

# CATÁLOGO DEL PATRIMONIO HISTÓRICO DEL PARQUE METROPOLITANO DE LOS TORUÑOS Y PINAR DE LA ALGAIDA

COORDINACIÓN:  
DR. D. LÁZARO GABRIEL LAGÓSTENA BARRIOS

DOCUMENTACIÓN:  
D. ANTONIO VILLALPANDO MORENO

CÁDIZ 2009

[seminario.agustindehorozco@uca.es](mailto:seminario.agustindehorozco@uca.es)

<http://agustindehorozco.uca.es/>

## Índice

### Presentación

1. Introducción. Marco de la Actuación.
2. Antecedentes.
3. Objetivos.
4. Síntesis histórica sobre el espacio de interés y su ocupación.
5. Metodología de trabajo.
6. Propuestas del Catálogo.
7. Diez Conclusiones, Propuestas y Perspectivas.

### Catálogo de Fichas

- 1.- Alcantarilla Punta de la Algaida
- 2.- Alcantarilla Tren de Cortadura
- 3.- Alto Horno
- 4.- Cabreriza Camino del Dique
- 5.- Campamento Francés
- 6.- Cantera y Paseo de Carretones
- 7.- Casa del Coto
- 8.- Casa del Pozo
- 9.- Caseta Vigilancia Guardia Civil

- 10.- Casilla de Vigilancia
- 11.- Casilla del Guarda Aguja
- 12.- Cementerio 1800
- 13.- Cerco de Tunas Cortijo de la Vega
- 14.- Compuerta Caño El Bote
- 15.- Cortijo de la Vega
- 16.- Coto
- 17.- Cuartel de Chupones
- 18.- Defensas de Cortadura
- 19.- Embarcadero Chozas Basurero
- 20.- Embarcadero Río San Pedro 1
- 21.- Embarcadero Río San Pedro 2
- 22.- Embarcadero Río San Pedro 3
- 23.- Embarcadero Río San Pedro 4
- 24.- Embarcadero Río San Pedro 5
- 25.- Embarcadero Salina San Fermín
- 26.- Embarcadero Siderúrgica
- 27.- Ermita de la Merced
- 28.- Estación de Empalme del Ferrocarril al Trocadero
- 29.- Estructura 1 Caño El Bote
- 30.- Estructura 2 Caño El Bote
- 31.- Fragata Perdida
- 32.- Pecio Candrai

- 33.- Pecio Río San Pedro
- 34.- Pecio de Las Cabezuelas
- 35.- Planicie
- 36.- Pozo con Abrevadero
- 37.- Pozo de Carretones
- 38.- Pozo Pinar Algaida
- 39.- Pozo Pinar Toruños
- 40.- Pozo Punta de la Algaida
- 41.- Puente de Cortadura
- 42.- Puente del Caño de la Sal
- 43.- Puente Ferroviario Río San Pedro
- 44.- Puente Río San Pedro
- 45.- Rampa del Puente de Barcas
- 46.- Salina Caño El Bote 1
- 47.- Salina Caño El Bote 2
- 48.- Salina de la Algaida
- 49.- Salina de San Fermín
- 50.- Salina Nuestra Señora de los Desamparados
- 51.- Salina San Sebastián
- 52.- Suelo Estructura
- 53.- Vía Decauville de Salina San Fermín al Embarcadero
- 54.- Vía Ferrocarril El Trocadero
- 55.- Viveros Corrales

## INVESTIGACIÓN, CATALOGACIÓN Y DIAGNOSIS DEL PATRIMONIO HISTÓRICO DEL PARQUE METROPOLITANO MARISMA DE LOS TORUÑOS Y PINAR DE LA ALGAIDA PARA SU CONOCIMIENTO Y PUESTA EN VALOR.

### 1. Introducción. Marco de la Actuación.

El Parque Metropolitano Marisma de los Toruños y Pinar de La Algaida constituye un Socioecosistema, es decir, un espacio natural con vocación de servicio público para el disfrute de la naturaleza y esparcimiento por los habitantes de su entorno. Entre los fines del Parque Metropolitano se encuentra constituir un puente entre la Naturaleza y la Sociedad, que permita a los ciudadanos del área metropolitana de la Bahía de Cádiz disfrutar los valores ambientales, culturales, etnográficos, históricos y naturales del Parque de forma sostenible.

Con esta premisa se pone, por tanto, de manifiesto, la importancia de la interdisciplinariedad en la investigación aplicada y en la gestión del Parque Metropolitano; sólo de esta forma se establecerá un concepto integral de la gestión y se estará preparado para las múltiples incidencias que, desde los diversos aspectos que se dan cita en un espacio natural, con frecuencia se producen.

La Empresa Pública de Suelo de Andalucía y la Universidad de Cádiz, a la hora de formular el enfoque que habrán de tener la investigación científica aplicada en el seno del Parque Metropolitano, proponen, como fundamentos para la investigación, los siguientes:

- Adoptar un marco conceptual de referencia que tenga una visión sistémica.
- La gestión ecosistémica debe ser la herramienta conceptual y metodológica a emplear; esta visión sistémica nos permitirá gestionar los aspectos menos conspicuos o "invisibles".
- Hemos de conocer el valor económico y/o social de los servicios que nos prestan los ecosistemas; es importantísimo gestionar el capital natural.
- Investigar para gestionar el Parque Metropolitano como un Socioecosistema: hemos de construir puentes entre la naturaleza, la historia y la sociedad.

La concepción de los sistemas naturales bajo el prisma de la sostenibilidad implica que debemos gestionar el Parque Metropolitano Marisma de Los Toruños y Pinar de La Algaida bajo el concepto integral, interdisciplinar y transdisciplinar, como socioecosistema en el que todos los pilares sobre los que se asienta (ecológico, histórico, económico y

social) estén íntimamente imbricados unos con otros; hemos de buscar el equilibrio y tender puentes que conduzcan a la premisa de que no hay desarrollo sin conservación ni existe conservación sin desarrollo.

El Parque Natural de la Bahía de Cádiz resulta, además de un conjunto de ecosistemas naturales, un espacio histórico ocupado, transitado y explotado desde la Antigüedad hasta nuestros días. Fruto de las diversas circunstancias históricas que se desarrollaron en este espacio es el Patrimonio Histórico que en el mismo se conserva, un patrimonio a veces más evidente y a veces menos perceptible, pero en cualquier caso rico y variado, en su historicidad y en su funcionalidad, y susceptible de ser investigado y recuperado para el disfrute de la ciudadanía.

Las diversas administraciones que trabajan en la conservación, recuperación y socialización del Parque Natural han de tener en consideración este Patrimonio Histórico como un elemento más a integrar en la identidad del mismo.

En este sentido, el Parque Metropolitano Marisma de Los Toruños y Pinar de La Algaida, gestionado desde el 1 de enero de 2006 por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía a través de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía,

e integrado en el Parque Natural Bahía de Cádiz, en su Programa de Actuación, aprobado por la Orden de 13 de noviembre de 2006, establece la necesidad de investigar el patrimonio histórico, etnográfico y cultural de este equipamiento público, para la gestión integral del mismo así como para la conservación y puesta en valor para conocimiento y disfrute de los ciudadanos y ciudadanas de la Bahía de Cádiz.

Diferentes departamentos y equipos de investigación integrados en el área de conocimiento de Patrimonio Histórico de Andalucía en la Antigüedad de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cádiz y otros investigadores, vienen desarrollando, desde hace más de una década, parte de sus estudios sobre asuntos que pueden relacionarse de múltiples maneras con el Patrimonio Histórico existente en el marco del Parque Metropolitano Marisma de Los Toruños y Pinar de La Algaida.

## 2. Antecedentes.

Con objeto de desarrollar su gestión integral, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía suscribió con fecha de 14 de noviembre de 2005 con el Instituto de Medio Ambiente de la Bahía de Cádiz el Convenio para la cesión de la gestión del equipamiento de uso público "Parque Metropolitano Marisma de Los Toruños y

Pinar de la Algaida", perteneciente a la Red de Espacios Libres de la Bahía de Cádiz.

La Junta de Andalucía, consciente de la importancia histórica, etnográfica y cultural que presentan los terrenos que hoy conforman la Península de Los Toruños y el Pinar de La Algaida, incluidos en el Parque Natural Bahía de Cádiz, pretende poner en marcha un programa de investigación acorde con la naturaleza de los terrenos incluidos en su territorio y con la importancia que tiene para la Bahía de Cádiz su puesta en valor para compatibilizar el uso y disfrute ciudadano del Parque Metropolitano con el conocimiento, conservación y potenciación de los valores naturales que presenta.

Tras la publicación de la Orden de 13 de noviembre de 2006, por la que se aprueba el Programa de Actuación del Parque Metropolitano, la Empresa Pública de Suelo de Andalucía considera necesario instrumentar la colaboración con la Universidad de Cádiz para el establecimiento de las líneas de investigación y colaboración propugnadas en el citado Programa de Actuación, cuyo resultado ha sido la suscripción de un Convenio Marco entre ambas instituciones para sentar las bases de la colaboración entre las partes y definir cauces formales de relación entre ellas.

Fruto de este Convenio Marco es el presente convenio específico, que integra todos los aspectos relacionados con el patrimonio histórico, cultural y etnográfico de los terrenos que conforman el Parque Metropolitano. El presente convenio desarrolla las diferentes líneas de investigación propugnadas por la Empresa Pública de Suelo de Andalucía y la Universidad de Cádiz para la puesta en valor, investigación y conocimiento de los recursos naturales y ambientales que se dan cita en el Parque Metropolitano Marisma de Los Toruños y Pinar de la Algaida.

## 3. Objetivos.

### Objeto General.

Obtener una información profusa y detallada del patrimonio histórico presente en el Parque Metropolitano Marisma de Los Toruños y Pinar de La Algaida, así como de los diferentes episodios históricos, etnográficos y culturales que se han producido desde la Antigüedad hasta épocas contemporáneas en el Parque Metropolitano, en base a criterios científicos, de modo que constituyan una herramienta fundamental para la puesta en valor de estos bienes y acontecimientos históricos, así como para la gestión integral de este espacio público metropolitano.

### Objetivos específicos.

Este proyecto se plantea como una primera fase de trabajo que necesariamente ha de tener continuidad en fases futuras. Los objetivos aquí reflejados no son sino objetivos iniciales que tienen como fin construir las bases informativas sobre las que se sustenten las posteriores políticas de estudio y recuperación del Patrimonio Histórico del Parque Metropolitano. Los objetivos iniciales planteados son pues, los siguientes:

- Recopilar y analizar la producción historiográfica actualmente existente, alusiva a cualquier elemento propio del Patrimonio Histórico del Parque Metropolitano Marisma de Los Toruños y Pinar de La Algaida.
- Cartografiar el Patrimonio Histórico del Parque Metropolitano y georreferenciar sus vestigios materiales.
- Elaborar un catálogo del Patrimonio Histórico del Parque Metropolitano Marisma de Los Toruños y Pinar de La Algaida.
- Elaborar un diagnóstico preliminar del estado de conservación del Patrimonio Histórico Natural de la Bahía y su potencial para su investigación académica y su puesta en valor.
- Elaborar, en base a la información obtenida, una serie de recomendaciones y criterios de gestión para la recuperación y puesta en valor del patrimonio histórico, de forma que

la gestión del Parque Metropolitano se sirva del conocimiento científico para la recuperación de los recursos patrimoniales y el diseño y ordenación del uso público de este equipamiento colectivo.

- Redactar una Memoria Final en la que se recojan los resultados de la investigación, las recomendaciones y propuestas de gestión adoptadas.
- Poner a disposición de la población escolar y de la ciudadanía en general la información científica resultado de la investigación, de forma que se pongan a disposición de los usuarios del Parque de forma amena y divulgativa.

### 4. Síntesis histórica sobre el espacio de interés y su ocupación.

Con objeto de ofrecer una primera impresión del potencial patrimonial contenido en el Parque Metropolitano Marisma de Los Toruños y Pinar de La Algaida, se expone a continuación un breve esquema no exhaustivo de los elementos susceptible de intervención:

- a) El Parque como ámbito de tránsito. El espacio ocupado por el Parque Metropolitano ha jugado desde al menos la Antigüedad un papel importante en las comunicaciones entre las poblaciones históricas ubicadas alrededor de la

Bahía de Cádiz. Entre los vestigios de estas comunicaciones contamos con:

1. Vestigios de las vías de comunicación terrestres de época romana, calzadas y puentes.
2. Vestigios de los sistemas de comunicación terrestre de época medieval, moderna y contemporánea.
3. Vestigios de diversas épocas relacionados con las infraestructuras de la comunicación marítima y portuaria.
4. Pecos de diversas cronologías relacionados con la circulación navegable en el interior de la Bahía y a través de los cauces fluviales y mareales.

b) El Parque como ámbito de explotación económica. Los aprovechamientos de los recursos naturales del espacio ocupado por el parque han legado elementos patrimoniales pertenecientes a distintas etapas históricas.

1. Vestigios de las explotaciones salineras, al menos desde la Antigüedad romana en adelante, hasta la contemporaneidad.
2. Vestigios de las explotaciones pesqueras, sin que en el estado actual del conocimiento puedan ser matizadas sus cronologías.
3. Vestigios de los aprovechamientos energéticos hidráulicos históricos, al



menos desde la Edad Media en adelante, sin que pueda descartarse la existencia de aprovechamientos anteriores.

4. Vestigios de la explotación forestal de los recursos del Parque.
  5. Vestigios de diversas artesanías históricas desarrolladas en el Parque y en sus inmediaciones.
  6. Vestigios históricos del comercio y la distribución de productos a través del Parque, de prácticamente todas las épocas históricas.
- c) El Parque Metropolitano como hábitat. En relación con su tránsito y en relación con sus aprovechamientos, el Parque Metropolitano conserva vestigios de su ocupación habitacional desde la prehistoria hasta nuestros días.
- d) El Parque Metropolitano y las obras públicas. Además de los vestigios históricos relacionados con las obras públicas en las distintas épocas que a su vez se relacionan con los epígrafes anteriores, cabe resaltar la existencia de infraestructuras del abastecimiento hídrico en el Parque.
- e) El Parque Metropolitano y la defensa. Las necesidades históricas de la defensa de la ciudad de Cádiz y otras poblaciones de la Bahía han dejado su huella en el espacio protegido y

hoy constituyen elementos del Patrimonio Histórico desde el medievo en adelante.

### 5. Metodología de Trabajo.

#### Ejecución y Dirección facultativa.

La dirección de la ejecución del proyecto ha estado a cargo del investigador designado por la Comisión de Seguimiento del Convenio Marco, profesor Dr. D. Lázaro Lagóstena Barrios. Se ha contado con el asesoramiento de investigadores especialistas en Historia Medieval e Historia Contemporánea para las ocasiones que así lo han requerido, así como con la colaboración de especialistas en Arqueología integrados en los diferentes Grupos de Investigación.

Con cargo al presupuesto del proyecto se ha dotado una beca de colaboración anual sobre la que ha recaído una parte del trabajo de documentación necesario, desempeñado por D. Antonio Villalpando Moreno, Licenciado en Historia y Master en Patrimonio Histórico-Arqueológico. También se ha encargado a profesionales tareas técnicas concretas.

La Universidad de Cádiz ha puesto a disposición del proyecto los medios técnicos y materiales del *Seminario Agustín de Horozco de Estudios de Historia Económica Antigua y Medieval*, dependencia dotada de los últimos recursos informáticos, situada en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cádiz y en la que participan miembros de las áreas

de Historia Antigua y de Historia Medieval de la Universidad de Cádiz.

#### Presupuesto.

La contribución financiera de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía ascendió a QUINCE MIL TRESCIENTOS DOCE EUROS (15.312 €), que se abonaron con cargo a la dotación presupuestaria del Parque Metropolitano Marisma de los Toruños y Pinar de la Algaida, según el siguiente presupuesto:

#### CONVENIO DE INVESTIGACIÓN

##### LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN IMPORTE (EUROS)

- 1 Beca anual de colaboración 6.000 €
- 2 Material fungible 1.500 €
- 3 Dietas y desplazamientos de estudio 1.500 €
- 4 Fotografías y documentación varia 1.500 €
- 5 Trabajos técnicos 1.500 €

BASE IMPONIBLE 12.000 €

GASTOS DE GESTIÓN UCA (10%) 1.200 €

IVA (16%) 2.112 €

IMPORTE TOTAL CONVENIO ESPECÍFICO  
PATRIMONIO HISTÓRICO 15.312 €

#### Desarrollo y faseado.

Duración: La previsión de duración del presente convenio específico de colaboración, así como de los diferentes apartados de investigación que contempla fue de un año, a contar desde la entrega del Programa de Trabajo y cronograma detallado, por

parte del Grupo de Investigación designado por la Comisión de Seguimiento del Convenio Marco.

Faseado: Las fases comprendidas en el proyecto se repartieron conforme al siguiente esquema:

- Primera Fase.- Trimestral. Tareas de documentación historiográfica.
- Segunda Fase.- Trimestral. Tareas de vaciado de la documentación precedente, búsqueda e identificación de bienes patrimoniales in situ.
- Tercera Fase.- Trimestral. Cartografiado y georreferenciado del patrimonio histórico.
- Cuarta Fase.- Trimestral. Elaboración del Catálogo preliminar del Patrimonio Histórico del Parque Natural. Realización de propuestas para las fases ulteriores de trabajo.

### **Catalogación.**

La catalogación individualizada de cada bien se ha realizado conforme a una ficha que contempla los siguientes apartados:

- a) Descripción del bien.
- b) Localización del Bien.
- c) Delimitación del Bien.
- d) Cultura material identificada.
- e) Adscripciones culturales y funcionales.
- f) Estado de conservación.
- g) Elementos de riesgo.
- h) Valoración global.

- i) Propuesta de protección, actuación y gestión.
- j) Bibliografía
- k) Apéndice
- l) Imágenes.

### **Georreferencia.**

Cada elemento analizado ha sido georreferenciado en un Sistema de Información Geográfico, empleando para ello el software ARGIS 9. Los shape individualizados, correspondientes a cada bien, se encuentran en la carpeta creada al efecto en el marco de la memoria, para su descarga y uso en el sistema general del Parque.

### **Imágenes.**

Para cada uno de los bienes se ha creado una carpeta de imágenes donde se incluyen las fotografías realizadas por el equipo sobre cada bien. Las imágenes más significativas se incorporan a la ficha general. El resto puede ser hipervinculadas a la carpeta correspondiente.

### **Apéndices.**

Para cada uno de los bienes se ha creado una carpeta de apéndices documentales, donde se incluyen los documentos históricos o cartográficos recopiladas por el equipo para cada bien. Se trata de una estructura sobre la cual se puede continuar

aportando documentación pertinente a medida que ésta se pueda localizar. Además esta documentación, que no figura directamente en la ficha, puede ser hipervinculadas desde la carpeta correspondiente.

### **6. Propuestas del Catálogo.**

El espacio que nos ocupa tiene relevancia histórica singular por diversas razones, entre las que destacan:

- La importancia histórica de la Bahía de Cádiz en su conjunto durante diferentes periodos históricos.
- Es un espacio donde encontramos una encrucijada de caminos entre núcleos habitados con importancia socio-económica considerable como son El Puerto de Santa María y Puerto Real, y en consecuencia dicho nudo de comunicaciones afecta a Cádiz, Jerez y los otros núcleos de la Bahía.
- La limitada incidencia urbanística ha permitido que se conserven relativamente bien restos materiales y huellas de variadas actividades económicas que fueron de importancia vital para las diversas comunidades que habitaron el territorio en estudio.

- La existencia de un amplio patrimonio documental que versa sobre diferentes aspectos y temáticas acontecidas en el espacio que nos ocupa.
- Escenario de acontecimientos históricos especialmente importantes para la Historia de España y la de Andalucía en particular, como son el establecimiento en La Algaida del Campamento Francés para el Asedio de Cádiz o la construcción de La Línea férrea de Jerez - Trocadero.

#### **Propuesta de Gestión.**

Como objetivo del proyecto se estableció Generar un documento que facilitara el conocimiento, la recuperación, conservación, gestión y puesta en valor del Patrimonio Histórico-Cultural del Parque Metropolitano.

El catalogo elaborado recopila pues la mayor parte de los elementos históricos existentes en el Parque Metropolitano y permite establecer herramientas de gestión previas a las futuras afecciones de los bienes, así como establecer un nivel de conocimiento relativamente detallado de cada elementos en sí.

La propuesta principal de partida que realizamos es el establecimiento del catálogo y su proyecto de georreferencia en el sistema GIS como herramienta

principal de la gestión del Patrimonio Histórico-Cultural del Parque Metropolitano.

#### **GIS como elemento de gestión.**

La herramienta más potente del catálogo es la creación de una cartografía temática. Destaca la realización del proyecto GIS que permite la localización inequívoca y la delimitación preliminar de los diferentes bienes catalogados y de este modo establecer cautelas de gestión futura.

El Catálogo y el GIS permiten establecer categorías de protección y generar pautas de gestión específicas para cada bien patrimonial. En casos concretos se proponen las figuras de protección recogidas en la legislación vigente que mejor se adapten a la naturaleza de los bienes. Del mismo modo ambos recursos permiten generar material didáctico para la difusión y puesta en valor del Patrimonio Histórico a todos los niveles.

Con el Catálogo y su elaboración se pretende contribuir al modelo de gestión de Patrimonio Histórico en EE NN PP incorporando los elementos de investigación en Gestión de Patrimonio Histórico-Cultural desarrollados durante el proyecto de Modelo de Gestión de Patrimonio Histórico en Espacios Naturales Protegidos.

#### **Categoría de los bienes catalogados**

Se generan propuestas de gestión del Patrimonio Histórico-Cultural del Parque, atendiendo a diferentes elementos específicos de naturaleza administrativa y las condiciones singulares de carácter ambiental y cultural, así como a la naturaleza de los bienes, propuestas que se incluyen de manera individualizada en cada ficha de los bienes catalogados.

Entre los elementos específicos que caracterizan la gestión del Patrimonio Histórico-Cultural del Parque Metropolitano, debemos destacar los siguientes puntos:

- Patrimonio Histórico en un Espacio Protegido bajo dos categorías. El Parque Metropolitano, gestionado por Consejería de Obras Públicas de Junta de Andalucía está inserto en el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, gestionado por la Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía. Destaca por tanto el interés como espacio natural singular.
- Interacción del ámbito de competencias de diversas administraciones públicas. Ya hemos mencionado la relación como Parque Metropolitano con la Consejería de Obras Públicas de Junta de Andalucía, y el hecho de estar inserto en el Parque Natural de la Bahía

- de Cádiz, gestionado por la Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía. Al pertenecer a la franja litoral también tiene competencias la Demarcación de Costas. El Patrimonio Histórico con carácter general es competencia de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Por último, territorialmente pertenece a dos términos municipales, por lo que ambos participan de la gestión, los Ayuntamientos de Puerto Real y El Puerto de Santa María.
- Gestión orientada a Conservación, Difusión, Uso y Puesta en Valor del Patrimonio Histórico, con especial incidencia de los últimos aspectos. La gestión está orientada a no destruir ni dañar bajo ningún concepto el patrimonio histórico del Parque Metropolitano. Por el contrario, se pretende incorporar a las rutas del parque, en la medida de lo posible, el conocimiento generado sobre su patrimonio histórico. Del mismo modo se potenciará la recuperación y el tratamiento de elementos culturales para su puesta en valor.
  - Especial interacción Gestión Medio-Ambiental y Patrimonio Cultural. El Parque se corresponde con un espacio muy transformado físicamente por la acción antrópica. Esto no ha incidido en su carácter de interés ambiental. Destaca por tanto el hecho de que el

patrimonio histórico-cultural del parque ha contribuido a generar y mantener un espacio de interés ecológico singular. Se mantiene lo que en opinión del gestor del Parque ha de denominarse Humano-Ecosistema.

- Necesidad de creación de una comisión Técnica donde se incorpore un Técnico en Gestión de Patrimonio Histórico o Patrimonialista. La complejidad de Gestión del Parque Metropolitano hace necesaria la creación de una Comisión Técnica Permanente que funcione de organismo consultivo de la Oficina de Gestión. Por ello se presume su creación, destacando desde nuestro trabajo la necesaria inclusión en la misma de Técnicos en Gestión del Patrimonio Histórico-Cultural.

Se ha establecido en el catálogo una escala de categorías de los bienes atendiendo a dos factores principales:

- a) Evaluación interés histórico.  
Se considera en este aspecto la singularidad del elemento en relación a una serie de factores. Los principales son el conocimiento histórico existente sobre un periodo concreto, la relación con una actividad humana difícil de detectar en excavaciones arqueológicas, el interés científico singular de los elementos como fuentes de

recursos para el desarrollo de investigaciones futuras. Naturaleza de los bienes, destacando los elementos vinculados a obras de Defensa y los pertenecientes al patrimonio arqueológico subacuático e industrial, que han sufrido de forma singular la destrucción y el expolio y han de ser preservados de forma singular para el mantenimiento de este tipo de recursos de investigación y bienes patrimoniales para las generaciones futuras. Destacamos el hecho del estudio científico de la formación del paisaje desde una perspectiva histórica, así como el factor vinculación del espacio físico con Interés Histórico Singular.

#### b) Evaluación interés patrimonial

En este campo evaluamos el elemento atendiendo a factores como estado de conservación, originalidad, existencia de elementos de su misma naturaleza, relación con el paisaje identitario, Interés Científico, Interés Histórico, Interés Etnográfico. Posibilidad de inclusión en rutas y/o Puesta en Valor.

#### c) Ámbito diferenciado. Local, Comarcal, Regional, Nacional.

Se establecen diferentes niveles de análisis en función a la singularidad de un bien y su



relación con su carácter vinculado a la identidad de un espacio. Por ejemplo, La fuente de Las Galeras en El Puerto de Santa María, o la Caja del Agua en Puerto Real no representan obras maestras en el patrimonio histórico – artístico nacional, si bien su marcado carácter identitario con sus respectivos municipios y su singularidad como construcciones relevantes de un periodo muy concreto les otorga un carácter muy alto de interés a nivel local y alto a nivel comarcal, por lo que la evaluación a nivel de Interés Patrimonial se ve incrementada. Por ello consideramos distintos elementos del Parque Metropolitano como elementos de especial interés en función a su vinculación con el paisaje identitario del propio Parque Metropolitano. Por supuesto consideramos como espacios de interés singular todos aquellos que se corresponden con ámbito de interés científico y/o patrimonial a nivel Regional y /o Nacional, aplicando la división administrativa correspondiente con Andalucía y España en su conjunto.

La escala de categorías establece una clasificación gradual de la relevancia de los elementos patrimoniales existentes en el parque. Los bienes más significativos se consideran como tipo 1, disminuyendo la escala hasta la categoría 4. Para

establecer la categoría se evalúa el interés científico, el patrimonial y la incidencia del bien en el territorio. Por Ejemplo, El Campamento Francés es un Espacio de Tipo 1 con el máximo interés patrimonial y científico. Al no tratarse de una fortificación carece de categoría de BIC según Declaración Genérica de Monumento Nacional de 5 de Mayo de 1949. Aún así es deseable solicitar esta categoría por las características del espacio y su importancia histórica a nivel nacional y muy especialmente regional. El Cortijo de la Vega es considerado Espacio tipo 2. Interés comarcal. Tiene especial interés en el Conjunto del Parque Metropolitano por tratarse del mejor ejemplo en pie que se corresponda con una explotación agropecuaria. También es uno de los pocos ejemplos, si no el único, de instalación de este tipo en el conjunto del Parque Natural Bahía de Cádiz. El embarcadero Río de San Pedro 1 es un Espacio de Tipo 3, con interés local. Por interés científico, considerándose necesario realizar una vigilancia constante del área por la posible aparición de pecios. Deben de someterse a control cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de ingeniería, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas. La Salina de San Fermín, se considera Espacio tipo 4. Interés local. Tiene escaso interés en el Conjunto del Parque por estar totalmente destruido. Es singular como dato de naturaleza etnográfica en relación a los usos

económicos del parque y su entorno. Los elementos de esta salina que se mantienen en pie en el Parque se consideran aparte.

### **Propuestas Generales de Gestión.**

Se incluyen siempre en las fichas del catálogo y están encauzadas a facilitar la gestión y evitar la destrucción del Patrimonio Cultural. Entre ellas podemos diferenciar tres grandes líneas.

Procedimiento de actuación: Se establecen diferentes pautas encaminadas a la coordinación de las diferentes instituciones que tienen competencia de forma directa o indirecta sobre la gestión del Patrimonio Histórico del Parque. Se establecen acciones como Comunicación con AAPP que puedan incidir en la conservación del Bien, y Pautas de Conservación Preventiva. Primando el principio de no intervención, esto es el de identificar la ubicación del elemento y su delimitación para poder evitar cualquier acción que implique alteración o daños de cualquier tipo a los bienes físicos inmuebles. Se prima esta política salvo en el caso en que se considere necesario por riesgos físico o de destrucción, o bien se considere que el interés patrimonial y/o científico del elemento sea favorable a su puesta en valor e inclusión en rutas temáticas del parque metropolitano.

Establecimiento de líneas de investigación, indicando en su caso, la incorporación de instituciones como el Seminario de Estudios Económicos Agustín de Horozco de la UCA o el Centro Andaluz de Arqueología Subacuática en el caso de Patrimonio Arqueológico Sumergido.

Propuestas de Puesta en Valor. En función de la naturaleza de los diversos elementos se realizarán diversas propuestas de puesta en valor, atendiendo como norma general a la colocación de cartelería remarcando el elemento de patrimonio histórico inmaterial. También se establecen medidas de control de la evolución del estado de conservación del bien y de mantenimiento.

#### **Propuestas Específicas.**

Cada una de las fichas llevan asociadas propuestas generales de gestión. Se menciona la categoría del elemento al modo "Espacio- Categoría – Tipo - Justificación". Se realizan "Observaciones generales" donde se remarcan los principales aspectos relacionados con la importancia histórica y/o patrimonial de los bienes catalogados. Es necesario realizar una vigilancia constante del área delimitada.

Establecimiento de medidas de conservación preventiva, atendiendo a la naturaleza de los bienes

y Descripción medidas específicas en la gestión del bien. Estas medidas pueden ser por ejemplo "Debe evitarse cualquier tipo de actividad que implique destrucción del yacimiento y favorecer su inclusión en rutas de amplio recorrido". O bien: "Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el deterioro que sufre el elemento, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares".

A modo de conclusión se establece una Evaluación General del elemento y propuestas de Puesta en Valor en los casos que se consideren deseables o necesarias.

#### **7. Diez Conclusiones, Propuestas y Perspectivas.**

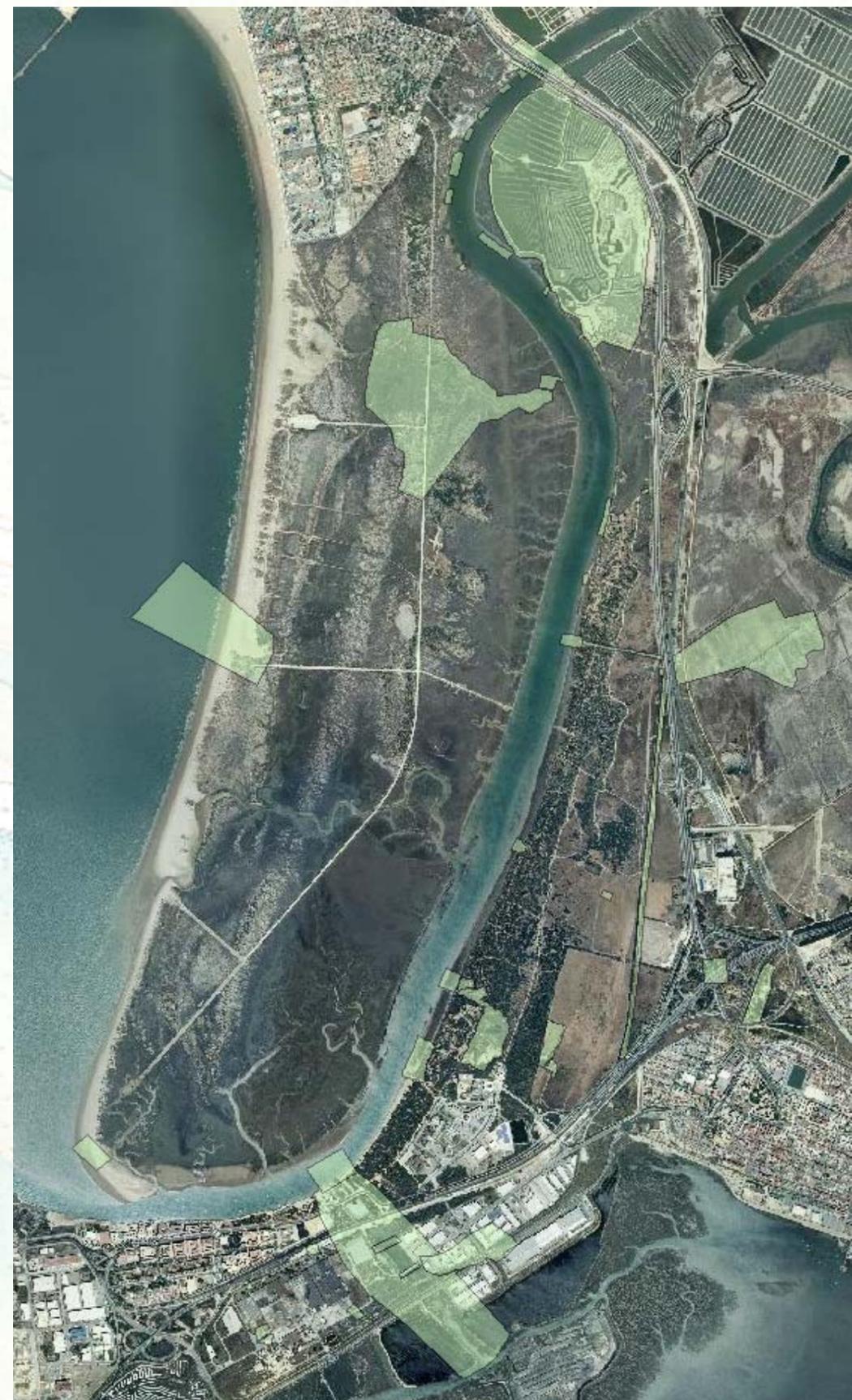
1. Asumir el catálogo-básico de bienes del Patrimonio Histórico-Arqueológico elaborado mediante el proyecto como una de las herramientas básicas en la gestión de los recursos del Parque Natural, promoviendo su ampliación, actualización y mejora permanente.
2. Incorporar los proyectos GIS elaborados para el Patrimonio Histórico y Documental como herramienta básica de gestión de los recursos patrimoniales del Parque Natural, promoviendo

su ampliación, actualización y mejora permanente.

3. Promover la creación de la Comisión Técnica Permanente del Parque Natural y la incorporación a la misma de técnicos patrimonialistas.
4. Abordar el diseño de Protocolos Específicos de Actuación para los bienes patrimoniales del Parque Natural, según la caracterización y la calificación individual propuesta en el catálogo.
5. Promover actuaciones de investigación histórico-arqueológica en el Parque Natural como un elemento integrado de gestión y uso del mismo.
6. Promover la elaboración de publicaciones relativas al Patrimonio Histórico del Parque Natural, diseñadas en consonancia con los distintos niveles de interés y formación de los usuarios del Parque.
7. Promover actuaciones concretas de puesta en valor de elementos singulares del Patrimonio Histórico del Parque Natural.
8. Organizar eventos formativos relacionados con el Patrimonio Histórico del Parque Natural destinado a vigilantes, voluntarios y otro personal adscrito al ente.
9. Diseñar la red de rutas y senderos del conocimiento del Patrimonio Histórico del Parque Natural.



10. Generar, organizar y establecer la base de fondos histórico-documentales del Parque Natural como una colección de recursos de interés para las políticas generales y específicas de la gestión de este espacio natural.



# CATÁLOGO DEL PATRIMONIO HISTÓRICO DEL PARQUE METROPOLITANO DE LOS TORUÑOS Y PINAR DE LA ALGAIDA



## ALCANTARILLA PUNTA DE LA ALGAIDA

### DESCRIPCIÓN:

No se conoce demasiado bien el elemento. Sólo se aprecian los restos de un muro hecho con mortero de cal y piedra ostionera que mantiene el arranque de un arco en su parte inferior para el establecimiento de un vano que permita el paso de agua. Puede tratarse de una alcantarilla, como indica su nombre popular, o de una antigua compuerta de salina. Ante la falta de datos y elemento propios de explotaciones salineras en su entorno inmediato, es muy probable que esté en relación con la primera opción.

---

### LOCALIZACIÓN:

Se accede desde el sendero principal del Parque Metropolitano en dirección al Puerto de Santa María, se encuentra justo al final del Pinar de La Algaida. En sentido contrario, lo encontraremos justo al llegar al Pinar desde el sendero de la Venta El Macka.

---

### DELIMITACIÓN:

Polígono 1

---

### CULTURA MATERIAL:

No se han detectado objetos muebles.



Estructuras: el puente está hecho en obra, macizo, con paredes e interior de mortero de cal y mampuestos de piedra ostionera. Los laterales del puente tienen arranques de contrafuertes en su parte inferior.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea.

Pequeño puente de mampostería hecho con piedra ostionera. Alcantarilla.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación medio, en la parte actualmente visible del puente, y que desconocemos la parte que representa del total de la estructura. El resto ha colapsado, encontrándose las piedras *in situ*.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación.

El yacimiento está sometido a diversos riesgos. La erosión pone en riesgo la preservación del bien de forma íntegra. La realización de infraestructura de senderos en época reciente ha favorecido su posible inclusión en las rutas del Parque Metropolitano.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Pese al escaso conocimiento que tenemos del bien, este elemento tiene carácter significativo en el conjunto del parque metropolitano, así como es remarcable por estar vinculado al camino sobre el que discurre el sendero principal del parque. Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y

estudio. Es necesario un estudio individual más detallado para la correcta evaluación.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 3 con interés local.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área. Debe evitarse cualquier tipo de actividad que implique destrucción del elemento, y favorecer su inclusión en rutas de amplio recorrido. Se precisa de desbroce en el área perimetral para evitar el deterioro de la estructura y realzar su aspecto.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el deterioro que sufre el elemento, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

---

#### **APÉNDICE.**

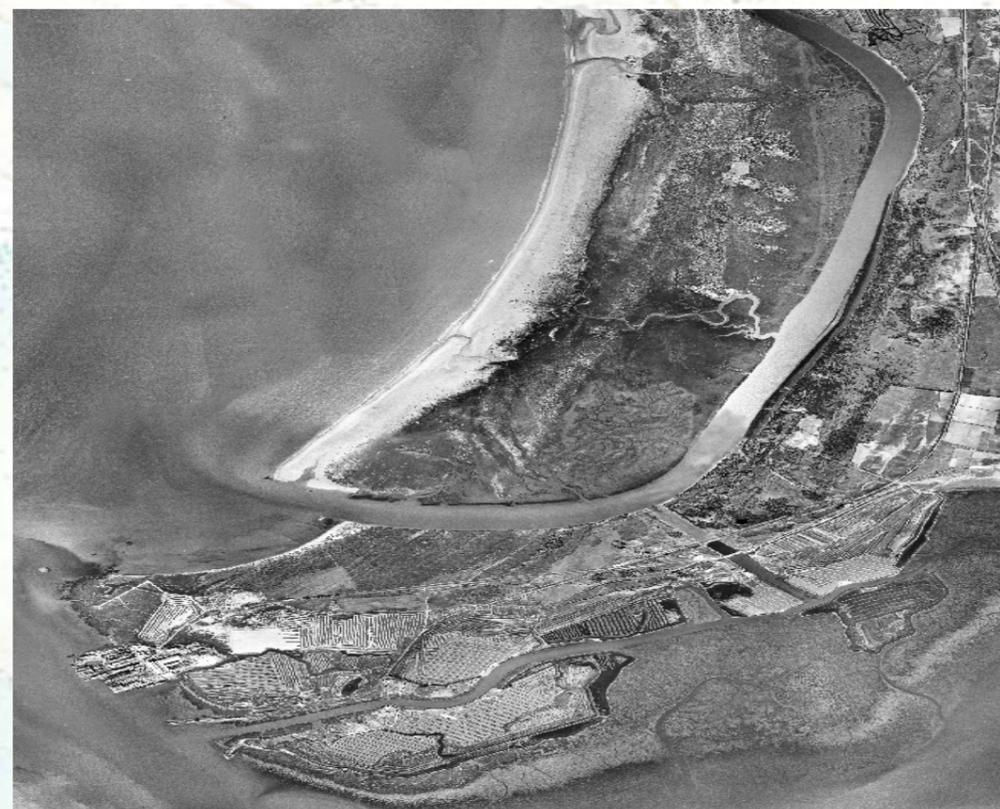


## ALCANTARILLA TREN DE CORTADURA

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una alcantarilla que permite el paso de agua de una zona a otra del caño a modo de compuerta en la Cortadura de San José o cortadura del Río de San Pedro. Se realizó durante el periodo de 1854-1856. Estructuralmente se trata de un pequeño puente a modo de vano en el camino de la vía, tipo "arrecife". Esta alcantarilla está delimitada con muros de sillares de piedra ostionera.

El primer Ferrocarril de Andalucía nace de los proyectos de Díaz Imbrechts y Portocarrero de 1829 y 1830 que constituyeron además el primer proyecto de estas características en todo el territorio español. Estos proyectos no prosperaron por falta de capital pero fueron retomados por el hijo de Díaz Imbrechts, D. Luís Díaz Somera, quien en 1850 obtiene una concesión para la construcción de un ferrocarril de Jerez a Cádiz por el Trocadero y el Castillo de Puntales, con un empalme a El Puerto de Santa María. Dicha concesión no puede materializarse por motivos varios, destacando los problemas financieros. Será en 1852 cuando con base en dicha concesión se cree la Sociedad de Ferrocarril entre Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María y Cádiz, concluyendo en 1854 la construcción del primer tramo, de 15 kms. entre Jerez y El Puerto, y en 1856 el tramo de 13 Km de El Puerto al Trocadero. El coste del primer tramo fue de 12´5 millones de reales y del segundo de 13. Esta línea se convirtió la vertebración del eje Jerez-Sevilla-Puerto Real-Cádiz, promovida por Luís Guilhou, Ramón de Guardamino y Pedro Muchacho, que obtuvieron la concesión mediante la ley General de Ferrocarriles de 1855. Dicha concesión fue transferida por los mismos a la Compañía General de Créditos de España, tras adquirir la Línea Jerez–El Trocadero en 1861, pasándose a denominar dicha concesión Sevilla- Jerez- Cádiz (Casares, 1973, 156- 157).



En el entorno de La Cortadura se estaban realizando un gran número de actividades desde finales de la Guerra de Independencia Española. En el Archivo Histórico Municipal se constata que, en el año de 1817, Fermín de Iparrauirre construyó un puente y una casa con cimientos, imponiéndole el ayuntamiento una multa por acometer obra sin licencia en bienes de propios del municipio (AHMPR, Doc. nº 1428-12).

En los planos de Ramiro Muños de 1897 el paso aparece de forma clara, por lo que se deduce su creación anterior y su identificación con la vía férrea que proveniente de Jerez llegaba al denominado "Muelle de Vinateros". En la ortofoto del vuelo americano de 1956 se identifica el elemento sin dificultad y se aprecia con claridad como enlazaba con el tramo de vía conservado en el interior del Parque Metropolitano de Los Toruños.

