de Santa María durante el siglo XIX*, Sevilla, Universidad de Sevilla.

(1996). «Arquitectura doméstica en el Puerto de Santa María: la Casa de los Rivas», *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte*, 9, pp. 345-357.

(1997). «Los inicios de la tipología bodeguera en el Puerto de Santa María: la definición urbana del Campo de Guía», *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte*, 10, pp. 477-490.

(1999). «Un casco histórico de defensa del patrimonio: el Castillo de San Marcos de El Puerto de Santa María», *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 27, pp. 184-186.

(2000). «La casa-bodega: la permanencia de un modelo tipológico en El Puerto de Santa María»,

Arquitectura y ciudad en España de 1845 a 1898 : actas de las I Jornadas de Arquitectura Histórica y Urbanismo, pp. 189-194.

(2001). *El Puerto de Santa María, la ciudad renovada*, Cádiz, Grupo Publicaciones del Sur.

- BECERRA FABRA, Ana (2012). «El abastecimiento a las tropas francesas en El Puerto de Santa María. La subsección Guerra-suministros en el archivo municipal», *Revista de historia de El Puerto*, 49, pp. 81-97.

- BENITO DEL POZO, Paz (2005). «Pautas actuales de la relación entre industria y ciudad. Ería», *Revista de Geografía*, pp. 57-70.

(2010). «Industria y patrimonialización del paisaje urbano: la reutilización de las viejas fábricas», *Ciudad, Territorio Y Paisaje: Reflexiones Para Un Debate Multidisciplinar*, pp. 354-366.

(2012). «Patrimonio Industrial y cultura del Territorio», *Boletín de La A.G.E.*, 34, pp. 213-228.

- BENITO DEL POZO, Paz; LÓPEZ GONZÁLEZ, Alejandro (2008). «Patrimonio industrial y nuevas perspectivas funcionales para las ciudades en reestructuración Industrial», *Estudios Geográficos LXIX*, 264, pp. 23-50.

- BENITO DEL POZO, Paz; CALDERÓN, Basilio; PASCUAL RUIZ-VALDEPEÑAS, Henar (2009). «Recuperar y rehabilitar el patrimonio institucional y la voracidad urbanística», *Ciudades*, 12 , pp. 197-219.

- CABALLERO SÁNCHEZ, Miguel Angel (2008). «Las vistas de el puerto de santa maría en 1567 de Antón Van den Wyngaerde: Pautas interpretativas y análisis de contenidos», *Revista de historia de El Puerto*, 41, pp. 109-147.

- CANTOS CASENAVE, Marieta (1996). «Fernán Caballero y el mundo vitivinícola andaluz», en A. Ramos y J. Maldonado (eds), *El jerez-xérès-sherry en los tres últimos siglos: curso de la UIMP celebrado en 1994*, Sevilla, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 239-250.

- CARO CANCELA, Diego (1994). «El movimiento obrero portuense en una coyuntura conflictiva (1918-1920) », *Revista de historia de El Puerto*, 12, pp. 75-108.

(1995). «Una aristocracia obrera: los trabajadores del vino de Jerez», en J.J. Iglesias Rodríguez, *Historia y cultura del vino en Andalucía*, Sevilla, Universidad de Sevilla, pp.105-124.

(2005). «Reciente historiografía portuense de los tiempos contemporáneos», en J.J. Iglesias Rodríguez, *La historia local a examen: balance de dos décadas*

de historiografía portuense, El Puerto de Santa María, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 145-172.

- CHUECA GOITIA, Fernando (1968). *Breve historia del Urbanismo*, Madrid, Reedición de Alianza Editorial de 2011.

- CIRICI NARVÁEZ, Juan Ramón (1994). «Aproximación a la arquitectura y el urbanismo portuenses: la transición al siglo XX», *Revista de historia de El Puerto*, 13, pp. 69-92.

(1995). «Aproximación a la arquitectura y el urbanismo portuense: la transición al siglo XX (Segunda parte) », *Revista de historia de El Puerto*, 14, pp. 63-76.

(1996a). «Estética y técnica de la arquitectura bodeguera jerezana», en A. Ramos y J. Maldonado (eds), *El jerez-xérès-sherry en los tres últimos siglos: curso de la UIMP celebrado en 1994*, Sevilla, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 197-210.

(1996b). «La estética en las etiquetas antiguas del vino Fino», *Historia, arte y mentalidades: actas de las I Jornadas del Vino Fino*, pp. 79-98.

(1999). «La arquitectura doméstica en la Andalucía del siglo XIX», *Revista de historia y teoría de la arquitectura de la Universidad de Sevilla*, 1, pp.

140-153.

(2001). «Arquitectura industrial, arquitectura bodeguera en el Marco del Jerez», *Actas del I Simposio de la Asociación Internacional de Historia y Civilización de la Vid y el Vino*, pp. 323-328.

(2012). «Un palacio portuense para el Estado Mayor francés», en J.R. Cirici Narváez y A. Ramos Santana, *La furia de Marte: ideología, pensamiento y representación*, Cádiz, Universidad de Cádiz, pp. 341-361.