De forma transversal esta obra afectó a otros proyectos, tales como el que menciona Muro Orejón (1992, 247), quien informa que en 1900 existe un proyecto de instalación de una piscifactoría en la Cortadura, a la que acompaña su plano.

Puede interpretarse que esta alcantarilla a modo de compuerta es el origen de uno de los nombres locales de la Cortadura, como es el de Caño de la Ministra. Ministrar significa, según la RAE, desde 1802, dar o suministrar a uno una cosa. Esta acepción también se aplica en el argot salinero a las acciones de las compuertas pues se abren y cierran para ministrar el agua a los caños que forman el periquillo. Por ello es posible que "La Ministra" sea en realidad esta compuerta.

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se puede acceder desde las urbanizaciones del polígono del Río de San Pedro en dirección al Campus o a la inversa. Zona del caño del Río de San Pedro, junto a la Playa y todo el entorno del conocido como Caño de la Ministra o Caño de la Cortadura. También se puede acceder a ella desde el polígono Industrial del Trocadero.

Geográficamente se ubica en el paraje de la Cortadura del Río de San Pedro en un entorno delimitado por el Pinar de La Algaida y el polígono industrial El Trocadero.

El espacio presenta el ecosistema típico de las zonas de marisma de la bahía de Cádiz.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 2.

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

Salvo las estructuras que componen el bien, no se han identificado otros elementos propios de la cultura material mueble.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

"Muro" o "Arrecife" decimonónico para facilitar el tránsito por el camino pese a la crecida de las mareas. Paso tipo alcantarilla, a modo de compuerta delimitada por muros de sillares de piedra ostionera.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

La alcantarilla se conserva relativamente bien, aunque ha sido afectada por la ejecución de diversas vías de comunicación que la han aislado de otros elementos con los que forma conjunto. La mayoría de la vía férrea en cambio ha sido parcialmente arrasada durante la construcción de las infraestructuras relacionadas con el polígono industrial de El Trocadero y la zona de la factoría Delphi.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

El yacimiento esta sometido a varios riesgos potenciales, especialmente:

- a. La erosión litoral.
  - b. La afección por el desarrollo de infraestructuras en un espacio estratégico como ruta de comunicación con la capital provincial.
- 

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Se trata de un elemento patrimonial representativo de la arqueología industrial y de valor singular por su vinculación con las fases iniciales del proceso de implantación del ferrocarril en la España decimonónica que debe ser rescatado, protegido, integrado con otros elementos con los que forma conjunto, y es susceptible de una divulgación de interés para el público usuario del parque.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 1 con interés patrimonial nacional y especial interés regional, ya que se trata de una de las primeras líneas ferroviarias españolas, la primera de Andalucía y se corresponde con el primer proyecto nacional. Deben de evitarse cualquier tipo de obra que implique destrucción.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el estado del bien, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de dinámicas litorales agresivas o se desarrollen proyectos de infraestructuras.

Es posible y deseable conectar el elemento con otros espacios del Parque Metropolitano mediante la pasarela que cruza la autovía incrementando el área de una vía verde que verse sobre el primer ferrocarril en territorio andaluz.

---

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

- A. Casares Alonso, *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid 1973.
  - A. Muro Orejón, *Puerto Real en el siglo XIX*, Puerto Real 1992.
- 

#### **APÉNDICE.**



## ALTO HORNO

### DESCRIPCIÓN:

Se conocía la existencia del mismo por la referencia de un documento en AMPR donde se declara Hijo Adoptivo de la Villa a D. José R. Pacheco, con fecha de 8 de Enero de 1902. Del mismo modo se ha documentado un plano de finales del S. XIX titulado *Croquis de la Península del Trocadero* donde se sitúan los diferentes elementos industriales existentes en dicho enclave y en sus alrededores, incluyéndose un espacio que reza *Emplazamiento de la Fabrica de acero* (Barragán 1995, 267, fig. 80). Dicho espacio coincide una vez georreferenciado el plano con la ubicación de unas ruinas con fabrica de ladrillo refractario y que se pueden identificar por ello con el denominado *Alto Horno de la Algaida*.

En la Biblioteca de Temas Gaditanos se encuentra el *Archivo de la Compañía Siderúrgica Andaluza*, del cual se puede deducir la construcción en la margen izquierda del río San Pedro, en el término de Puerto Real, de una fabrica de aceros Martín Siemens y tubos de fundición, a finales de 1902 (2-12-1902. Documento Sociedad Siderúrgica Andaluza, Carpeta 4- Siderurgia).

Es posible que la instalación se terminara a principios de 1903 o bien llegase a funcionar parcialmente entre finales del 1902 y principios de 1903, como muestra el documento de octubre de 1903 (*Cuentas cobradas en 8 de Julio de 1903 a la Sociedad Siderúrgica Andaluza por movimiento de Material*). En dichas descargas intervienen la balandra la Pata y La Panadera, y los vapores Nestor, Fambre, Cabo Espartel, Martín, Juan Caunigham (Documento sin número de inventario, Carpeta 4-Siderurgia). El funcionamiento de dicha instalación viene dada por la existencia de un convenio entre la Sociedad Siderúrgica Andaluza y Matagorda, en el cual se recoge la utilización de las instalaciones marítimas de Matagorda, en especial el



“muelle del Rey” para la importación o exportación de su fábrica de Puerto Real. Se recoge en dicho acuerdo el uso de las instalaciones ferroviarias de Matagorda por la Siderurgia. Esto se extrae del documento sin fecha “Minuta de Convenio en Proyecto con la Sociedad de Siderurgia” (Documento sin número de inventario, Carpeta 4, Siderurgia).

Otro documento recoge la proposición al Marques de Comillas de que participe en el Capital de la Sociedad Siderúrgica Andaluza, dándole a conocer que están construyendo una fabrica en “terrenos de la Algaida de Puerto Real, próximo al Dique de la Compañía Trasatlántica” y por tanto le interesa (Carta de la Sociedad Siderurgica Andaluza al Marqués de Comillas, rubricada por Antonio M. de Pinillos, J. R. Pacheco, Amaro Duarte, F. de Abarzuza. Documento sin número de inventario, Carpeta 4, Siderurgia).

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Sobre el emplazamiento de la fabrica de Puerto Real no hay lugar a dudas tanto por el hecho de aparecer en el Plano y documentos citados anteriormente como por diferentes referencias en otros documentos a su emplazamiento, como la carta en la que se recoge haberse adoptado el emplazamiento de la fabrica “en la Dehesa (de la Algaida) muy alla de la Cortadura” (Carta a Joaquín R. Guerra. 14 de Junio de 1902. Documento sin número de inventario, Carpeta 4, Siderurgia). Por el mismo documento conocemos que se pretendió emplazar la fabrica entre la Cortadura y Matagorda pero se escogió otro emplazamiento para evitar la servidumbre militar.

Se accede desde la entrada principal al parque metropolitano desde el Campus Universitario, por el sendero principal del parque hasta las llamadas lagunas mareales. La primera bifurcación a la izquierda, entre las balsas de agua salada que se encuentran a la espalda de la Facultad de Ciencias, hasta encontrar a la derecha el Caño de La Sal. A ambos lados del caño, todo ese espacio muestra

diferentes restos constructivos relacionados con la siderurgia. Destacan la conocidas como “túneles de la algaida”, situados en el espacio previo a cruzar el Caño. En la otra orilla el cumulo de restos constructivos y ladrillos refractarios avisan del emplazamiento del grueso de la industria.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 3

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

Se hallan diferentes elementos vidriados de cerámica común melada. La formas y la tipología son características de finales del XIX e inicios del XX. Tambien aparecen diferentes elementos cerámicos más recientes como consecuencia de un uso continuado de la zona. Destacan de forma singular la aparición de ladrillos refractarios sellados con A-A, V-V o combinación de ámbas.

Se documentan elementos estructurales en forma de galerias subterráneas adinteladas, construidas con sillería y ladrillo, que se relacionan con las instalaciones de los altos hornos, así como otros elementos edililicios de carácter murario.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. Siglos XIX y XX

Estructura Industrial. Fábrica Siderúrgica.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

El estado general se caracteriza por el deterioro. Los muros de la fábrica están vencidos y apenas se conservan algunas plataformas de firme. Sólo se ha

conservado de forma aceptable las estructuras de carácter subterráneo, si bien es deseable una inspección estructural de las mismas.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

La acción erosiva del cauce del río San Pedro pues hasta su frente activo alcanzan las estructuras edilicias.

Los propios del estado de abandono de las estructuras y de la acción de elementos propios de la fauna y la vegetación del parque que habitan y ocupan los restos subterráneos de las estructuras.

Actuaciones de acondicionamiento que puedan ser realizadas en el parque sin considerar la existencia de restos subterráneos.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Este es uno de los elementos del Parque con mayor cantidad de material documental de carácter histórico y por ello, aunque estructuralmente no aparente su importancia histórica, ha de ser tenido en cuenta como uno de los espacios que se mantienen en la bahía gaditana y que tienen especial vinculación con el fenómeno de la Revolución Industrial en España y Andalucía.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

- a) Espacio tipo 2. Especial interés para la historia regional.
- b) Sería conveniente la limpieza y estudio de las estructuras conservadas.
- c) Es deseable que se incluya el área en las rutas de vigilancia del parque para evitar acciones de expolio de materiales, sobre todo los ladrillos refractarios sellados.
- d) La señalización del espacio sería un valor añadido en las rutas culturales posibles en el Parque metropolitano.

e) Es de especial interés estudiar la posibilidad de poner en valor los túneles conservados.

---

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

J.M. Barragán Muñoz, *Puerto, Ciudad y Espacio Litoral en la Bahía de Cádiz. Las Infraestructuras Portuarias en la Ordenación del Espacio Litoral de la Bahía de Cádiz*, Salamanca 1995.

*Archivo de la Compañía Siderurgica Andaluza*, Carpeta 4- Siderurgia, Biblioteca de Temas Gaditanos.

---

#### **APÉNDICE.**



## CABRERIZAS CAMINO DEL DIQUE

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una edificación recogida en el plano de Ramiro Muñoz de 1897 del AMPR. Se desconoce su exacta naturaleza pues hoy está destruida, pero se ha incluido en el catálogo por su proximidad al Parque Metropolitano y presentar un elemento propio de la explotación histórica del parque, en este caso la práctica de la ganadería caprina.

En el plano citado se aprecia que en el término municipal eran muy numerosas las cabrerizas ya que este tipo de ganado es muy resistente a las sequías y tiene un carácter muy productivo en lo que respecta a carne, leche y cotización del queso.

Hemos de destacar la relación de esta actividad con los entornos marismeños y salineros, ya que constituye un elemento especialmente significativo en las prácticas productivas de la Bahía de Cádiz en relación a la explotación económica de los terrenos salinos.

El espacio en el cual se debe localizar dicha edificación es, bien el Coto de La Algaida del Sur, o bien El Coto de La Trasatlántica, como pasó a denominarse a principios del S. XX.

### LOCALIZACIÓN:

El espacio donde se ubicaba este elemento es actualmente de uso industrial, y se encuentra ocupado por las instalaciones de la industria del automóvil.

Previsión de futuras intervenciones urbanísticas que permitan obtener mayor información sobre el elemento.

---

**DELIMITACIÓN:**

Polígono 4

---

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

---

---

**CULTURA MATERIAL:**

No documentada

---

---

**APÉNDICE.**

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Finales del siglo XIX y principios del XX.

Explotación ganadera caprina.

Aprovechamientos de los pastos salineros.

---

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No conservado. Cabe valorar la posible permanencia de vestigios en el subsuelo.

---

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

---

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Espacio tipo 4. Interés Local reducido. Tiene escaso interés en el Conjunto del Parque, salvo como dato de naturaleza etnográfica en relación con los usos económicos tradicionales del parque y su entorno.

---

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**



## CAMPAMENTO FRANCÉS

### DESCRIPCIÓN:

Se ha comprobado diferentes ubicaciones de los campamentos franceses durante las Guerras Napoleónicas en la periferia de Puerto Real mediante la contrastación de cartografía histórica con ortofoto. Parece ser que los campamentos fueron cambiando de posición, existiendo uno en la actual barriada del Río de San Pedro, otro en el área del Campus universitario, en la zona de los aularios y uno mayor, en la zona correspondiente con el Polígono 5.

La identificación de la zona como posible ubicación del área de campamento está basada en los elementos materiales apreciables en superficie (infra) aunque existen algunos factores que deben de ser tomados en consideración. Por un lado la existencia en las inmediaciones de explotaciones agropecuarias que podrían aportar materiales constructivos y vestigios de cultura material contemporánea. Por otro lado tenemos constancia de la existencia de una parcelación en la zona en 1897, según se extrae del plano de Ramiro Muñoz, y esto podría afectar a la segmentación del terreno para su cultivo.

La situación del campamento de las tropas francesas en La Algaida ha sido referenciada especialmente por Muro Orejón (1992, pp. 71-76; campamento en la Algaida y campamento en El Trocadero).

En el documento 1537-6, del AMPR, (A. Muro Oriejón, 1992; R. Anarte *et alii*, 1991) se hace memoria de lo acontecido en el municipio durante la ocupación francesa. Destaca la parte que reza "establecieron un campamento en el sitio llamado la Algayda, que mas bien podría llamarse pueblo pues para ello destruyeron la mitad de esta población y con sus materiales formaron casas con



sus jardines, de modo que muy bien podría decirse que Puerto Real se había trasladado a la Algayda”.

Las tropas francesas abandonaron la población el 25 de agosto de 1812, tras casi 31 meses de ocupación.

En la zona se realizaron por el ejército francés otras obras, sobre todo fortificaciones similares a las que se conservan en el entorno del Caño de La Cortadura, si bien sabemos que fueron posteriormente destruidas por los zapadores del ejército español en 1812 una vez aquéllos abandonaron los campamentos en la zona. El cabildo municipal de 1813, ordenó entregar las construcciones francesas en el campo de la Algaida a nuevos poseedores con terrenos en el lugar (A. Muro Orejón 1992, p. 80; p. 180).

Recientemente ha sido publicada una relación de botones de uniformes militares encontrados en la Algaida (F. Ruiz Serrano, 2007). A partir de éstos podemos conocer arqueológicamente cuáles fueron los regimientos y las compañías que participaron en los diferentes episodios bélicos que se desarrollaron en los establecimientos militares de este pinar y su zona inmediata, donde destacan las defensas de La Cortadura de San José, entre 1810 y 1812. Se colacionan botones militares españoles de los cuerpos siguientes:

- Reales Guardias de Infantería de Wallona.
- Infantería de Línea Guadalajara.
- Marina e infantería de marina 1802-1873.
- 1er. Regimiento de voluntarios de Madrid
- Real maestranza caballería de Granada.
- Regimiento de caballería de Línea "Príncipe".

También se hace lo propio con botones militares franceses:

- 2º Regimiento de Dragones.
- Regimiento infantería de Línea nº8.
- Regimiento infantería de Línea nº36.

- Regimiento infantería de Línea nº54.
- Ingenieros del ejército francés. Regimiento infantería de Línea nº43.
- Regimiento de infantería de Línea francés.
- Cuarto batallón de artillería de marina francesa.
- Batallón de artillería de marina francesa.
- Marina francesa
- Regimiento de flotilla de la marina francesa.

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se puede llegar desde la red de senderos del parque. Se encuentra entre el sendero principal y el tramo de vía de ferrocarril de Jerez - El Trocadero en el área delimitada por el polígono.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 5

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

En este área se aprecian las alineaciones propias de este tipo de emplazamientos, incluyéndose restos de vegetación a modo de parterres, tal como mencionan las fuentes documentales. Existen restos de sillares en piedra ostionera diseminados en toda la superficie.

Entre la cultura material se atestigua cerámica diversa propias de la época: canecos, porcelana con azul figurativo, fichas en cerámica vidriada, una cazoleta de pipa de caolín con marca "C", y material bélico, como balas esféricas de plomo. Información oral apunta el hallazgo en el lugar de proyectiles, botones y hebillas de uniforme, e incluso armas blancas y de fuego.

---

---

### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. 1810-1812.

Tipología. Campamento Militar.

---

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

La estructura del campamento se conserva relativamente bien apreciándose con claridad las alineaciones que indican las calles originales. Las edificaciones en cambio han sido eliminadas por completo, quizás por reutilización de los materiales para la construcción. Es posible que las mismas edificaciones del parque, frecuentemente realizadas en piedra ostionera, reutilicen elementos provenientes del campamento, que a su vez se expoliaron en su día de la población de Puerto Real.

---

### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Pese a que el hecho de estar en el Parque Metropolitano es uno de los factores que mayor protección otorgan al campamento, el yacimiento está sometido a varios riesgos. La erosión pone en riesgo la preservación del yacimiento y es previsible que en un futuro nos encontremos ante la aparición de restos arqueológicos considerables como consecuencia de acciones erosivas. El otro riesgo potencial de conservación del yacimiento está vinculado a la destrucción y expolio al que puede ser sometido, ya que se trata de un espacio al que es relativamente fácil acceder

---

### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Se trata de un elemento con gran interés histórico, así como resulta especialmente sensible a la destrucción. Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta delimitación, protección, conservación y estudio. En el caso de realizarse trabajos científicos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es deseable coordinar los mismos con la UCA.

---

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 1 con el máximo interés patrimonial y científico. Al no tratarse de una fortificación carece de categoría de BIC según Declaración Genérica de Monumento Nacional de 5 de Mayo de 1949. Aún así es deseable solicitar esta categoría por las características del espacio y su importancia histórica a nivel nacional y muy especialmente regional.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área. Debe evitarse cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el estado y la evolución del bien, así como Inspecciones puntuales para coordinar políticas de puesta en valor.

---

### **BIBLIOGRAFÍA:**

R. Anarte Avila, J.M. Criz Beltrán, M. Ruiz Gallardo, *Documentos Básicos para la Historia de Puerto Real*, Cádiz 1991.

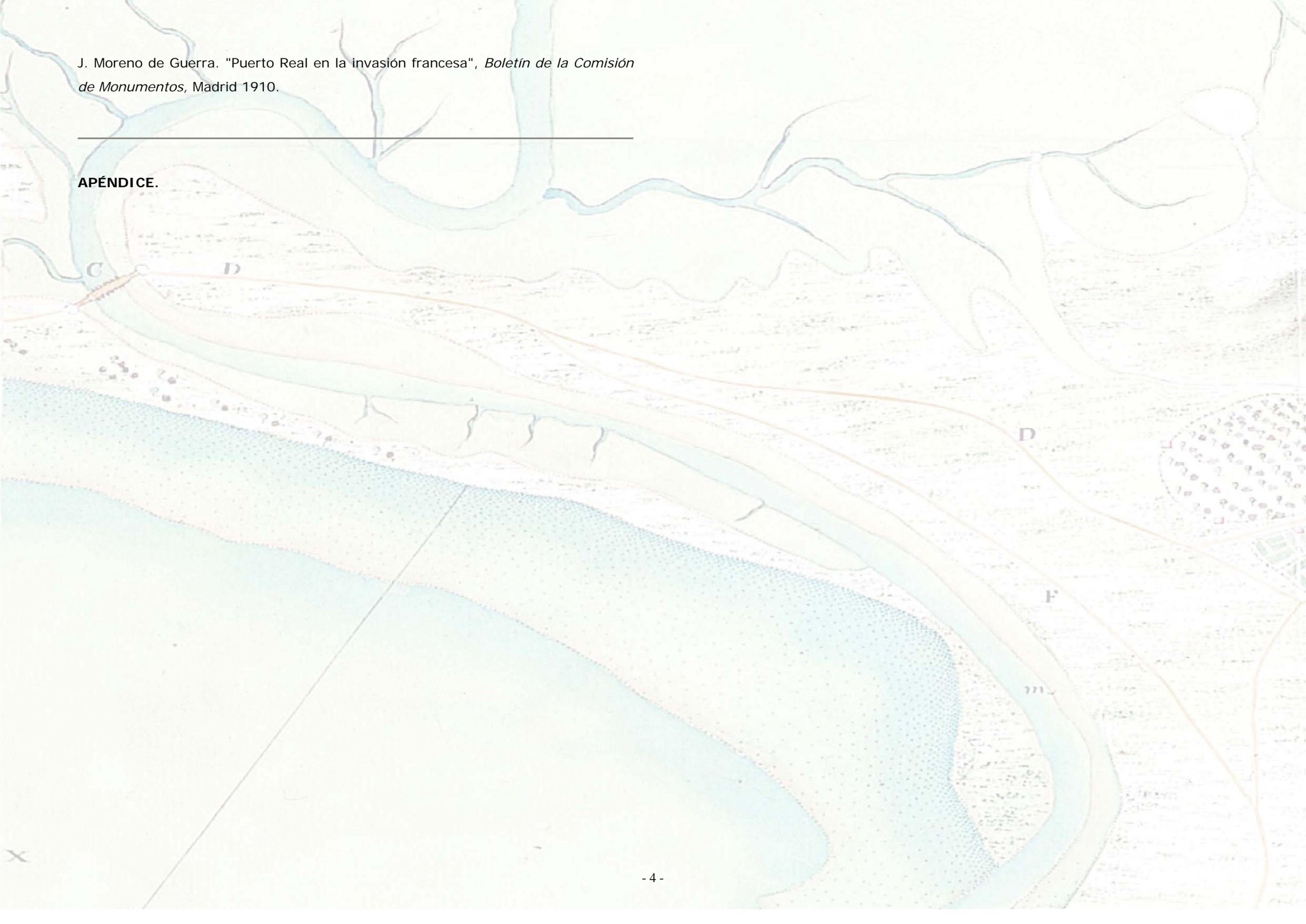
A. Muro Orejón, *Puerto Real en el siglo XIX*, Ayuntamiento de Puerto Real, 1992

F. Ruiz Serrano, *Botones en la Algaída. Voces de metal reviven el pasado histórico de la bahía gaditana desde la guerra napoleónica hasta nuestros días*, R.C. Sancti-Petri, 2007.

J. Moreno de Guerra. "Puerto Real en la invasión francesa", *Boletín de la Comisión de Monumentos*, Madrid 1910.

---

**APÉNDICE.**





## CANTERAS Y PASEO DE CARRETONES

### DESCRIPCIÓN:

Canteras de explotación de piedra ostionera y vial relacionado con la misma de la cual deriva su denominación, posteriormente empleado como zona de paseo durante los siglos XIX y XX.

La documentación moderna hace referencia a la existencia de un embarcadero en El Salado, actual río de San Pedro, en término de Puerto Real, donde se cargan piedras de Puerto Real en barcos para traer a Sevilla para esta santa iglesia, refiriéndose a la Catedral de Sevilla, testimonios relativos a un contrato con validez hasta fin del año de 1541. Si bien no se hace referencia expresa a las Canteras de Carretones es muy posible que parte de esta piedra destinada a la construcción de la Catedral de Sevilla proviniera de aquí, dado su cercanía a "El Salado", la calidad de las vetas de roca en esas canteras, su amplio tamaño que implica un uso prolongado en el tiempo desde antiguo, y el hecho de que en el S. XIX se mencione siempre el Paseo de Carretones y no las Canteras de Carretones, lo que indica que por esa fecha eran ya antiguas o bien estaban en desuso. El propio término Carretones alude a las carretas de gran tamaño que eran utilizadas para transportar grandes cargas, como por ejemplo la piedra. La explotación de estas canteras, por otra parte, a suministrado históricamente de materiales para la edificación del territorio y se encuentra habitualmente empleada entre los bienes inmuebles del Parque.

Existe un proyecto en 1834 para crear unos jardines en el sitio de Carretones, utilizado con frecuencia como lugar de esparcimiento por personas de la población y de poblaciones cercanas. Era frecuente realizar un paseo desde la zona de la



estación de Ferrocarril hasta la zona del pozo. Al final los Jardines se crearon en el sitio de La Laguna y se identifican con los actuales Jardines del Porvenir.

Se celebra en sus inmediaciones la primera Feria de Puerto Real en 1843, que será una feria de Ganado. La ubicación junto al Pozo de Carretones no es casual, ya que se disponían de varias dehesas de propios en su entorno y de pozos para abrevar el ganado, destacando el propio pozo de Carretones, tal y como se referencia en el primer cartel anunciador de La Feria. Debe resaltarse la existencia de diferentes bienes de propios en las inmediaciones ya que uno de los sitios donde pastaba el ganado era el pinar de La Algaida, que mediante el "Camino de Los Pozos" se comunicaba con Carretones.

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se accede desde un camino de tierra que parte del frente de la antigua puerta del cementerio de San Roque de Puerto Real. Se continúa por un paso inferior del puente de la autopista. Siguiendo el camino hacia nuestra izquierda encontraremos sin dificultad el área delimitada por el polígono a menos de 150 m. Se encuentra en un entorno muy degradado, donde apenas crecen la retama y el acebuche. En la zona más baja encontramos juncos y tarajes que nos recuerdan la existencia de lagunas episódicas. Las laderas se presentan casi desnudas, sin apenas cubierta de vegetación y los frentes de piedra ostionera que fueron utilizados para la cantera definen los principales rasgos del paisaje.

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 6.

#### **CULTURA MATERIAL:**

Se han documentado diversos sillares en las inmediaciones de la cantera, aunque no se ha detectado cerámica ni materiales asociados a la actividad desarrollada. En

cuanto a las estructuras, se aprecian diferentes frentes de extracción, donde se detectan las huellas negativas de los sillares.

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Frentes de Cantería de piedra para la construcción cuya actividad se documenta desde principios del siglo XVI.

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Aunque presenta algunos frentes de erosión y contaminación por numerosos vertidos de escombros y chatarra, el estado de conservación es aceptable, sobre todo en lo que respecta a los diferentes frentes de extracción. En la zona norte se encuentra muy degradado ya que se han colapsado los elementos de piedra.

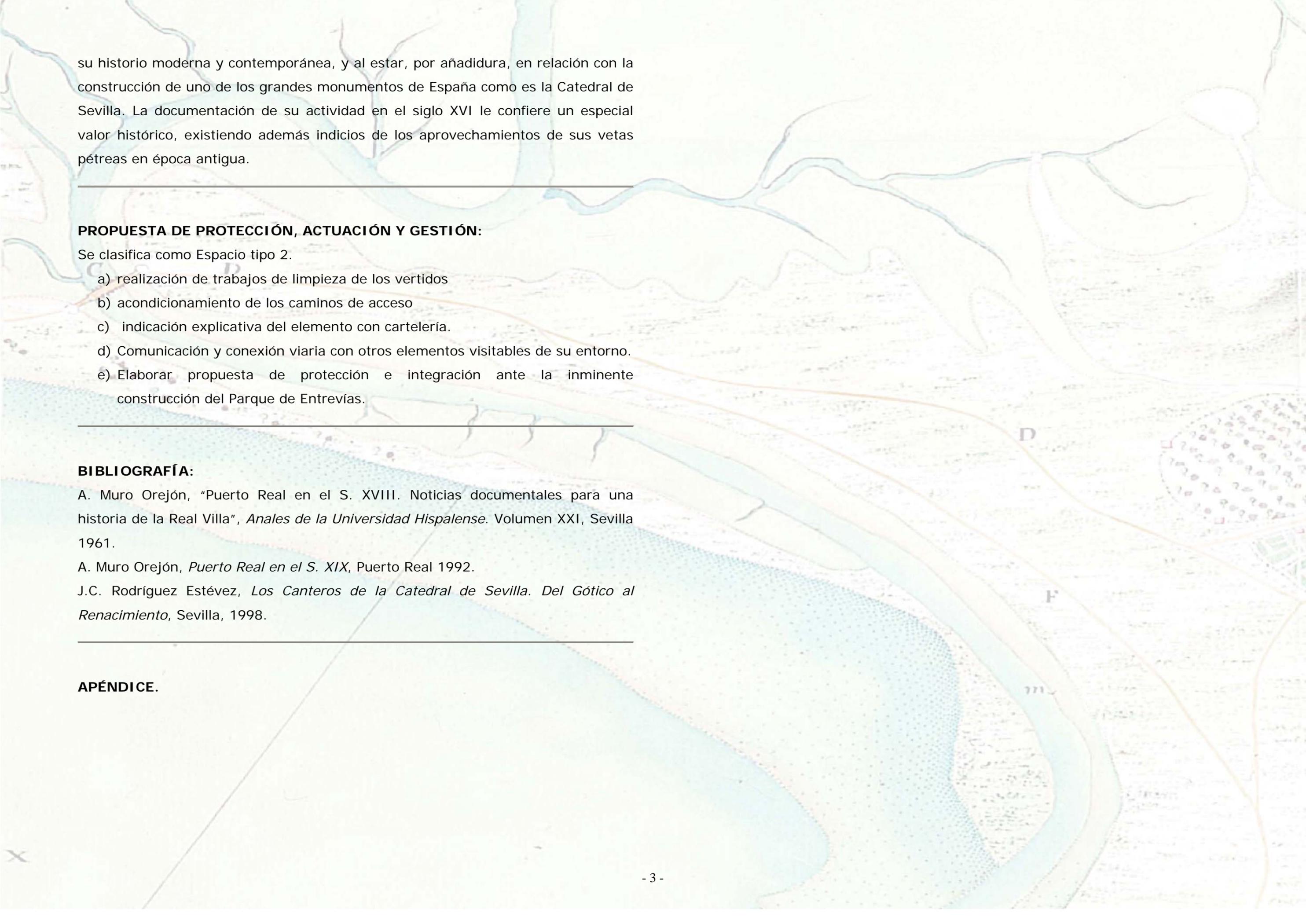
#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del entorno están relacionados con actividades pecuarias, sobre todo pastoreo caprino. También se ubica en el entorno un circuito para motociclismo de cross.

Los principales riesgos a los que está sometido el bien son: la destrucción del espacio para uso urbano; la degradación como consecuencia del abandono y el uso de diferentes vehículos motorizados en su entorno. Es significativo el hecho de presentar grandes acumulaciones de vertidos de desechos de la construcción en su zona baja.

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

El elemento tiene potencial como espacio de esparcimiento y resulta en este entorno un bien singular, como consecuencia de su vinculación a diferentes episodios históricos del municipio, a la actividad edilicia desarrollada a lo largo de



su historia moderna y contemporánea, y al estar, por añadidura, en relación con la construcción de uno de los grandes monumentos de España como es la Catedral de Sevilla. La documentación de su actividad en el siglo XVI le confiere un especial valor histórico, existiendo además indicios de los aprovechamientos de sus vetas pétreas en época antigua.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Se clasifica como Espacio tipo 2.

- a) realización de trabajos de limpieza de los vertidos
  - b) acondicionamiento de los caminos de acceso
  - c) indicación explicativa del elemento con cartelería.
  - d) Comunicación y conexión viaria con otros elementos visitables de su entorno.
  - e) Elaborar propuesta de protección e integración ante la inminente construcción del Parque de Entrevías.
- 

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

- A. Muro Orejón, "Puerto Real en el S. XVIII. Noticias documentales para una historia de la Real Villa", *Anales de la Universidad Hispalense*. Volumen XXI, Sevilla 1961.
- A. Muro Orejón, *Puerto Real en el S. XIX*, Puerto Real 1992.
- J.C. Rodríguez Estévez, *Los Canteros de la Catedral de Sevilla. Del Gótico al Renacimiento*, Sevilla, 1998.
- 

#### **APÉNDICE.**



## CASA DEL COTO

### DESCRIPCIÓN:

Edificación recogida en el plano de Ramiro Muñoz de 1897 del AMPR. La denominación "Casa del Coto" es la que reza en dicho plano. Se desconoce su naturaleza edilicia pues hoy está destruida, pero se ha incluido en el catálogo por su proximidad al Parque Metropolitano y presentar un elemento desde el cual se pudieran originar actividades en el propio parque, destacando en este caso la caza.

El Coto con el que debe indentificarse dicha edificación es bien el Coto de La Algaida del Sur, o bien El Coto de La Trasatlántica, como pasó a denominarse a principios del S. XX.

La destrucción del bien se debe a la construcción de la carretera de acceso a Cádiz y las obras de la factoría Delphy.

### LOCALIZACIÓN:

El espacio donde se ubicaba este elemento es actualmente de uso industrial, y se encuentra ocupado por las instalaciones de la industria del automóvil.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 8

### CULTURA MATERIAL:

No documentada

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Finales del siglo XIX y principios del XX.

Actividad cinegética.

Aprovechamientos de los recursos cinegéticos del entorno.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No conservado. Cabe valorar la posible permanencia de vestigios en el subsuelo.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Espacio tipo 4. Interés Local reducido. Tiene escaso interés en el Conjunto del Parque, salvo como dato de naturaleza etnográfica en relación con los usos económicos tradicionales del parque y su entorno.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Previsión de futuras intervenciones urbanísticas que permitan obtener mayor información sobre el elemento.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

---

**APÉNDICE.**



## CASA DEL POZO

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un elemento reciente, que no aparece en la ortofotografía aérea del vuelo americano de 1956-1957 pero se aprecia ya en la correspondiente a los años 1977-1978 del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María. Se trata de un claro, cercado para estabulación de ganado vacuno y que contaba con infraestructura en material, con muros de fábrica y un pozo redondo que podría ser anterior a la construcción reciente y aparecer arruinado en la imagen del vuelo americano mencionado.

El pozo es el elemento singular de la construcción ya que parece presentar dos momentos constructivos en función a los tipos de mortero utilizado, así como el material de obra. En la parte superior, el brocal presenta enlucido con mortero de cemento, y la fábrica en ladrillo y mampuesto de piedra ostionera. Por el contrario la parte inferior no tiene ningún ladrillo, está construido exclusivamente en piedra ostionera y está enlucido con mortero de cal muy blanco. No presenta ningún tipo de estructura emergente asociada en la actualidad a excepción del pozo, aunque la zona esta llena de restos de escombros de piedra ostionera con mortero de cal.

La zona donde se ubica el elemento está asociada a los campamentos del ejército francés, por lo que es posible que el pozo se corresponda con un elemento anterior, o incluso de la época napoleónica, ya que no es habitual que se disponga de una construcción de tanta calidad para una explotación agrícola tan reducida y la técnica constructiva podría datar del S. XVIII – XIX perfectamente. En el entorno se atestiguan materiales en superficie de épocas anteriores a la construcción.



**LOCALIZACIÓN:**

No tiene camino de acceso directo. Debe emprenderse el sendero periférico del Parque que enlaza con la Vía de Jerez - Trocadero. Se puede divisar con facilidad el pozo al Oeste del camino, a la altura del polígono que se detalla en la cartografía anexa.

---

**DELIMITACIÓN:**

Polígono 7

---

**CULTURA MATERIAL:**

Se han documentado diversos restos cerámicos: meladas, bacines con vedrío verde y azul, lebrillos con vedrío verde y porcelanas, destacando fragmentos de la Cartuja Sevillana.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. Siglos XVIII-XIX

Década 1960- 1970

Explotación agropecuaria. Pozo.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

El estado de conservación es malo para la mayor parte de las edificaciones, de las que apenas se aprecian. Por el contrario el estado del pozo es bueno, aunque ha sufrido deterioro por la falta de uso y la ausencia de mantenimiento. El brocal se mantiene pese a presentar grietas que afectan a la estabilidad de la estructura. Todo el espacio ha sido colonizado por la vegetación.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos actuales del entorno protegido no presentan riesgos para el elemento. Los principales riesgos a los que está sometido el espacio son la destrucción paulatina y su degradación como consecuencia del abandono y la acción erosiva del medio.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Espacio tipo 4. Interés Local.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Como Espacio tipo 4. Interés local, tiene interés en el Conjunto del Parque por su carácter etnográfico. Es singular como elemento relacionado con los usos económicos del parque.

El pozo es un elemento singular que precisa de una intervención de consolidación, restauración y recuperación. Sería deseable realizar excavación en el interior para constatar si el pozo se identifica cronológicamente con el S. XIX, incluso con niveles de la Guerra de La Independencia. En ese caso, el pozo pasaría a considerarse espacio de nivel 1.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

---

**APÉNDICE.**



## CASETA VIGILANCIA GUARDIA CIVIL

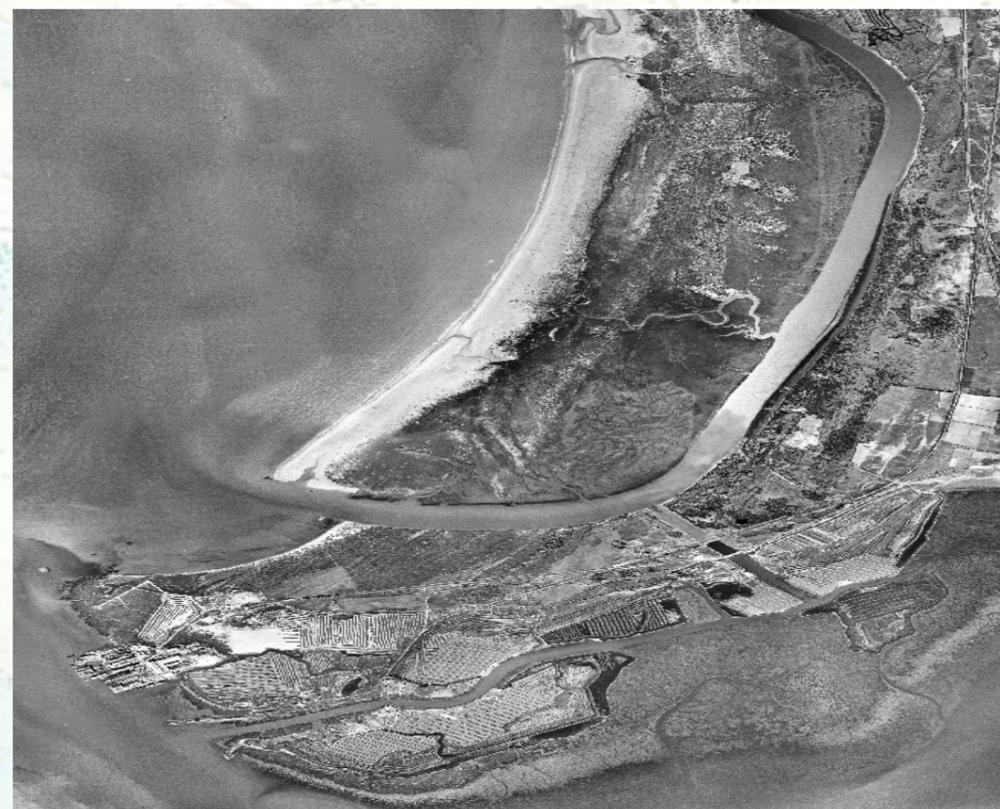
### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una caseta de vigilancia que funcionó para vigilancia de Costas al menos hasta los años 60 del siglo XX. Podría estar relacionada con un puesto de vigilancia anterior situado en las proximidades y posterior a 1897, ya que el mismo no aparece en el plano de Ramiro Muñoz. Según comunicación personal de D. Juan Mariscal, sin haberse podido confirmar con fuentes documentales, en la zona se colocó una caseta de vigilancia para combatir el estraperlo durante los años 40, la posguerra española. En este puesto se controlaba a modo de aduana el paso de mercancías y se combatía la incorporación de lotes de alimentos superiores a los recogidos en las cartillas de racionamiento.

Por otro lado la zona ha sido siempre objeto de control por diferentes cuerpos del estado a lo largo los siglos XIX y XX. Esto se deduce del hecho de que en La Algaida hayan aparecido botones de los uniformes de los cuerpos relacionados con el control de costas. Entre los botones hallados, de diferentes cuerpos de vigilancia, destacan los de Carabineros de costas y fronteras (1869-1876) y la Guardia civil (1935-1940). (Ruiz Serrano 2007, *passim*).

### LOCALIZACIÓN:

Se accede desde el sendero principal del Parque Metropolitano en dirección a El Puerto de Santa María, se encuentra justo al final del Pinar de La Algaida. En sentido contrario, lo encontraremos justo al llegar al Pinar desde el sendero de la Venta El Macka.



---

**DELIMITACIÓN:**

Polígono 9.

---

**CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles.

Estructuras: solería construida sobre base de piedra ostionera, pero rematada con cemento Portland y ladrillos propios de mediados del siglo XX.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Siglos XIX y XX.

Puesto de control y vigilancia.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación malo, en la parte que queda de la solería se puede deducir las medidas del edificio, aunque desconocemos la parte que representa del total de la estructura original. El resto ha colapsado, encontrándose fragmentos del muro.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

El yacimiento está sometido a diversos riesgos. La erosión pone en riesgo la preservación del bien de forma íntegra. La realización de infraestructura de senderos en época reciente ha favorecido su posible inclusión en las rutas del Parque Metropolitano.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Pese al desconocimiento relativo que tenemos del bien, este elemento tiene carácter significativo en el conjunto del parque metropolitano, así como es remarcable por estar vinculado al camino sobre el que discurre el sendero principal del parque. Debe realizarse planes de gestión para su correcta conservación y su estudio. El estado de conservación es malo por haberse visto afectado por demolición intencionada de la estructura.

El Espacio puede ser considerado de tipo 3, con interés patrimonial en el conjunto del Parque Metropolitano. El interés histórico es reducido.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 3 con interés patrimonial local por representar restos de una tipología constructiva de nuestra historia reciente muy concreta y que por la proximidad histórica no ha sido protegida como debiera.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área. Deben de evitarse cualquier tipo de actividad que implique destrucción del elemento y favorecer su inclusión en rutas de amplio recorrido. Se precisa de desbroce en el área perimetral para evitar el deterioro de la estructura y realzar su aspecto.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el deterioro que sufre el elemento, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

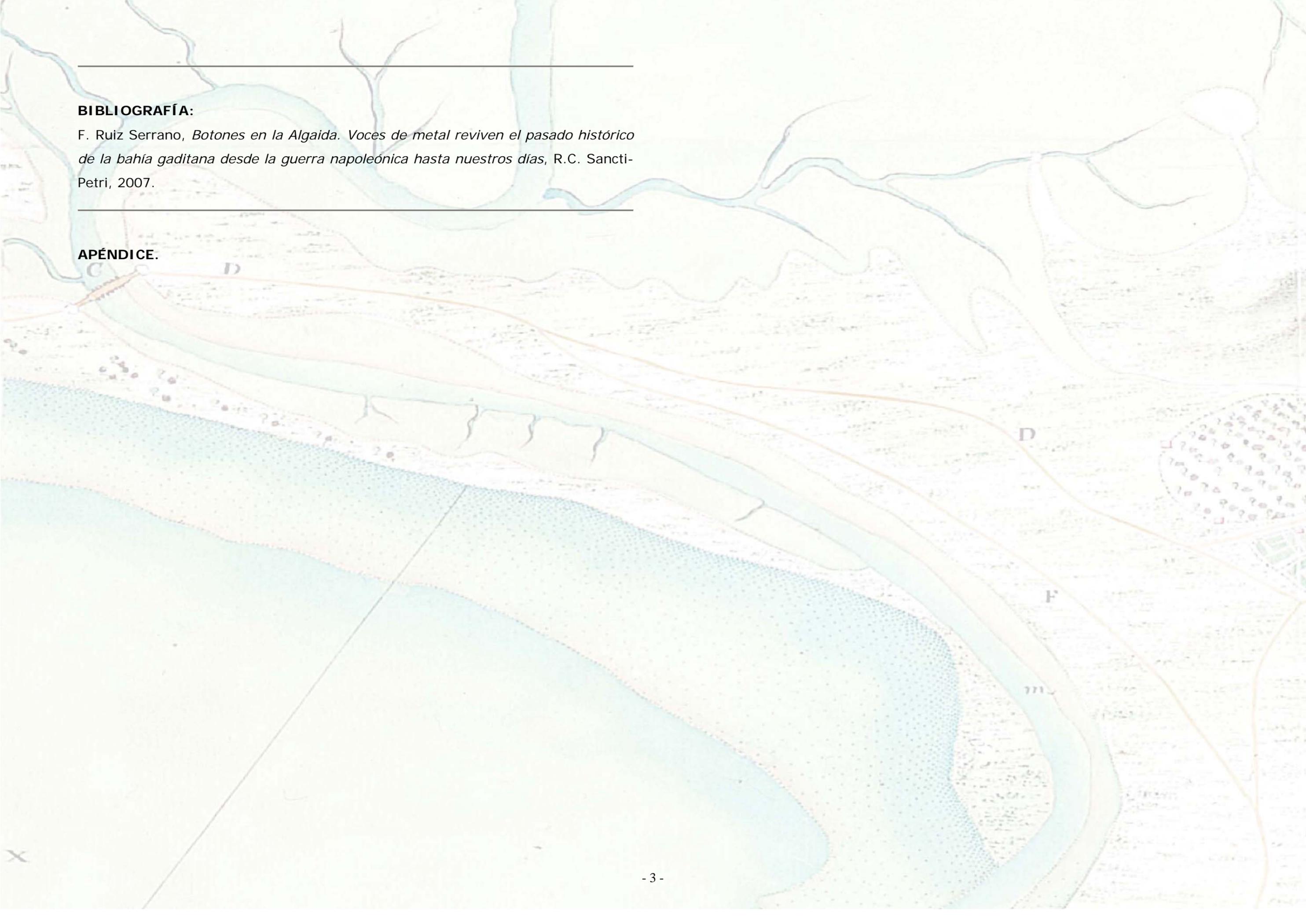
---

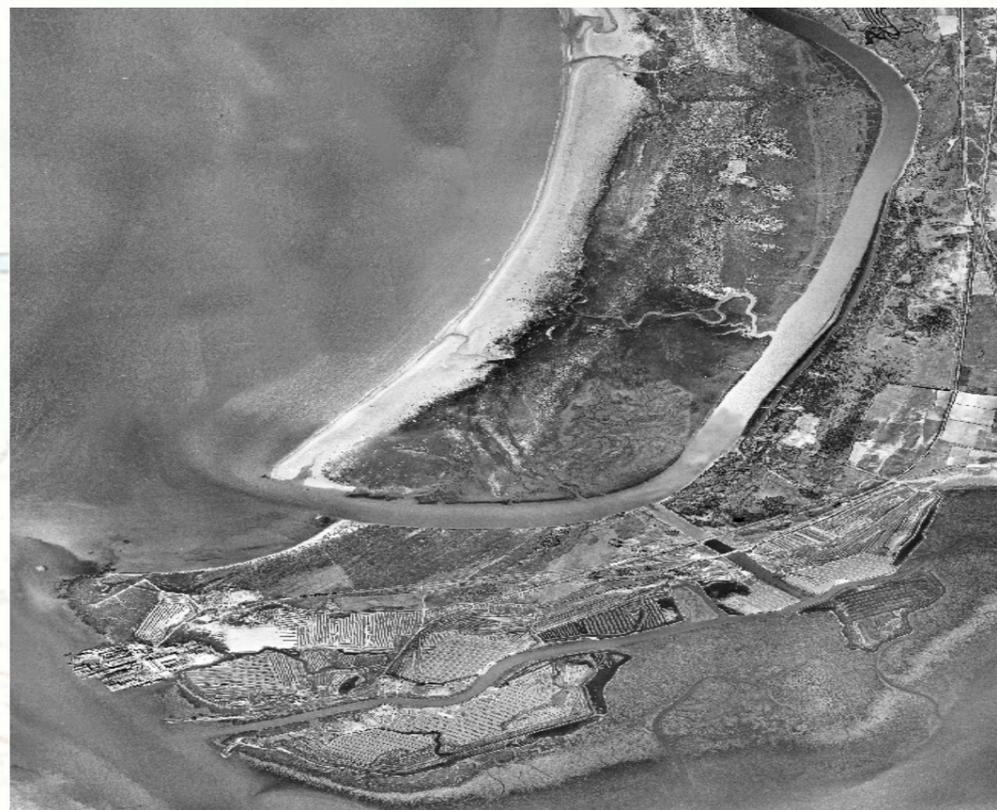
**BIBLIOGRAFÍA:**

F. Ruiz Serrano, *Botones en la Algaida. Voces de metal reviven el pasado histórico de la bahía gaditana desde la guerra napoleónica hasta nuestros días*, R.C. Sancti-Petri, 2007.

---

**APÉNDICE.**





## CASILLA DE VIGILANCIA

### DESCRIPCIÓN:

Pequeña casilla a modo de garita para realizar el control y vigilancia contra el contrabando en la zona del Río de San Pedro (véase al respecto información de la ficha del catálogo dedicada a la caseta de la Guardia Civil).

### LOCALIZACIÓN:

Se accede desde el sendero principal del Parque Metropolitano en dirección al Puerto de Santa María, se encuentra en la orilla del Río a la altura media del Pinar de La Algaida.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 10.

### CULTURA MATERIAL:

No se han detectado objetos muebles.

Estructuras: edificio colapsado. Solería construida a base de piedra ostionera y argamasa, en el entorno hay restos de ladrillos trabados con cemento Pórtland y materiales constructivos propios de mediados del S. XX.

### ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:

Siglos XIX y XX.

Puesto de control y vigilancia.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación malo, en la parte que queda de la solería se puede deducir las medidas del bien, aunque desconocemos la parte que representa del total de la estructura. El resto ha colapsado.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

La erosión pone en riesgo la preservación del bien de forma íntegra. La realización de infraestructura de senderos en época reciente ha favorecido su posible inclusión en las rutas del Parque Metropolitano.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Pese al desconocimiento relativo que tenemos del bien, este elemento tiene carácter significativo en el conjunto del parque metropolitano, destacando su conexión con el camino sobre el que discurre el sendero principal del parque.

Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. El estado de conservación es malo por haberse visto afectado por demolición intencionada de la estructura. El Espacio puede ser considerado de tipo 3, con interés patrimonial en el conjunto del Parque Metropolitano. El interés histórico es escaso.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.

- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 3 con interés patrimonial local por representar restos de una tipología constructiva de nuestra historia reciente muy concreta y que por la proximidad histórica no ha sido protegida como debiera.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área. Deben de evitarse cualquier tipo de actividad que implique destrucción del elemento y favorecer su inclusión en rutas de amplio recorrido. Se precisa de desbroce en el área perimetral para evitar el deterioro de la estructura y realzar su aspecto.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el deterioro que sufre el elemento, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

F. Ruiz Serrano, *Botones en la Algaida. Voces de metal reviven el pasado histórico de la bahía gaditana desde la guerra napoleónica hasta nuestros días*, R.C. Sancti-Petri, 2007.

---

#### **APÉNDICE.**



## CASILLA DEL GUARDA AGUJA

### DESCRIPCIÓN:

En 1860 ya funcionaba una línea férrea que unía El Puerto de Santa María con Puerto Real y a éste con Cádiz por San Fernando. La antigua línea original, que discurría por el Trocadero quedó relegada al uso mayoritariamente industrial y se olvidaron las pretensiones del proyecto que uniría a Matagorda con Puntales mediante un puente por donde discurriría el ferrocarril. Se conserva un panfleto anunciador del ferrocarril al Trocadero en 1860, y en 1856 existía una línea férrea al Trocadero y otra de Madrid a los Muelles de Cádiz, por lo que el entronque de Puerto Real debía estar ya funcionando (Muro Orejón, 1999, 209-210).

En dicho enlace se realizaba un cambio de vía coordinado por el guarda aguja, que realizaba la maniobra de "cambio de aguja" que permitía alterar el sentido de los raíles a tomar. Esta persona se hospedaba en una casilla, propiedad de la empresa de ferrocarriles, que se ubicaba en las inmediaciones del cambio de aguja.

En el plano de Ramiro Muñoz de 1897 que se conserva en el AMPR se observa un edificio con leyenda "Casilla del Guarda aguja" de donde se deduce la existencia del bien en cuestión.

### LOCALIZACIÓN:

No es posible acceder por quedar el elemento aislado entre las vías del ferrocarril y la nueva autovía.



---

**DELIMITACIÓN:**

Polígono 11

---

**CULTURA MATERIAL:**

Destaca la aparición de diferentes elementos vidriados de cerámica común melada. Las formas y la tipología corresponden cronológicamente con los años finales del XIX y los inicios del XX.

Estructuras: aparecen diferentes restos de muros, casi todos vencidos, y cubiertos con la vegetación.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea.

Siglos XIX y XX.

Casilla de uso laboral para el guarda agujas para la realización de un cambio de agujas. Patrimonio Ferroviario de época contemporánea.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado general muy deteriorado. Los muros de la fábrica han sido vencidos y apenas se conservan algunas plataformas de firme. Solo se ha conservado de forma aceptable las estructuras de carácter subterráneo, si bien es deseable una inspección estructural por el peligro que presentan de derrumbe.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Afecciones derivadas de las diversas obras de infraestructuras que se ejecuten en sus inmediaciones.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

El conjunto de elementos vinculados al ferrocarril Jerez–El Trocadero es uno de los elementos del Parque con mayor cantidad de material documental de carácter histórico y por ello, aunque estructuralmente no aparente su importancia histórica, ha de ser tenido en cuenta como uno de los últimos espacios de esta naturaleza que se mantienen en la bahía gaditana y que tienen especial vinculación con el fenómeno de la Revolución Industrial en España.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

- a) Espacio tipo 3. Especial interés para la historia comarcal.
  - b) Es deseable que se mencione su presencia en el área en las rutas del parque, por estar en relación directa con la existencia de caminos y el funcionamiento del propio Cambio de Aguja.
  - c) La señalización del espacio sería un valor añadido en las rutas culturales posibles en el Parque metropolitano.
  - d) Procedimiento de actuación:
    - Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
    - Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
    - Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
    - Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.
- 

**BIBLIOGRAFÍA:**

A. Muro Orejón, *Puerto Rel en el siglo XIX*, Cádiz 1992.

---

**APÉNDICE.**

## CEMENTERIO 1800

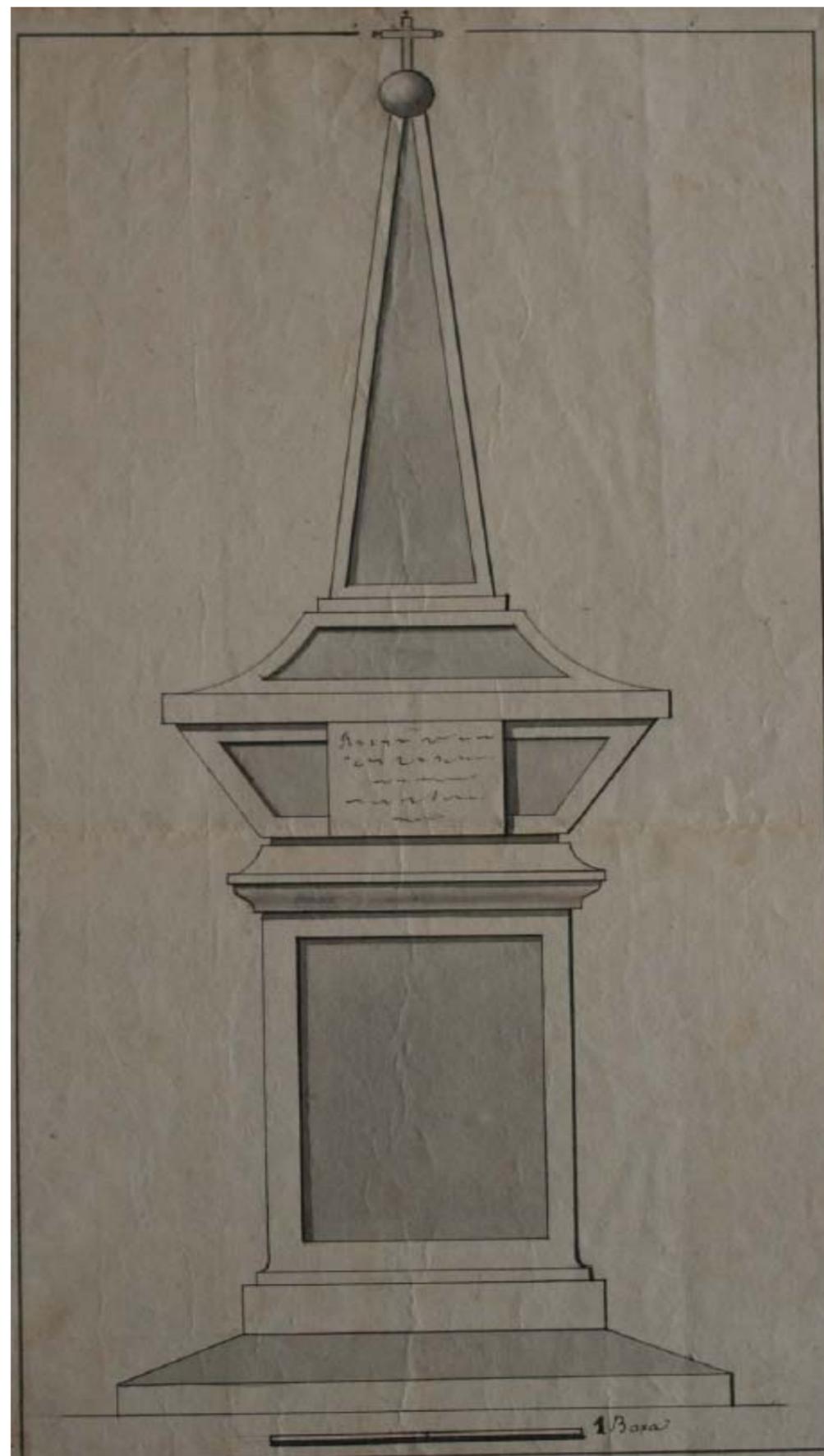
### DESCRIPCIÓN:

El siglo XIX se inicia en Cádiz con la gravísima epidemia de fiebre amarilla que originó una gran mortandad. Los cementerios de las iglesias colapsaron y dado el riesgo de infección y la ausencia de un cementerio municipal en el ayuntamiento de Puerto Real se optó por incinerar a los muertos, así como darles sepultura en fosas comunes a las afueras del pueblo, indicándose explícitamente en la documentación estas prácticas en la Dehesa de La Algaida por su cercanía al espacio urbano y a la vez su distanciamiento prudente.

En dicho espacio funerario se solicitó la construcción de un catafalco monumental para la tumba de Teresa Bohl de Meyer, a petición de Margarita Dores de Simón y Bohl de Faber (AHMPR. Doc. Sig. 1149-3).

La primera alusión al bien en cuestión la realiza Muro Orejon (1983, 24, *apud* Moreno de Guerra), proponiendo la existencia de un cementerio protestante en La Algaida ya que en la documentación se menciona el fallecimiento de 5 personas que se suponen de la misma religión: Teresa Bohl de Meyer, "su marido, dos hermanas y un cuñado". El asunto del cementerio protestante es retomado por Iglesias Rodríguez (1987, 156), haciendo referencia al prusiano Federico Traugott Hilliger quien en su testamento señala su deseo de recibir sepultura "en el mismo paraje y sitio donde están los demás de mis paisanos".

Las condiciones de los enterramientos en aquella circunstancia eran totalmente precarias y causaban un serio malestar a los familiares de los difuntos (Iglesias, 1987, 179). Se trataba de fosas comunes abiertas al raso y dispersas en diferentes zonas de la población. En ocasiones se quemaban los cadáveres con la esperanza



de contener la expansión de la epidemia, siendo este hecho causa, por razones del credo religioso, del aumento de pesar de los familiares. En la nota 9 de la referencia citada *supra* se hace referencia el enterramiento “en un pinar cercano a la población” si bien no se identifica el sitio con exactitud podría ponerse en relación con el pinar de La Algaida.

Muro Orejón indica que “entre los años 1847 y 1855 se descubren una serie de restos humanos en La Algaida, ex convento de San Francisco y antigua ermita de San Andrés. De todos ellos informa el Vicario D. Antonio Millán.” (1992, 207). Pese a no haber encontrado aún el documento que menciona, si se ha localizado otro documento de 1844 en el que se plantea la misma problemática acontecida en la Esparraguera, solicitándose por parte del Vicario A. De Rojas la exhumación de los cuerpos y su santa sepultura en el cementerio, incluyéndose en el expediente las respuestas afirmativas de la corporación municipal. Por ello cabe considerar que posiblemente el cementerio fue desmantelado antes de 1860.

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

No se conoce su ubicación exacta. Pese a ello se estima que pudiera haberse situado en las inmediaciones de la entrada al Parque Metropolitano desde el Río de San Pedro.

Se encontraría en una zona de pinar y vegetación tipo garriga. La ubicación de varias sepulturas, así como la fecha de los sepelios a lo largo de todo un año indica que hubo de localizarse en el entorno de la zona no inundable del parque, más cercana a la población.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

No identificada con precisión.

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

Existió un catafalco monumental cuyo diseño se conserva representado en la documentación del Archivo Histórico Municipal, como se puede apreciar en el anexo documental.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Necrópolis y catafalco funerarios de principios del siglo XIX.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Localización imprecisa que impide valorar el estado de conservación de los elementos emergentes y no emergentes.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

No evaluables en tanto no se localice con precisión el bien.

---

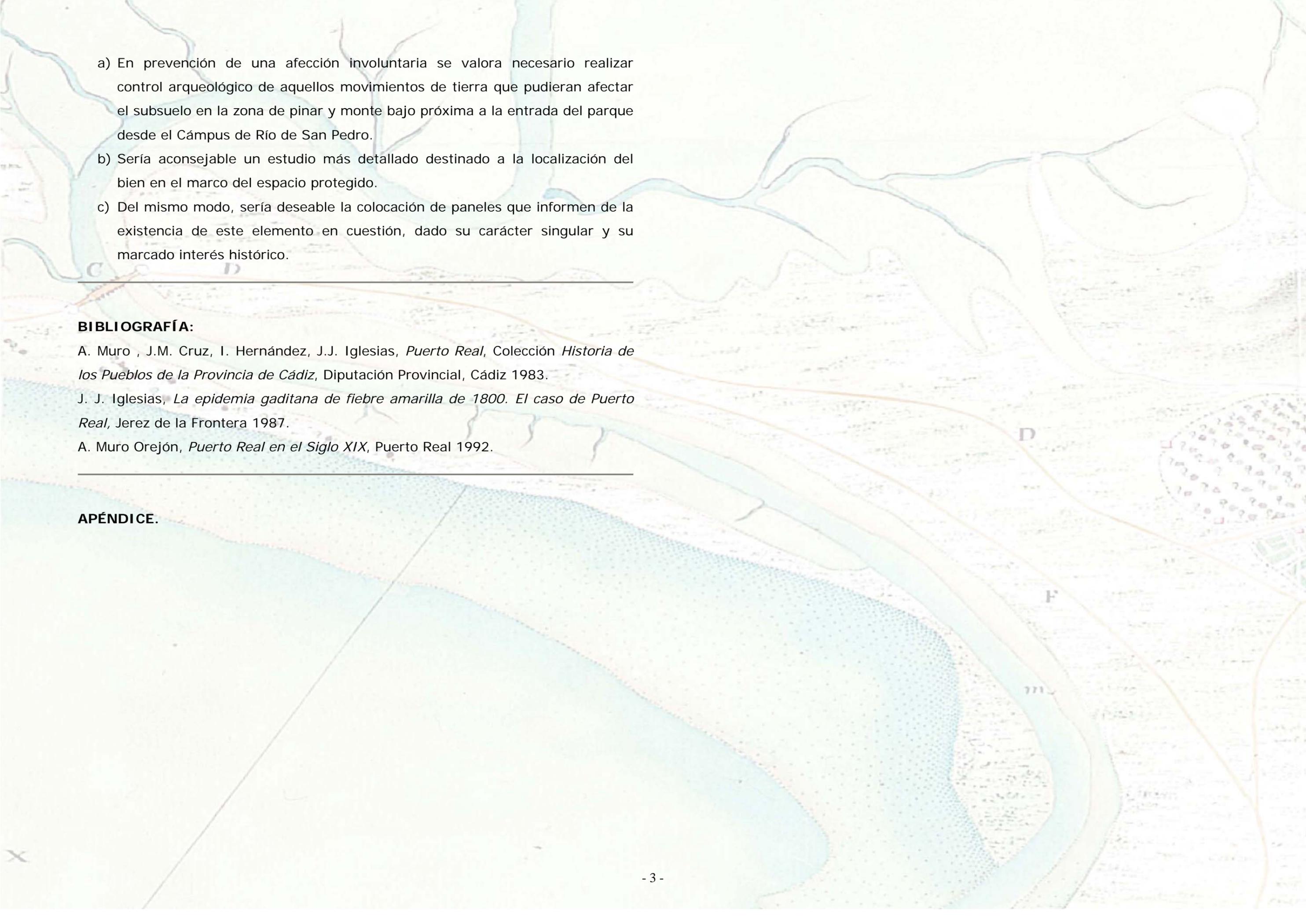
#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Se trata de un elemento del patrimonio peculiar relacionado con dos circunstancias históricas confluyentes y relevantes: las epidemias que asolan la bahía gaditana a principios del siglo XIX; y la presencia de miembros de comunidades extranjeras con ritos religiosos y mortuorios diferenciados, circunstancias ambas que se dieron cita en el espacio natural del actual Parque metropolitano y que hoy puede formar parte de un discurso comprensivo de su historia.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Se califica como Espacio Tipo 1.

- 
- a) En prevención de una afección involuntaria se valora necesario realizar control arqueológico de aquellos movimientos de tierra que pudieran afectar el subsuelo en la zona de pinar y monte bajo próxima a la entrada del parque desde el Cámpus de Río de San Pedro.
- b) Sería aconsejable un estudio más detallado destinado a la localización del bien en el marco del espacio protegido.
- c) Del mismo modo, sería deseable la colocación de paneles que informen de la existencia de este elemento en cuestión, dado su carácter singular y su marcado interés histórico.

---

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

- A. Muro , J.M. Cruz, I. Hernández, J.J. Iglesias, *Puerto Real*, Colección *Historia de los Pueblos de la Provincia de Cádiz*, Diputación Provincial, Cádiz 1983.
- J. J. Iglesias, *La epidemia gaditana de fiebre amarilla de 1800. El caso de Puerto Real*, Jerez de la Frontera 1987.
- A. Muro Orejón, *Puerto Real en el Siglo XIX*, Puerto Real 1992.

---

#### **APÉNDICE.**



## CERCO DE TUNAS -CORTIJO LA VEGA

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de cercados realizados con tunas, también denominadas tuneras o chumberas. Los cercos tenían diversas finalidades. Al ser espinosos, los tunares preservan del allanamiento y robo y estaban especialmente indicados para encerraderos de ganado. No precisan de riego y tienen además un uso significativo por lo apreciado de sus frutos, los higos de tuna, denominados también higo-tunas, higos chumbos, chumbos o simplemente higos en España, si bien en la América latina suelen denominarse tunas. Otro elemento de interés económico es la condición de forraje para el ganado, si bien se precisa procesar previamente la planta sometiéndola al fuego de forma que las espinas se quemen. La variedad propiamente cultivable carece de espinas, pero apenas si se puede encontrar en la península. Por otro lado la planta era afectada por un parasito, la cochinilla, de la que se obtiene la grana, mena del carmín, lo cual originó que se realizara su cultivo para tal finalidad, hecho que tenemos documentado en el término municipal de Puerto Real desde 1831. Consideramos por lo tanto que el tunar es un elemento de amplio interés etnográfico e histórico y por ello incluimos a estos en el catalogo.

El nombre tuna es el nombre dado a esas plantas en la baja Andalucía, donde también reciben la denominación de tuneras o chumberas. Kiesling 1999 menciona que esta denominación es de origen caribeño (también Bravo, 1991, 505), y fue la primera denominación conocida por los primeros españoles que encontraron estas plantas. En Latinoamérica tuna designa mayormente a los frutos, aunque también se utiliza para las plantas de las diferentes especies de Opuntia. Kiesling aprecia que "lo extendido de este nombre sugiere que fue el primero conocido por los españoles, aún antes que los nombres mexicanos". Sobre el origen en España, Kiesling afirma que las primeras plantas fueron "llevadas a España posiblemente



en el primer o segundo viaje de Colón a América, aunque el primer registro cierto es para México, en 1515 (según la crónica de Fernández de Oviedo de 1535, reproducida en López Piñero, 1992)." Otras denominaciones no dejan de ser llamativas por los datos indirectos que indican diferentes relaciones u orígenes de las plantaciones, como Nopal, que es un término mexicano derivado del Náhuatl "Nopalli" (Bravo, 1991, 558; Moringo, 424), con el que se designa a varias especies del género *Opuntia* o incluso de otros géneros.

El primer nombre español conocido según Kiesling fue Higo de las Indias, que alude a su origen en las Indias Occidentales y de allí su primer nombre científico: *Cactus ficus-indica*. Otro nombre, ampliamente distribuido, es "Tuna de Castilla"; Nopal de Castilla en referencia al centro desde donde se distribuyó la planta a lo largo del mediterráneo (Kiesling 1999); la parte de Castilla en concreto donde se criaba la tuna era Andalucía (Le Houérou, 1996).

La especie también colonizó el norte africano, bien por comercio, bien por expansión desde las plazas hispanas del norte, bien por introducción por los moriscos expulsados que emigraron al norte de África, llamándola según Kiesling "Higo de los cristianos". En Marruecos es frecuente la forma espinosa y apenas encontramos la forma sin espinas; su nombre es "Tapia", resultando ilustrativo por su utilidad como vallado o cerca.

Uno de los principales objetivos históricos de los sembrados de tuna era la posibilidad de utilizarlos para la cría de cochinilla. Las cochinillas del género *Dactilopius* parasitan numerosas especies de Cactáceas, entre ellas del género *Opuntia*. Muestra gran especificidad. *D. coccus*, del que se extrae comercialmente la grana o carmín, y que tiene una absoluta preferencia por *O. ficus-indica* y por las especies que Kiesling 1999 considera sinónimos (*O. megacantha*, *O. strepthacantha*, *O. cordobensis*).

Encontramos el uso de este término documentado en escritos del s XIX en el archivo histórico de Puerto Real, donde se nos informa que José Manuel González

comunicó al ayuntamiento de 1836 que había producido grana en sus propios nopales (Muro Orejón 1999, 148). Esto ocurría en el año de 1831. Aunque no hemos conseguido consultar el documento original, entendemos por lo tanto el intento de poner en explotación en el término de Puerto Real cultivos varios de tuna para la obtención de carmín, que hasta mediados del siglo XX llegó a ser un elemento cuyo valor superaba con creces el de cualquier otro producto cultivado. Las últimas explotaciones de las que tenemos noticia en España se realizaban en Canarias, de donde extraemos los diferentes elementos claves para conocer esta actividad.

Al inicio no estaba determinada la forma del cultivo, a veces se sembraban campos y otras simplemente se utilizaban cercas, si bien siempre era más productivo el sembrado por la facilidad en el manejo de la planta y la recolección. De forma progresiva se fueron promoviendo los cultivos. La parte importante para el negocio eran los huevos de la cochinilla, que a simple vista se asemejan a pequeñas verrugas sobre un moho blanquecino que ocupa el tallo de la planta. Estos son la mena de grana o carmín. La tuna (también denominada así en Canarias) no aguanta bien tener al mismo tiempo el parasito y los frutos por lo que las actividades eran excluyentes unas de otras. Por ello en las plantas dedicadas a explotación de carmín o grana se eliminaban los brotes de flores sin dejar que estos fructificaran.

Los cercos de La Algaida tienen la particularidad de que sirven como explotación de huerta tipo navazo. En este caso no ha sido necesario excavar demasiado para facilitar el cultivo en la arena dado a la proximidad del nivel freático. Aún hoy se siembran patatas y tomates. Hoy día su uso es marcadamente ganadero y se utilizan como encerraderos de ganado. Destacan la relación con los cercados de diferentes estructuras para el mantenimiento de las bestias, como son cancelas, bebederos y comederos.

### **LOCALIZACIÓN:**

Se accede desde una pista que enlaza con la carretera Puerto Real – Universidad Río San Pedro. Cruzando el puente sobre la autovía en dirección Universidad. Cuando este termina nace un carril junto a una torre de conducción eléctrica y que enlaza directamente con la entrada al Cortijo, señalizada con dos pilastras que enmarcaban una antigua cancela. En el entorno Norte del cortijo se encuentran los diferentes cercos de tunas

---

### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 12

---

### **CULTURA MATERIAL:**

Se han documentado en superficie diversos restos amorfos de cerámica melada.

No existen estructuras de fábrica. En el interior de uno de los cercos encontramos el pozo del cortijo. Sí existen estructuras en madera y caña realizadas para encerraderos de ganado, corrales y similares. En la puerta de los cercos se emplean cancelas de alambre de espino y estacas.

El cerco de tunas puede ser considerado como una estructura en sí del tipo “navazo” fácilmente perceptible mediante ortofotografía.

---

### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Siglos XIX -XX

Explotación agropecuaria

Estabulación ganadera

Cultivo en navazo

Producción de tintes

---

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Muy bueno debido a que se mantiene en uso y por ello ha gozado de mantenimiento. Destacan algunas cepas de tunas que podrían ser incluso centenarias.

---

### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

- Los usos del entorno están aún relacionados con actividades pecuarias, sobre todo la explotación del ganado caprino y bovino.
  - También persisten gallineros y cultivos de huerta, aunque estas sean ya muy reducidas debido a que ya no se habitan el lugar.
  - Los principales riesgos a los que está sometido el espacio derivan de la destrucción y degradación como consecuencia del abandono y el empleo de diferentes vehículos motorizados en su entorno.
  - El hecho de que se dedique hoy a zona de estabulación de cabras no parece perjudicial, salvo por el hecho de haberse derribado algunos frentes vegetales para facilitar el tránsito de animales.
  - se identifican acumulaciones de vertidos de escombros en su entorno.
- 

### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Espacio tipo 3. Interés comarcal.

El elemento tiene un alto potencial en el Conjunto del Parque Metropolitano y es un buen ejemplo etnográfico de explotación agropecuaria, en este caso con un marcado carácter ganadero, aunque en origen sería mayoritariamente una huerta. También es uno de los pocos ejemplos de instalación de este tipo en el conjunto del Parque Natural Bahía de Cádiz.

El modelo de desarrollo de un futuro Centro de Interpretación por parte de la Consejería de Obras Públicas en el próximo Cortijo de La Vega es todo un acierto,

ya que remarca el carácter de explotación económica rural del parque que en todos los sentidos ha sido respetuosa con el medio ambiente. Es muy deseable adaptar parte del espacio para su visita integrándolo con el propio Cortijo de La Vega.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

- Inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el estado de las tunas. Recordemos que este bien cultural, de marcado interés etnográfico es en parte un elemento vivo.
  - Tiene especial interés en el Conjunto del Parque Metropolitano por tratarse de un buen ejemplo de un tipo de explotación agropecuaria en vías de desaparición. También es uno de los pocos ejemplos, de instalación de este tipo en el conjunto del Parque Natural Bahía de Cádiz.
  - Los cercos deberían de integrarse en el discurso expositivo y el plan constructivo del futuro centro de interpretación.
  - Realizar trabajos de limpieza de los vertidos, acondicionar los caminos de acceso e indicar el elemento con cartelería.
  - Sería deseable su conexión con otros elementos visitables de su entorno mediante senderos.
- 

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

A. Muro Orejón, *Puerto Real en el S. XIX*. Puerto Real 1992.

R. Kiesling, *Origen, Domesticación y Distribución de Opuntis Ficus-indica*, San Isidro, Argentina, 1999.

---

#### **APÉNDICE.**



## COMPUERTA CAÑO EL BOTE

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una construcción vinculada al polígono 46. Se diferencia con claridad una compuerta que también pudo ser usada como alcantarilla para facilitar el cruce de uno de los caños anexos al Caño El Bote. Consta de dos espacios construidos en obra de sillarejo y mampuesto de piedra ostionera enlazados con mortero de cal y arena. Estos están enfrentados dejando un vano para el tránsito de agua. La parte superior que se correspondería con el tablero se ha perdido. Desconocemos su cronología, pero su estado de conservación y la tipología de la obra lo vincularía con la edad moderna, ya que se ha constatado que durante el s. XX en la zona las construcciones vinculadas a la explotación salinera se realizan utilizando ladrillo y otros tipos de morteros. Estructuralmente podría corresponder a algún momento de Finales de Edad Moderna e inicios de la Edad Contemporánea. Debe vincularse a la ficha del polígono 46 ya que este comprende una serie de elementos estructurales pertenecientes a explotaciones económicas con infraestructuras de manejos hidráulicos de aguas marinas y que posiblemente se hayan utilizado como salinas o viveros, teniendo sus orígenes en el S. XV.



### LOCALIZACIÓN:

Se accede desde la antigua carretera N IV. Justo tras cruzar el puente sobre el Río San Pedro, dirección Puerto de Santa María encontramos a nuestra izquierda la Venta "El Macka". Tomamos la primera salida a nuestra derecha, para realizar una raqueta que nos indican como dirección Valdelagrana o Parque Metropolitano de los Toruños. Siguiendo recto llegamos a la entrada del parque. Una vez allí continuamos el sendero de forma recta hasta llegar a un caño que cruza el camino.

Se trata del Caño El Bote. Si seguimos los caminos de los mariscadores hacia el Río de San Pedro, en la margen Sur del Caño de El Bote, llegaremos al área del polígono.

---

**DELIMITACIÓN:**

Polígono 13

---

**CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles con valor arqueológico en el interior de las salinas ni en sus proximidades.

Estructuras: compuerta o alcantarilla con muretes en piedra ostionera con mortero de cal y arena.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Posible Época Moderna.

Siglos XVIII o XIX.

Compuerta o alcantarilla perteneciente a unidad de explotación salinera/vivero con infraestructura de manejo de aguas marinas.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Aceptable como conjunto y su estado de conservación es bueno desde el punto de vista estructural. Tiene especial interés científico. Presenta transformaciones en varias zonas por erosión. El tablero está completamente destruido.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

En la zona limítrofe con los caños se encuentran los restos en riesgo por la erosión.

Otros riesgos que pueden afectar a este yacimiento son los posibles condicionamientos que se realicen en su entorno inmediato. Destacan la realización de puentes y pasarelas que puedan afectar a los muretes. Todos los elementos podrían verse seriamente afectados salvo en el caso en el que la pasarela se acometa de forma perimetral, paralela al elemento. La fragilidad de las estructuras y su carácter deleznable no aconsejan la circulación de personas por las mismas. La eliminación de la cubierta vegetal también incidiría muy negativamente a su conservación.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Elemento de tipo 2. Especial interés científico regional. Este yacimiento es un elemento con interés científico, así como especialmente sensible a la destrucción por su cercana situación respecto al San Pedro. Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. En el caso de realizarse trabajos científicos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es deseable coordinar los mismos con la UCA, y si se dragara o transformara el Caño del Bote, sería necesario comunicar las actividades al CAS.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

Comunicación con Delegación Provincial de Cultura para la inclusión del bien en el Catalogo de Bienes Inmuebles del IAPH y para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión.

Comunicación con Demarcación de Costas para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión y evitar cualquier acción futura prevista que pudiera representar cualquier tipo de afección al elemento que nos ocupa.

Comunicación con Consejería de Medio Ambiente para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión y evitar cualquier acción futura prevista que pudiera representar cualquier tipo de afección al elemento que nos ocupa.

Comunicación con gobierno Local del municipio donde se ubique el bien para facilitar la colaboración institucional en labores de gestión y puesta en valor y para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión.

Las medidas concretas a tomar serán:

1. Los posibles acondicionamientos que se acometan en su entorno inmediato se realizaran en el perímetro del polígono a proteger. Se evitará por tanto la realización de puentes y pasarelas que puedan afectar a las estructuras.
2. Se aconseja la delimitación del espacio protegido mediante vallado-cercamiento que impida la circulación de personas por las estructuras debido a su carácter deleznable. El cercamiento se realizará en madera tratada para evitar impacto visual
3. Para la puesta en valor se recomienda la instalación de miradores junto a la zona de tajerías y al menos un panel explicativo.
4. Se evitará cualquier eliminación de la cubierta vegetal para facilitar la conservación.
5. Se realizaran evaluaciones periódicas sobre la evolución del estado de conservación.
6. Es necesario efectuar una investigación más profunda sobre los elementos salineros del parque.
7. Se pedirá una figura de protección específica para las salinas históricas en el Parque Metropolitano, siendo en este caso la figura de BIC la más adecuada como consecuencia de la singularidad de los elementos. El elemento quedará vinculado a los espacios BIC, si bien debe de entenderse que por sí solo no alcanza esta consideración.

---

## BIBLIOGRAFÍA:

---

## APÉNDICE.



## CORTIJO DE LA VEGA

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una unidad de explotación agropecuaria que recibe posiblemente el nombre de los propietarios durante el siglo XIX de los terrenos donde se ubica, Los Guerra De La Vega, Marqueses de La Hermida. Es común el hecho que ante dos elementos propiedad de una misma persona, y ante la imposibilidad de diferenciarlos, se opte por minimizar el nombre de forma parcial, acortándolo o generando un diminutivo que diferencie la propiedad mayor de la menor. Esto parece haber ocurrido con el cortijo de los Guerra de La Vega en La Algaida, que ante la importancia del Cortijo de Guerra (sito en la margen derecha de la de Carretera de Puerto Real a Medina Sidonia hacia el kilómetro 9), quedó en la nomenclatura popular en esta ubicación como el Cortijo De La Vega.

Luís Fernando Guerra de La Vega, Marqués de la Hermida era, a principios del XIX criador de ganado, y además el mayor propietario de yeguas del municipio (Muro Orejón, 1999, 44, 57).

A partir del Censo de la Población y Estadística 24 de abril de 1814, se conocen los diferentes propietarios del entorno del Cortijo (Muro Orejón, 1999, 115 - 122).

- Algaida Tomas Muñoz, 16 aranzadas.
- Algaida Alberto y Juan García 30 aranzadas.
- Cotillo D. Joaquín Herrera 30 aranzadas
- Algaida D Joaquín Herrera 8 aranzadas
- Algaida Villa de Puerto Real 400 aranzadas
- Algaida Villa de Puerto Real 800 aranzadas
- Algaida Marqués de la Hermida 20 aranzadas.



Y las reses de los propietarios:

- Juan García: 173 vacas
- Juan García (Herrero): 12 vacas, 150 ovejas.
- Marques de la Hermida: 59 yeguas, 200 ovejas, 400 cabras, 59 cerdas.

Con los repartimientos de tierras ocurridos durante el trienio liberal, encontramos entre los solicitantes de tierras a Francisco Bohórquez y Antonio de la Vega . La zona repartida “principia desde la cortadura arriba , hasta el rio de San Pedro y todo este arriva hasta la Punta de la Cavesuela, y desde esta, hasta el castillo de Mata Gorda, y por el campillo avajo, hasta pegar con tierras del Sr Dº Luis Guerra, siguiendo estas hasta llegar a la Cortadura, una extensión de 420 aranzadas” (AMPR Doc nº 1353-9 1822. Reconocimiento, amojonamiento y aprecio del baldío llamado La Algaida).

Aún así, la mayor parte de las circunstancias invitan en pensar en la propiedad de los terrenos del actual Cortijo de La Vega por el Marqués de La Hermida, como es el hecho de que se mencionen de nuevo las tierras en la proximidad propiedad del Marqués de la Hermida, Don Luís Guerra De la Vega, la cantidad de ganado que tiene el propietario y el que las tierras estén adquiridas con la intención de facilitar un lugar de pasto y descanso a las bestias que trabajaban en el abastecimiento y transporte de productos como galletas, cereal y harina proveniente del molino mareal de su propiedad, el Molino de Guerra, situado en la península del Trocadero. Esto sin mencionar la continuidad del topónimo De La Vega y la calidad del espacio para el uso de yeguas. Del mismo modo, la proximidad de los terrenos a la población de Puerto Real le permitía acceder y disponer de forma rápida a su ganadería, remarcando la implicación social y el simbolismo existente en la Andalucía del XIX e inicios del XX en torno al caballo.

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se accede desde una pista que enlaza con la carretera Puerto Real – Universidad Río San Pedro. Cruzando el puente sobre la autovía en dirección Universidad.

Cuando este termina nace un carril junto a una torre de conducción eléctrica y que enlaza directamente con la entrada al Cortijo, señalizada con dos pilastras que enmarcaban una antigua cancela.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 14. Cortijo y pozo del cortijo, situado en la proximidad inmediata, entre un cerco de tunares.

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

Se han documentado diversos restos de cerámica melada y porcelana de la Cartuja Sevillana.

Se mantienen en pie diferentes dependencias dedicadas a la explotación de una vaqueriza y cabaña ganadera diversa. Dos grandes edificios rectangulares de 142 y 220 metros cuadrados respectivamente, dejan entre sí un espacio de 25 metros cuadrados, donde se ubica un área abierta cercada de unos 300 metros cuadrados. El edificio de 220 m2 presenta una serie de dependencias menores anexas a su flanco Oeste. Frente estos espacios, en la zona Oeste se pueden apreciar la existencia de otros dos recintos rectangulares en ruinas que bien pudieran haber sido otras dependencias abandonadas.

En la proximidad inmediata encontramos el pozo del cortijo, que se encuentra rodeado de tunas para dificultar a su acceso.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Primer tercio del siglo XX.

Cortijo

Explotación agropecuaria

Pozo

---

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Aunque presenta algunos frentes de erosión y contaminación por vertidos de escombros y residuos, el estado de conservación es medio, dado el hecho de que el edificio no es demasiado antiguo. En la zona norte se encuentra muy degradado ya que se han colapsado los muros sustentantes, ha sufrido eliminación de la techumbre en la casi totalidad de las estructuras. Los edificios centrales no se conservan y en algunas zonas se han extraído los ladrillos toscos para su reutilización

---

### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del entorno están relacionados con actividades pecuarias, sobre todo del ganado caprino que se encierra aún en las ruinas del edificio.

Los principales riesgos a los que está sometido el espacio son su destrucción y degradación como consecuencia del abandono y el uso de diferentes vehículos motorizados en su entorno.

Vertidos de escombros en su zona delantera.

---

### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Espacio tipo 3. Interés comarcal.

Tiene especial interés en el Conjunto del Parque Metropolitano por tratarse del mejor ejemplo en pie de explotación agropecuaria, en este caso con un marcado carácter ganadero. También es uno de los pocos ejemplos, si no el único, de instalación de este tipo en el conjunto del Parque Natural Bahía de Cádiz.

Potencialidad importante para su inclusión en los espacios de interpretación del parque

---

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el estado de los materiales.

Se recomienda en la medida de lo posible la incorporación de los materiales originales al proyecto de futuro centro de interpretación, evitando derribos "justificados" por los "nuevos usos" del edificio y su "escaso" interés artístico.

Por otro lado se trata de un buen ejemplo de arquitectura que mantiene en su conjunto los diversos elementos productivos necesarios en el desarrollo de la actividad ganadera. Ha de conservarse todo lo que se pueda del edificio original. De otro modo generaríamos un vacío histórico de edificaciones de esta tipología.

Sería necesario realizar trabajos de limpieza de los vertidos, acondicionar los caminos de acceso e indicar el elemento con cartelería.

Sería deseable su conexión con otros elementos visitables de su entorno mediante senderos.

---

### **BIBLIOGRAFÍA:**

A. Muro Orejón, *Puerto Real en el S. XIX*, Puerto Real 1992.

---

### **APÉNDICE.**



## COTO

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una edificación recogida en el plano de Ramiro Muñoz de 1897 del AMPR. Se desconoce su naturaleza pues hoy está destruido, pero se ha incluido en el catálogo por su proximidad al Parque Metropolitano y presentar un elemento desde el cual se pudieran originar actividades desarrolladas en su momento en el espacio del parque, destacando en este caso la caza.