- COBOS RODRÍGUEZ, Luis María; MATA ALMONTE, Esperanza; LAGÓSTENA BARRIOS, Lázaro Gabriel; ALADRO PRIETO, José Manuel; MARTÍN GUTIÉRREZ, Emilio (2014). «El paisaje cultural del viñedo de Jerez como Museo territorio», *RdM. Revista de Museología: Publicación científica al servicio de la comunidad museológica*, 60, pp. 95-104.

- DELGADO RUIZ, Manuel (1999). *El animal público*, Barcelona, Editorial Anagrama.

(2011). *El espacio público como ideología*, Madrid, Editorial La Catarata.

- FERREIRA LOPES, Patricia (2015). «La producción del sistema ferroviario. Hacia una IDE histórica del patrimonio ferroviario de Andalucía», *Virtual Archeology Review*, Vol 6, 13, pp. 41-50.

- GARCÍA DEL BARRIO AMBROSY, Ignacio (1995). «Las bodegas del vino de Jerez (historia, microclima y construcción) », en J.J. Iglesias Rodríguez, *Historia y cultura del vino en Andalucía*, Sevilla, Universidad de Sevilla, pp. 141-177.

- GÓMEZ BENÍTEZ, Juan (1997). «Avance de un estudio de las climatologías de Jerez de la Frontera y El Puerto de Santa María y su influencia en la crianza de los vinos finos », *Actas de las II jornadas del vino fino*, pp. 19-36.

- HUETZ DE LEMPS, Alain (1996). «La situación de los vinos de Jerez, Oporto y Burdeos en los mercados europeos en la segunda mitad del siglo XIX», en A. Ramos y J. Maldonado (eds), *El jerez-xérès-sherry en los tres últimos siglos: curso de la UIMP celebrado en 1994*, Sevilla, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 103-128.

- IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José (1995). *Historia y cultura del vino en Andalucía*, Sevilla, Universidad de Sevilla.

(1996). «La vitivinicultura del Marco de Jerez entre fines del siglo XVII y mediados del XVIII», en A. Ramos y J. Maldonado (eds), *El jerez-xérès-sherry en los tres últimos siglos: curso de la UIMP celebrado en 1994*, Sevilla, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 29-54.

- JIMÉNEZ MATA, Juan José (2001). «Patrimonio histórico y gestión urbana. "La ciudad bien cultural», en M. García Pazos y J.R. Cirici Narváez, *Las tribulaciones en la tutela del patrimonio paisajístico y urbano: actas de los Encuentros de Primavera de la Universidad de Cádiz en El Puerto de Santa María*, pp. 43-62.

- LYNCH, Kevin (1960). *La imagen de la ciudad*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili.

- LOZANO SALADO, María Dolores (1991). «Dos siglos del comercio gaditano a través de los poderes notariales (1650-1850)», *Trocadero: Revista de historia moderna y contemporánea*, 3, pp. 25-58.

(1996). «Propiedad y explotación del viñedo jerezano a principios del siglo XIX», en A. Ramos y J. Maldonado (eds), *El jerez-xérès-sherry en los tres últimos siglos: curso de la UIMP celebrado en 1994*, Sevilla, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 69-102.

- MALDONADO ROSSO, Javier (1990). «Crédito agrario e interés gremial: el Montepío de Vinateros de Jerez», *XI jornadas de viticultura y enología de Tierra de Barros : Almendralejo*, pp. 366-640.

(1991a). «El cultivo de la vid en el Puerto de Santa María a principios del siglo XIX», *Andalucía y América. Propiedad de la tierra, latifundios y*

movimientos campesinos: Actas de las VIII Jornadas de Andalucía y América, pp. 215-234.

(1991b). «Viticultores y toneleros en el puerto dieciochesco: análisis de unas relaciones de dependencia», *XII jornadas de viticultura y enología de Tierra de Barros : Almendralejo*, pp. 325-337.

(1994). «Reforma agraria ilustrada y extensión del viñedo en arenas en El Puerto de Santa María: intento reinterprelativo», *De la ilustración al romanticismo : IV Encuentro, Carlos III, dos siglos después : Cádiz*, pp. 31-37.

(1995). «De mosto a vino: surgimiento y desarrollo de la industria vinícola andaluza (siglos XVIII-XX)», en J.J. Iglesias Rodríguez, *Historia y cultura del vino en Andalucía*, Sevilla, Universidad de Sevilla, pp. 91-104.

(1996a). «En torno a los comienzos del Fino como tipo de vino diferenciado», *Historia, arte y mentalidades: actas de las I Jornadas del Vino Fino*.

(1996b). «Génesis de las vinaterías jerezana y sanluqueña contemporáneas», en A. Ramos y J. Maldonado (eds), *El jerez-xérès-sherry en los tres últimos siglos: curso de la UIMP celebrado en 1994*, Sevilla, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 11-28.

(1998). «El proceso de consideración Fino como tipo característico de la viticultura del marco del Jerez», *Actas de las III jornadas del vino fino*, pp. 85-110.