El Coto con el que debemos de identificar dicha edificación es bien el Coto de La Algaida del Sur, o bien El Coto de La Trasatlántica, como pasó a denominarse a principios del S. XX.



### LOCALIZACIÓN:

El espacio donde se ubicaba este elemento es actualmente de uso industrial, y se encuentra ocupado por las instalaciones de la industria del automóvil, en particular por suelos de reserva de la factoría Delphy.

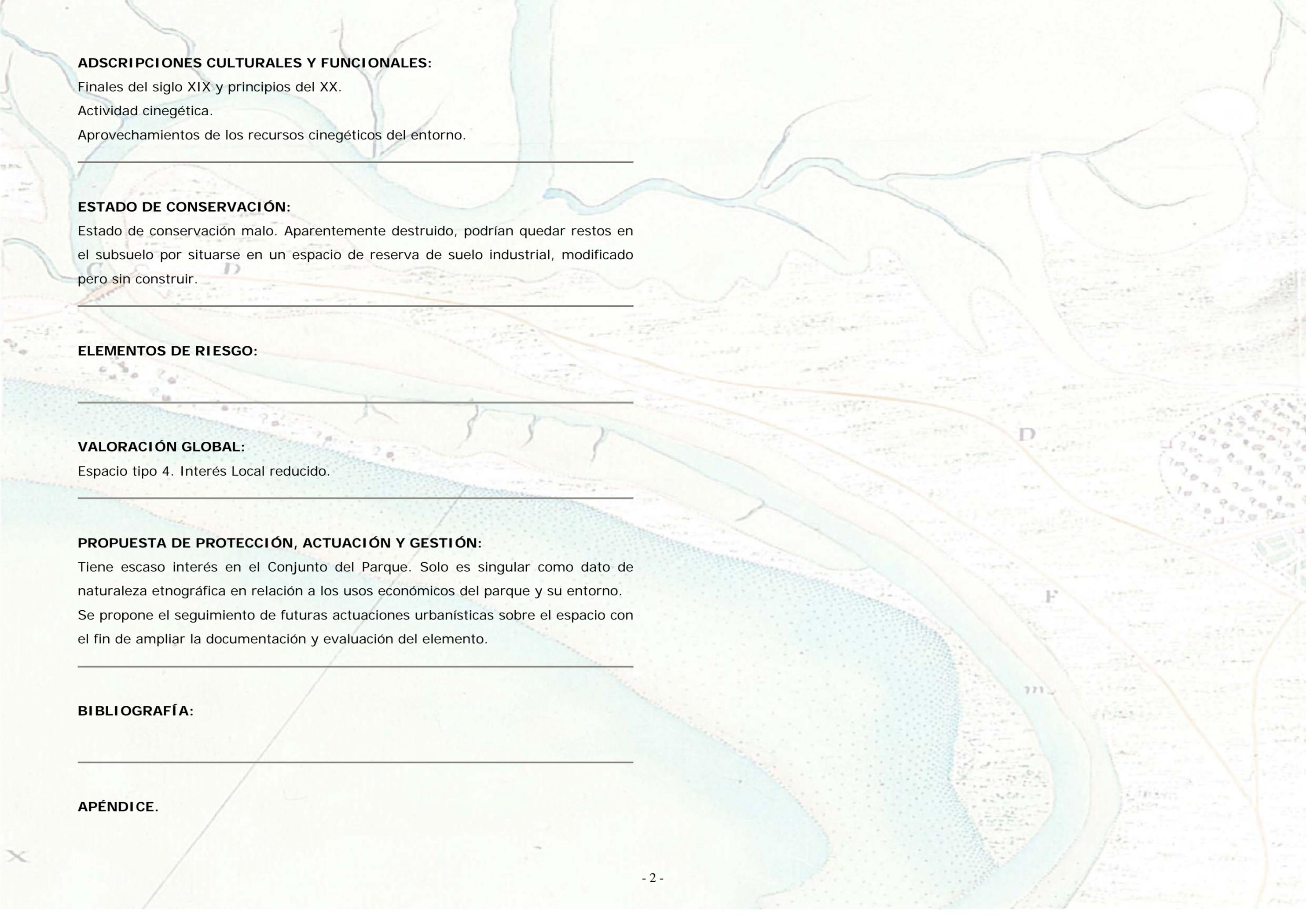
### DELIMITACIÓN:

Polígono 15

### CULTURA MATERIAL:

No documentada





**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Finales del siglo XIX y principios del XX.

Actividad cinegética.

Aprovechamientos de los recursos cinegéticos del entorno.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación malo. Aparentemente destruido, podrían quedar restos en el subsuelo por situarse en un espacio de reserva de suelo industrial, modificado pero sin construir.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Espacio tipo 4. Interés Local reducido.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Tiene escaso interés en el Conjunto del Parque. Solo es singular como dato de naturaleza etnográfica en relación a los usos económicos del parque y su entorno.

Se propone el seguimiento de futuras actuaciones urbanísticas sobre el espacio con el fin de ampliar la documentación y evaluación del elemento.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

---

**APÉNDICE.**



## CUARTEL DE CHUPONES Y CASA DE CARABINEROS

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un cuartel de vigilancia de la Guardia Civil que se construyó a mediados del siglo XX sobre las antiguas Casas de Carabineros que ya estaban junto a La Cortadura en 1897, como se deduce del plano de Ramiro Muñoz (AMPR. Doc. 159-0) y que sustituyó al cuartel de Carabineros de Rompe Chupones, del que tomó el nombre, que estaba situado en las proximidades de la Punta de La Cabezuela, y estaba ya en ruinas en 1897. Funcionó para vigilancia de Costas al menos hasta los 60 del siglo XX. La Guardia Civil se establece en Puerto Real en 1846, arrendando una casa para el establecimiento del cuartel en la población. A los dos años ya tiene casa cuartel en la Plaza de Jesus (Muro Orejón 1992, p. 207).



### LOCALIZACIÓN:

Se accede desde el polígono Industrial El Trocadero en dirección a la antigua fábrica de Delphy. A esta zona se puede llegar bien desde la población de Puerto Real, bien desde la carretera secundaria dirección Cádiz y que pasa frente a las dependencias de Airbus.



### DELIMITACIÓN:

Polígono 16.

### CULTURA MATERIAL:

No se han documentado elementos muebles.

Estructuras: edificio de planta cuadrada y patio central de inicios del S. XX.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Siglos XIX y XX.

Cuartel de cuerpos de vigilancia del estado.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación aceptable ya que permanece en pie, si bien presenta algunos frentes de derrumbe con la consecuente pérdida de material, destacando la pérdida de los peraltes superiores. El extremo mejor conservado es el Oeste y la cara Norte. El no haber sido derruido y encontrarse en los terrenos privados de la antigua General Motors ha contribuido a su conservación

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Afecciones por el crecimiento del entorno industrial y las obras públicas de infraestructuras.

Abandono y extracción furtiva de materiales de construcción.

Vertidos incontrolados de escombros.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Se trata de un espacio singular que ha sufrido deterioro estructural como consecuencia de las reformas a las que ha sido sometido y de su progresivo abandono. La mayor parte de la obra se conserva en buen estado y es destacable el potencial monumental de la estructura para su reutilización.

Sin lugar a dudas es uno de los centros de ordenación de las actividades de control y vigilancia costera realizadas en el actual Parque Metropolitano durante el XIX y

---

XX y es necesario tenerlo en consideración para poder explicar otros elementos del territorio vinculado al Río de San Pedro.

Sería deseable su recuperación e inclusión en rutas cercanas relacionadas con la cortadura ahora que los terrenos han sido reincorporados a la propiedad pública.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Realizar solicitud de anulación de consideración de suelo industrial del espacio que ocupa.

Sería deseable la creación de un pasillo Eco Cultural que comunique mediante rutas el Parque Metropolitano con el cercano espacio de Reserva Natural Marismas e Isla del Trocadero.

Pese a ser un elemento relativamente reciente se trata de un Espacio de Tipo 3 con interés patrimonial a nivel comarcal. Es destacable su potencial reutilización y monumentalidad.

Debe evitarse cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, o en su caso realizarse bajo control arqueológico. Es necesaria la limpieza y desbroce de la estructura para su correcta puesta en valor. Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el estado del bien.

---

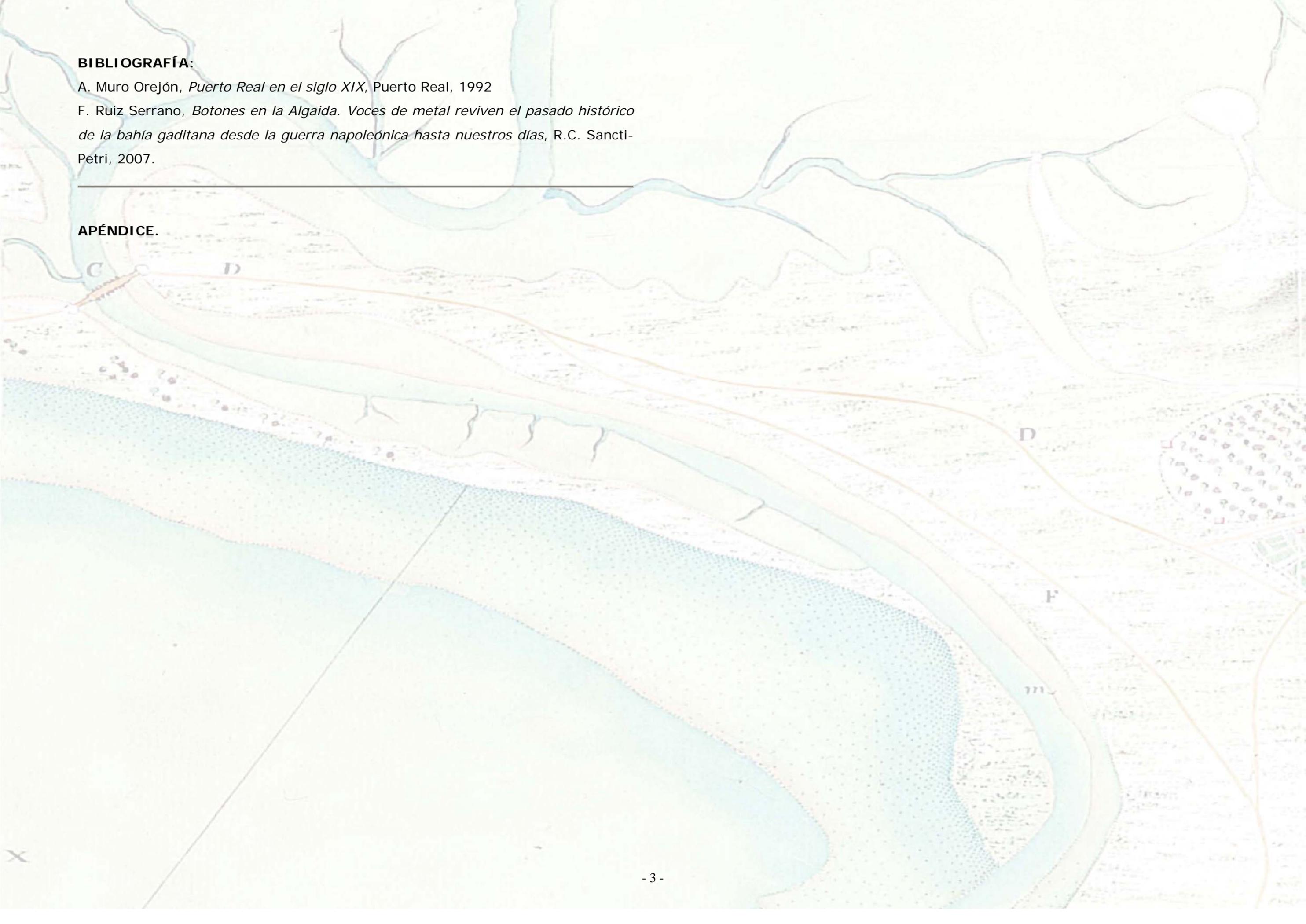
**BIBLIOGRAFÍA:**

A. Muro Orejón, *Puerto Real en el siglo XIX*, Puerto Real, 1992

F. Ruiz Serrano, *Botones en la Algaída. Voces de metal reviven el pasado histórico de la bahía gaditana desde la guerra napoleónica hasta nuestros días*, R.C. Sancti-Petri, 2007.

---

**APÉNDICE.**





## EMBARCADERO DE LAS CHOZAS DEL BASURERO

### DESCRIPCIÓN:

Se localiza en un área del río de San Pedro comunicada mediante un camino con un caserío que aparece bajo la designación "chozas del Basurero" en el Plano de 1897 de Ramiro Muñoz del AMPR. Se trata de un fondeadero de barcas de pesca tradicionales, con tamaño reducido.

En el sistema tradicional de amarre se pueden diferenciar varias partes. El *muerto*, que consiste en un elemento de peso considerable, por ejemplo un bidón relleno de piedras y cemento, al cual se amarra mediante una cadena la *boya*, que es un flotador, en ocasiones una botella o una garrafa. Esta última sirve para indicar la posición del amarre del *muerto*. A estos elementos se realiza el amarre de la barca de pesca para su fondeadero. El embarque solía realizarse a nado por una persona que luego recogía al resto de la tripulación en las proximidades de la orilla. En ocasiones existen en la orilla embarcaciones aún más pequeñas, que servían para realizar el embarque por la primera persona sin necesidad de mojarse demasiado o al menos, sin nadar, *pateras* que pueden ser comunales, del grupo de pescadores que utiliza el fondeadero, o privadas.

Las labores de embarque y fondeadero en el Río San Pedro tienen una tradición histórica constatada desde la antigüedad debido a la aparición de pecios de carga de época romana. (Cat. BHIA de IAPH, núm. 110280034). Destaca de forma singular las referencias al uso del río San Pedro por la Ciudad de Jerez durante el siglo XV para el establecimiento de sus artes y pesquerías, así como "la acogida de sus armadas" dando constancia de que los vecinos de esta ciudad tenían allí sus "jabegas y armadores, así de pesquerías como de curso" (Martín Gutiérrez 2003, 289, nota 277; Martín Gutiérrez 2004, 123–124, nota 76).



Se conoce la existencia en el siglo XVI de un embarcadero en "El Salado", actual río de San Pedro, en término de Puerto Real, donde se cargan "piedras de Puerto Real" en "barcos para traer a Sevilla" para "esta santa iglesia", la Catedral de Sevilla, actividad que se desarrolla al menos hasta fin del año 1541 (Rodríguez Estévez, 1998, ACS, Fábrica, Libros de Mayordomía, nº 64, fol. 10v).

---

**LOCALIZACIÓN:**

Zona mareal del cauce del Río de San Pedro, en el espacio indicado en el polígono correspondiente.

---

**DELIMITACIÓN:**

Polígono 24

---

**CULTURA MATERIAL:**

No se han documentado elementos materiales muebles *in situ* que tengan valor histórico. Se han documentado los diferentes elementos relacionados con el uso del fondeadero y que tienen interés etnográfico.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea.  
Fondeadero.  
Embarcadero.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No se puede evaluar el estado de conservación. Si es destacable el hecho de que

su uso perviva en la actualidad, aunque la mayor parte de los barcos se hayan trasladado a la desembocadura.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Ciertas actividades de recreo y el marisqueo con rastra podrían influir negativamente en su conservación, particularmente ante la posibilidad de hallarse elementos muebles de la cultura material.

La erosión litoral pone en riesgo la preservación del yacimiento, ya que la dinámica litoral es muy activa y es previsible que en un futuro nos encontremos ante la aparición de restos arqueológicos como consecuencia de acciones erosivas puntuales, tales como tormentas o temporales.

La realización futura de infraestructuras puede amenazar de forma significativa el bien.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Se considera un espacio de Nivel 3 de interés local.

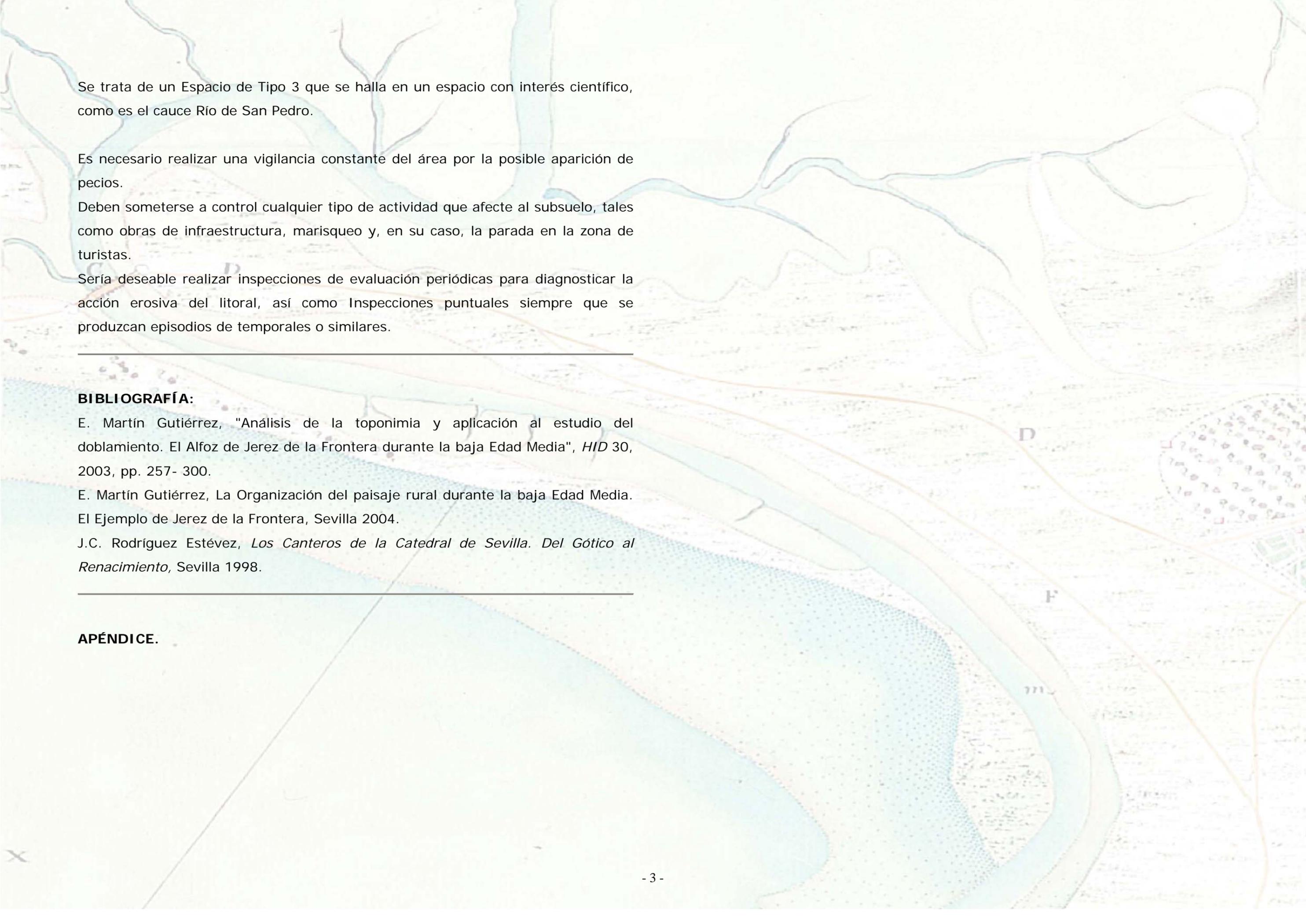
Este yacimiento es un elemento con interés local, aunque dada la ubicación en el Río de San Pedro, con los antecedentes que conocemos del mismo, puede tener un interés científico relativamente alto.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.



Se trata de un Espacio de Tipo 3 que se halla en un espacio con interés científico, como es el cauce Río de San Pedro.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área por la posible aparición de pecios.

Deben someterse a control cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de infraestructura, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

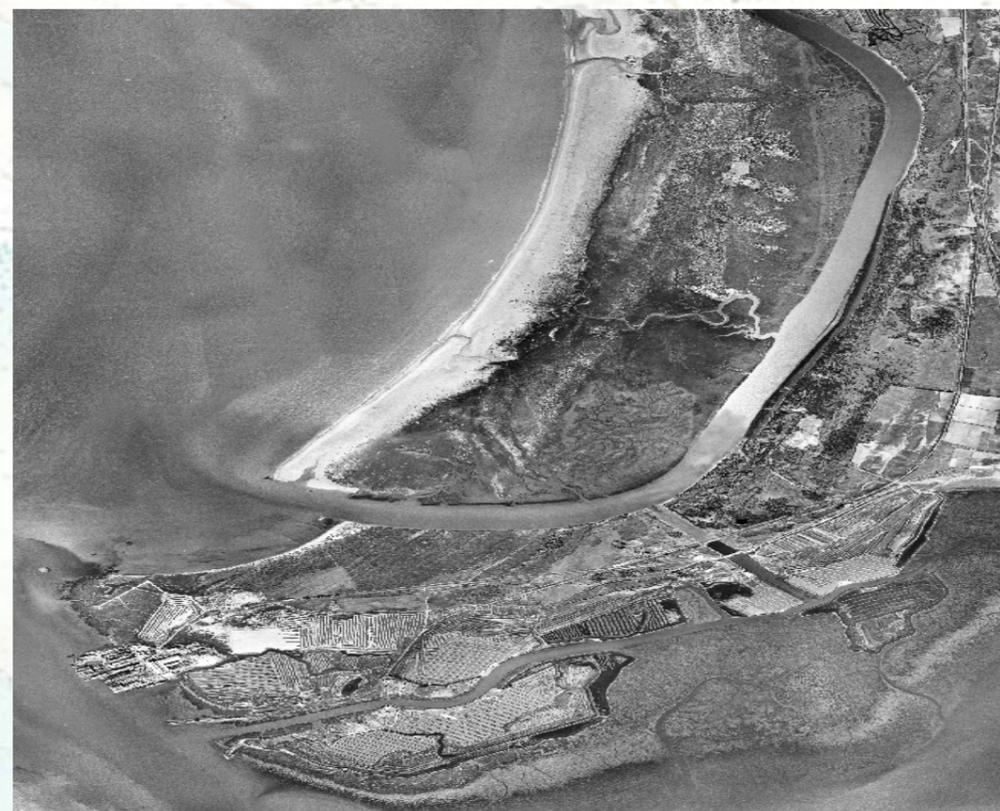
E. Martín Gutiérrez, "Análisis de la toponimia y aplicación al estudio del doblamiento. El Alfoz de Jerez de la Frontera durante la baja Edad Media", *HID* 30, 2003, pp. 257- 300.

E. Martín Gutiérrez, *La Organización del paisaje rural durante la baja Edad Media. El Ejemplo de Jerez de la Frontera*, Sevilla 2004.

J.C. Rodríguez Estévez, *Los Canteros de la Catedral de Sevilla. Del Gótico al Renacimiento*, Sevilla 1998.

---

#### **APÉNDICE.**



## EMBARCADERO RÍO SAN PEDRO 1

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un fondeadero de barcas de pesca tradicionales, con tamaño reducido, de los cuales se identifican varios en uso en distintos momentos históricos, relacionados con la navegabilidad del San Pedro. Este está en relación directa con la Casilla del Guarda Aguja, a la cual está conectado con un camino en línea recta.

### LOCALIZACIÓN:

Zona mareal del cauce del Río de San Pedro, en el espacio indicado en el polígono correspondiente.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 17

### CULTURA MATERIAL:

No se han documentado elementos materiales muebles *in situ* que tengan valor histórico. Se han documentado los diferentes elementos relacionados con el uso del fondeadero y que tienen interés etnográfico.

### ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:

Época Contemporánea.

Fondeadero.

Embarcadero.

---

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No se puede evaluar el estado de conservación. Si es destacable el hecho de que su uso perviva en la actualidad, aunque la mayor parte de los barcos se hayan trasladado a la desembocadura.

---

### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Ciertas actividades de recreo y el marisqueo con rastra podrían influir negativamente en su conservación, particularmente ante la posibilidad de hallarse elementos muebles de la cultura material.

La erosión litoral pone en riesgo la preservación del yacimiento, ya que la dinámica litoral es muy activa y es previsible que en un futuro nos encontremos ante la aparición de restos arqueológicos como consecuencia de acciones erosivas puntuales, tales como tormentas o temporales.

La realización futura de infraestructuras puede amenazar de forma significativa el bien.

---

### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Se considera un espacio de Nivel 3 de interés local.

Este yacimiento es un elemento con interés local, aunque dada la ubicación en el Río de San Pedro, con los antecedentes que conocemos del mismo, puede tener un interés científico relativamente alto.

---

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 3 que se halla en un espacio con interés científico, como es el cauce Río de San Pedro.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área por la posible aparición de pecios.

Deben someterse a control cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de infraestructura, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

### **BIBLIOGRAFÍA:**

E. Martín Gutiérrez, "Análisis de la toponimia y aplicación al estudio del doblamiento. El Alfoz de Jerez de la Frontera durante la baja Edad Media", *HID* 30, 2003, pp. 257- 300.

E. Martín Gutiérrez, *La Organización del paisaje rural durante la baja Edad Media. El Ejemplo de Jerez de la Frontera*, Sevilla 2004.

J.C. Rodríguez Estévez, *Los Canteros de la Catedral de Sevilla. Del Gótico al Renacimiento*, Sevilla 1998.

---

### **APÉNDICE.**



## EMBARCADERO RÍO SAN PEDRO 2

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un fondeadero de barcas de pesca tradicionales, con tamaño reducido, de los cuales se identifican varios en uso en distintos momentos históricos, relacionados con la navegabilidad del San Pedro.

### LOCALIZACIÓN:

Zona mareal del cauce del Río de San Pedro, en el espacio indicado en el polígono correspondiente.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 18

### CULTURA MATERIAL:

No se han documentado elementos materiales muebles *in situ* que tengan valor histórico. Se han documentado los diferentes elementos relacionados con el uso del fondeadero y que tienen interés etnográfico.

### ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:

Época Contemporánea.

Fondeadero.

Embarcadero.



### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No se puede evaluar el estado de conservación. Si es destacable el hecho de que su uso perviva en la actualidad, aunque la mayor parte de los barcos se hayan trasladado a la desembocadura.

---

### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Ciertas actividades de recreo y el marisqueo con rastra podrían influir negativamente en su conservación, particularmente ante la posibilidad de hallarse elementos muebles de la cultura material.

La erosión litoral pone en riesgo la preservación del yacimiento, ya que la dinámica litoral es muy activa y es previsible que en un futuro nos encontremos ante la aparición de restos arqueológicos como consecuencia de acciones erosivas puntuales, tales como tormentas o temporales.

La realización futura de infraestructuras puede amenazar de forma significativa el bien.

---

### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Se considera un espacio de Nivel 3 de interés local.

Este yacimiento es un elemento con interés local, aunque dada la ubicación en el Río de San Pedro, con los antecedentes que conocemos del mismo, puede tener un interés científico relativamente alto.

---

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.

- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 3 que se halla en un espacio con interés científico, como es el cauce Río de San Pedro.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área por la posible aparición de pecios.

Deben someterse a control cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de infraestructura, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

### **BIBLIOGRAFÍA:**

E. Martín Gutiérrez, "Análisis de la toponimia y aplicación al estudio del doblamiento. El Alfoz de Jerez de la Frontera durante la baja Edad Media", *HID* 30, 2003, pp. 257- 300.

E. Martín Gutiérrez, *La Organización del paisaje rural durante la baja Edad Media. El Ejemplo de Jerez de la Frontera*, Sevilla 2004.

J.C. Rodríguez Estévez, *Los Canteros de la Catedral de Sevilla. Del Gótico al Renacimiento*, Sevilla 1998.

---

### **APÉNDICE.**



## EMBARCADERO RÍO SAN PEDRO 3

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un fondeadero de barcas de pesca tradicionales, con tamaño reducido, de los cuales se identifican varios en uso en distintos momentos históricos, relacionados con la navegabilidad del San Pedro.

### LOCALIZACIÓN:

Zona mareal del cauce del Río de San Pedro, en el espacio indicado en el polígono correspondiente.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 19

### CULTURA MATERIAL:

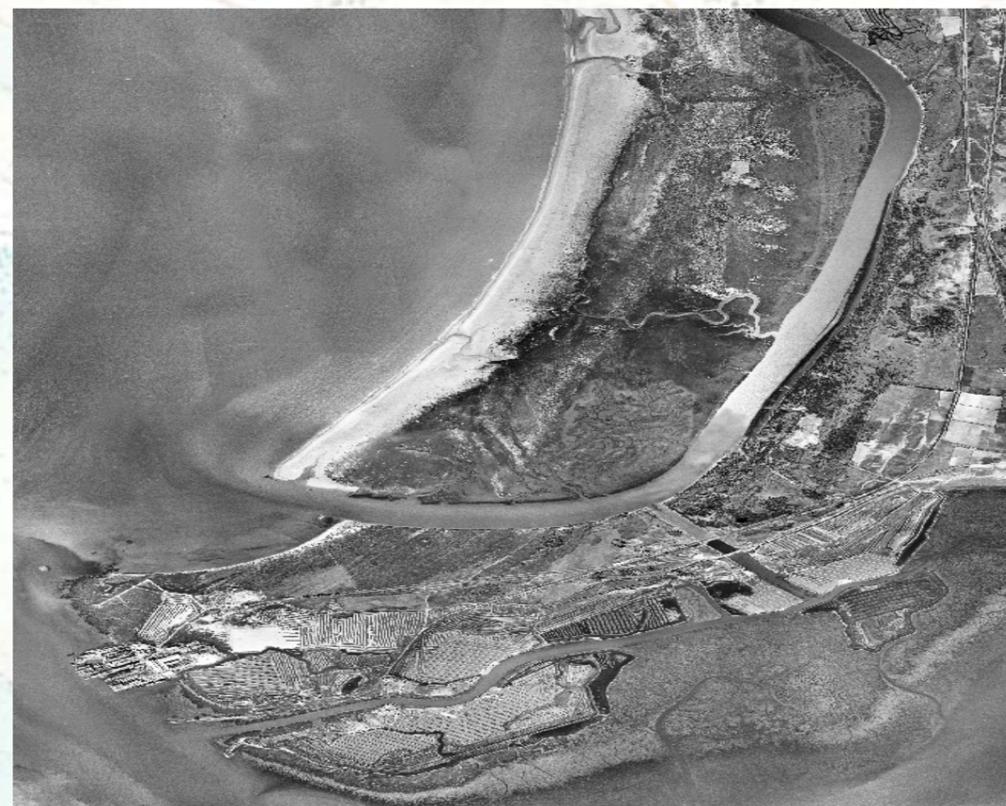
No se han documentado elementos materiales muebles *in situ* que tengan valor histórico. Se han documentado los diferentes elementos relacionados con el uso del fondeadero y que tienen interés etnográfico.

### ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:

Época Contemporánea.

Fondeadero.

Embarcadero.



### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No se puede evaluar el estado de conservación. Si es destacable el hecho de que su uso perviva en la actualidad, aunque la mayor parte de los barcos se hayan trasladado a la desembocadura.

---

### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Ciertas actividades de recreo y el marisqueo con rastra podrían influir negativamente en su conservación, particularmente ante la posibilidad de hallarse elementos muebles de la cultura material.

La erosión litoral pone en riesgo la preservación del yacimiento, ya que la dinámica litoral es muy activa y es previsible que en un futuro nos encontremos ante la aparición de restos arqueológicos como consecuencia de acciones erosivas puntuales, tales como tormentas o temporales.

La realización futura de infraestructuras puede amenazar de forma significativa el bien.

---

### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Se considera un espacio de Nivel 3 de interés local.

Este yacimiento es un elemento con interés local, aunque dada la ubicación en el Río de San Pedro, con los antecedentes que conocemos del mismo, puede tener un interés científico relativamente alto.

---

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.

- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 3 que se halla en un espacio con interés científico, como es el cauce Río de San Pedro.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área por la posible aparición de pecios.

Deben someterse a control cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de infraestructura, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

### **BIBLIOGRAFÍA:**

E. Martín Gutiérrez, "Análisis de la toponimia y aplicación al estudio del doblamiento. El Alfoz de Jerez de la Frontera durante la baja Edad Media", *HID* 30, 2003, pp. 257- 300.

E. Martín Gutiérrez, *La Organización del paisaje rural durante la baja Edad Media. El Ejemplo de Jerez de la Frontera*, Sevilla 2004.

J.C. Rodríguez Estévez, *Los Canteros de la Catedral de Sevilla. Del Gótico al Renacimiento*, Sevilla 1998.

---

### **APÉNDICE.**



## EMBARCADERO RÍO SAN PEDRO 4

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un fondeadero de barcas de pesca tradicionales, con tamaño reducido, de los cuales se identifican varios en uso en distintos momentos históricos, relacionados con la navegabilidad del San Pedro.

### LOCALIZACIÓN:

Zona mareal del cauce del Río de San Pedro, en el espacio indicado en el polígono correspondiente.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 20

### CULTURA MATERIAL:

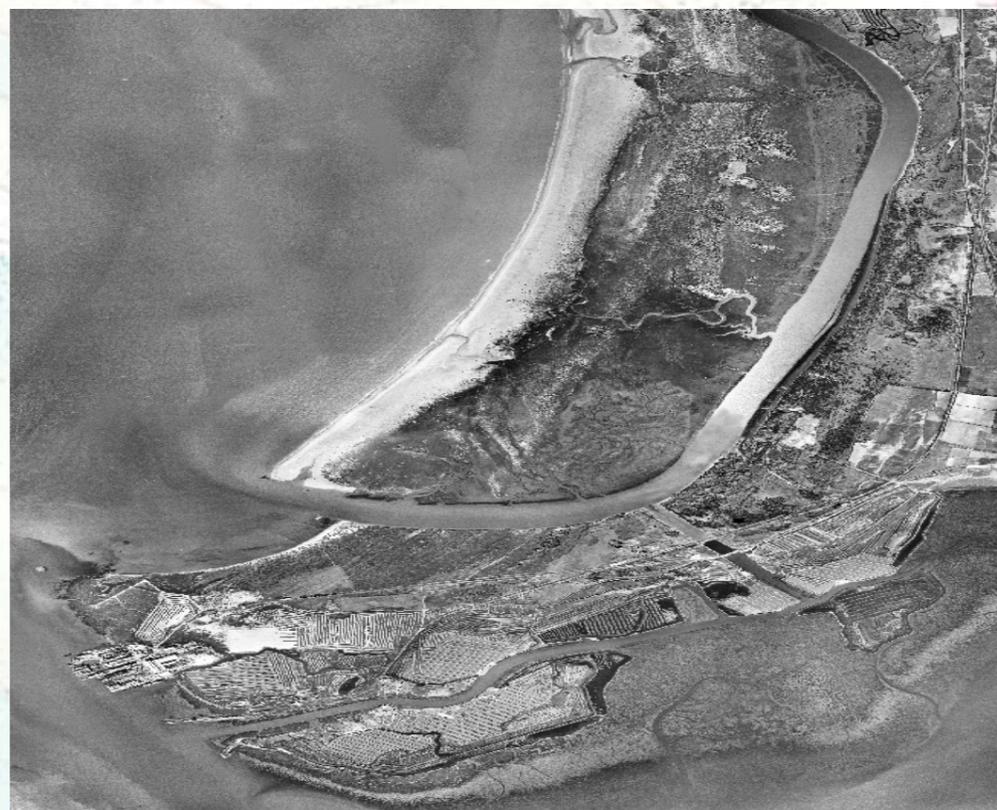
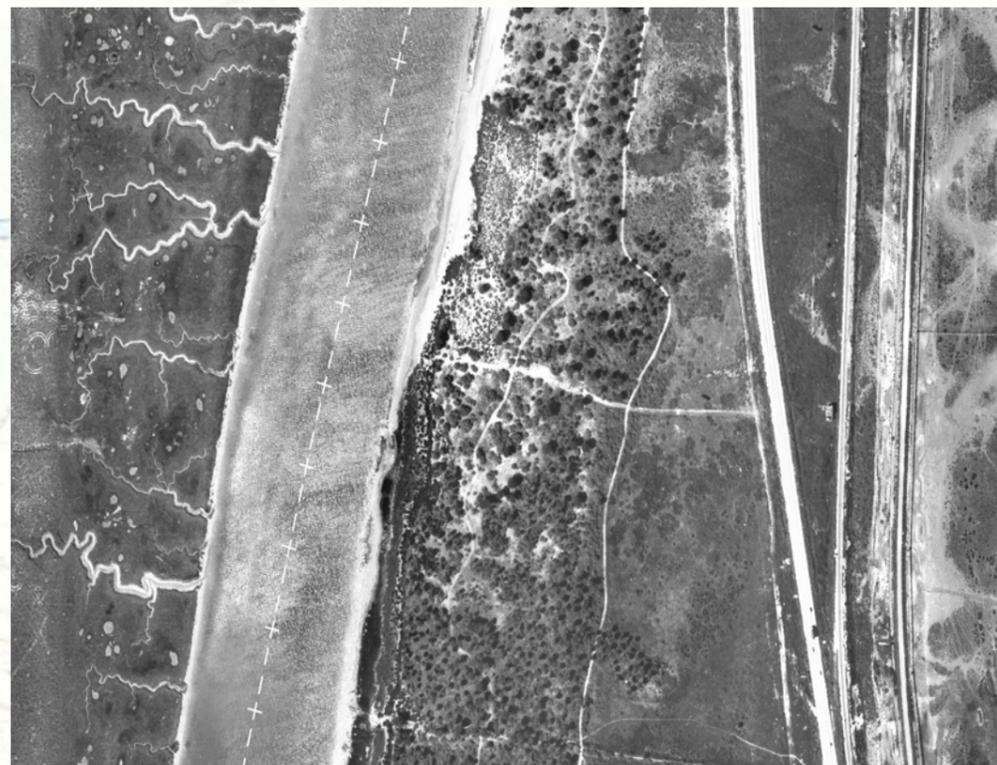
No se han documentado elementos materiales muebles *in situ* que tengan valor histórico. Se han documentado los diferentes elementos relacionados con el uso del fondeadero y que tienen interés etnográfico.

### ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:

Época Contemporánea.

Fondeadero.

Embarcadero.



### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No se puede evaluar el estado de conservación. Si es destacable el hecho de que su uso perviva en la actualidad, aunque la mayor parte de los barcos se hayan trasladado a la desembocadura.

---

### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Ciertas actividades de recreo y el marisqueo con rastra podrían influir negativamente en su conservación, particularmente ante la posibilidad de hallarse elementos muebles de la cultura material.

La erosión litoral pone en riesgo la preservación del yacimiento, ya que la dinámica litoral es muy activa y es previsible que en un futuro nos encontremos ante la aparición de restos arqueológicos como consecuencia de acciones erosivas puntuales, tales como tormentas o temporales.

La realización futura de infraestructuras puede amenazar de forma significativa el bien.

---

### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Se considera un espacio de Nivel 3 de interés local.

Este yacimiento es un elemento con interés local, aunque dada la ubicación en el Río de San Pedro, con los antecedentes que conocemos del mismo, puede tener un interés científico relativamente alto.

---

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.

- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 3 que se halla en un espacio con interés científico, como es el cauce Río de San Pedro.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área por la posible aparición de pecios.

Deben someterse a control cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de infraestructura, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

### **BIBLIOGRAFÍA:**

E. Martín Gutiérrez, "Análisis de la toponimia y aplicación al estudio del doblamiento. El Alfoz de Jerez de la Frontera durante la baja Edad Media", *HID* 30, 2003, pp. 257- 300.

E. Martín Gutiérrez, *La Organización del paisaje rural durante la baja Edad Media. El Ejemplo de Jerez de la Frontera*, Sevilla 2004.

J.C. Rodríguez Estévez, *Los Canteros de la Catedral de Sevilla. Del Gótico al Renacimiento*, Sevilla 1998.

---

### **APÉNDICE.**



## EMBARCADERO RÍO SAN PEDRO 5

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un fondeadero de barcas de pesca tradicionales, con tamaño reducido, de los cuales se identifican varios en uso en distintos momentos históricos, relacionados con la navegabilidad del San Pedro.

### LOCALIZACIÓN:

Zona mareal del cauce del Río de San Pedro, en el espacio indicado en el polígono correspondiente.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 21

### CULTURA MATERIAL:

No se han documentado elementos materiales muebles *in situ* que tengan valor histórico. Se han documentado los diferentes elementos relacionados con el uso del fondeadero y que tienen interés etnográfico.

### ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:

Época Contemporánea.

Fondeadero.

Embarcadero.



### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No se puede evaluar el estado de conservación. Si es destacable el hecho de que su uso perviva en la actualidad, aunque la mayor parte de los barcos se hayan trasladado a la desembocadura.

---

### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Ciertas actividades de recreo y el marisqueo con rastra podrían influir negativamente en su conservación, particularmente ante la posibilidad de hallarse elementos muebles de la cultura material.

La erosión litoral pone en riesgo la preservación del yacimiento, ya que la dinámica litoral es muy activa y es previsible que en un futuro nos encontremos ante la aparición de restos arqueológicos como consecuencia de acciones erosivas puntuales, tales como tormentas o temporales.

La realización futura de infraestructuras puede amenazar de forma significativa el bien.

---

### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Se considera un espacio de Nivel 3 de interés local.

Este yacimiento es un elemento con interés local, aunque dada la ubicación en el Río de San Pedro, con los antecedentes que conocemos del mismo, puede tener un interés científico relativamente alto.

---

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.

- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 3 que se halla en un espacio con interés científico, como es el cauce Río de San Pedro.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área por la posible aparición de pecios.

Deben someterse a control cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de infraestructura, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

### **BIBLIOGRAFÍA:**

E. Martín Gutiérrez, "Análisis de la toponimia y aplicación al estudio del doblamiento. El Alfoz de Jerez de la Frontera durante la baja Edad Media", *HID* 30, 2003, pp. 257- 300.

E. Martín Gutiérrez, *La Organización del paisaje rural durante la baja Edad Media. El Ejemplo de Jerez de la Frontera*, Sevilla 2004.

J.C. Rodríguez Estévez, *Los Canteros de la Catedral de Sevilla. Del Gótico al Renacimiento*, Sevilla 1998.

---

### **APÉNDICE.**



## EMBARCADERO SALINA DE SAN FERMÍN

### DESCRIPCIÓN:

El bien aparece en el plano de Ramiro Muñoz de 1897, del AMPR, que ha sido georreferenciado en el Seminario de Estudios Económicos Agustín de Horozco, coincidiendo la ubicación en el plano con la del embarcadero.

Se trata de los restos de un embarcadero construido para transportar en candrais la sal perteneciente a la Salina de San Fermín, el cual disponía de una explanada de acopio de mercancía, que a su vez venía transportada mediante el uso de una vía Decauville perteneciente a la Salina. Del mismo modo pudo ser utilizado durante finales del XIX y principios del XX para embarcar la harina y desembarcar trigo perteneciente al Molino de Goyena.

Se aprecian los restos de las cabezas de estacas alineadas que sustentaban el entarimado del embarcadero, que dado la superficie que ocupan, debió de ser una dimensión considerable.

Destacamos diferentes partes del documento AMPR Doc nº 377 (15) Acta del Instituto Nacional de Colonización Previa a la ocupación de la Finca de las Aletas. 1957.

José Miguel Derqui de Goyena era Propietario, cuando en aplicación de ley de 27 de abril de 1946 de expropiación forzosa de Fincas Rústicas con causa de Interés Social y de acuerdo con el decreto de 22 de junio de 1956 por la que se declaró de interés social la expropiación de dicha finca. Es interesante la mención de diferentes topónimos (hoja 1):



"Figura en el registro de la propiedad con el nombre de Molino de San Fermín y San Francisco Javier comúnmente conocida por el de Goyena y Toruños de Mendoza, inscrita con el número dos mil doscientos sesenta y siete, al folio catorce del libro noventa del ayuntamiento de Puerto Real,..." (hoja 2).

"Molino de San Fermín y San Francisco Javier conocido por el de Goyena, con la Marisma que le circunda en la que están enclavados los Toruños de Mendoza."- Observaciones que desea hacer constar el propietario. (Hoja 6)

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Zona del caño del Río de San Pedro, en el espacio señalado en el polígono correspondiente. Se puede acceder de forma directa desde el camino de la vía Decauville, que cruza de forma transversal el sendero principal del Parque Metropolitano.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 22

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

Se han documentado elementos materiales muebles *in situ*, particularmente restos de cerámicas meladas que se corresponden bien cronológicamente con el momento en el que se utilizó el embarcadero..

Como elementos estructurales se ha identificado un espacio con alineaciones de estacas que coinciden con el área georreferenciada del plano de Ramiro Muñoz de 1897 donde se documente el embarcadero.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea.

Embarcadero.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

El estado de conservación es malo, ya que ha desaparecido por completo la tarima del embarcadero y sólo se conservan de forma parcial las cabezas de las estacas de cimentación de la estructura.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Ciertas actividades de recreo y el marisqueo con rastra podrían influir negativamente en su conservación, particularmente ante la posibilidad de hallarse elementos muebles de la cultura material.

La erosión litoral pone en riesgo la preservación del yacimiento, ya que la dinámica litoral es muy activa y es previsible que en un futuro nos encontremos ante la aparición de restos arqueológicos como consecuencia de acciones erosivas puntuales, tales como tormentas o temporales.

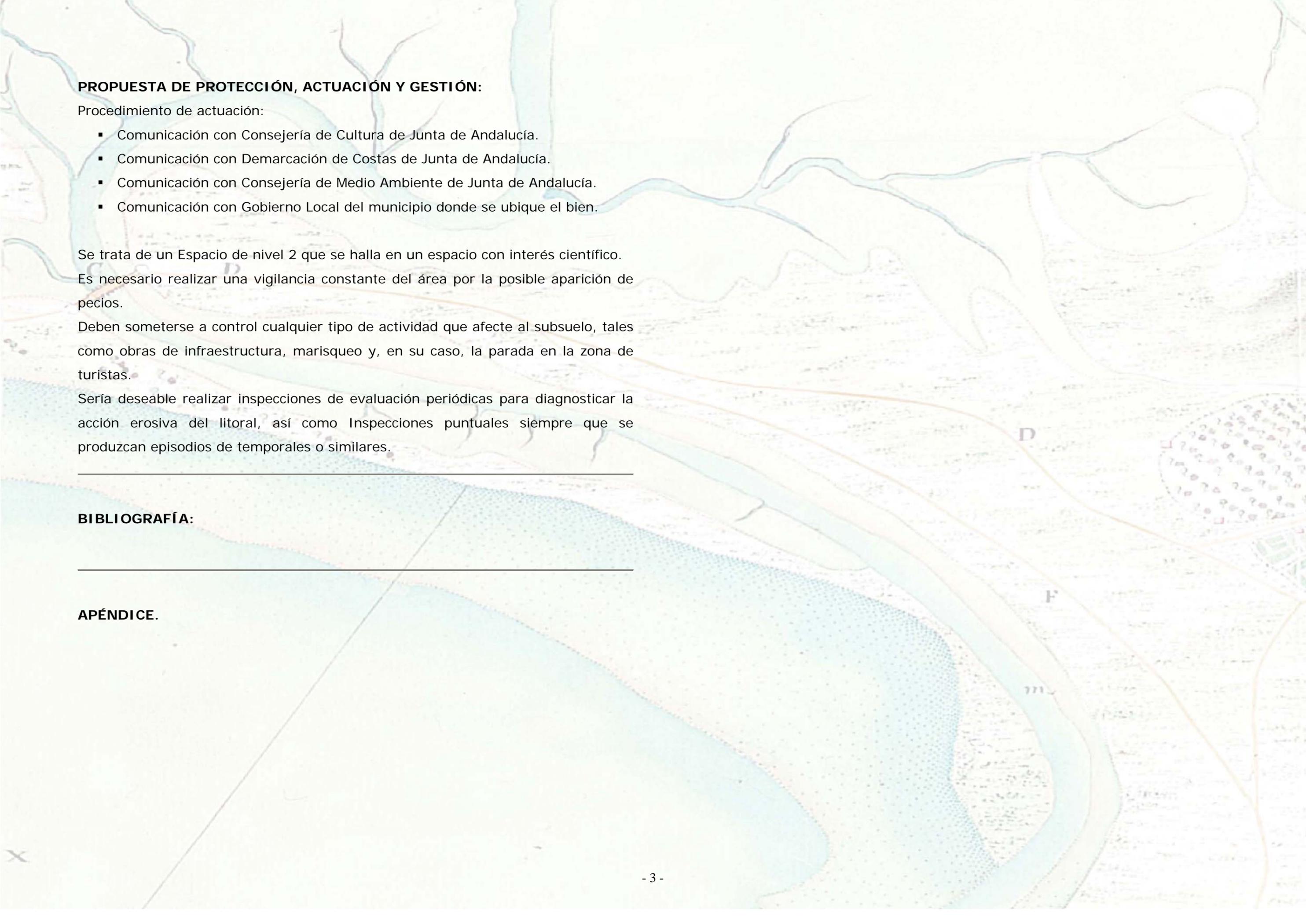
La realización futura de infraestructuras puede amenazar de forma significativa el bien.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Se considera un espacio de Nivel 2 de interés regional.

El bien tiene interés como patrimonio industrial ya que se trata de un elemento destacable en la arqueología industrial de la Bahía de Cádiz, por su integración en el conjunto de elementos relacionados con la salina y molino mareal de San Fermín.



**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de nivel 2 que se halla en un espacio con interés científico.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área por la posible aparición de pecios.

Deben someterse a control cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de infraestructura, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

---

**APÉNDICE.**



## EMBARCADERO SIDERÚRGICA

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una zona donde se estableció un embarcadero destinado al abastecimiento de materiales para la construcción de la Siderúrgica de La Algaida (véase ficha Altos Hornos). Este recibía la mercancía mediante el uso de candrais, según se ha podido constatar mediante la consulta de la Biblioteca de Temas Gaditanos.

---

### LOCALIZACIÓN:

Zona del caño del Río de San Pedro, en el espacio señalado en el polígono correspondiente.

---

### DELIMITACIÓN:

Polígono 23

---

### CULTURA MATERIAL:

No se han documentado elementos materiales muebles *in situ* que tengan valor arqueológico. Se han documentado los diferentes elementos relacionados con el uso del fondeadero y que tienen interés etnográfico

---

### ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:

Época Contemporánea.

Embarcadero.

Fondeadero.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No se puede evaluar el estado de conservación. Si es destacable el hecho de que su uso perviva en la actualidad, aunque la mayor parte de los barcos se hayan trasladado a la desembocadura.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Ciertas actividades de recreo y el marisqueo con rastra podrían influir negativamente en su conservación, particularmente ante la posibilidad de hallarse elementos muebles de la cultura material.

La erosión litoral pone en riesgo la preservación del yacimiento, ya que la dinámica litoral es muy activa y es previsible que en un futuro nos encontremos ante la aparición de restos arqueológicos como consecuencia de acciones erosivas puntuales, tales como tormentas o temporales.

La realización futura de infraestructuras puede amenazar de forma significativa el bien.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Se considera un espacio de Nivel 3 de interés local.

Este yacimiento es un elemento con interés local, aunque dada la ubicación en el Río de San Pedro, con los antecedentes que conocemos del mismo, puede tener un interés científico relativamente alto.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de nivel 3 que se halla en un espacio con interés científico. Es necesario realizar una vigilancia constante del área por la posible aparición de pecios.

Deben someterse a control cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de infraestructura, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

---

#### **APÉNDICE.**



## ERMITA DE LA MERCED

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una edificación recogida en el plano de Ramiro Muñoz de 1897 del AMPR. El nombre de "Ermita de La Merced" es el que reza en dicho plano. Se desconoce su naturaleza estructural pues hoy está destruida, pero se ha incluido en el catálogo por su proximidad al Parque Metropolitano y presentar un elemento desde el cual se pudieran originar actividades en el propio parque, destacando en este caso la caza. Este elemento aparece también en el Plano de la Primera Edición de la Serie del Mapa Topográfico Nacional, Plano 1061, Fecha de 1911- 1920.

El espacio cumplía las funciones de Capilla y estaba vinculado al Molino de La Merced, anteriormente denominado De Guerra. Desconocemos si los habitantes del entorno participaban de las actividades de culto realizadas en la Ermita, o si por el contrario su uso era privado.

La destrucción del bien se debe a la construcción de la factoría Delphy.

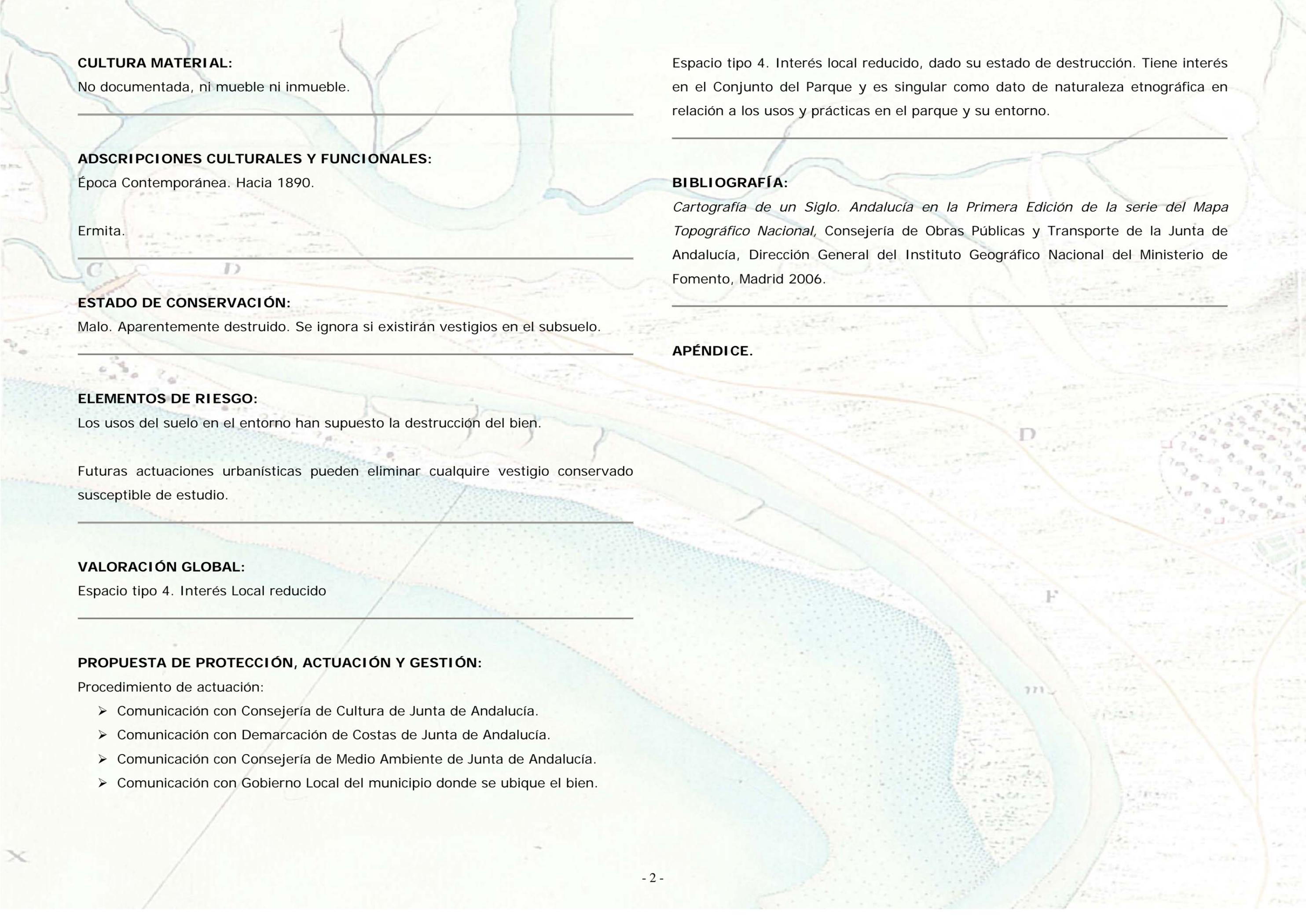
### LOCALIZACIÓN:

Actualmente inaccesible por encontrarse el elemento bajo suelo industrial e intransitable, degradado y urbanizado por la factoría Delphy.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 26





**CULTURA MATERIAL:**

No documentada, ni mueble ni inmueble.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. Hacia 1890.

Ermita.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Malo. Aparentemente destruido. Se ignora si existirán vestigios en el subsuelo.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo en el entorno han supuesto la destrucción del bien.

Futuras actuaciones urbanísticas pueden eliminar cualquier vestigio conservado susceptible de estudio.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Espacio tipo 4. Interés Local reducido

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Espacio tipo 4. Interés local reducido, dado su estado de destrucción. Tiene interés en el Conjunto del Parque y es singular como dato de naturaleza etnográfica en relación a los usos y prácticas en el parque y su entorno.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

*Cartografía de un Siglo. Andalucía en la Primera Edición de la serie del Mapa Topográfico Nacional*, Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía, Dirección General del Instituto Geográfico Nacional del Ministerio de Fomento, Madrid 2006.

---

**APÉNDICE.**



## ESTACIÓN EMPALME FERROCARRIL TROCADERO

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de los restos de la antigua estación de empalme donde se realizaba el cambio de aguja para los trayectos dirigidos hacia el conocido como “Muelle del Vino” o la Factoría de Matagorda, que se podía realizar desde El Puerto de Santa María y Puerto Real.

El elemento en cuestión se ha identificado de forma inequívoca, ya que aparece en el Plano de Ramiro Muñoz de 1897 del AMPR, que ha sido georeferenciado. Tras haber visitado el espacio señalado, que se reconoce en ortofotografía del vuelo de 1956 y en SCAPSM de 1978, se ha comprobado la existencia de restos edilicios con materiales propios del último cuarto del S XIX y comienzos del S. XX. Destaca un espacio adoquinado utilizando granito y una solería cubierta con baldosas hidráulicas monocromas, rojas y blancas, alternándose unas y otras.

La línea del ferrocarril se anuncia en panfleto de 1860, existiendo desde 1856 una línea al Trocadero y otra de Madrid a los Muelles de Cádiz, por lo que el empalme de Puerto Real debe de estar ya funcionando en estas fechas. En 1895 la empresa de la Compañía de Antonio López se interesa por el traslado de sus obreros a sus instalaciones por este medio y existe un proyecto de tranvía. En 1896 se pone en funcionamiento un ferrocarril que une Puerto Real con la Factoría por lo que entendemos que la estación hizo de apeadero para el transporte de los operarios del Astillero (Muro Orejón, 1992, pp. 209 ss.).



**LOCALIZACIÓN:**

Se ubica junto a la carretera que comunica el Campus Universitario del Río San Pedro, cerca del cambio de sentido ubicado frente a las Aletas.

---

**DELIMITACIÓN:**

Polígono 27.

---

**CULTURA MATERIAL:**

Destaca la aparición de diferentes elementos vidriados de cerámica común melada. Las formas y la tipología son propias del siglo XIX e inicios del XX. La tipología de ladrillo es característica de finales del XIX e inicios del XX.

Estructuras: restos de pavimentos. Espacio adoquinado y solería realizada con baldosas hidráulicas monocromas.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. Desde 1856. Siglos XIX y XX

Estación de enlace ferroviario. Apeadero.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado del firme generalmente bueno. Las estructuras emergentes se han derribado por completo. Es previsible la aparición de aljibes y /o depósitos de agua en el subsuelo. De las vías se han retirado el total de las traviesas y de los raíles. Se ha visto afectado negativamente de forma parcial por la realización de la carretera y el cambio de sentido y acceso a la Estación de Las Aletas- Cementerio.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos actuales del suelo son favorables a la conservación del espacio. La cercanía de obras de infraestructuras en el nuevo Campus de Puerto Real y en la carretera puede afectar negativamente a su conservación.

El elemento ha visto favorecido su estado de conservación como consecuencia se su inclusión en un sendero tipo "vía verde". Aún así existen espacios que por su situación hacen que puedan ser afectadas por las obras de las diferentes infraestructuras que lo rodean. Destaca la contaminación paisajística originada por las obras de ampliación del Campus Universitario de Puerto Real, que incluso llegan a originar afección parcial al bien en cuestión. Otro punto de riesgo ha sido el espacio en que entra en contacto la antigua vía férrea con las obras de la Carretera de El Puerto de Santa María a Puerto Real, en especial el cambio de sentido realizado a la altura de la estación de Las Aletas, que ha destruido parte de la vía.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

El conjunto de elementos vinculados al ferrocarril Jerez – El Trocadero es uno de los aspectos del Parque con mayor cantidad de material documental de carácter histórico y por ello, aunque estructuralmente no aparente su importancia histórica, ha de ser tenido en cuenta como uno de los últimos espacios de esta naturaleza que se mantienen en la bahía gaditana y que tienen especial vinculación con el fenómeno de la Revolución Industrial en España.

Este bien en concreto es uno de los de mayor potencial para ser puestos en valor, del mismo modo que tiene especial interés a nivel regional, pues se vincula directamente con el primer proyecto de ferrocarril en Andalucía.

---

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Espacio tipo 1. Importancia Nacional y Especial interés para la historia Regional. Esta consideración se aplica al conjunto de elementos vinculados al Ferrocarril de Jerez a El Trocadero.

La señalización del total de elementos relacionados con el ferrocarril en el espacio del Parque Metropolitano y su entorno sería un valor añadido en las posibles rutas culturales en el Parque.

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

El conjunto de elementos ferroviarios se ha considerado Espacio de Tipo 1 con interés patrimonial nacional y especial interés regional, ya que se trata de una de las primeras líneas ferroviarias españolas, la primera de Andalucía y se corresponde con el primer proyecto nacional. Deben de evitarse cualquier tipo de obra que implique destrucción.

Sería necesario realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el estado del bien, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

Es posible y deseable conectar el elemento con otros espacios del Parque Metropolitano mediante la pasarela que cruza la autovía incrementando el área de una vía verde que valore los vestigios del primer ferrocarril en territorio andaluz.

El espacio físico es susceptible de ser puesto en valor dado su situación. Se recomienda limpieza y desbroce del espacio, especialmente de la solería y la realización de intervenciones puntuales de consolidación y mantenimiento. Se

recomienda la colocación de una estructura de protección acompañada de cartelería.

Es recomendable tenerlo en cuenta durante la realización de futuras obras de acondicionamiento y por ello valoramos de forma muy positiva la iniciativa del Parque de realizar un sendero reutilizando la vía verde e incorporándole otros elementos ferroviarios relacionados con ella, como es el caso del Puente de San Alejandro.

---

### **BIBLIOGRAFÍA:**

A. Casares Alonso, *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid 1973.

M. Artola *et alii*, *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. T. 1. El Estado y los ferrocarriles*, Madrid 1978.

R. Anes, P. Tedde, *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. T. 2. Los ferrocarriles y la economía*, Madrid 1978.

A. Muro Orejón, *Puerto Real en el siglo XIX*, Puerto Real 1992.

AA.VV., *Los Proyectos de Papel. Cádiz, Siglos XVIII –XX. Catálogo de la Exposición. 1 -20 de Diciembre de 2003*, Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Cádiz 2003.

R. Sanchez González, "Los inicios del Ferrocarril en El Puerto de Santa María. La formación de la línea Jerez – El Puerto (1830- 1854)", *Gades* 14, 1986, pp. 45-64.

D. Caro Cancela, "El primer ferrocarril de Andalucía. La Línea Jerez- El Puerto – Trocadero (1854- 1861)", *Páginas. Revista de Humanidades* 5, Jerez, Octubre– Diciembre 1990, pp. 70- 85.

---

### **APÉNDICE.**



## ESTRUCTURA 1 - CAÑO EL BOTE

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una construcción vinculada al polígono 11. Se diferencia con claridad una plataforma donde se utiliza morteros de cal y arena. Desconocemos su cronología, pero su estado de conservación y la tipología de la obra lo vincularía estructuralmente a algún momento de finales de Edad Moderna e inicios de la Edad Contemporánea.

Debe vincularse a la ficha del polígono 45 ya que éste comprende una serie de elementos estructurales pertenecientes a explotaciones económicas con infraestructuras de manejos hidráulicos de aguas marinas y que posiblemente se hayan utilizado como salinas o viveros, teniendo sus orígenes en el S. XV.

Este tipo de plataformas se vinculan frecuentemente con saleros o plataformas de trabajo de explotaciones salineras.

### LOCALIZACIÓN:

Se accede desde la antigua carretera N IV. Justo tras cruzar el puente sobre el Río San Pedro, dirección Puerto de Santa María encontramos a nuestra izquierda la Venta "El Macka". Tomamos la primera salida a nuestra derecha, para realizar una raqueta que nos indican como dirección Valdelagrana o Parque Metropolitano de los Toruños. Siguiendo recto llegamos a la entrada del parque. Una vez allí continuamos el sendero de forma recta hasta llegar a un caño que cruza el camino. Se trata del Caño El Bote. Si seguimos los caminos de los mariscadores hacia el Río



de San Pedro, en la margen Norte del Caño de El Bote, llegaremos al área del polígono.

---

**DELIMITACIÓN:**

Polígono 28

---

**CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles con valor arqueológico en el interior de las salinas ni en sus proximidades.

Estructuras: plataforma con mortero de cal y arena. Posible salero.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Posible Época Moderna o Contemporánea.

Siglos XVIII o XIX.

Plataforma. Posible salero.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación malo desde el punto de vista estructural. Tiene especial interés científico. Presenta transformaciones en varias zonas por erosión. El firme está muy deteriorado.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación y por el contrario favorecen su conservación. Del mismo modo la realización de

infraestructuras de acondicionamiento en el espacio, tales como pasarelas, pueden precisar de control arqueológico.

En la zona limítrofe con los caños se encuentran los restos más afectados por la erosión.

Otros riesgos que pueden afectar a este yacimiento son los posibles acondicionamientos que se realicen en su entorno inmediato. Destacan la realización de puentes y pasarelas que puedan afectar a los muretes. Todos los elementos podrían verse seriamente afectados salvo en el caso en el que la pasarela se acometa de forma perimetral, paralela al elemento. La fragilidad de las estructuras y su carácter deleznable no aconsejan la circulación de personas por las mismas. La eliminación de la cubierta vegetal también incidiría muy negativamente a su conservación.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Elemento de tipo 3. Especial interés científico comarcal. Este yacimiento es un elemento con interés científico, así como especialmente sensible a la destrucción por su cercana situación respecto al San Pedro. Deben de realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. En el caso de realizarse trabajos científicos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es deseable coordinar los mismos con la UCA, y si se dragara o transformara el Caño del Bote, sería necesario comunicar las actividades al CAS.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

Comunicación con Delegación Provincial de Cultura para la inclusión del bien en el Catalogo de Bienes Inmuebles del IAPH y para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión.

Comunicación con Demarcación de Costas para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión y evitar cualquier acción futura prevista que pudiera representar cualquier tipo de afección al elemento que nos ocupa.

Comunicación con Consejería de Medio Ambiente para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión y evitar cualquier acción futura prevista que pudiera representar cualquier tipo de afección al elemento que nos ocupa.

Comunicación con gobierno Local del municipio donde se ubique el bien para facilitar la colaboración institucional en labores de gestión y puesta en valor y para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión.

Las medidas concretas a tomar serán:

1. Los posibles acondicionamientos que se acometan en su entorno inmediato se realizarán en el perímetro del polígono a proteger. Se evitará por tanto la realización de puentes y pasarelas que puedan afectar a las estructuras.
2. Se aconseja la delimitación del espacio protegido mediante vallado-cercamiento que impida la circulación de personas por las estructuras debido a su carácter deleznable. El cercamiento se realizará en madera tratada para evitar impacto visual
3. Para la puesta en valor se recomienda la instalación de miradores junto a la zona de tajerías y al menos un panel explicativo.
4. Se evitará cualquier eliminación de la cubierta vegetal para facilitar la conservación.
5. Se realizarán evaluaciones periódicas sobre la evolución del estado de conservación.
6. Es necesario efectuar una investigación más profunda sobre los elementos salineros del parque.

7. Se pedirá una figura de protección específica para las salinas históricas en el Parque Metropolitano, siendo en este caso la figura de BIC la más adecuada como consecuencia de la singularidad de los elementos. El elemento quedará vinculado a los espacios BIC, si bien debe de entenderse que por sí solo no alcanza esta consideración.

---

## **BIBLIOGRAFÍA:**

---

## **APÉNDICE.**



## ESTRUCTURA 2 - CAÑO EL BOTE

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una construcción vinculada al polígono 11. Se diferencia con claridad una plataforma donde se utiliza morteros de cal y arena. Desconocemos su cronología, pero su estado de conservación y la tipología de la obra lo vincularía estructuralmente podría corresponder a algún momento de finales de Edad Moderna e inicios de la Edad Contemporánea.

Debe vincularse a la ficha del polígono 45 ya que éste comprende una serie de elementos estructurales pertenecientes a explotaciones económicas con infraestructuras de manejos hidráulicos de aguas marinas y que posiblemente se hayan utilizado como salinas o viveros, teniendo sus orígenes en el S. XV.

Este tipo de plataformas se vinculan frecuentemente con saleros.

---

### LOCALIZACIÓN:

Se accede desde la antigua carretera N IV. Justo tras cruzar el puente sobre el Río San Pedro, dirección Puerto de Santa María encontramos a nuestra izquierda la Venta "El Macka". Tomamos la primera salida a nuestra derecha, para realizar una raqueta que nos indican como dirección Valdelagrana o Parque Metropolitano de los Toruños. Siguiendo recto llegamos a la entrada del parque. Una vez allí continuamos el sendero de forma recta hasta llegar a un caño que cruza el camino. Se trata del Caño El Bote. Si seguimos los caminos de los mariscadores hacia el Río de San Pedro, en la margen Sur del Caño de El Bote, llegaremos al área del polígono.

---



**DELIMITACIÓN:**

Polígono 29

---

**CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles con valor arqueológico en el interior de las salinas ni en sus proximidades.

Estructuras: plataforma con mortero de cal y arena. Posible salero.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Posible Época Moderna o Contemporánea.

Siglos XVIII o XIX.

Plataforma con mortero de cal y arena. Posible salero.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Aceptable como conjunto y su estado de conservación es malo desde el punto de vista estructural. Tiene especial interés científico. Presenta transformaciones en varias zonas por erosión. El firme está muy deteriorado.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación y por el contrario favorecen su conservación. Del mismo modo la realización de infraestructuras de acondicionamiento en el espacio, tales como pasarelas, pueden precisar de control arqueológico.

En la zona limítrofe con los caños se encuentran los restos más afectados por la erosión.

Otros riesgos que pueden afectar a este yacimiento son los posibles acondicionamientos que se realicen en su entorno inmediato. Destacan la realización de puentes y pasarelas que puedan afectar a los muretes. Todos los elementos podrían verse seriamente afectados salvo en el caso en el que la pasarela se acometa de forma perimetral, paralela al elemento. La fragilidad de las estructuras y su carácter deleznable no aconsejan la circulación de personas por las mismas. La eliminación de la cubierta vegetal también incidiría muy negativamente a su conservación.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Elemento de tipo 3. Especial interés científico comarcal. Este yacimiento es un elemento con interés científico, así como especialmente sensible a la destrucción por su cercana situación respecto al San Pedro. Deben de realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. En el caso de realizarse trabajos científicos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es deseable coordinar los mismos con la UCA, y si se dragara o transformara el Caño del Bote, sería necesario comunicar las actividades al CAS.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

Comunicación con Delegación Provincial de Cultura para la inclusión del bien en el Catalogo de Bienes Inmuebles del IAPH y para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión.

Comunicación con Demarcación de Costas para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión y evitar

cualquier acción futura prevista que pudiera representar cualquier tipo de afección al elemento que nos ocupa.

Comunicación con Consejería de Medio Ambiente para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión y evitar cualquier acción futura prevista que pudiera representar cualquier tipo de afección al elemento que nos ocupa.

Comunicación con gobierno Local del municipio donde se ubique el bien para facilitar la colaboración institucional en labores de gestión y puesta en valor y para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión.

Las medidas concretas a tomar serán:

1. Los posibles acondicionamientos que se acometan en su entorno inmediato se realizarán en el perímetro del polígono a proteger. Se evitará por tanto la realización de puentes y pasarelas que puedan afectar a las estructuras.
2. Se aconseja la delimitación del espacio protegido mediante vallado-cercamiento que impida la circulación de personas por las estructuras debido a su carácter deleznable. El cercamiento se realizará en madera tratada para evitar impacto visual
3. Para la puesta en valor se recomienda la instalación de miradores junto a la zona de tajerías y al menos un panel explicativo.
4. Se evitará cualquier eliminación de la cubierta vegetal para facilitar la conservación.
5. Se realizarán evaluaciones periódicas sobre la evolución del estado de conservación.
6. Es necesario efectuar una investigación más profunda sobre los elementos salineros del parque.
7. Se pedirá una figura de protección específica para las salinas históricas en el Parque Metropolitano, siendo en este caso la figura de BIC la más adecuada como consecuencia de la singularidad de los elementos. El elemento quedará vinculado a

los espacios BIC, si bien debe de entenderse que por sí solo no alcanza esta consideración.

---

## **BIBLIOGRAFÍA:**

---

## **APÉNDICE.**

## FRAGATA PERDIDA

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un elemento que aparece en el documento "Plano del Puerto de Cádiz Levantado por Vicente Tofiño y últimamente sondado por José de la Valeta. 1796" conservado en el Instituto Cartográfico, Cádiz.

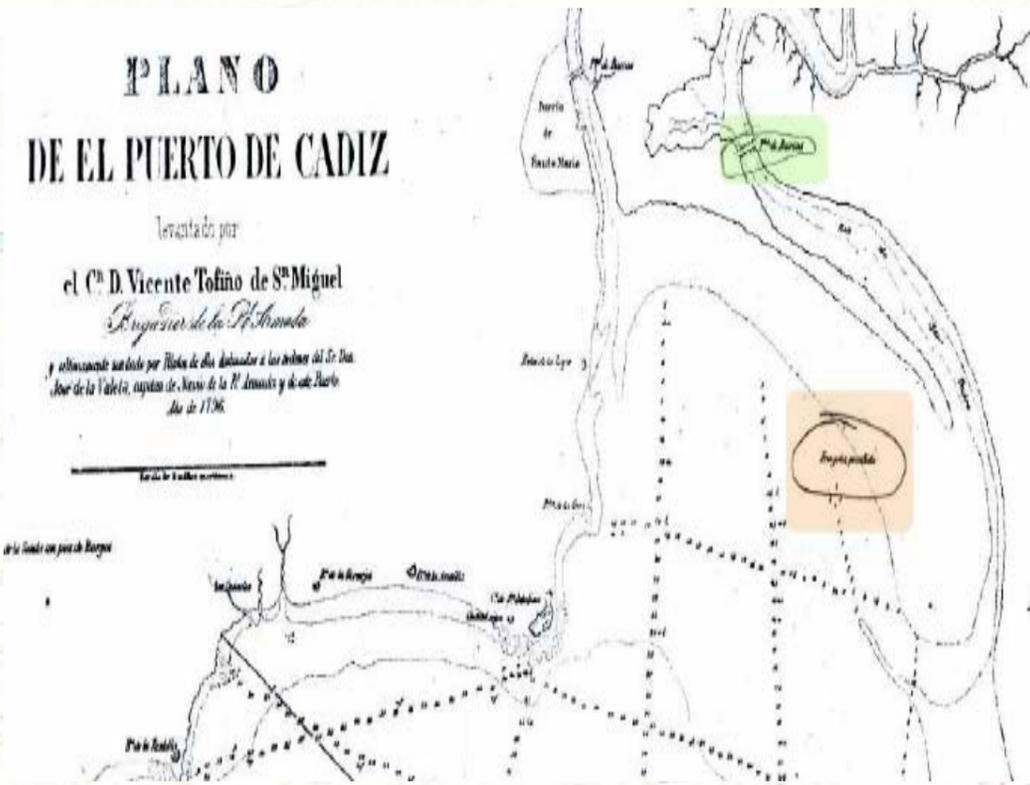
Se sitúa frente a la costa de la Barra del Puerto y cercano a la Punta de Los Saboneses, en una profundidad de entre 4 y 7 "pies de Burgos" aparece un punto que reza "Fragata Perdida".

La intención del plano es reflejar las diferentes dificultades que se pudiera encontrar la navegación en la bahía mediante el sondeo de las profundidades y el mapeo de escollos, piedras y bajíos y de este modo establecer las vías más recomendables para la navegación. Ya que la naturaleza del plano es esta podemos entender que refleja la situación de un pecio que pudiera ser un escollo para futuras embarcaciones que navegaran sobre el mismo.

Dado que la profundidad real a finales del S. XVIII era de 1,112 -1´946 m, es probable que este elemento se encuentre hoy en la misma orilla de la playa, durante la bajamar pudiera quedar al descubierto o bien quede en seco en la arena de la barra debido a la evolución geomorfológica de la misma.

### LOCALIZACIÓN:

Se puede acceder directamente desde la playa de Valdelagrana. En encuentra en la playa a la altura del polígono indicado en la cartografía anexa.



**DELIMITACIÓN:**

Polígono 30

---

**CULTURA MATERIAL:**

No se han documentado elementos muebles que puedan identificarse con materiales arqueológicos del pecio. Sí que aparecen diferentes cerámicas en la orilla del mar de la zona del polígono, aunque debido al nivel de rodadura y su carácter amorfo no se pueden adscribir cronoculturalmente.

Estructuras: no se han identificado elementos estructurales que puedan identificarse con el bien identificado. Se conoce su existencia por aparecer en un plano referenciado en cartografía de carácter histórico.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea . Siglo XVIII.

Pecio.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No se puede evaluar el estado de conservación.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación. Sin embargo las actividades de recreo y aquellas extractivas como el marisqueo con rastrillo, podrían influir negativamente en su conservación. Del mismo modo la realización de infraestructuras en el espacio precisan de control arqueológico.

El yacimiento esta sometido a dos riesgos principales. La erosión litoral que pone en riesgo la preservación del yacimiento, ya que la dinámica litoral es muy activa y es previsible que en un futuro nos encontremos ante la aparición de restos arqueológicos considerables como consecuencia de acciones erosivas puntuales, tales como tormentas o temporales.

Otro riesgo potencial de conservación del yacimiento está vinculado a la destrucción y expolio al que puede ser sometido, ya que se trata de un pecio que no está a gran profundidad y al que es relativamente fácil acceder.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Este yacimiento es uno de los elementos con mayor interés histórico del Parque Metropolitano, así como un elemento especialmente sensible a la destrucción.

Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. En el caso de realizarse trabajos científicos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es necesario coordinar los mismos con el CAS y la UCA.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área del pecio. Deben evitarse cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de ingeniería, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas.

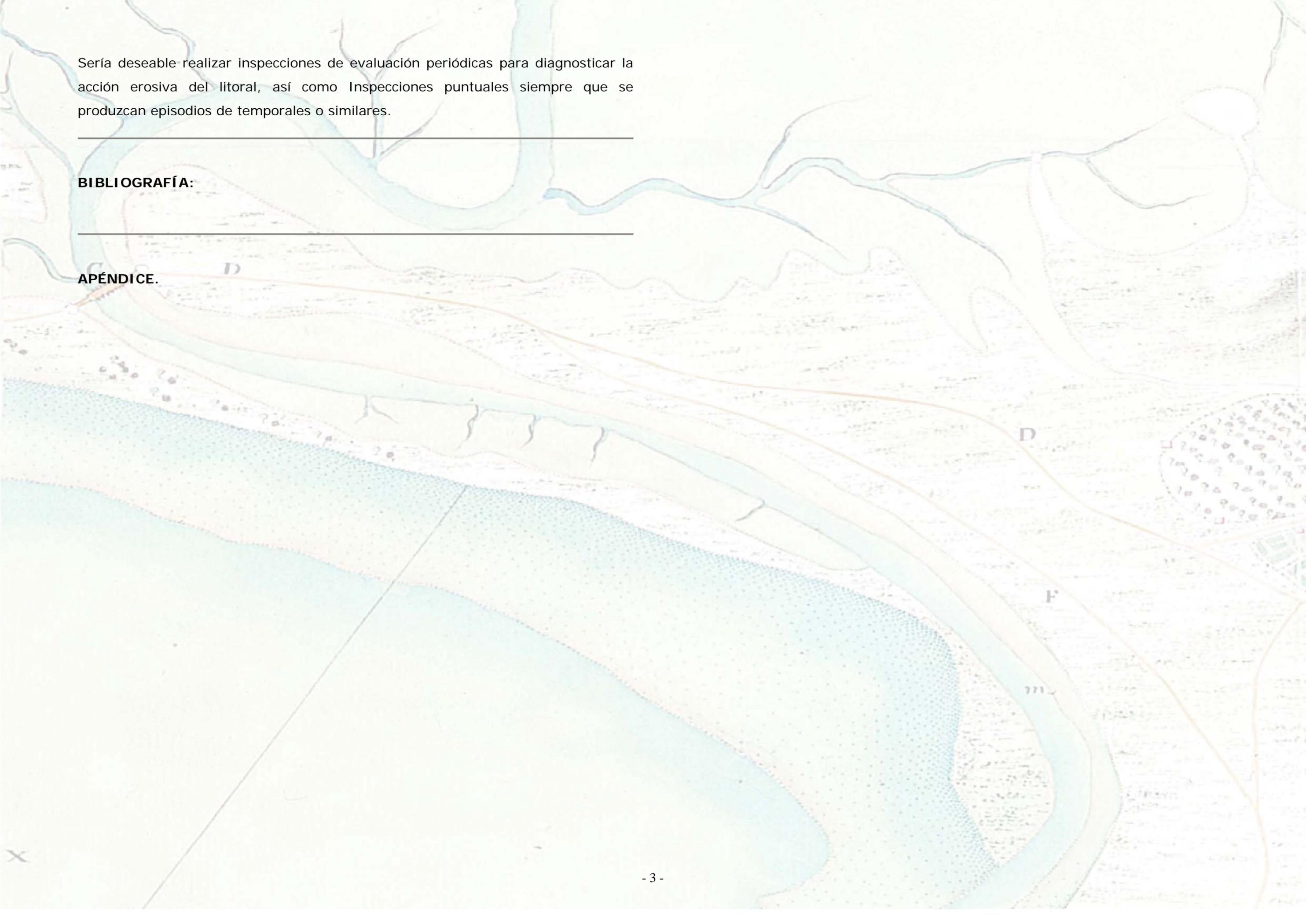
Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

---

**APÉNDICE.**





## PECIO CANDRAI

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un pecio de embarcación de carga tradicional, tipo candrai, que se encontraba visible aún durante los años 1960 y 1970 en la desembocadura del Río de San Pedro en la Banda de la Punta de Los Saboneses. Permanece enterrado en la actualidad.

### LOCALIZACIÓN:

Se puede acceder directamente desde la playa de Valdelagrana. En encuentra en la playa de la zona de Punta de Los Saboneses a la altura del polígono indicado en la cartografía anexa.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 31.

### CULTURA MATERIAL:

No se han documentado elementos materiales muebles que puedan identificarse con materiales arqueológicos del pecio. Sí que aparecen diferentes cerámicas en la orilla del mar de la zona del polígono, aunque debido al nivel de rodadura y su carácter amorfo no se pueden adscribir cronoculturalmente.

El casco de la embarcación se hallaba en buen estado mientras fue visible y antes de que los elementos le enterrasen en la playa. Se conoce su ubicación exacta por



aparecer en la ortofoto de 1978 del Servicio Cartográfico Municipal del Puerto de Santa María.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. Siglos XIX y XX.

Pecio.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Bueno en el momento de su enterramiento por efectos de la acumulación dunar.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación. Sin embargo las actividades de recreo y aquellas extractivas como el marisqueo con rastrillo, podrían influir negativamente en su conservación.

Del mismo modo la realización de infraestructuras en el espacio pueden precisar de control arqueológico.

Otro riesgo potencial de conservación del bien está vinculado a la destrucción y expolio al que puede ser sometido, ya que se trata de un pecio que no está a gran profundidad y al que es relativamente fácil acceder.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Este yacimiento es un elemento con interés histórico, así como especialmente sensible a la destrucción. Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. En el caso de realizarse trabajos científicos de

investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es necesario coordinar los mismos con el CAS y la UCA.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 1 con el máximo interés histórico.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área del pecio. Deben evitarse cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de ingeniería, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

---

#### **APÉNDICE.**



## PECIO RIO SAN PEDRO

### DESCRIPCIÓN:

El Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, a través del Centro de Arqueología Submarina realizó la catalogación de diferentes yacimientos subacuáticos andaluces. Entre estos se incluye la Zona del Río San Pedro, elemento código 110280034 .

Se describe como un yacimiento subacuático con pecios de transporte de época romana. No se referencia situación geográfica exacta.

### LOCALIZACIÓN:

Zona del caño del Río de San Pedro en su intersección con la Cortadura.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 32

### CULTURA MATERIAL:

Se documentan abundantes restos anfóricos que suelen aflorar tras episodios de temporales y mareas vivas.

Se conoce la presencia de ánforas olearias Dr. 20 (un fragmento con inscripción pintada depositado en el museo de El Puerto de Santa María, ánforas vinarias Dr. 1C y Dr. 2/4, y ánforas salsarias Dr. 7/11.



---

### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Romano, de finales del I a.C. a primera mitad del siglo I d.C.

Pecio.

No se descarta la existencia de un fondeadero romano en el lugar.

---

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No evaluable en el estado actual de su conocimiento. Los episodios de temporales parecen afectar a la carga en su disposición original lo que permite suponer un buen estado de conservación para la parte menos afectada por la erosión marina.

---

### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación. Sin embargo las actividades de recreo y las extractivas como el marisqueo con rastrillo, podrían influir negativamente en su conservación. Del mismo modo la realización de infraestructuras en el espacio precisan de control arqueológico.

El yacimiento esta sometido a dos riesgos principales. La erosión litoral que pone en riesgo la preservación del yacimiento, ya que la dinámica litoral es muy activa y es frecuente la aparición de restos arqueológicos considerables como consecuencia de acciones erosivas puntuales, tales como tormentas o temporales.

Otro riesgo potencial de conservación del yacimiento está vinculado a la destrucción y expolio al que puede ser sometido, ya que se trata de un pecio que no está a gran profundidad y al que es relativamente fácil acceder.

---

### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Este yacimiento es un elemento con gran interés histórico, así como especialmente sensible a la destrucción. Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. En el caso de realizarse trabajos científicos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es necesario coordinar los mismos con el CAS y la UCA.

---

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 1 con el máximo interés histórico.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área del pecio. Debe evitarse cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de ingeniería, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas.