(1999). *La formación del capitalismo en el marco del Jerez: De la viticultura tradicional a la agroindustria vinatera moderna (siglos XVIII y XIX)*, Madrid, Huerga & Fierro.

(2000). «Proyecto de investigación conjunta sobre "La vinatería atlántico-europea de la tradición a la modernidad (siglos XVIII-XX) », *Actas del I Encuentro de Historiadores de la Vitivinicultura Española*, pp. 557-564.

(2001). «Un tema de trascendencia cultural: el mundo del vino», *Actas del I Simposio de la Asociación Internacional de Historia y Civilización de la Vid y el Vino*, pp. 13-26.

(2004). «Sobre los orígenes del vino: un vino singular entre los generosos», *Revista Douro Grupo de estudios históricos del vino de la Universidad de Cádiz*, 18, pp. 251-263.

(2005). «Aportaciones a la historiografía sobre El Puerto de Santa María por parte del Aula Menesteo, "Revista de Historia de El Puerto" y el Centro Municipal del Patrimonio Histórico», en J.J. Iglesias Rodríguez, *La historia local a examen: balance de dos décadas de historiografía portuense*, El Puerto de Santa María, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 189-218.

(2011). «El vino: "sustancia principal" de Sanlúcar», en J. Rubiales (ed), *El río Guadalquivir, del mar a la marisma: Sanlúcar de Barrameda*, 2, Madrid, Junta de Andalucía, pp. 353-361.

(2014a). «Changes in the consumption of sherries and the taste for them in the United Kingdom and their consequences in the area of production between the mid-eighteenth and the mid-nineteenth centuries», *Historia contemporánea*, 48, pp. 117-140.

(2014b). «Un paisaje industrial singular: el ensanche bodeguero protuense del Campo de Guía», *II Jornadas Andaluzas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública*, pp. 43-49.

- MALDONADO ROSSO, Javier; RAMOS SANTANA, Alberto (2000). «La provincia de Cádiz en el comercio de vinos españoles a Suecia a finales del siglo XIX», en A. Ramos Santana, *Comercio y navegación entre España y Suecia : (siglos X-XX)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, pp. 457-481.

- NAVARRO, Manuel Luis; CARO CANCELA, Diego (2001). *La utopía racional: estudios sobre el movimiento obrero andaluz*, Granada, Universidad de Granada.

- PAN-MONTOJO GONZÁLEZ, Juan Luis (1996). «Mercado vinícola y acción pública en la España liberal: del fenómeno a la regulación», en A. Ramos y J. Maldonado (eds), *El jerez-xérès-sherry en los tres últimos siglos: curso de la UIMP celebrado en 1994*, Sevilla, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 129-158.

- PÉREZ SÁNCHEZ, Isabel (1989). «La crisis de 1905 en el Puerto de Santa María», *Revista Historia del Puerto*, 3, pp. 73-97.

- PUERTO LLOPIS, Antonio José (1996). «El sector vinícola en la economía jerezana a fines del siglo XX», en A. Ramos y J. Maldonado (eds), *El jerez-xérès-sherry en los tres últimos siglos: curso de la UIMP celebrado en 1994*, Sevilla, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 129-158.

- RAMOS SANTANA, Alberto (1996). «Los bodegueros del Marco de Jerez: actitudes y mentalidad», en A. Ramos y J. Maldonado (eds), *El jerez-xérès-sherry en los tres últimos siglos: curso de la UIMP celebrado en 1994*, Sevilla, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 159-181.

(1997). «El vino Fino en las conmemoraciones de entre siglos. (Del siglo XIX al siglo XX)», *Actas de las II jornadas del vino fino*, pp. 55-68.

(2000). «La sociabilidad del vino: tabernas y bodegas en la Andalucía contemporánea», en A. Ramos, *Homenaje a D. José Luis Comellas*, Sevilla, Universidad de Sevilla, pp. 13-30.

(2012). «El vino: elemento clave de la dieta mediterránea y del patrimonio cultural», *I Congreso Internacional "El patrimonio cultural y natural como motor de desarrollo: investigación e innovación"*,

pp. 192-204.

(2014a). «Bodegas como Museos. Patrimonio Cultural de los vinos del Marco del Jerez», *RdM. Revista de Museología: Publicación científica al servicio de la comunidad museológica*, 60, pp. 71-76.

(2014b). «Bodegas y tabernas: el vino en Andalucía en el Siglo de Oro», *Andalucía en la historia*, 44, pp. 26-29.

- SANZ ALARCÓN, Juan Pedro. (1996). «La producción del vino en el Marco de Jerez: patrimonio arquitectónico y urbano», en A. Ramos y J. Maldonado (eds), *El jerez-xérès-sherry en los tres últimos siglos: curso de la UIMP celebrado en 1994*, Sevilla, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 211-228.

- SOBRINO SIMAL, Julián (1998). *Arquitectura de la Industria en Andalucía*, Sevilla, Instituto de Fomento de Andalucía.

- SOBRINO SIMAL, Julián; SANZ CARLOS, Marina (1998). *Patrimonio industrial y obra pública como recurso didáctico. Los puertos*, Sevilla, Junta de Andalucía y Caja San Fernando.