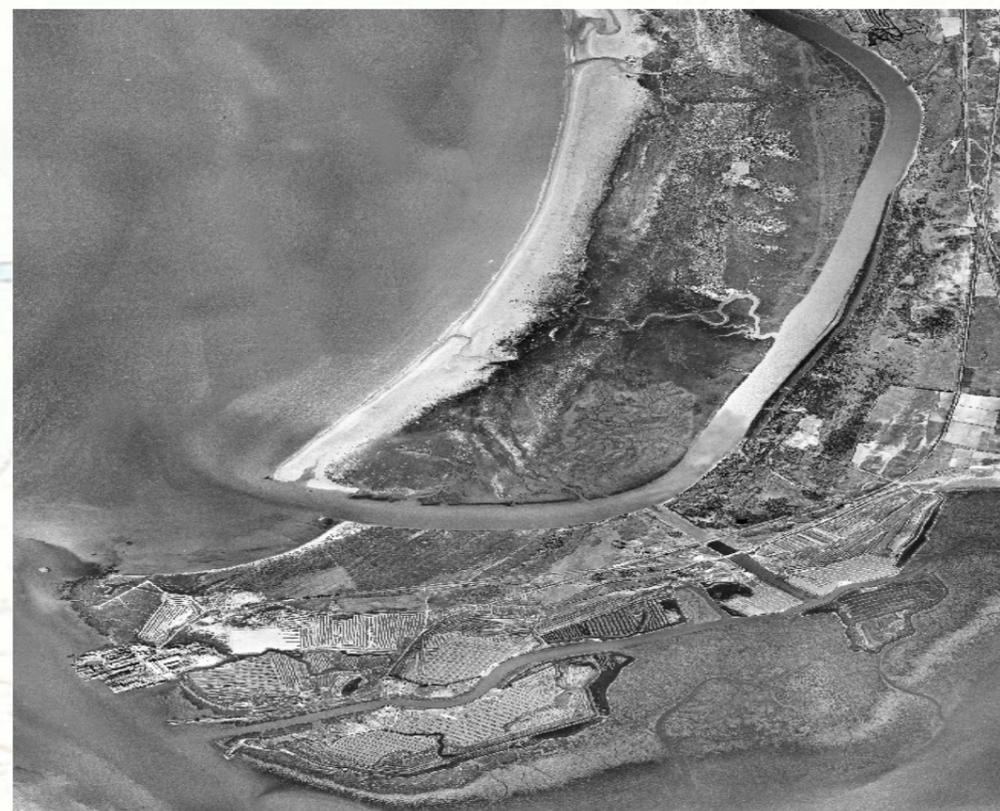
Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

### **BIBLIOGRAFÍA:**

---

### **APÉNDICE.**



## PECIOS DE LAS CABEZUELAS

### DESCRIPCIÓN:

El Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, a través del Centro de Arqueología Submarina realizó la catalogación de diferentes yacimientos subacuáticos andaluces. Entre estos se incluye Barco de Las Cabezuelas, elemento código 110280032.

Se describe como un yacimiento subacuático con pecios de Edad Contemporánea y Edad Moderna. No se referencia situación geográfica exacta.

### LOCALIZACIÓN:

Se encuentra en la Punta de La Cabezuela, zona muy alterada por el hombre en los últimos años, destacando la creación del Puerto de la Cabezuela y la colmatación asociada de los Bajos de las Cabezuelas.

### DELIMITACIÓN:

No proporcionada la ubicación.

### CULTURA MATERIAL:

No se han documentado elementos materiales muebles que puedan identificarse con materiales arqueológicos del pecio ni elementos estructurales que puedan identificarse con el bien. Se conoce su existencia por aparecer en el Catalogo del IAPH.

### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Moderna.

Época Contemporánea. Siglo XIX.

Pecios.

---

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No se puede evaluar el estado de conservación.

---

### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos no parecen implicar serio riesgo para la conservación. Sin embargo las actividades de recreo y aquellas extractivas como el marisqueo con rastrillo, podrían influir negativamente en su conservación. Del mismo modo la realización de infraestructuras en el espacio pueden precisar de control arqueológico.

El yacimiento esta sometido a diferentes riesgos. La erosión litoral puede poner en riesgo la preservación del bien, ya que la dinámica litoral es muy activa y es previsible que en un futuro nos encontremos ante la aparición de restos arqueológicos considerables como consecuencia de acciones erosivas puntuales, tales como tormentas o temporales.

Otro riesgo potencial de conservación del yacimiento está vinculado a la destrucción y expolio al que puede ser sometido, ya que se trata de un pecio que no está a gran profundidad y al que es relativamente fácil acceder. El principal elemento de riesgo es el desarrollo de actividades industriales y construcción de infraestructuras que potencian la posibilidad de destrucción del pecio.

---

### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Este yacimiento es uno de los elementos con mayor interés científico del Parque

Metropolitano, así como un elemento especialmente sensible a la destrucción.

Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. En el caso de realizarse trabajos científicos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es necesario coordinar los mismos con la UCA y el CAS.

---

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 1 con el máximo interés histórico.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área del pecio. Deben de evitarse cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de ingeniería, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

### **BIBLIOGRAFÍA:**

---

### **APÉNDICE.**



## PLANICIE

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un elemento reciente, que no aparece en la ortofoto del vuelo americano del 56-57 pero se aprecia ya en la ortofoto de 1977-78 del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María. Se corresponde con una plataforma en un camino paralelo al río de San Pedro. En ella encontramos restos de escombros, muy alterados por la acción de las mareas.

No es posible determinar su uso con exactitud. Se comprobó si estaba en relación con la ubicación en la zona de una instalación militar, por conocer la existencia en el meandro del río, en la banda del Puerto, de una batería durante las Guerras Napoleónicas, si bien no se han localizado los restos de la misma.

### LOCALIZACIÓN:

Se accede por la actual entrada al Parque en la banda de Valdelagrana y se sitúa el elemento junto al camino que discurre paralelo al San Pedro, más al Oeste del embarcadero destinado a las actividades náuticas.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 33

### CULTURA MATERIAL:

No se ha documentado.



**APÉNDICE.**

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Década de los 60-70 del siglo XX.  
Ensanchamiento en camino.  
Uso indeterminado.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Espacio tipo 4. Interés Local reducido.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Tiene escaso interés en el Conjunto del Parque. Solo es singular la zona desde la perspectiva de encontrarnos en la orilla del Río de San Pedro y por conocer la existencia en el meandro del río, en la banda de El Puerto de Santa María, de una batería durante las Guerras Napoleónicas, si bien no se han localizado los restos de la misma.

Se propone el seguimiento de las posibles actuaciones que se desarrollen en el lugar e impliquen movimiento de tierras.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

---



## POZO CON ABREVADERO

### DESCRIPCIÓN:

Se considera un elemento vinculado de forma directa con las explotaciones pecuarias del parque. Destacamos la vinculación de este pozo como abrevadero y descansadero de ganado. Esto podría estar en relación con el camino de El Puerto a El Trocadero, donde se habilitó una barca durante parte de la Edad Moderna para poder realizar el paso hacia Cádiz.

Esta realizado de una forma que se repite en otros pozos del Parque y que hemos considerado como una tipología concreta de pozo. Estructuralmente son pozos de brocal redondo, hecho de obra de piedra en mampuesto y mortero de cal y arena. El acceso al agua se realiza mediante una escotadura lateral en forma de "V" truncada en la base por una plataforma de sillares que facilitan el acceso al interior del brocal. La técnica constructiva consiste en edificar utilizando mortero de cal y arena para unir mampuestos de piedra ostionera. La obra se enfosca con el mismo tipo de mortero aunque con una mayor proporción de cal.

Este pozo presenta la particularidad de tener anexo un abrevadero en forma de cuarto de círculo que en la base se corresponde con la misma técnica constructiva del pozo, si bien en la parte superior presenta una reparación del abrevadero que debe corresponderse con una intervención posiblemente del segundo cuarto del S. XX.

Carece de sillares en el brocal salvo en partes muy concretas de la obra, como es la base de la escotadura. Presenta ladrillos macizos pertenecientes a intervenciones posteriores, aunque antiguas si consideramos el hecho de que los mismos se identifican con reutilización de los ladrillos refractarios sellados con la



"A" pertenecientes a la cercana siderurgia de La Algaida y datados en cualquier caso en un momento posterior a la primera década del S. XX y anterior al uso generalizado del cemento Portland en el tercer cuarto del S. XX.

El conjunto presenta un tercer momento constructivo de mediados del siglo XX en el que se usa cemento Portland para enfoscar la estructura, así como ladrillos macizos estrechos en el abrevadero.

La datación original del elemento, si admitimos los paralelismos entre los pozos y sus características estructurales estaría al menos entre finales del S. XIX e inicios del XX, si bien no es descartable un momento anterior, entre finales del S. XVIII e inicios del XIX.

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se accede desde el sendero principal del Parque Metropolitano en dirección al Puerto de Santa María, se encuentra justo al final del Pinar de La Algaida, en la orilla del Caño del Río de San Pedro. En sentido contrario, lo encontraremos justo al llegar al Pinar desde el sendero de la Venta El Macka.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 34

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles.

Estructura: pozo hecho en obra, macizo, con paredes e interior de mortero de cal y mampuestos de piedra ostionera.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. Desde finales del siglo XVIII.

Pozo de mampostería con abrevadero.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación bueno, conservándose la estructura completa. Presenta algunas grietas aunque no implican peligro de derrumbe inmediato. El interior del pozo presenta considerable pérdida de enlucido.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

La existencia de patologías edilicias, como grietas y pérdidas del enlucido interior, hace recomendable una actuación preventiva para su conservación ya que la piedra desnuda favorece el derrumbe por soliflucción de la estructura. La aparición de grietas ha de ser intervenida antes de ocasionar problemas estructurales.

La realización de infraestructura de senderos en época reciente ha favorecido su posible inclusión en las rutas del Parque Metropolitano.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Pese al desconocimiento que tenemos del bien, este elemento tiene carácter significativo en el conjunto del parque metropolitano. Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. Es necesario un estudio más detallado para la correcta evaluación destacando un vaciado de su interior mediante metodología arqueológica.

---

## PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 3 con interés local y especial interés en el conjunto del Parque.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área. Debe evitarse cualquier tipo de actividad que implique destrucción del elemento y favorecer su inclusión en rutas de amplio recorrido. Se precisa de desbroce en el área perimetral para evitar el deterioro de la estructura y realzar su carácter singular. Es necesario cubrir el brocal con elementos que garanticen la seguridad de los visitantes y a la vez no incidan en el carácter de punto de interés ecológico en el parque.

Debe realizarse vaciado del pozo bajo cautela arqueológica para permitir la intervención estructural en su interior que permita su conservación.

Sería deseable la realización de senderos de acceso y su inclusión en rutas, que podrían ser incluso temáticas, bien sobre los pozos, bien sobre la ganadería.

---

## BIBLIOGRAFÍA:

---

## APÉNDICE.



## POZO PINAR ALGAIDA

### DESCRIPCIÓN:

Se considera un elemento vinculado de forma directa con las explotaciones pecuarias del parque. Destacamos la vinculación de este pozo como abrevadero y descansadero de ganado. Esto podría estar en relación con el camino de El Puerto a El Trocadero, donde se habilitó una barca durante parte de la Edad Moderna para poder realizar el paso hacia Cádiz.

Esta realizado de una forma que se repite en otros pozos del Parque y que hemos considerado como una tipología concreta de pozo. Estructuralmente son pozos de brocal redondo, hecho de obra de piedra en mampuesto y mortero de cal y arena. El acceso al agua se realiza mediante una escotadura lateral en forma de "V" truncada en la base por una plataforma de sillares que facilitan el acceso al interior del brocal. La técnica constructiva consiste en edificar utilizando mortero de cal y arena para unir mampuestos de piedra ostionera. La obra se enfosca con el mismo tipo de mortero aunque con una mayor proporción de cal.

Carece de sillares en el brocal salvo en partes muy concretas de la obra, como es la base de la escotadura. Presenta ausencia de uso de ladrillos macizos pertenecientes a intervenciones posteriores. Destaca su diámetro, muy superior al de otros pozos del Paque Metropolitano, superior a los 2 metros.

La datación original del elemento, si admitimos los paralelismos entre los pozos y sus características estructurales estaría al menos entre finales del S. XIX e inicios del XX, si bien no es descartable un momento anterior, entre finales del S. XVIII e inicios del XIX.



**LOCALIZACIÓN:**

Se accede desde el sendero principal del Parque Metropolitano en dirección a El Puerto de Santa María, se encuentra casi al final del Pinar de La Algaida. En sentido contrario, lo encontraremos justo al llegar al pinar desde el sendero de la Venta El Macka. Está cercano al cruce con la Via Decauville de la Salina de San Fermín.

---

**DELIMITACIÓN:**

Polígono 35

---

**CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles.

Estructura: pozo hecho en obra, macizo, con paredes e interior de mortero de cal y mampuestos de piedra ostionera.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. Desde finales del siglo XVIII.

Pozo grande de mampostería.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación bueno, conservándose la estructura completa. Presenta algunas grietas aunque no implican peligro de derrumbe inmediato. El interior del pozo presenta considerable pérdida de enlucido. Está muy afectado por la incidencia de la vegetación en su entorno, ya que las plantas buscan la humedad que proporciona.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

La existencia de patologías edilicias, como grietas y pérdidas del enlucido interior, hace recomendable una actuación preventiva para su conservación ya que la piedra desnuda favorece el derrumbe por soliflucción de la estructura. La aparición de grietas ha de ser intervenida antes de ocasionar problemas estructurales.

La realización de infraestructura de senderos en época reciente ha favorecido su posible inclusión en las rutas del Parque Metropolitano.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Pese al desconocimiento que tenemos del bien, este elemento tiene carácter significativo en el conjunto del parque metropolitano. Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. Es necesario un estudio más detallado para la correcta evaluación destacando un vaciado de su interior mediante metodología arqueológica, ya que parte del relleno podría estar vinculado al origen del pozo, que dado el carácter histórico singular del entorno, podría estar relacionado a su vez con episodios de la Guerra de Independencia Española.

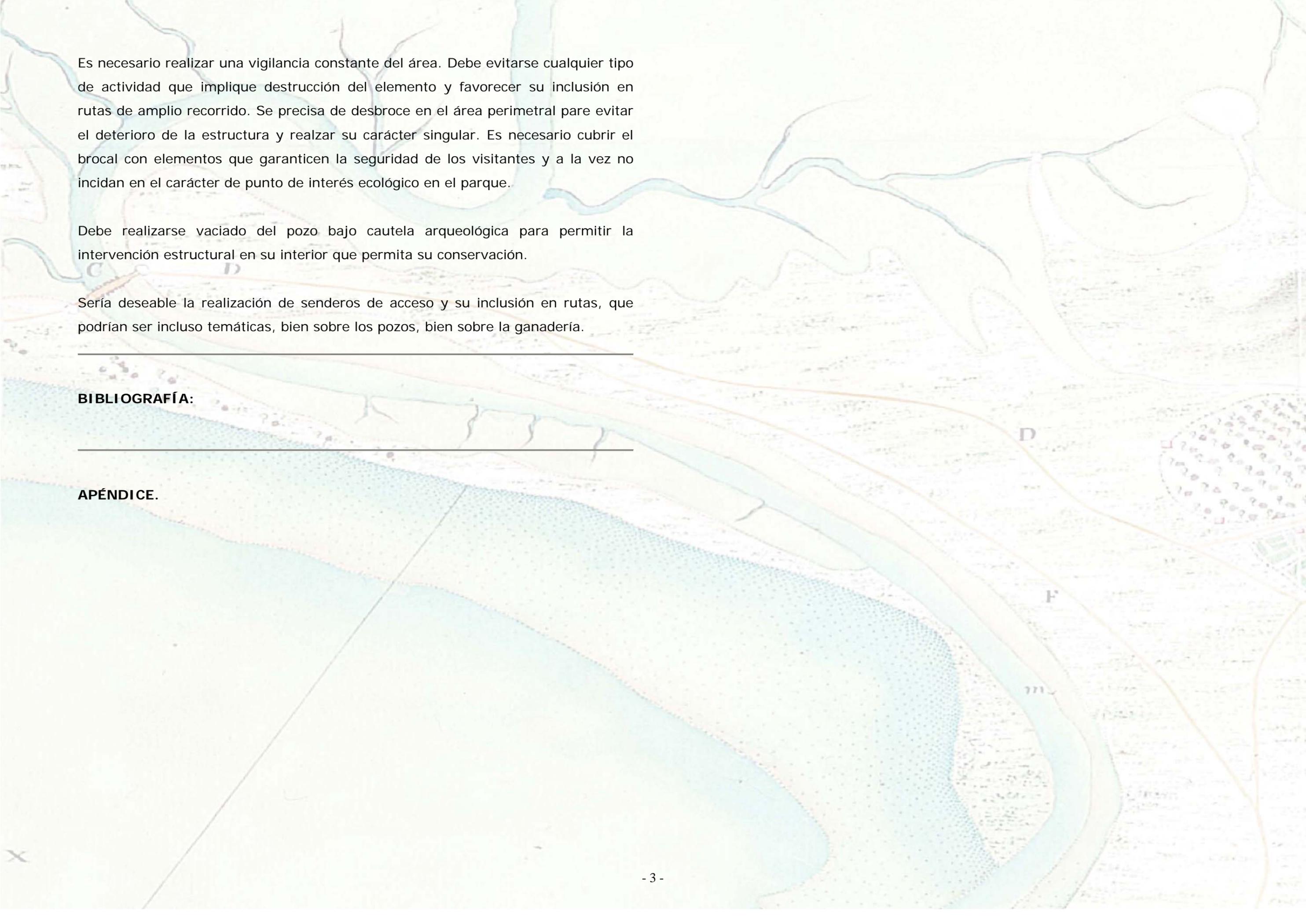
---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 3 con interés local y especial interés en el conjunto del Parque.



Es necesario realizar una vigilancia constante del área. Debe evitarse cualquier tipo de actividad que implique destrucción del elemento y favorecer su inclusión en rutas de amplio recorrido. Se precisa de desbroce en el área perimetral para evitar el deterioro de la estructura y realzar su carácter singular. Es necesario cubrir el brocal con elementos que garanticen la seguridad de los visitantes y a la vez no incidan en el carácter de punto de interés ecológico en el parque.

Debe realizarse vaciado del pozo bajo cautela arqueológica para permitir la intervención estructural en su interior que permita su conservación.

Sería deseable la realización de senderos de acceso y su inclusión en rutas, que podrían ser incluso temáticas, bien sobre los pozos, bien sobre la ganadería.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

---

**APÉNDICE.**



## POZO PINAR TORUÑO

### DESCRIPCIÓN:

Se considera un elemento vinculado de forma directa con las explotaciones pecuarias del parque. Destacamos la vinculación de este pozo como abrevadero y descansadero de ganado. Esto podría estar en relación con el camino de El Puerto a El Trocadero, donde se habilitó una barca durante parte de la Edad Moderna para poder realizar el paso hacia Cádiz.

Esta realizado de una forma que se repite en otros pozos del Parque y que hemos considerado como una tipología concreta de pozo. Estructuralmente son pozos de brocal redondo, hecho de obra de piedra en mampuesto y mortero de cal y arena. El acceso al agua se realiza mediante una escotadura lateral en forma de "V" truncada en la base por una plataforma de sillares que facilitan el acceso al interior del brocal. La técnica constructiva consiste en edificar utilizando mortero de cal y arena para unir mampuestos de piedra ostionera. La obra se enfosca con el mismo tipo de mortero aunque con una mayor proporción de cal. Esto se deduce de la existencia de restos constructivos en su entorno pertenecientes al brocal del pozo, concretamente a su parte superior, destacando un fragmento rematado en la superficie del mismo modo que el Pozo de La Algaida y que mantiene un lateral alisado, por lo que pudo corresponderse a la escotadura de acceso.

Carece de obra en sillares en el brocal o al menos no se pueden detectar. Presenta uso de ladrillos macizos en la realización del interior, cubiertos por materiales de una fase donde se utilizan ladrillos de gafas y mortero de cemento Portland pertenecientes a intervenciones posteriores que implicaron su reconstrucción a mediados del siglo XX. Destaca el hecho de haberse desmontado el brocal, por lo que solo se conserva solo la parte negativa de la estructura.



La datación original del elemento, si admitimos los paralelismos entre los pozos y sus características estructurales estaría al menos entre finales del S. XIX e inicios del XX, si bien no es descartable un momento anterior, entre finales del S. XVIII e inicios del XIX.

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se accede desde el sendero principal del Parque Metropolitano desde la entrada de Valdelagrana en dirección al Puente del Río de San Pedro, se encuentra casi al final del Pinar de Pino Carrasco en las proximidades de la antigua pista de aeromodelismo.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 36

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles.

Estructuras: actualmente se distingue solo la parte negativa del pozo.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. Siglos XIX-XX.

Pozo.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación malo, conservándose solo la estructura negativa. Presenta algunas grietas aunque no implican peligro de derrumbe inmediato. El interior del

pozo presenta considerable pérdida de enlucido. Está muy afectado por la colmatación.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

La existencia de patologías edilicias, como grietas y pérdidas del enlucido interior, hace recomendable una actuación preventiva para su conservación ya que la piedra desnuda favorece el derrumbe por soliflucción de la estructura. La aparición de grietas ha de ser intervenida antes de ocasionar problemas estructurales.

La realización de infraestructura de senderos en época reciente ha favorecido su posible inclusión en las rutas del Parque Metropolitano.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

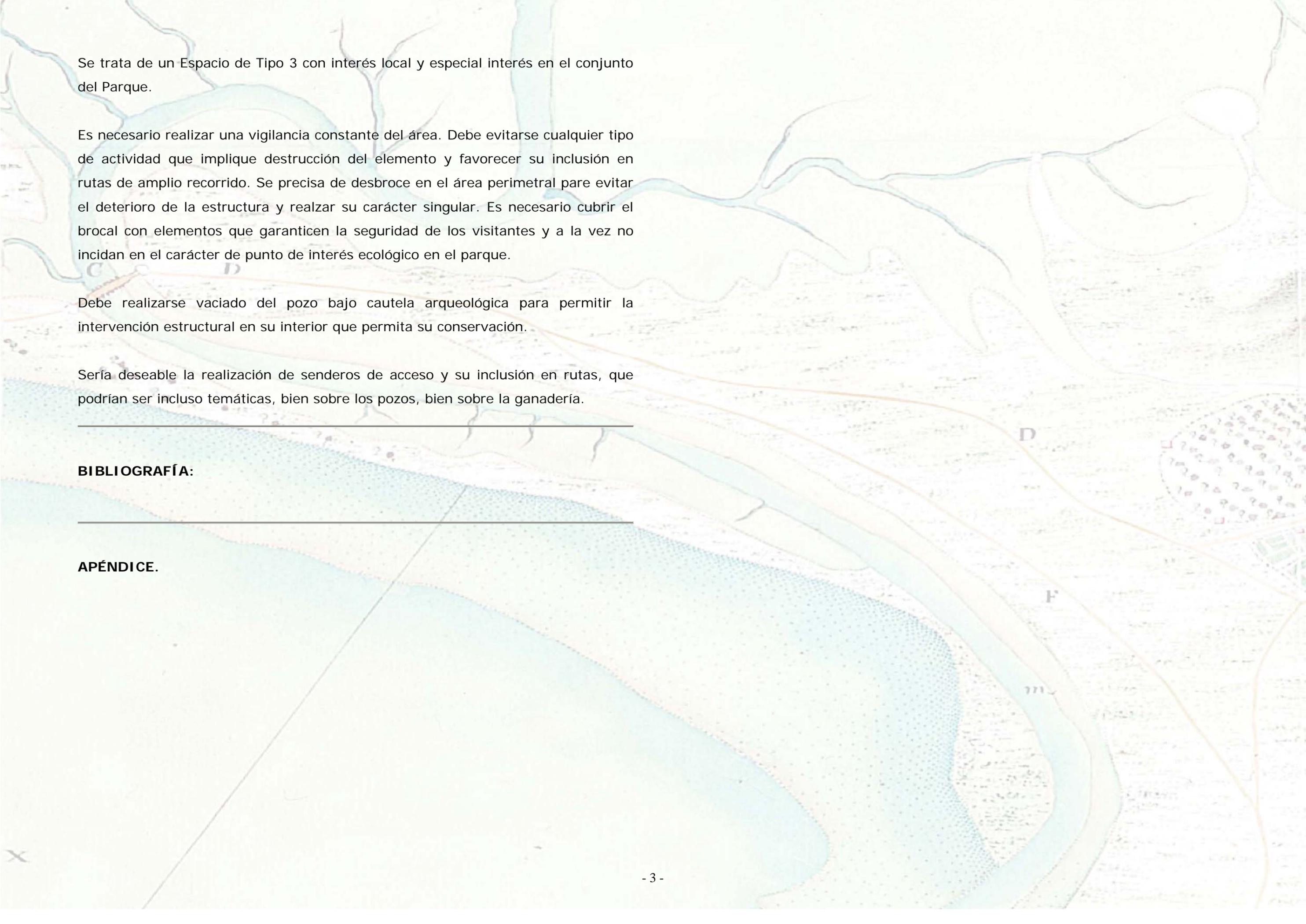
Pese al desconocimiento que tenemos del bien, este elemento tiene carácter significativo en el conjunto del parque metropolitano. Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. Es necesario un estudio más detallado para la correcta evaluación destacando un vaciado de su interior mediante metodología arqueológica, ya que parte del relleno podría estar vinculado al origen del pozo, que dado el carácter histórico singular del entorno, podría estar relacionado a su vez con episodios de la Guerra de Independencia Española.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.



Se trata de un Espacio de Tipo 3 con interés local y especial interés en el conjunto del Parque.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área. Debe evitarse cualquier tipo de actividad que implique destrucción del elemento y favorecer su inclusión en rutas de amplio recorrido. Se precisa de desbroce en el área perimetral para evitar el deterioro de la estructura y realzar su carácter singular. Es necesario cubrir el brocal con elementos que garanticen la seguridad de los visitantes y a la vez no incidan en el carácter de punto de interés ecológico en el parque.

Debe realizarse vaciado del pozo bajo cautela arqueológica para permitir la intervención estructural en su interior que permita su conservación.

Sería deseable la realización de senderos de acceso y su inclusión en rutas, que podrían ser incluso temáticas, bien sobre los pozos, bien sobre la ganadería.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

---

**APÉNDICE.**



## POZO DE CARRETONES

### DESCRIPCIÓN:

Muro Orejón menciona por primera vez en la historiografía al Pozo de Carretones al referir que Puerto Real contaba en el siglo XVIII exclusivamente con dos pozos para el abastecimiento público, el de Carretones y el de Canterías (1961, p. 20).

Destacamos la vinculación de este pozo como abrevadero y descansadero de ganado y su relación con la gestión económica de las dehesas colindantes, como las de propios y en este caso concreto, la Dehesa de La Algaida,

Existe un proyecto en 1834 para crear unos jardines en el sitio de Carretones, utilizados con frecuencia como lugar de esparcimiento por los vecinos de la población de Puerto Real. Se celebró en sus inmediaciones la primera Feria de Puerto Real en 1843, una feria del ganado. La ubicación junto al Pozo de Carretones no es gratuita, ya que se disponían de varias dehesas de propios en su entorno, entre las que se incluye La Algaida, y de pozos para abrevar el ganado, como el propio pozo de Carretones, tal y como se referencia en el primer cartel anunciador de la feria (Muro Orejón, 1992, pp. 163-165).

El camino que discurre frente por la algaida y que llega a los pozos recibe el nombre de Camino de Los Pozos. Ello está en relación directa con el uso del descansadero de ganado, el abrevadero y los pastos de la Dehesa de Propios.



**LOCALIZACIÓN:**

No se puede acceder en la actualidad al pozos ya que se encuentran en el interior de una incorporación de la autopista de Sevilla- Cádiz.

---

**DELIMITACIÓN:**

Polígono 37

---

**CULTURA MATERIAL:**

Se han documentado diversos sillares en las inmediaciones, aunque no se ha detectado cerámica ni materiales asociados.

Estructuras: pozo con brocal en mampostería en sillares de piedra ostionera.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Moderna- Época Contemporánea. Siglo XVI al XIX.

Pozo hecho de sillares de piedra ostionera y descansadero de ganado.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Aunque presenta algunos frentes de erosión y contaminación por numerosos vertidos ilegales de escombros y chatarra, el estado de conservación es aceptable, sobre todo por el hecho de tener mantenimiento y encalarse por su condición de abrevadero para el ganado.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del entorno están relacionados con actividades pecuarias, sobre todo de cabra.

Los principales riesgos a los que está sometido el espacio son la destrucción del espacio para uso urbano y degradación como consecuencia del abandono total. Es significativo el hecho de presentar grandes acumulaciones de vertidos en su zona baja.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

El elemento tiene potencial monumental como espacio de esparcimiento y bien singular. Su situación en un nudo de carreteras no lo permite en la actualidad, pero su conservación garantiza la posibilidad de integrarlos en este tipo de espacios en el futuro. Hasta el momento su principal interés es histórico.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Espacio tipo 3, con especial importancia comarcal. Es deseable realizar un estudio histórico de los pozos ya que podrían ser medievales o incluso anteriores.

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Debe evitarse cualquier tipo de actividad que afecte al bien en cuestión.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la evolución de su conservación.

---

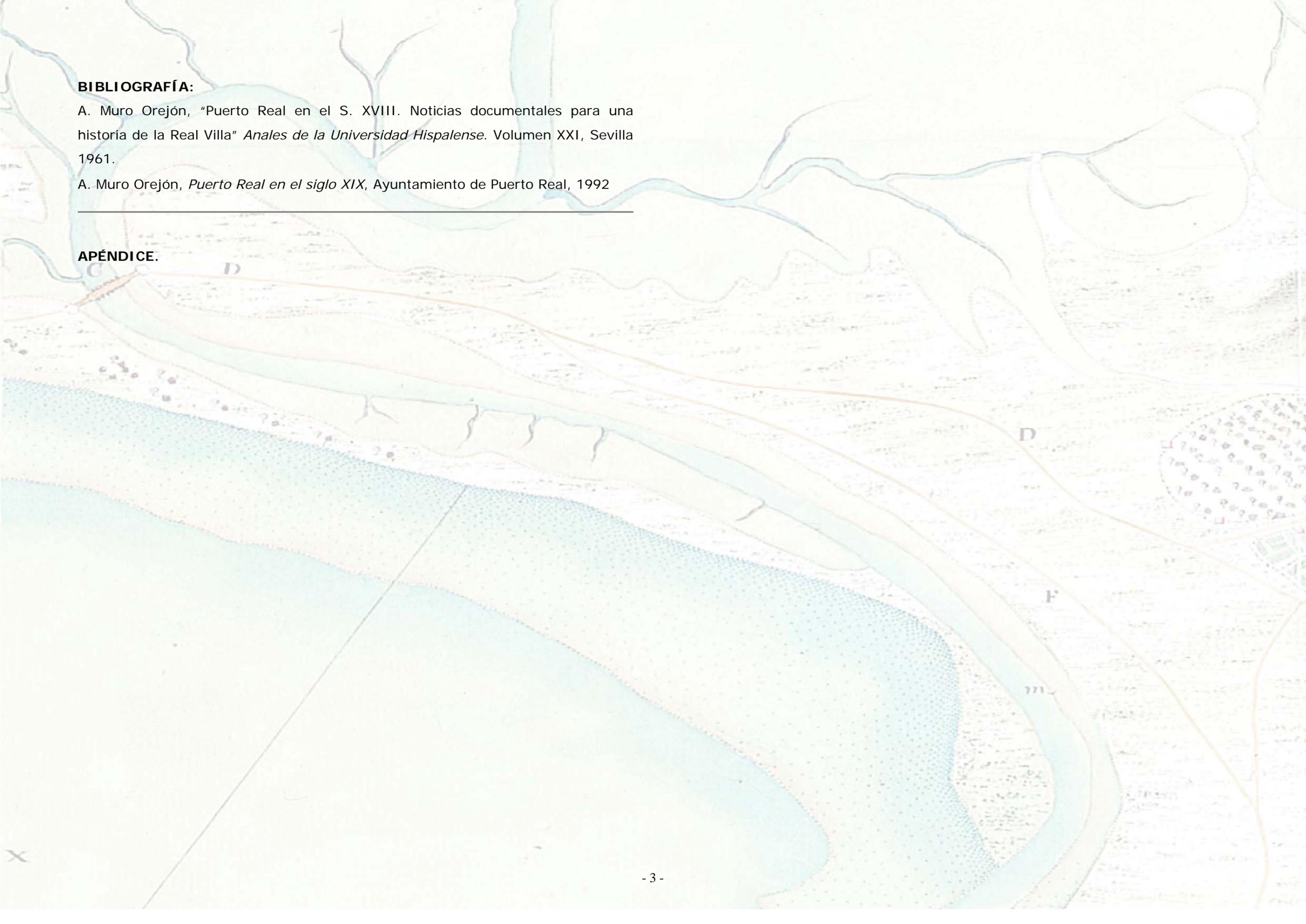
**BIBLIOGRAFÍA:**

A. Muro Orejón, "Puerto Real en el S. XVIII. Noticias documentales para una historia de la Real Villa" *Anales de la Universidad Hispalense*. Volumen XXI, Sevilla 1961.

A. Muro Orejón, *Puerto Real en el siglo XIX*, Ayuntamiento de Puerto Real, 1992

---

**APÉNDICE.**





## POZO-ALGIBE DE LA PUNTA DE LA ALGAIDA

### DESCRIPCIÓN:

Se considera de forma independiente al resto de elementos de su entorno inmediato por presentar una técnica constructiva idéntica a la utilizada en la última fase del cercano molino mareal de Goyena (*infra*).

La datación, si admitimos el paralelismo con el molino, estaría entre finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. El resto de las construcciones en su entorno no presentan técnicas constructivas similares y son posteriores a 1957, ya que no se aprecia su existencia en la ortofoto del Vuelo Americano de esta fecha.

### LOCALIZACIÓN:

Se accede desde el sendero principal del Parque Metropolitano en dirección a El Puerto de Santa María, se encuentra justo al final del Pinar de La Algaida, en la orilla del Caño del Río de San Pedro. En sentido contrario, lo encontraremos justo al llegar al Pinar desde el sendero de la Venta El Macka.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 38

### CULTURA MATERIAL:

No se han detectado objetos muebles.



Estructuras: el pozo está hecho en obra, macizo, con paredes e interior de mortero de cal y mampuestos de piedra ostionera. La obra se enfosca con el mismo mortero aunque con una mayor proporción de cal. Luego se aplican a modo de refuerzo y con intención decorativa diferentes fragmentos de elementos cerámicos, sobre todo de tejas. Esto se realiza tanto en las terminaciones verticales como en las horizontales. Es una forma constructiva muy particular y atípica. Más aún si consideramos que se trata de un pozo cuadrado y no circular, como la mayoría de los pozos de la zona.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. Siglo XIX e inicios del siglo XX.

Pozo de mampostería con planta cuadrada.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación bueno, conservándose la estructura completa. En la parte superior está afectada por el crecimiento de vegetación y el interior del pozo está colmatado.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos actuales del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación. La erosión puede poner en riesgo la preservación del bien de forma íntegra. La realización de infraestructura de senderos en época reciente ha favorecido su posible inclusión en las rutas del Parque Metropolitano.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Pese al poco conocimiento que tenemos del bien, este elemento tiene carácter significativo en el conjunto del parque metropolitano. Deben realizarse planes de

gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. Es necesario un estudio más detallado para la correcta evaluación.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 3 con interés local.

Es necesario realizar una vigilancia permanente del área. Debe evitarse cualquier tipo de actividad que implique destrucción del elemento y favorecer su inclusión en rutas de amplio recorrido. Se precisa de desbroce en el área perimetral para evitar el deterioro de la estructura y realzar su aspecto.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el deterioro que sufre el elemento, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

---

#### **APÉNDICE.**

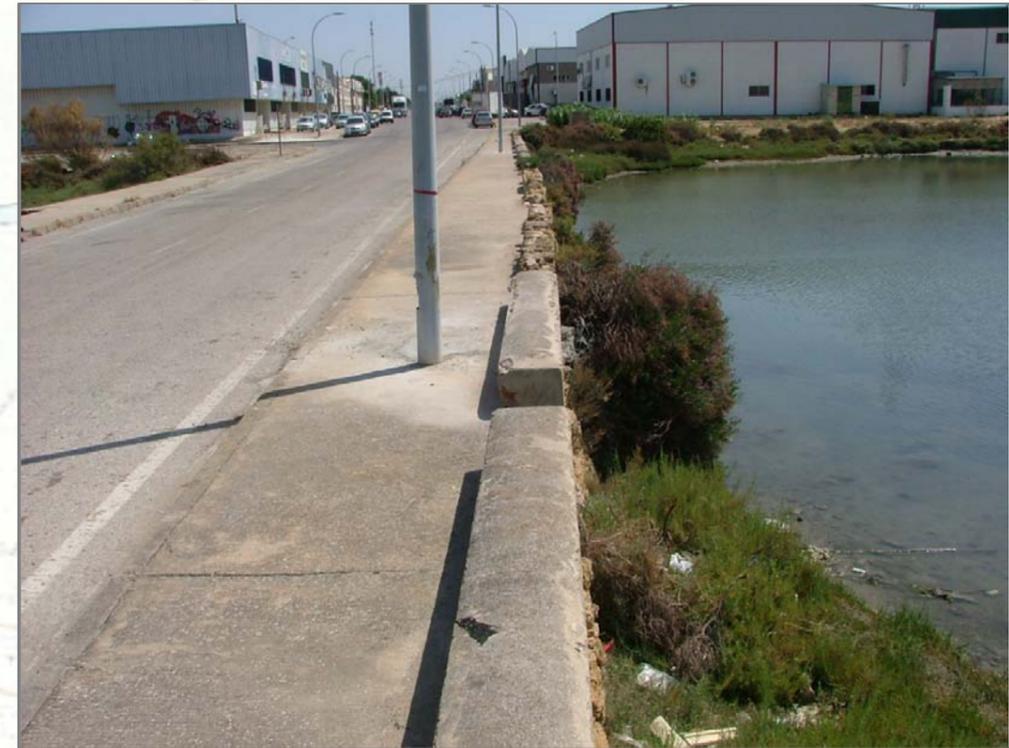


## PUENTE DE CORTADURA

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un puente de las últimas décadas del S XIX. Está hecho de fábrica con piedra ostionera, apreciándose algunos aliviaderos en la parte central, sin que se haya podido detectar restos de grandes arcadas antiguas. En la parte superior muestra numerosos parches constructivos de reparaciones en diversos momentos del S XX. Se aprecian dos grandes reformas, una de mediados de siglo muy visible en la parte superior central, donde se pueden ver los ladrillos de tipología más antigua. La otra se realizó en los años 70, utilizándose materiales como el cemento y hormigón, incluyendo como aliviadero una tubería de hormigón y asfaltando el tablero del puente.

Sabemos de la existencia de un puente en la Algaida en la Cortadura de San José en 1817 (Muro Orejón, 1992, p. 127; AHMPR Doc nº 1428-12). En el año 1817 el ayuntamiento de Puerto Real impone una multa a Fermín de Iparraguirre por acometer obra sin licencia en bienes de propios del municipio. En concreto se menciona la construcción de un puente en la Cortadura del Río San Pedro y de una casa con cimientos. El Puente que nos ocupa debe ser posterior a los años centrales del siglo XIX, fecha en la que se dejó de considerar de interés militar a la Cortadura, y anterior a 1897, ya que en los planos de Ramiro Muñoz de esta última fecha el puente aparece ya en la ubicación actual.



### LOCALIZACIÓN:

Se accede desde el polígono Industrial El Trocadero en dirección a la factoría de Delphy. A esta zona se puede llegar bien desde la población de Puerto Real, bien

desde la carretera secundaria dirección Cádiz y que pasa frente a las dependencias de Airbus.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 39

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

No se identifican elementos de la cultura material mueble.

Estructuras: puente hecho de fábrica con sillares y mampuestos de piedra ostionera, apreciándose algunos aliviaderos originales en la parte central, sin que se haya podido detectar restos de grandes arcadas anteriores. En la parte superior muestra numerosos parches constructivos de reparaciones en diversos momentos del siglo XX.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. Segunda mitad del siglo XIX (1856-1897).

Puente de obra.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación aceptable, si bien presenta algunos frentes de erosión con la consecuente pérdida de material, destacando la pérdida de los peraltes superiores. El extremo mejor conservado es el Oeste y la cara Sur. En el extremo Este encontramos un tramo realizado con hormigón y en la cara Norte abundan los vertidos realizados hacia el interior del Caño de la Cortadura.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

El puente aún se usa como medio de paso para el cruce del caño de La Cortadura.

El principal riesgo del elemento es la afección por la infraestructura industrial de su entorno, la acción erosiva del medio, con su deterioro asociado, y los vertidos de escombros y basuras hechos de forma incontrolada e ilegal.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Se trata de un espacio singular que ha sufrido deterioro estructural como consecuencia de las reformas a las que ha sido sometido. La mayor parte de la obra se conserva en buen estado y es destacable el potencial monumental de la estructura hecha en piedra ostionera.

Sería deseable su inclusión en rutas cercanas relacionadas con La Cortadura.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 2 con interés a nivel regional. Es destacable su potencial monumental.

Debe evitarse cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, o en su caso realizarse bajo control arqueológico. Es necesaria la limpieza y desbroce de la estructura para su correcta puesta en valor.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

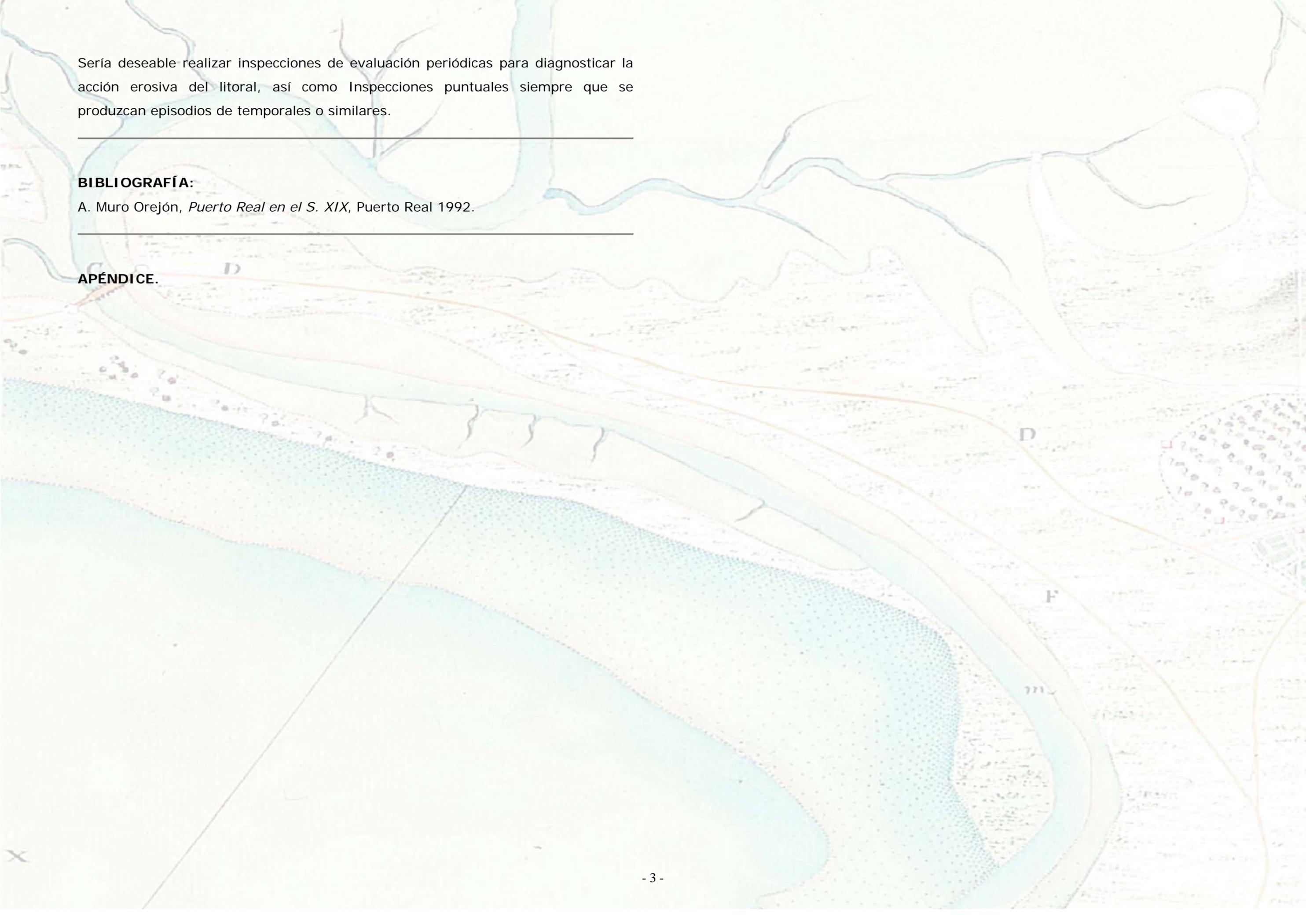
---

**BIBLIOGRAFÍA:**

A. Muro Orejón, *Puerto Real en el S. XIX*, Puerto Real 1992.

---

**APÉNDICE.**





## PUENTE DEL CAÑO DE LA SAL

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de los restos de una alcantarilla, o puente de reducidas dimensiones, que bien hubiera podido ser parte de la infraestructura de funcionamiento de la Salina de la Algaida mediante su uso como compuerta. Consta de muros exteriores en la cara que da al río de San Pedro, a modo de una vuelta de afuera. Estos están hechos de sillares y lajas de piedra ostionera. El ojo, cuya forma desconocemos, se ha derrumbado, quedando solo los materiales constructivos mezclados con los sedimentos marinos. En la parte superior se aprecian materiales contemporáneos que pudieran estar relacionados con el uso de la zona durante el siglo XX como escollera que permitía el acceso a zonas de pesca y marisqueo y a otras zonas de embarcaderos.

Sobre la explotación salinera de este espacio véase la ficha de catalogación de Salina Caño del Bote -1.

### LOCALIZACIÓN:

El primer acceso se realiza junto a la carretera que comunica el Cámpus Universitario del Río San Pedro, o bien siguiendo el Río de San Pedro en su orilla de Puerto Real desde la Zona de El Conchal en dirección Norte. Nos encontraremos con los restos de la compuerta tras caminar unos 500 metros.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 40



### **CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado elementos muebles significativos.

Estructuras: compuerta-alcantarilla

---

### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Moderna - Época Contemporánea

Compuerta - Alcantarilla

---

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación aceptable en los márgenes de los muros, si bien presenta algunos frentes de erosión con la consecuente pérdida del relleno del terraplén. La zona central está derruida y no se conserva siquiera el arranque de los arcos.

---

### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no representan riesgo para la conservación del bien.

Los riesgos a los que está sometido el yacimiento están directamente relacionados con factores que pueden implicar destrucción del elemento. La principal causa de destrucción está vinculada a la erosión a la que está sometido el elemento por acción de las mareas, siendo especialmente dañino el hecho de su situación en la orilla del río de San Pedro.

Podría verse afectado por futuras obras de ingeniería y dragados, que habrá de evitar en la medida de lo posible o bien someter a control arqueológico para controlar la antigüedad de la construcción.

---

### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Nos encontramos ante un elemento casi destruido cuyo especial interés es histórico por el hecho de estar en relación con una explotación salinera que conserva rasgo propio de la salina tardomedieval. Este tipo de estructuras no se han documentado aún convenientemente en la Bahía de Cádiz y apenas se han catalogado en el territorio nacional.

---

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 1 con el máximo interés histórico.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área. Deben de evitarse cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo o en su caso someterlas a control arqueológico.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

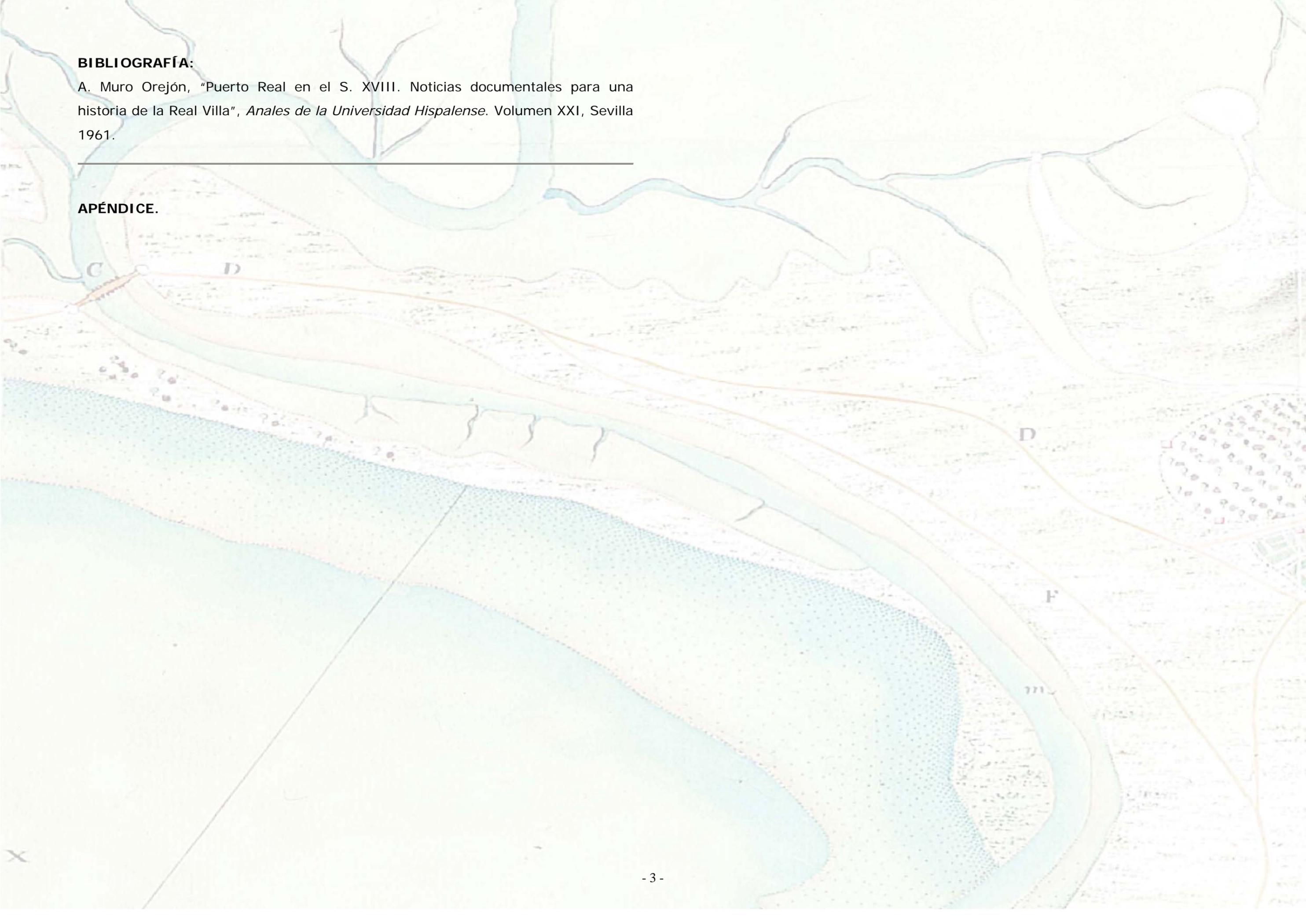
---

**BIBLIOGRAFÍA:**

A. Muro Orejón, "Puerto Real en el S. XVIII. Noticias documentales para una historia de la Real Villa", *Anales de la Universidad Hispalense*. Volumen XXI, Sevilla 1961.

---

**APÉNDICE.**



## PUENTES FERROVIARIOS RÍO SAN PEDRO

### DESCRIPCIÓN:

Los elementos en estudio se relacionan con el primer Ferrocarril de Andalucía, que nació de los proyectos de Díaz Imbrechts y Portocarrero de 1829 y 1830 que fueron además el primer proyecto de ferrocarril en todo el territorio español. Estos proyectos no prosperaron por falta de capital pero fueron retomados por el hijo de Díaz Imbrechts, D. Luís Díaz Somera, quien en 1850 obtiene una concesión para la construcción de un ferrocarril de Jerez a Cádiz por el Trocadero y el Castillo de Puntales, con un empalme a El Puerto de Santa María. Dicha concesión no puede materializarse por motivos varios, destacando los problemas financieros. Será en 1852 cuando con base en dicha concesión se cree la Sociedad de Ferrocarril entre Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María y Cádiz, concluyendo en 1854 la construcción del primer tramo, de 15 Kilómetros entre Jerez y El Puerto, y en 1856 el tramo de 13 Kilómetros de El Puerto al Trocadero. El coste del primer tramo fue de 12´5 millones de reales y del segundo de 13. (Casares, 1973, pp. 156-157). El hecho de que la línea estuviera terminada entre El Puerto de Santa María y Puerto Real en 1856 indica que el necesario puente sobre el río de San Pedro se corresponde con este periodo.

Ya avanzado el S. XX se modificó el trazado del ferrocarril de forma parcial y se precisó de la construcción de un nuevo puente para el ferrocarril, que es el que funciona hoy día. Del antiguo puente solo se conservan los pilares.



**LOCALIZACIÓN:**

Se encuentran en la zona en la que la vía férrea cruza el Río de San Pedro. Junto a la Autovía. El Acceso en vehículo y a pie no es recomendable por encontrarse el segundo puente y la zona aún en uso ferroviario.

---

**DELIMITACIÓN:**

Polígono 41

---

**CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles.

Estructuras: del puente antiguo solo se conservan los pilares. El nuevo se mantiene en uso ferroviario.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea (1854-1856).

Puentes de Ferrocarril contruidos con estructuras metálicas.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación muy precario, ya que se eliminó la práctica totalidad de la estructura. Los pilares están dañados por presentar algunos frentes de erosión con la consecuente pérdida de material, en especial, mantiene un frente de erosión permanente por parte de la actividad intermareal del río de San Pedro.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación. Sin embargo la realización de infraestructuras en el espacio pueden destruir los pocos restos que quedan del puente original.

El bien esta sometido a dos riesgos principales. La erosión litoral que pone en riesgo la preservación de los restos, ya que la dinámica litoral es muy activa. El otro riesgo potencial de conservación está vinculado a la naturaleza de los materiales que lo componen, ya que el metal se oxida y está destinado a la descomposición como consecuencia de su naturaleza a no ser que reciba tratamiento para su conservación.

Las futuras obras de ingeniería en la zona deberían de evitar la destrucción de los pocos restos que quedan del puente original.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Este bien es un elemento con interés del patrimonio cultural, por pertenecer a la primera línea férrea de Andalucía y a una de las más antiguas de España. Es especialmente sensible a la destrucción.

Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio que lo integren en los pocos restos conservados del Ferrocarril Jerez – El Trocadero.

En el caso de realizarse trabajos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es necesario coordinar los mismos con la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y la UCA.

---

## PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 2 con interés histórico a nivel regional.

Todos los elementos relacionados con el proyecto de Ferrocarril de Díaz Imbrechts deberían gozar de protección de conjunto, ya que representan un importante patrimonio industrial y un elemento histórico insustituible. Pertenecen al primer ferrocarril de Andalucía y al primer proyecto de España. Todos estos elementos tienen especial interés a nivel Autonómico.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área. Deben de evitarse cualquier tipo de actividad que implique destrucción de los pocos elementos conservados.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

## BIBLIOGRAFÍA:

A. Casares Alonso, *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid 1973.

A. Muro Orejón, *Puerto Real en el siglo XIX*, Puerto Real 1992.

---

## APÉNDICE.



## PUENTE RÍO SAN PEDRO

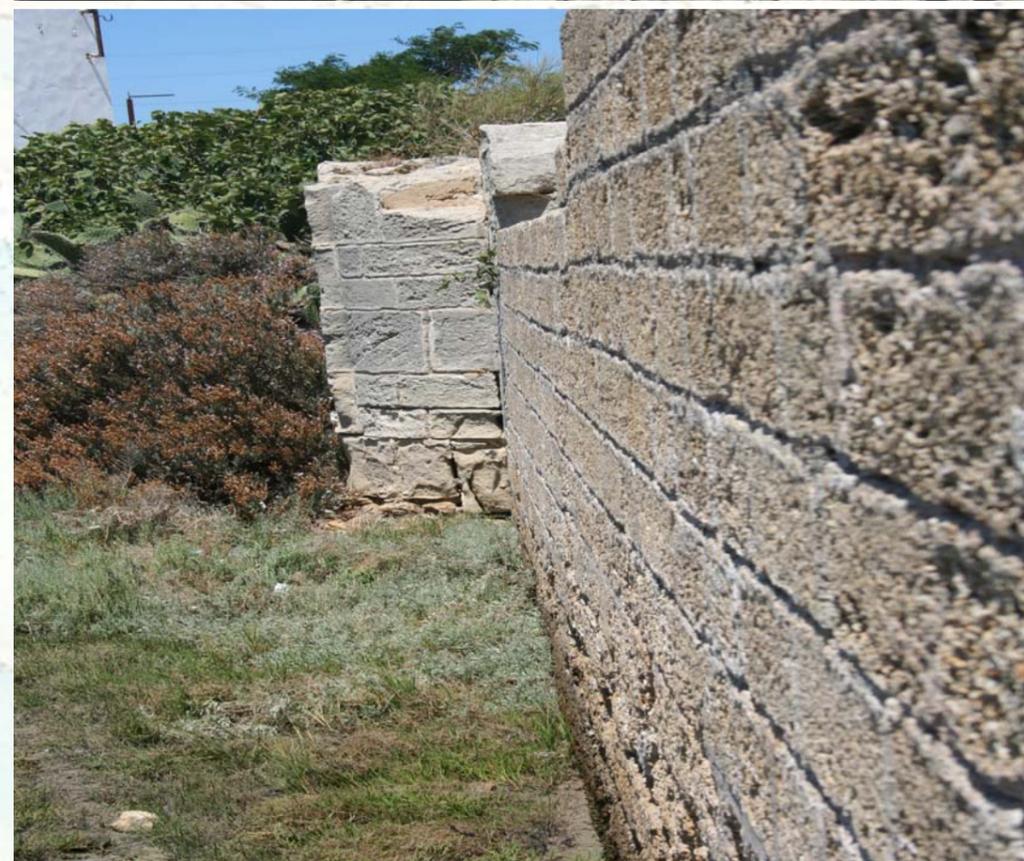
### DESCRIPCIÓN:

Sabemos de la existencia de un proyecto de Puente colgante para el Río San Pedro en 1846, que no llegó a realizarse. Dicho proyecto se encuentra en la actualidad en el AHPC (Muro Orejón, 1992, p. 210).

En la Edad Media y hasta la elaboración del catastro del Marqués de la Ensenada, era una barca el único medio para cruzar el río San Pedro. En 1802 se entrega al ayuntamiento de Puerto Real el nuevo Puente de Barcas que se construye desde los años 1770 para garantizar la posibilidad de tránsito permanente por el mismo. Se tiene documentación abundante sobre dicho puente debido a los diferentes impuestos que se pagaban por cruzarlo (véase al respecto la ficha de catalogación de Rampa Puente de Barcas). Estuvo en funcionamiento hasta inicios del S XX, fecha en la que se construyó el primer puente de "material y obra" del que se tiene constancia en fuentes documentales, tras un proyecto anterior de puente colgante de hierro que no llegó a materializarse.

La construcción del puente debió acometerse posiblemente entre 1915 y la dictadura de Primo de Rivera, en la que también se construyó el puente del Zurraque, muy similar a este y que también sustituyó a un puente de barcas. En esta fecha se realizaron obras de mejora en la totalidad del Camino Real.

En la zona inmediata se encontraba la Rinconada de la Barca del Río San Pedro, lugar donde se establecían pequeños intercambios comerciales. El Doc. Sig. 2313-12, AHMPR. nos informa sobre la subasta de armajo proveniente de la Dehesa de la Algaida en la rinconada de la barca del río San Pedro. El armajo (almajo) era utilizado para la obtención de barrilla a partir de sus cenizas, siendo la barrilla una



de las principales fuentes tradicionales para la obtención de sosa y esta a su vez uno de los productos esenciales en la elaboración de jabones y detergentes.

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se accede desde la antigua carretera N-IV. Justo tras cruzar el puente sobre el Río San Pedro, dirección Puerto de Santa María encontramos a nuestra izquierda la Venta "El Macka". A ella podemos acceder si en la misma dirección tomamos la primera salida a nuestra derecha, para realizar una raqueta que nos indican como dirección Valdelagrana o Parque Metropolitano de los Toruños. En nuestro caso una vez realizado el cruce de la antigua N-IV, seguiremos realizando el giro como si hiciéramos un cambio de sentido. Justo antes de volver a la carretera encontramos una salida a nuestra derecha que en 80 metros nos deja junto al elemento en cuestión, en las proximidades de la misma Venta El Macka.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 42

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles.

Estructuras: en la orilla de El Puerto de Santa María, se conserva el puente con varias rampas de acceso y abrevaderos. Pudo disponer de garitas de guardia según se aprecia en los arranques de las rampas. Toda esa parte se encuentra encalada, por lo que no se aprecia la piedra. El puente está hecho en obra, macizo, con paredes de sillares de piedra ostionera e interior de mortero de cal y mampuestos de la misma roca. Los laterales del puente tienen contrafuertes que lo asemejan a un puente romano.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Principios del siglo XX ( entre 1915 y la dictadura de Primo de Rivera)

---

Puente de mampostería y piedra ostionera.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación bueno, en la parte conservada del puente, y que apenas representa un tercio del total. El resto ha sido destruido para la realización de la autovía.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación.

El Bien esta sometido a diversos riesgos. La erosión litoral pone en riesgo la preservación de las estructuras, ya que la dinámica litoral es muy activa en esta zona. La realización de infraestructura en época reciente ha favorecido su conservación y lo ha transformado en mirador. La realización de obras en el espacio puede precisar de control arqueológico por la proximidad del Puente de Barcas y el carácter de zona de paso que ha tenido el área que ocupa a lo largo de la historia.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Este elemento tiene carácter significativo en el conjunto del parque metropolitano, así como es remarcable por estar vinculado al camino real de Cádiz a Madrid. Debe realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio.

---

## PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 2 con interés patrimonial a nivel regional.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área. Deben de evitarse cualquier tipo de actividad que implique destrucción del elemento y favorecer su inclusión en rutas de amplio recorrido. Se precisa de desbroce en el área perimetral para evitar el deterioro de la estructura y realzar su aspecto monumental.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

## BIBLIOGRAFÍA:

A. Muro Orejón, *Puerto Real en el S. XIX*, Puerto Real 1992.

---

## APÉNDICE.



## RAMPA DEL PUENTE DE BARCAS

### DESCRIPCIÓN:

En la Edad Media y hasta la elaboración del catastro de La Ensenada, era una barca el único medio para cruzar el río San Pedro. En 1802 se entrega al ayuntamiento de Puerto Real el nuevo Puente de Barcas que se construye desde los 1770 para garantizar la posibilidad de tránsito permanente por el mismo.

Se tiene documentación abundante sobre dicho puente debido a los diferentes impuestos que se pagaban por cruzarlo. Estuvo en funcionamiento hasta inicios del siglo XX, fecha en la que se construye el primer puente de "material y obra" del que se tiene constancia en fuentes documentales, tras un proyecto anterior de puente colgante de hierro que no llegó a materializarse.

Documentos singulares que aportan información sobre este bien son las Respuestas Generales del Catastro de la Ensenada, del siglo XVIII:

- AGS.CE.RG.L562.1091. Respuesta 23: Los propios del común se reducen a una barca sobre el río San Pedro, según cuentas de 1751 aporta 1000 reales de Vellón al año.
- AGS.CE.RG.L562.1096. Artículo 29: Una barca sobre el Río San Pedro perteneciente a los propios de esta villa cuyo arrendamiento queda advertido en el art. 23.

Apenas se conservan restos del puente de planchas de madera, si bien en la orilla del puerto de Santa maría, 50 metros al Oeste del antiguo puente de la Venta el Macka, se puede apreciar, cuando la marea está baja, un empedrado de cantería delimitado por dos alineaciones de estacas que impiden el deterioro del camino,



asientan el terreno y facilitan que el empedrado no se hunda en el fango ya que retienen la expansión del sedimento producida por la presión en la superficie. En la parte de las piedras se aprecian restos de tierras tipo gravas, arenas y alguna cabeza de estaca de tamaño reducido. Junto a este aparecen numerosos restos de embarcaciones.

Estos elementos coinciden con los mencionados en un documento del AMPR de 1814, del archivo histórico municipal de Puerto Real, donde se describen las diferentes partes de las que está formado el puente y su estado, a razón de la necesidad de repararlo de los desperfectos que ha sufrido tras la Guerra de Independencia Española. En él se menciona que en la parte de poniente el empedrado de la rampa está en mal estado. Esto pudiera estar en relación con los elementos detectados y que hemos identificado como los restos del puente de barcas y la barcaza del Río de San Pedro.

Dicho documento (AMPR Doc nº 1429-1, Puerto Real año de 1814) constituye un expediente formado a razón del mal estado del Puente de barcas sobre el río de San Pedro de esta jurisdicción para acudir a su pronta reparación:

“En la parte de poniente la Rampla que hay entre pilar y pilar es de Mampostería todo masiso y de Cantería por encima y su frente hasta su mitad se ha llebado el referido Río y la otra parte está tan quebrantada que precisa hacerla toda lo mas de nuevo pues es una de las principales seguridades de los pilares”

La barca sobre el río Salado es propiedad del ayuntamiento de Puerto Real desde su fundación. Muro Orejón menciona que “la barca del Salado es la única vía de comunicación regular por tierra en el camino hacia Cádiz” y afirma que “la Real Villa tenía otra Barca para el pasaje desde la Matagorda a Cádiz. Recuérdese que el castillo de Santa Cruz de la Matagorda estuvo siempre en término de Puerto Real. Noticias de esta otra barca las conocemos por la Real Provisión dada en Córdoba el 25 de Abril de 1485, inserta igualmente en el referido registro del sello simanquino, donde se ordena a Juan de Zuazo “cuyo es el castillo de la puente de

Zuazo” que no ponga obstáculos para este pasaje” (Muro Orejón 1961, pp. 20–21; Catálogo del Registro del Sello. Tomo IV (1485 – 86), asientos 863 y 855).

La barca se quemó en 1702 para obstaculizar el paso de las tropas angloholandesas, aunque en 1703 una nueva barca vuelve a cumplir su cometido, la cual se ampliará en 1706 para permitir el paso de caballerías. Sobre el fin del uso de la barca y su paso a un puente de barcas fijo, menciona Muro Orejón que “hay un proyecto de Puente de Madera debido al ingeniero y teniente coronel del ejército D. Antonio Hurtado, en 1776. Las actas de 1777, registran un acuerdo de Puerto Real con El Puerto de Santa María, para la Ejecución del Puente, que en 1780 ya está construido.” Interviene en la construcción el Conde de O´Reylli (Muro Orejón 1961, pp. 20–21).

Sobre la quema de la barca un documento de mediados del XIX, que enumera los méritos de la población, indica que en el año 1702 para contrarrestar las escuadras de Inglaterra y Holanda unidas, y en defensa y auxilio del expresado castillo de Matagorda, construyó y guarnicionó en él, todo a su costa, cuatro fuertes a las orillas del río de San Pedro en su término y jurisdicción, y sobre el mismo una barcaza grande con su dilatada calzada para el fácil y cómodo tránsito de la caballería” (Ordóñez de la Calle, 1958)

Con toda seguridad, la obra se realizaba desde mediados del S. XVIII. Los documentos AMPR Doc nº 2344-6, del año 1776, del que se extrae que Mateo Marque realiza obra del puente de planchas de madera del río de San Pedro según plano de Juan de Laganá, alférez de fragata de la Real Armada. Y el documento AMPR Doc nº 1295-7, de los años 1771–1786, pagó del ayuntamiento a los que debe dinero por las obras del puente del Río de San Pedro, dan buena cuenta de ello.

En 1802 se realiza la entrega al municipio del puente de barcas del Río de San Pedro sustituyendo a la barca que formaba parte de los propios del municipio. El puente de barcas fue cortado por las tropas españolas del general Alburquerque a

su paso por dicho sitio en su retirada hacia la Isla de León en el año 1808. Si bien el puente de barcas y su portazgo en el Río de San Pedro funcionaban de nuevo en 1817 (Muro Orejón, 1992).

Es destacable la cantidad de estructuras y elementos que se situaban en el entorno del puente de barcas, tal y como extraemos del AMPR Doc nº1428-14 (12), fechado en 1817:

- “Una casilla con dos piezas donde se cobra el portazgo y que se pone a cargo del arrendador”.
- “Un almacén y dos piezas pertenecientes a él”.
- “Un Zigüñal de piedra de amolar roto”.
- “Una bizagra e una rambla”.
- “Doce palas de madera para fango”.
- “Un alganedo de ancla roto”.
- “Una piedra de amolar”.
- “Una garita de madera”.
- “Una lancha grande para el uso de llevar las anclas y demás faenas que se ofrecen”.
- “Una lancha chica”.
- “Siete barcas que forman el puente”.
- “Dos barcas en la playa de este río”.
- “Una lancha perdida en la costa que se está debaratando para aprovechar los útiles de ella”.
- “Las dos entradas del puente con cuatro garitas de cantería”.
- “Un Dique con su máquina” .
- “Una grada para carenar las barcas”.
- “Un almacén de madera en la Banda del Puerto”.

Otro documento, AMPR 1428 – 14 (2), realiza en 1814 otro inventario de elementos en el puente, donde no aparecen los elementos anteriores salvo las barcas y la casilla para cobrar el portazgo.

En la zona inmediata se encontraba la Rinconada de la Barca del Río San Pedro, lugar donde se establecían pequeños intercambios comerciales. El Doc. Sig. 2313-12, AHMPR. nos informa sobre la subasta de armajo proveniente de la Dehesa de la Algaida en la rinconada de la barca del río S. Pedro. El armajo (almajo) era utilizado para la obtención de barrilla a partir de sus cenizas, siendo la barrilla una de las principales fuentes tradicionales para la obtención de sosa y esta a su vez uno de los productos esenciales en la elaboración de jabones y detergentes.

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se accede desde la antigua carretera N-IV. Justo tras cruzar el puente sobre el Río San Pedro, dirección Puerto de Santa María encontramos a nuestra izquierda la Venta “El Macka”. A ella podemos acceder si en la misma dirección tomamos la primera salida a nuestra derecha, para realizar una raqueta que nos indican como dirección Valdelagrana o Parque Metropolitano de los Toruños. En nuestro caso una vez realizado el cruce de la antigua N-IV, seguiremos realizando el giro como si hiciéramos un cambio de sentido. Justo antes de volver a la carretera encontramos una salida a nuestra derecha que en 80 metros nos deja junto al elemento en cuestión, en las proximidades de la misma Venta El Macka.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 43

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles. Existen restos de embarcaciones de madera que pueden asociarse con los vestigios de las barcas empleadas hasta principios del siglo XIX.

Estructuras: en la orilla de El Puerto de Santa María, 50 metros al Oeste del antiguo puente de la Venta el Macka, se puede apreciar, cuando la marea está

baja, un empedrado de cantería delimitado por dos alineaciones de estacas que impiden el deterioro del camino, asientan el terreno y facilitan que el empedrado no se hunda en el fango ya que retienen la expansión del sedimento producida por la presión en la superficie. En la parte de las piedras se aprecian restos de tierras tipo gravas, arenas y alguna cabeza de estaca de tamaño reducido.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Posibles vestigios de Época Medieval y Moderna.

Época Contemporánea. Siglos XVIII-XIX-XX.

Rampa de mampostería de un puente de barcas.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación muy precario, ya que presenta algunos frentes de erosión con la consecuente pérdida de material, en especial, mantiene un frente de erosión permanente por parte de la actividad inter-mareal del río de San Pedro.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación. Sin embargo la realización de infraestructuras en el espacio puede precisar de control arqueológico.

El yacimiento esta sometido a dos riesgos principales. La erosión litoral que pone en riesgo la preservación del yacimiento, ya que la dinámica litoral es muy activa y es previsible que en un futuro nos encontremos ante la aparición de restos arqueológicos considerables como consecuencia de acciones erosivas puntuales, tales como tormentas o temporales.

Otro riesgo potencial de conservación del yacimiento está vinculado a la naturaleza de los materiales que lo componen, ya que las estacas de madera están destinadas a la descomposición como consecuencia de su naturaleza orgánica. La destrucción y expolio al que puede ser sometido no parece tener gran impacto pero ha de ser tomada en consideración, ya que se trata de un espacio al que pueden estar asociados numerosos elementos materiales muebles.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Este yacimiento es un elemento con interés histórico, así como especialmente sensible a la destrucción.

Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. En el caso de realizarse trabajos científicos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es necesario coordinar los mismos con la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y la UCA.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 2 con interés científico a nivel regional.

Es necesario realizar una vigilancia constante del área. Deben de evitarse cualquier tipo de actividad que afecte al subsuelo, tales como obras de ingeniería, marisqueo y, en su caso, la parada en la zona de turistas para evitar expolios.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

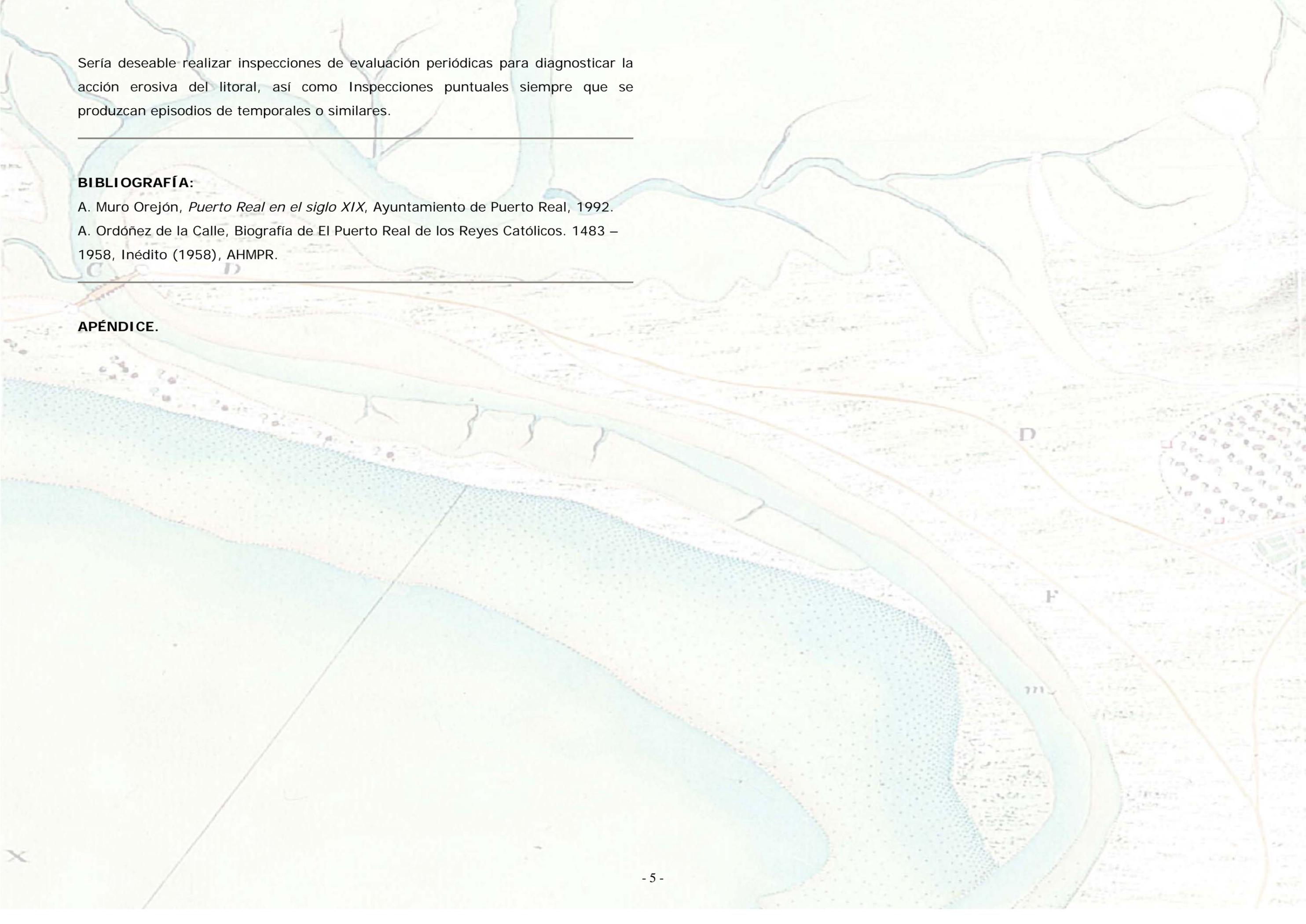
**BIBLIOGRAFÍA:**

A. Muro Orejón, *Puerto Real en el siglo XIX*, Ayuntamiento de Puerto Real, 1992.

A. Ordóñez de la Calle, *Biografía de El Puerto Real de los Reyes Católicos. 1483 – 1958*, Inédito (1958), AHMPR.

---

**APÉNDICE.**





## SALINA CAÑO EL BOTE - 1

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un elemento con estructura similar a una salina, que también pudiera cumplir funciones de vivero. Aunque pudiera reutilizar elementos anteriores, se construyó a inicios del S XX, como parece indicar la tipología de ladrillos utilizados en su realización, así como el mortero de cemento gris, tipo Pórtland.

Resulta llamativo su rápido abandono, su situación aislada con respecto a otro tipo de explotaciones salineras y su morfología totalmente diferente a las de las salinas y viveros de su tiempo. El hecho de que se encuentre en las proximidades de una zona con numerosos restos de explotaciones salineras muy anteriores, la morfología de la explotación, sus dimensiones y el patrón de ubicación son elementos que parecen indicar que nos encontramos ante una reutilización de parte de una salina de época histórica, posiblemente de los siglos XV – XVI d. C.

Como análisis de la cartografía histórica podemos considerar muy probable el hecho de que los márgenes del Río San Pedro albergaron salinas durante los siglos XVI y comienzos del XVII. A mediados del S. XVII desaparecieron de forma paulatina hasta no existir o no considerarse estas de suficiente entidad para aparecer en la cartografía más reciente y de mayor calidad de los siglos XVIII y XIX, en los que sólo aparece en el área de estudio la Salina del Puerto o Nuestra Señora de los Desamparados.

Por otra parte los estudios históricos de las fuentes documentales han demostrado la existencia de salinas en la zona de estudio durante el S. XV, sobre todo durante la segunda mitad del siglo, en las décadas de 1470 a 1490, como consecuencia de



una apuesta firme por las explotaciones salineras como generadoras de riqueza que favoreciera la consolidación de las repoblaciones.

Muro Orejón nos informa de concesiones de tierras, “la de 1737 a D. Jacobo Derqui, Vecino de la Isla de León” existiendo en momentos posteriores diferentes pleitos y concesiones para explotación de salinas por la familia Derqui en 1749, 1752 y 1766. Tratando el tema de las salinas asevera que:

“en el Registro general del sello de Simancas figuran varias disposiciones acerca de las mismas. Una dada en Sevilla a 23 de diciembre de 1484 en la que los Reyes Católicos apoderan al licenciado Juan de La Fuente, alcalde de casa y corte, para repartir las salinas de los términos de Jerez de la Frontera y Puerto Real. Las otras tres son de 1486; en la de febrero, los monarcas comisionan a Francisco de Bonaguisa, corregidor de la Real Villa, para que reparta las salinas entre los vecinos y moradores de la población y en las de 20 de mayo y 22 de junio hay sendas mercedes regias de dos mil tajos reales de sal a favor de Iñigo López de Mendoza, repostero mayor de la cera y plata del Rey, y del Secretario del Consejo Real Fernando Álvarez de Toledo” (Catalogo del Registro del Sello, tomo III -1480 – 1484, asiento 3833 y tomo IV -1485-1486, asientos 2446, 2939 y 3154; Muro Orejón, 1961, pp.30-31).

En algunos documentos se cita de forma explícita los Torunnos (Martín Gutiérrez, 2004, pp. 92-93, nota 220; AMJF: Actas Capitulares, 1483, Fol. 172r 172v). Tiene especial interés el uso de la zona del parque para la actividad salinera. Se han identificado salinas en La Algaida, Los Toruños y en sus alrededores. (Martín Gutiérrez, 2004, pp. 92-93). Del mismo modo es destacable la iniciativa del Veinticuatro Jerezano Alvar López de construir 1000 tajos salineros y viveros en la Creciente del Arrecife (esto es la creciente junto al camino) en el lugar “como viene de la Matagorda a esta çivdad (Jerez) que es desde la tierra firme fasta el canno donde entra el Salado”, permitiéndosele además edificar “las calderas y los viveros y tinajeras y otras cosas que sean necesarias” así como “la casa que para ello convenga”. (Martín Gutiérrez, 2004, p. 99)

El término es utilizado de nuevo en El Puerto de Santa María en Protocolo Notarial de 1483-84, domingo 7 de Marzo de 1484. “Otorga Bartolomé de La Parra e Juan de La Parra, estantes en esta villa, de dar una punta a un bivero de Fernando Manuel que es en sus salinas nuevas, allende el rio, el qual bivero se entienda con dos pedazos de bivero que esta junto con el ençima del Toruño .. eque trasladen tierra detrás del muro viejo” (Abellán Pérez, 2006, pp. 22-23).

Debe tenerse en cuenta diferentes factores a la hora de realizar el análisis histórico de la salina:

1. La zona en estudio está citada en documentos históricos como un área donde existían salinas en el S. XV (Martín Gutiérrez, 2003; 2004; 2008). La cartografía Histórica invita a pensar en la existencia de las mismas hasta inicios del S. XVII.
2. Un tajo equivalía a 200 m<sup>2</sup> de superficie, en la baja edad media. (Martín Gutiérrez 2008; Clemente, 2003.) Esta medida se corresponde con la media aproximada de los tajos conservados. (207 m<sup>2</sup> de media)
3. Las explotaciones de época bajomedieval, podían tener dimensiones diversas y en estas se incluirían diferentes espacios “los esteros, zonas para el almacenamiento del agua salada, las calderas, zonas de concentración, y las tajerías, zonas de cristalización”(Martín Gutiérrez 2008) En el caso que nos ocupa contamos con un caño artificial que surte de agua la caldera que a su vez se puede identificar con la zona de las tajerías, esto es, sería una doble función en la salina. El manejo de las aguas de un espacio a otro se pudo realizar y gestionar mediante compuertas, ya que los muretes que dividen los distintos espacios dejan aperturas muy reducidas para dejar pasar el agua, lo cual facilitaría la instalación de las mismas.
4. La morfología de la salina del Caño El Bote 1 es idéntica a la de salinas empleadas en El Puerto de Santa María a finales de la Edad Media, según se extrae de la ilustración de Wyngaerde para inicios del S. XVI.
5. En el S. XV “La explotación media oscilaba entre los 100 y 200 tajos, 2 y 4 hectáreas respectivamente. Mientras que la primera cifra aparece en los censos enfitéuticos de la Isla de León, la segunda se encuentra en los

repartimientos de Puerto Real. Es probable que esas unidades no fuesen suficientes para mantener a una familia, combinándose con otras actividades agropecuarias." (Martín Gutiérrez, 2008).

La superficie total de la zona apenas llega a una hectárea. Esta superficie no demasiado grande puede estar relacionada directamente con la explotación de la salina por una unidad familiar y con el uso de la actividad salinera como una actividad complementaria para la economía del grupo en cuestión. Se entiende por lo tanto que dicha unidad se dedicaría en otros momentos del año a actividades económicas alternativas relacionadas con el sector agropecuario.

Por ello consideramos que posiblemente nos encontremos en una zona donde se ubiquen restos de salinas de diversas cronologías. que se corresponden con el tipo de explotación propia de los años finales del S. XV que se ha conservado por una fosilización del paisaje, un posible uso continuado de la misma durante el SXVI y por la casi ausencia de elemento erosivos de alta intensidad en la zona donde se ubica. Otros elementos que han podido contribuir a su mantenimiento son los usos históricos del suelo como Coto de Caza y Dehesa, que por lo tanto eliminación de usos agresivos y mantenimiento de la cubierta vegetal.

Aún así, no hay dudas de que los restos que se conservan a la vista son contemporáneos. En el caso concreto de las compuertas, todo parece indicar que nos encontramos ante restos recientes, posiblemente del siglo XX. Esto lo deducimos por el empleo de materiales propios de este siglo, como ladrillos de gafas y cemento Pórtland, y la existencia en el entorno de infraestructuras salineras o similares correspondientes con época contemporánea. Esto no quiere decir que pueda tratarse de una reutilización de algún elemento anterior, ya que la estructura de la salina y sus dimensiones se corresponden con las propias de salinas tardomedievales.

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se accede desde la antigua carretera N IV. Justo tras cruzar el puente sobre el Río San Pedro, dirección Puerto de Santa María encontramos a nuestra izquierda la Venta "El Macka". Tomamos la primera salida a nuestra derecha, para realizar una raqueta que nos indican como dirección Valdelagrana o Parque Metropolitano de los Toruños. Siguiendo recto llegamos a la entrada del parque. Una vez allí continuamos el sendero de forma recta hasta llegar a un caño que cruza el camino. Se trata del Caño El Bote. Si lo seguimos por los caminos de mariscadores que discurren paralelos a él hasta el río de San Pedro encontraremos el elemento en cuestión.

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 44

#### **CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles con valor arqueológico en el interior de las salinas ni en sus proximidades. Si se aprecia transformación del espacio en época reciente.

Estructuras: se distingue un caño que consideramos artificial, varios espacios a modo de balsa que funcionaban uno como caldera-cristalizador. La compartimentación está realizada mediante muretes de arcilla acumulada de forma lineal. Dichos muretes dejan espacios de ancho reducido donde se colocan las compuertas que permitieran realizar los manejos hidráulicos.

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Edad Contemporánea: siglo XX.

Posible Época Medieval: siglo XV

Posible Época Moderna: siglo XVI

Unidad de explotación salinera/vivero con infraestructura de manejo de aguas marinas.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Aceptable como conjunto. Presenta transformaciones en zona sur por erosión. La tajería presenta aún delimitación pese a lo deleznable de las estructuras.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación y por el contrario favorecen su conservación. Del mismo modo la realización de infraestructuras de acondicionamiento en el espacio, tales como pasarelas, pueden precisar de control arqueológico.

En la zona limítrofe con el Río de San Pedro se encuentran los restos más afectados por la erosión. Destaca la afección de las compuertas. Se precisa en esta zona de un plan de consolidación y restauración preventiva que evite el deterioro y destrucción de la misma.

Otros riesgos que pueden afectar a este yacimiento son los posibles condicionamientos que se realicen en su entorno inmediato. Destacan la realización de puentes y pasarelas que puedan afectar a los muretes. Todos los elementos podrían verse seriamente afectados salvo en el caso en el que la pasarela se acometa de forma perimetral, paralela al elemento. La fragilidad de las estructuras y su carácter deleznable no aconsejan la circulación de personas por las mismas. La eliminación de la cubierta vegetal también incidiría muy negativamente a su conservación.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Este yacimiento es un elemento con gran interés científico, así como especialmente sensible a la destrucción. Deben de realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. En el caso de realizarse trabajos científicos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es necesario coordinar los mismos con la UCA, y si se dragara o transformara el Caño del Bote, sería necesario contar con el CAS.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

Comunicación con Delegación Provincial de Cultura para la inclusión del bien en el Catalogo de Bienes Inmuebles del IAPH y para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión.

Comunicación con Demarcación de Costas para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión y evitar cualquier acción futura prevista que pudiera representar cualquier tipo de afección al elemento que nos ocupa.

Comunicación con Consejería de Medio Ambiente para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión y evitar cualquier acción futura prevista que pudiera representar cualquier tipo de afección al elemento que nos ocupa.

Comunicación con gobierno Local del municipio donde se ubique el bien para facilitar la colaboración institucional en labores de gestión y puesta en valor y para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión.

Las medidas concretas a tomar serán:

1. Los posibles acondicionamientos que se acometan en su entorno inmediato se realizarán en el perímetro del polígono a proteger. Se evitará por tanto la realización de puentes y pasarelas que puedan afectar a las estructuras.
2. Se aconseja la delimitación del espacio protegido mediante vallado-cercamiento que impida la circulación de personas por las estructuras debido a su carácter deleznable. El cercamiento se realizará en madera tratada para evitar impacto visual
3. Para la puesta en valor se recomienda la instalación de miradores junto a la zona de tajerías y al menos un panel explicativo.
4. Se evitará cualquier eliminación de la cubierta vegetal para facilitar la conservación.
5. Se realizarán evaluaciones periódicas sobre la evolución del estado de conservación.
6. Es necesario efectuar una investigación más profunda sobre los elementos salineros del parque.
7. Se pedirá una figura de protección específica para las salinas históricas en el Parque Metropolitano, siendo en este caso la figura de BIC la más adecuada como consecuencia de la singularidad de los elementos. El elemento quedará vinculado a los espacios BIC, si bien debe de entenderse que por sí solo no alcanza esta consideración.

---

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

- J. Abellán Pérez, *El Puerto de Santa María a fines de la Edad Media. Urbanismo y Vida Cotidiana*. Serie Biblioteca de Temas Portuenses, nº 27. El Puerto de Santa María, 2006.
- E. Martín Gutiérrez, "Análisis de la toponimia y aplicación al estudio del poblamiento. El Alfoz de Jerez de la Frontera durante la baja Edad Media". *HID* 30, 2003, pp. 257- 300.
- E. Martín Gutiérrez, *La Organización del paisaje rural durante la baja Edad Media. El Ejemplo de Jerez de la Frontera*. Sevilla, 2004.
- E. Martín Gutiérrez, 2008 (en prensa)

A. Muro Orejón, "Puerto Real en el S. XVIII. Noticias documentales para una historia de la Real Villa" *Anales de la Universidad Hispalense*. Volumen XXI, Sevilla 1961.

---

#### **APÉNDICE.**



## SALINA CAÑO EL BOTE - 2

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un conjunto de elementos pertenecientes a varias explotaciones económicas históricas con manejos hidráulicos de agua marina. En conjunto, las estructuras son similares a las de una salina aunque también pudieran cumplir funciones de vivero. Algunos de los elementos estructurales son muy recientes, de inicios del S XX, como parece indicar la tipología de ladrillos utilizados en su realización, así como el mortero de cemento gris, tipo Pórtland. Resulta llamativo su rápido abandono, su situación aislada con respecto a otro tipo de explotaciones salineras y su morfología totalmente diferente a las de las salinas y viveros de su tiempo.

La morfología de la explotación, sus dimensiones y el patrón de ubicación son elementos que parecen indicar que nos encontramos ante una reutilización continuada de un espacio para uso salinero en época histórica, posiblemente de los siglos XV -XVIII. Por otra parte los estudios históricos de las fuentes documentales han demostrado la existencia de salinas en la zona de estudio durante el S. XV, sobre todo durante la segunda mitad del siglo en las décadas de 1470 a 1490, como consecuencia de una apuesta firme por las explotaciones salineras como generador de riqueza que favoreciera la consolidación de las repoblaciones.

En algunos documentos se cita de forma explícita los Torunnos. Tiene especial interés el uso de la zona del parque para la actividad salinera. Se han identificado salinas en La Algaida, Los Toruños y en sus alrededores. En este caso es destacable la iniciativa del Veinticuatro Jerezano Alvar López de construir 1000 tajos salineros y viveros en la Creciente del Arrecife (esto es la creciente junto al camino) en el lugar "commo viene de la Matagorda a esta çivdad (Jerez) que es



desde la tierra firme hasta el caño donde entra el Salado”, permitiéndosele además edificar “las calderas y los viveros y tinajeras y otras cosas que sean necesarias” así como “la casa que para ello convenga” (Martín Gutiérrez, 2004, pp. 92-99, nota 220; AMJF: Actas Capitulares, 1483, Fol. 172r 172v).

El “caño donde entra el Salado” podría ser el Caño de El Bote y no deja de resultar significativo el hecho de que la superficie del área donde encontramos la mayor concentración de elementos como muros y restos de tajerías, en la zona inmediata al propio Caño, mida aproximadamente 20 hectáreas, que es aproximadamente la superficie que se le otorgó a Alvar López.

(véase la restante argumentación histórica en la ficha de catalogación de Salina Caño El Bote -1).

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se accede desde la antigua carretera N IV. Justo tras cruzar el puente sobre el Río San Pedro, dirección Puerto de Santa María encontramos a nuestra izquierda la Venta “El Macka”. Tomamos la primera salida a nuestra derecha, para realizar una raqueta que nos indican como dirección Valdelagrana o Parque Metropolitano de los Toruños. Siguiendo recto llegamos a la entrada del parque. Una vez allí continuamos el sendero de forma recta hasta llegar a un caño que cruza el camino. Se trata del Caño El Bote. Nos encontramos casi en el centro del polígono.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 45

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles con valor arqueológico en el interior de las salinas ni en sus proximidades.

Estructuras: muretes, vueltas de afuera, restos de tajería y elementos varios que permiten realizar los manejos hidráulicos del agua de mar.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Posible Época Medieval: siglo XV.

Posible Época Moderna: siglos XVI- XVIII

Unidad de explotación salinera/vivero con infraestructura de manejo de aguas marinas.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Aceptable como conjunto de interés científico, aunque muy alterado físicamente. Presenta transformaciones en varias zonas por erosión. La tajería presenta aún delimitación pese a lo deleznable de las estructuras.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación y por el contrario favorecen su conservación. Del mismo modo la realización de infraestructuras de acondicionamiento en el espacio, tales como pasarelas, pueden precisar de control arqueológico.

En la zona limítrofe con los caños se encuentran los restos más afectados por la erosión. Destaca La afección de las tajerías.

Otros riesgos que pueden afectar a este yacimiento son los posibles condicionamientos que se realicen en su entorno inmediato. Destacan la realización de puentes y pasarelas que puedan afectar a los muretes. Todos los elementos podrían verse seriamente afectados salvo en el caso en el que la pasarela se acometa de forma perimetral, paralela al elemento. La fragilidad de las estructuras y su carácter deleznable no aconsejan la circulación de personas por las mismas.

La eliminación de la cubierta vegetal también incidiría muy negativamente a su conservación.

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Elemento de tipo 1. Especial interés científico regional. Este yacimiento es un elemento con gran interés científico, así como especialmente sensible a la destrucción. Deben de realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. En el caso de realizarse trabajos científicos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es deseable coordinar los mismos con la UCA, y si se dragara o trasformara el Caño del Bote, sería necesario comunicar las actividades al CAS.

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

Comunicación con Delegación Provincial de Cultura para la inclusión del bien en el Catalogo de Bienes Inmuebles del IAPH y para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión.

Comunicación con Demarcación de Costas para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión y evitar cualquier acción futura prevista que pudiera representar cualquier tipo de afección al elemento que nos ocupa.

Comunicación con Consejería de Medio Ambiente para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión y evitar cualquier acción futura prevista que pudiera representar cualquier tipo de afección al elemento que nos ocupa.

Comunicación con gobierno Local del municipio donde se ubique el bien para facilitar la colaboración institucional en labores de gestión y puesta en valor y para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión.

Las medidas concretas a tomar serán:

1. Los posibles acondicionamientos que se acometan en su entorno inmediato se realizaran en el perímetro del polígono a proteger. Se evitará por tanto la realización de puentes y pasarelas que puedan afectar a las estructuras.
2. Se aconseja la delimitación del espacio protegido mediante vallado-cercamiento que impida la circulación de personas por las estructuras debido a su carácter deleznable. El cercamiento se realizará en madera tratada para evitar impacto visual
3. Para la puesta en valor se recomienda la instalación de miradores junto a la zona de tajerías y al menos un panel explicativo.
4. Se evitará cualquier eliminación de la cubierta vegetal para facilitar la conservación.
5. Se realizaran evaluaciones periódicas sobre la evolución del estado de conservación.
6. Es necesario efectuar una investigación más profunda sobre los elementos salineros del parque.
7. Se pedirá una figura de protección específica para las salinas históricas en el Parque Metropolitano, siendo en este caso la figura de BIC la más adecuada como consecuencia de la singularidad de los elementos. El elemento quedará vinculado a los espacios BIC, si bien debe de entenderse que por sí solo no alcanza esta consideración.

---

### BIBLIOGRAFÍA:

J. Abellán Pérez, El Puerto de Santa María a fines de la Edad Media. *Urbanismo y Vida Cotidiana*. Serie Biblioteca de Temas Portuenses, nº 27. El Puerto de Santa María, 2006.

E. Martín Gutiérrez, "Análisis de la toponimia y aplicación al estudio del poblamiento. El Alfoz de Jerez de la Frontera durante la baja Edad Media". *HID* 30, 2003, pp. 257- 300.

E. Martín Gutiérrez, *La Organización del paisaje rural durante la baja Edad Media. El Ejemplo de Jerez de la Frontera*. Sevilla, 2004.

E. Martín Gutiérrez, 2008 (en prensa)

A. Muro Orejón, "Puerto Real en el S. XVIII. Noticias documentales para una historia de la Real Villa", *Anales de la Universidad Hispalense*. Volumen XXI, Sevilla 1961.

---

### APÉNDICE.



## SALINA DE LA ALGAIDA

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una salina sin serpentín que se encuentra junto a la Facultad de Ciencias de la UCA en el Campus de Río San Pedro. Se ha detectado su existencia mediante análisis de ortofotos y estudio histórico.

Se han identificado salinas en La Algaida, Los Toruños y en sus alrededores durante el siglo XV (Martín Gutiérrez, 2004, pp. 92-93) y se ha constatado mediante análisis de cartografía histórica la existencia de zonas dedicadas a la producción salinera en los márgenes del Río San Pedro en la zona del parque hasta el S. XVII, así como su ausencia en la zona de la Algaida durante el S. XVIII, XIX y XX.

A continuación se realiza un recorrido por la cartografía histórica de la obra de Calderón Quijano que contiene información significativa sobre las salinas en el área de estudio. Se relaciona de forma cronológica para poder comprender el proceso.

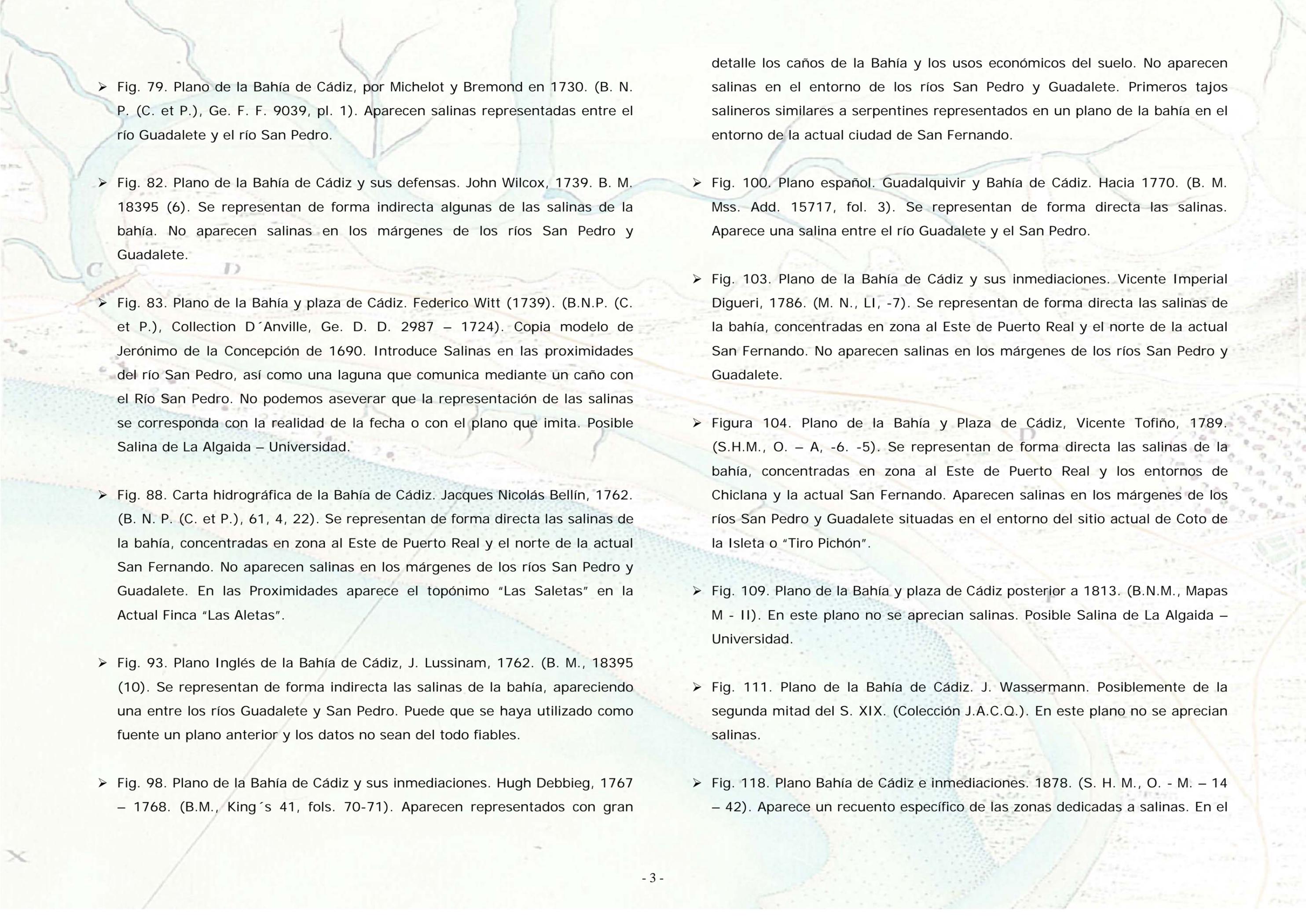
- Fig. 29. Plano de la Bahía de Cádiz, Jorge Höfnagel, 1564 (B.N.P -C. et P.- Collection D`Anville, Ge. D. D. 2987 – 1720). Aparecen diferentes salinas al Oeste de Puerto real y en la franja de tierra próxima al Río San Pedro.
- Fig. 30. Plano de la Bahía y Ciudad de Cádiz. Abraham Ortelius, 1570. (B. N. P. (C. et P.), Ge. F. F. 616, pl 32). Al Oeste de Puerto Real aparece un río salado (gruff sout) (Río San Pedro) que vierte sus aguas a un río mayor (ha de ser el Guadalete) que desemboca junto a El Puerto de Santa María. A ambos lados de este aparecen dibujados los símbolos que indican Salinas (sout).



- Apéndice. Fig. 2. Mapa del Golfo de Cádiz. Lucas Jansz Waghenaer. 1584 – 1585. (Spiegel der Zeevaerdt., lámina 19). Aparece un área de salinas rodeando a Puerto Real y a un río que podría ser identificado como el San Pedro.
- Apéndice. Figura 3. Mapa de la costa de Andalucía. Lucas Jansz Waghenaer en 1592 (Thresoor der Zeevaert, pp. 54–55). Aparece en la orilla Oeste de un río que podría ser identificado como el San Pedro una zona dedicada a salinas. En todo caso existe una zona salinera al oeste de la población de Puerto Real sin alcanzar ésta los márgenes del Guadalete.
- Apéndice. Figura 4. Mapa del Golfo de Cádiz. Willem Jansz Blaeu, 1612. The Light of Navigation, pp. 74-75. Aparece bajo la mención de "Sout Lant" una zona al Oeste de Puerto Real, en las márgenes de poniente y levante de un río que puede ser identificado como el San Pedro.
- Fig. 42. Plano francés de la Bahía de Cádiz. Posterior a 1668. (B. N. P. (C. et P.), 61, 1-4) Aparece la península de Los Toruños con muy poco desarrollo, aunque queda definida una barra de arena en el margen W del Río San Pedro que es confundido y tomado como origen diferente al Guadalete. No aparecen salinas en el área de estudio.
- Figura 43. Plano francés de la Bahía de Cádiz. Semejante al de la figura 42. Posterior a 1668 (B. N. P. (C. et P.), 61, 1-4). Aparece la península de Los Toruños con muy poco desarrollo, aunque queda definida una barra de arena en el margen Oeste del Río San Pedro que es confundido y tomado como origen diferente al Guadalete. No aparecen salinas en el área de estudio.
- Figura 48. Plano francés de la Bahía de Cádiz. Posterior a 1685. (B. N. P. (C. et P.), Ge. FF. 335, fig CXIV). No aparece el río San Pedro aunque sí el Guadalete. Entre este y la población de Puerto Real aparecen dos islas quizá

Los Toruños y El Trocadero, y el símbolo que indica la existencia de salinas en su entorno inmediato.

- Fig. 49. Plano de la Bahía de Cádiz, Señor de Darcy, 1686. (B. N. P. (C. et P.), 61, 3, 8). Se aprecia una isla entre ríos que podría corresponder con los Toruños-Algaida. En ella aparece un pinar pero no hay salinas.
- Fig. 59. Plano alemán de la Bahía de Cádiz. Hacia 1702. B. N. M. (Mapas) M.-II). En el plano aparecen representadas las principales ciudades y los usos económicos de los suelos que las rodean, aparecen así huertas, bosquetes y salinas. No hay salinas en las proximidades del Río San Pedro. Ni del Guadalete. Posible Salina de La Algaida – Universidad.
- Fig. 67. Plano de la Bahía y Plaza de Cádiz, Nicolás de Fer en 1702. (B. N. P. (C. et P.), 61, 3, 23). Se representan de forma indirecta las salinas de la bahía, concentradas en el levante de Puerto Real y el norte del actual San Fernando. No aparecen salinas en los márgenes del San Pedro ni del Guadalete.
- Fig. 68. Plano de la Bahía y Plaza de Cádiz, Petrus Schenk, 1707. Representa asalto angloholandés de 1702 por el Duque de Ormont. (B. N. P. (C. et P.), Ge. D. D., 1462, pl. 3). Se representan de forma indirecta las salinas de la bahía, concentradas en zona al Este de Puerto Real y el norte del actual San Fernando. No aparecen salinas en los márgenes de los ríos San Pedro y Guadalete. Posible Salina de La Algaida –Universidad.
- Fig. 72. Plano Francés de la navegación de la Bahía de Cádiz, posiblemente del S. XVIII. (B. N. P. (C. et P.), 61, 3, 28). Se representan de forma indirecta las salinas de la bahía, concentradas en zona al Este de Puerto Real y las ribera del Caño Sancti Petri en la actual San Fernando. No aparecen salinas en los márgenes de los ríos San Pedro, pero sí aparecen en los primeros meandros del Guadalete.

- 
- Fig. 79. Plano de la Bahía de Cádiz, por Michelot y Bremond en 1730. (B. N. P. (C. et P.), Ge. F. F. 9039, pl. 1). Aparecen salinas representadas entre el río Guadalete y el río San Pedro.
  - Fig. 82. Plano de la Bahía de Cádiz y sus defensas. John Wilcox, 1739. B. M. 18395 (6). Se representan de forma indirecta algunas de las salinas de la bahía. No aparecen salinas en los márgenes de los ríos San Pedro y Guadalete.
  - Fig. 83. Plano de la Bahía y plaza de Cádiz. Federico Witt (1739). (B.N.P. (C. et P.), Collection D´Anville, Ge. D. D. 2987 – 1724). Copia modelo de Jerónimo de la Concepción de 1690. Introduce Salinas en las proximidades del río San Pedro, así como una laguna que comunica mediante un caño con el Río San Pedro. No podemos aseverar que la representación de las salinas se corresponda con la realidad de la fecha o con el plano que imita. Posible Salina de La Algaida – Universidad.
  - Fig. 88. Carta hidrográfica de la Bahía de Cádiz. Jacques Nicolás Bellín, 1762. (B. N. P. (C. et P.), 61, 4, 22). Se representan de forma directa las salinas de la bahía, concentradas en zona al Este de Puerto Real y el norte de la actual San Fernando. No aparecen salinas en los márgenes de los ríos San Pedro y Guadalete. En las Proximidades aparece el topónimo "Las Saletas" en la Actual Finca "Las Aletas".
  - Fig. 93. Plano Inglés de la Bahía de Cádiz, J. Lussinam, 1762. (B. M., 18395 (10). Se representan de forma indirecta las salinas de la bahía, apareciendo una entre los ríos Guadalete y San Pedro. Puede que se haya utilizado como fuente un plano anterior y los datos no sean del todo fiables.
  - Fig. 98. Plano de la Bahía de Cádiz y sus inmediaciones. Hugh Debbieg, 1767 – 1768. (B.M., King´s 41, fols. 70-71). Aparecen representados con gran

detalle los caños de la Bahía y los usos económicos del suelo. No aparecen salinas en el entorno de los ríos San Pedro y Guadalete. Primeros tajos salineros similares a serpentines representados en un plano de la bahía en el entorno de la actual ciudad de San Fernando.

- Fig. 100. Plano español. Guadalquivir y Bahía de Cádiz. Hacia 1770. (B. M. Mss. Add. 15717, fol. 3). Se representan de forma directa las salinas. Aparece una salina entre el río Guadalete y el San Pedro.
- Fig. 103. Plano de la Bahía de Cádiz y sus inmediaciones. Vicente Imperial Diguery, 1786. (M. N., LI, -7). Se representan de forma directa las salinas de la bahía, concentradas en zona al Este de Puerto Real y el norte de la actual San Fernando. No aparecen salinas en los márgenes de los ríos San Pedro y Guadalete.
- Figura 104. Plano de la Bahía y Plaza de Cádiz, Vicente Tofiño, 1789. (S.H.M., O. – A, -6. -5). Se representan de forma directa las salinas de la bahía, concentradas en zona al Este de Puerto Real y los entornos de Chiclana y la actual San Fernando. Aparecen salinas en los márgenes de los ríos San Pedro y Guadalete situadas en el entorno del sitio actual de Coto de la Isleta o "Tiro Pichón".
- Fig. 109. Plano de la Bahía y plaza de Cádiz posterior a 1813. (B.N.M., Mapas M - II). En este plano no se aprecian salinas. Posible Salina de La Algaida – Universidad.
- Fig. 111. Plano de la Bahía de Cádiz. J. Wassermann. Posiblemente de la segunda mitad del S. XIX. (Colección J.A.C.Q.). En este plano no se aprecian salinas.
- Fig. 118. Plano Bahía de Cádiz e inmediaciones. 1878. (S. H. M., O. - M. – 14 – 42). Aparece un recuento específico de las zonas dedicadas a salinas. En el

Parque aparecen Salinas en el entorno de la actual Salina Nuestra Señora de los Desamparados. No aparecen las salinas en estudio.

Como análisis de la cartografía podemos considerar muy probable el hecho de que los márgenes del Río San Pedro albergaron salinas durante los siglos XVI y comienzos del XVII. A mediados del S. XVII desaparecieron de forma paulatina hasta no existir o no considerarse estas de suficiente entidad para aparecer en la cartografía más reciente y de mayor calidad de los Siglos XVIII y XIX, en los que solo aparece en el área de estudio la Salina del Puerto o Nuestra Señora de los Desamparados.

(véase la restante argumentación histórica para la actividad salinera en este espacio en la ficha de catalogación de Salina Caño El Bote -1).

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se accede de forma directa desde la entrada al Parque desde el Pinar de La Algaida junto a la Facultad de Ciencias de la UCA. (Campus Río San Pedro) a unos 150 m de la entrada nos encontramos con un panel que indica Lagunas estacionales, en realidad se trata de la salina. También queda fácilmente comunicada mediante pistas con el resto de senderos que discurren por el Parque Metropolitano y se puede acceder a pie o en bicicleta.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 46

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

No se han detectado objetos muebles con valor arqueológico en el interior de las salinas ni en sus proximidades.

Estructuras: se distingue un caño que consideramos artificial, dos espacios a modo de balsa que funcionaba uno como estero-caldera y otro como caldera. Un tercer espacio donde se aprecian restos de tajos y por lo tanto consideramos tajería. La compartimentación está realizada mediante muretes de arcilla acumulada de forma lineal. Dichos muretes dejan espacios de ancho reducido donde es muy probable que hubieran existido compuertas que permitieran realizar los manejos hidráulicos.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Medieval - siglo XV

Época Moderna - siglos XVI-XVII

Unidad de explotación salinera con infraestructura de manejo de aguas marinas.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Se aprecia transformación del espacio en época reciente, ya que encontramos una conducción de agua en tubería de cemento que sale desde la Facultad de Ciencias con dirección río San Pedro, vertidos de escombros y un camino de subbase con aliviadero de tubería de PVC.

El estado de conservación es aceptable como conjunto. Presenta transformaciones en zona sur y afección de obras posteriores con serios deterioros de la tajería existente en sector Norte. Los saleros presentan aún delimitación pese a lo deleznable de las estructuras. .

### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación y por el contrario favorecen su conservación. Del mismo modo la realización de infraestructuras de acondicionamiento en el espacio, tales como pasarelas, pueden precisar de control arqueológico.

Los riesgos que pueden afectar a este yacimiento son los posibles condicionamientos que se realicen en su entorno inmediato. Destacan la realización de puentes y pasarelas que puedan afectar a los muretes. Todos podrían verse seriamente afectados con excepción del camino central de subbase que ya está consolidado. La fragilidad de las estructuras y su carácter deleznable no aconsejan la circulación de personas por las mismas. La eliminación de la cubierta vegetal también incidiría muy negativamente a su conservación.

En la zona limítrofe del Caño de la Sal con el Río de San Pedro se encuentran los restos de una compuerta- alcantarilla que a causa de la erosión mareal está muy deteriorada y parcialmente destruida. Se precisa en esta zona de un plan de consolidación y restauración preventiva que evite el deterioro y destrucción de la misma.

---

### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Este yacimiento es un elemento con gran interés histórico, así como especialmente sensible a la destrucción. Deben realizarse planes de gestión permanentes para su correcta conservación y estudio. En el caso de realizarse trabajos científicos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es necesario coordinar los mismos con la UCA.

---

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

Comunicación con Delegación Provincial de Cultura para la inclusión del bien en el Catalogo de Bienes Inmuebles del IAPH y para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión.

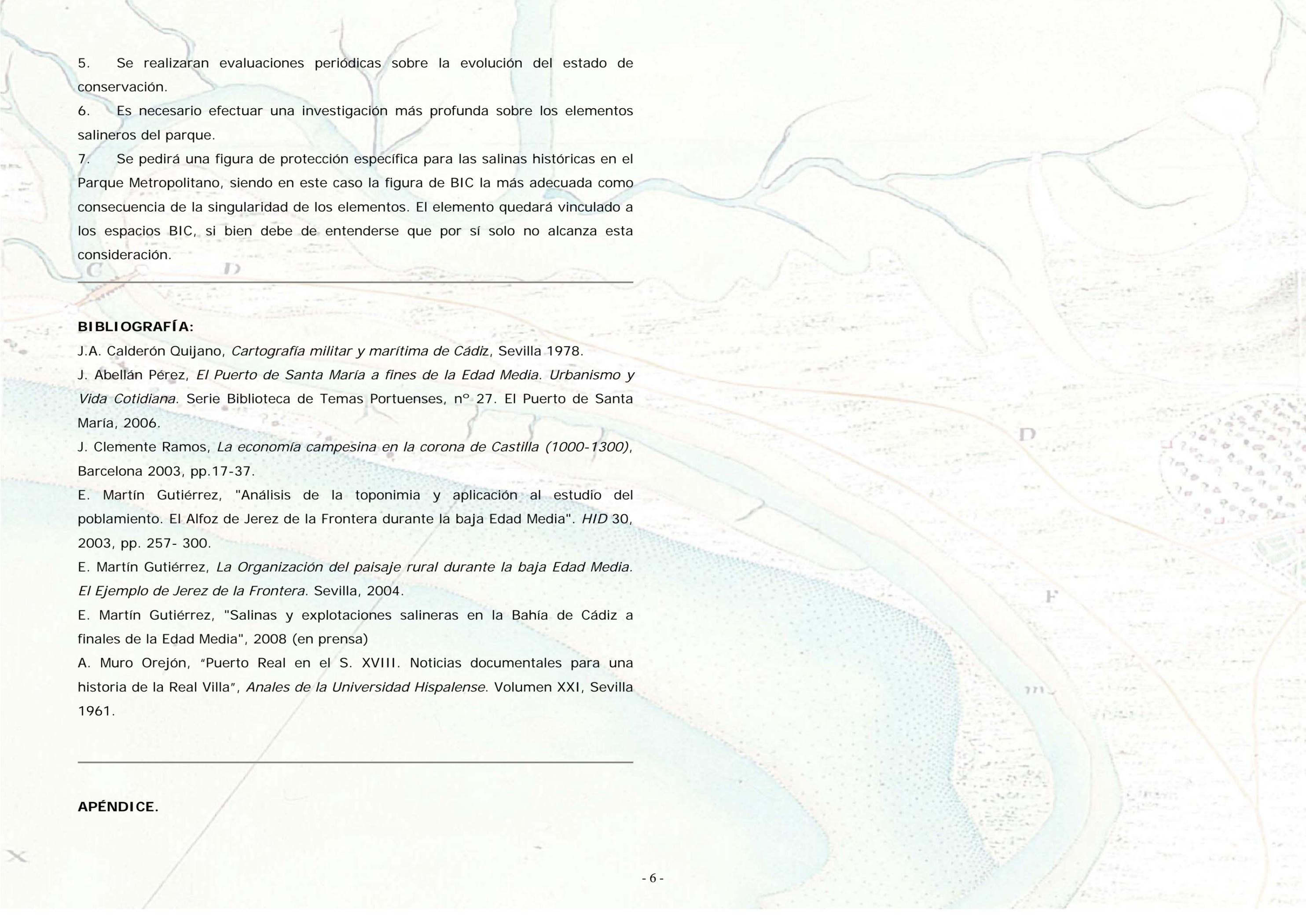
Comunicación con Demarcación de Costas para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión y evitar cualquier acción futura prevista que pudiera representar cualquier tipo de afección al elemento que nos ocupa.

Comunicación con Consejería de Medio Ambiente para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión y evitar cualquier acción futura prevista que pudiera representar cualquier tipo de afección al elemento que nos ocupa.

Comunicación con gobierno local del municipio donde se ubique el bien para facilitar la colaboración institucional en labores de gestión y puesta en valor y para dar a conocer la existencia de un plan de protección y conservación específica para el bien en cuestión.

Las medidas concretas a tomar serán:

1. Los posibles acondicionamientos que se acometan en su entorno inmediato se realizaran en el perímetro del polígono a proteger. Se evitará por tanto la realización de puentes y pasarelas que puedan afectar a las estructuras.
2. Se aconseja la delimitación del espacio protegido mediante vallado-cercamiento que impida la circulación de personas por las estructuras debido a su carácter deleznable. El cercamiento se realizará en madera tratada para evitar impacto visual
3. Para la puesta en valor se recomienda la instalación de miradores junto a la zona de tajeñas y al menos un panel explicativo.
4. Se evitará cualquier eliminación de la cubierta vegetal para facilitar la conservación.

- 
5. Se realizarán evaluaciones periódicas sobre la evolución del estado de conservación.
6. Es necesario efectuar una investigación más profunda sobre los elementos salineros del parque.
7. Se pedirá una figura de protección específica para las salinas históricas en el Parque Metropolitano, siendo en este caso la figura de BIC la más adecuada como consecuencia de la singularidad de los elementos. El elemento quedará vinculado a los espacios BIC, si bien debe de entenderse que por sí solo no alcanza esta consideración.

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

- J.A. Calderón Quijano, *Cartografía militar y marítima de Cádiz*, Sevilla 1978.
- J. Abellán Pérez, *El Puerto de Santa María a fines de la Edad Media. Urbanismo y Vida Cotidiana*. Serie Biblioteca de Temas Portuenses, nº 27. El Puerto de Santa María, 2006.
- J. Clemente Ramos, *La economía campesina en la corona de Castilla (1000-1300)*, Barcelona 2003, pp.17-37.
- E. Martín Gutiérrez, "Análisis de la toponimia y aplicación al estudio del poblamiento. El Alfoz de Jerez de la Frontera durante la baja Edad Media". *HID* 30, 2003, pp. 257- 300.
- E. Martín Gutiérrez, *La Organización del paisaje rural durante la baja Edad Media. El Ejemplo de Jerez de la Frontera*. Sevilla, 2004.
- E. Martín Gutiérrez, "Salinas y explotaciones salineras en la Bahía de Cádiz a finales de la Edad Media", 2008 (en prensa)
- A. Muro Orejón, "Puerto Real en el S. XVIII. Noticias documentales para una historia de la Real Villa", *Anales de la Universidad Hispalense*. Volumen XXI, Sevilla 1961.

---

#### **APÉNDICE.**



## SALINAS DE SAN FERMIN

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una salina que funcionó al menos durante la segunda mitad del S. XIX y que aparece en los planos de Ramiro Muñoz existentes en el AMPR. En este documento aparece denominada como de San Fermín, si bien su último propietario la referencia como De San Fermín y San Francisco Javier.

Se situaba en la zona de Las Aletas, antiguamente denominada Las Saletas, en clara alusión a la producción salinera. Ésta se ubica en la proximidad inmediata del Parque Metropolitano. Parte de la infraestructura de explotación se encuentra en el propio Parque, como es el caso de un muro, o camino peraltado, por donde discurría un tranvía Decauville, y del embarcadero de la propia salina, situado en el Río de San Pedro.

Constaba de una pequeña casa orientada hacia el camino que la unía con el Molino de Goyena, denominado de San Fermín y San Francisco Javier, según su último propietario. Desde ella discurría el tranvía de vía estrecha mencionado que permitía transportar la sal desde los saleros hasta el embarcadero del Río de San Pedro.

Los últimos propietarios conocidos de la explotación pertenecían a la familia Derqui (véase ficha del catálogo de las Salinas de Nuestra Señora de los Desamparados).

Analizando el documento AMPR nº 377 (15), "Acta del Instituto Nacional de Colonización Previa a la ocupación de la Finca de las Aletas. 1957", podemos extraer gran cantidad de datos sobre la referida salina y su entorno.



José Miguel Derqui de Goyena era su propietario cuando se le aplicó a la finca la ley de 27 de abril de 1946 de expropiación forzosa de Fincas Rústicas con causa de Interés Social mediante el decreto de 22 de junio de 1956.

Es interesante en la documentación relativa a la expropiación la mención de diferentes topónimos y de actividades agropecuarias concretas:

- *Figura en el registro de la propiedad con el nombre de Molino de San Fermín y San Francisco Javier comúnmente conocida por el de Goyena y Toruños de Mendoza, inscrita con el número dos mil doscientos sesenta y siete, al folio catorce del libro noventa del ayuntamiento de Puerto Real...*
- *solamente existen sembradas unas 4 hectáreas de garbanzos emplazados en parcela 38-A del polígono I. El resto de la finca que se ocupa se viene dedicando al aprovechamiento de pastos...*
- *Molino de San Fermín y San Francisco Javier conocido por el de Goyena, con la Marisma que le circunda en la que están enclavados los Toruños de Mendoza.*

Todos los edificios fueron arrasados, por lo que desconocemos sus características estructurales.

Dado su situación con respecto al Parque Metropolitano, puede ser uno de los focos de dispersión de materiales arqueológicos de época contemporánea en toda la zona de la Algaida próxima a la playa del Río de San Pedro y por ello se incluye, entre otras razones, en el Catálogo.

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se localizaba en uno de los márgenes del actual polígono industrial de El Trocadero, al que se accede desde la carretera industrial de Puerto Real a Cádiz.

Se puede acceder al espacio donde se ubicaba pero no pueden verse los restos por encontrarse destruidos o bajo suelo industrial.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 47

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

No se han documentado ni estructuras ni elementos muebles. Se supone su conservación parcial subterránea.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea (última década del XIX).

Explotación salinera.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Destruída salvo a nivel de elementos susceptibles de ser estudiados arqueológicamente.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Futuras actuaciones constructivas pueden eliminar los vestigios arqueológicos presuntamente conservados.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

Espacio tipo 4. Interés Local.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Espacio tipo 4. Interés local. Tiene escaso interés en el Conjunto del Parque por estar totalmente destruido. Es singular como dato de naturaleza etnográfica en relación a los usos económicos del parque y su entorno.

---

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

---

#### **APÉNDICE.**



## SALINA DE NUESTRA SEÑORA DE LOS DESAMPARADOS

### DESCRIPCIÓN:

Explotación salinera que perteneció tanto a la familia Derqui como a los Goyena, destacando la prolongada vinculación de ambas familias con esta actividad extractiva.

La documentación remonta la relación de la familia Derqui con estas salinas al menos a la concesión en 1737 a favor de D. Jacobo Derqui, vecino de la Isla de León, y en años sucesivos (1749, 1752, 1766) se atestiguan pleitos y concesiones para explotación de salinas relacionados con la familia (Muro Orejón 1961, p. 30).

Destaca la vinculación de este territorio con la explotación salinera documentada desde época Moderna. Según Muro Orejón “en el Registro general del sello de Simancas figuran varias disposiciones acerca de las mismas. Una dada en Sevilla a 23 de diciembre de 1484 en la que los reyes católicos apoderan al licenciado Juan de La Fuente, alcalde de casa y corte, para repartir las salinas de los términos de Jerez de la Frontera y Puerto Real. Las otras tres son de 1486; en la de febrero, los monarcas comisionan a Francisco de Bonaguisa, corregidor de la Real Villa, para que reparta las salinas entre los vecinos y moradores de la población y en las de 20 de mayo y 22 de junio hay sendas mercedes regias de dos mil tajos reales de sal a favor de Iñigo López de Mendoza, repostero mayor de la cera y plata del Rey, y del Secretario del Consejo Real Fernando Alvarez de Toledo” (Muro Orejón 1961, p. 31; Catalogo del Registro del Sello, tomo III -1480-84-, asiento 3833 y tomo IV -1485-86-, asientos 2446, 2939 y 3154).

La familia Goyena tiene también la particularidad de estar vinculada históricamente a la explotación salinera. En el “Censo de la Población y Estadística 24 de abril de



1814", aparece el topónimo *Toruño*, con 30 aranzadas, como propiedad de los Goyena. Pese a mencionarse 46 salinas, no aparecen nombradas las salinas inmediatas a los Toruños, o al menos no con el nombre que tenían en otros momentos del XIX (Muro Orejón, 1992, pp. 115-122). En el número 13 de la Calle de la Cruz Verde de Puerto Real se conserva la casa del Mayorazgo de los Goyena con su escudo familiar (Moreno de Guerra, 1914, p. 24).

Además de las estructuras salineras, en las inmediaciones de la casa podemos actualmente identificar un pozo y una zona delimitada por muros dedicada a albergar animales. También se puede diferenciar en la ortofotografía aérea de 1956-57 y la OMAPSM de 1969 un espacio dedicado a huertas y cultivos de frutales, realizadas a modo de navazo.

La casa salinera de la Salina de Nuestra Señora de Los Desamparados, antiguamente denominada de El Puerto, tiene las siguientes características estructurales:

- Planta original posiblemente de mediados del S. XVIII. Planta de tendencia rectangular construida con mampuesto de piedra ostionera ligados con mortero de cal y arena. En los vanos y algunas esquinas la construcción presenta achaflanado con sillarejo de piedra ostionera y arenisca local. La construcción se enlucía con mortero de cal y arena, muy rico en cal y estaba acabado con encalado.
- La planta original está retocada con varias reformas durante el s. XIX, donde destacan el cegamiento de vanos usando ladrillos y mortero de cal y arena. En el interior se aprecian restos estructurales, como pilares realizados con el mismo tipo de ladrillo y técnica constructiva.
- A inicios del S XX se realizan diferentes reformas y ampliaciones que han dejado clara huella en el conjunto de la estructura. Estas pueden detectarse por el uso reiterado de ladrillos de gafas y cemento gris tipo Pórtland. De todas las reformas destacan los muros exteriores para delimitar las estancias de animales, así como la planta superior realizada a modo de "bienteveo" o torreta.

El interior de la estructura llevaba por solería en algunas de sus dependencias un pavimento de ladrillo tosco colocado a modo de loseta. El modo de colocación de los ladrillos es el denominado "espigado".

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

En el margen izquierdo del río de San Pedro justo en el límite del Término municipal de Puerto Real con el Puerto de Santa María.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 48, que define al conjunto de la salina, con la casa salinera y los elementos de explotación agropecuaria de su entorno.

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

No se han documentado en superficie elementos de la cultura material no contemporáneos.

Estructuras:

- vuelta de afuera de las salinas con piedra ostionera.
  - casa salinera con tres momentos constructivos en estado de conservación aceptable.
  - pozo
  - navazo
  - establos
  - saleros
  - embarcaderos.
- 

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea (1737)

Época actual.

Explotación salinera y piscicultura.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

El bien destaca por su buen estado de conservación general.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Deterioro de las estructuras edilicias conservadas.

Pérdida de elementos de la explotación original.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Espacio tipo 2. Especial Interés Regional y Comarcal, destacando la conservación del conjunto de elementos vinculados a la explotación tradicional de las salinas.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Es necesario generar un plan de actuación para garantizar la conservación del bien, ya que existe riesgo de colapso de los muros, sobre todo de aquellos construidos en piedra ostionera. Ha de plantearse un plan de recuperación del conjunto, sin excluir los usos acuícolas actuales, pero intentando rescatar otros usos tradicionales, en especial el salinero.

Espacio tipo 2. Interés Comarcal. Tiene especial interés en el Conjunto del Parque por presentar el único caso de casa salinera que se conserva en pie, destacando el hecho de que cada vez son menos las casas salineras que se conservan estructuralmente bien en el conjunto de Parque Natural Bahía de Cádiz, y las que lo hacen generalmente están muy transformadas.

Es singular como ejemplo de naturaleza histórica y etnográfica en relación a los usos económicos del parque y su entorno.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

Moreno de Guerra, A., "Puerto Real. Apuntes Históricos Descriptivos", en R. de Cózar y Vargas de Zúñiga, *Guía de Puerto Real*, Madrid 1914.

Muro Orejón, A., "Puerto Real en el S. XVIII. Noticias documentales para una historia de la Real Villa", *Anales de la Universidad Hispalense XXI*, 1961.

Muro Orejón, A., *Puerto Real en el siglo XIX*, Puerto Real, 1992.

Suárez Japón, J.M., *La casa salinera de la Bahía de Cádiz*, Cádiz 1989.

---

**APÉNDICE.**



## SALINA SAN SEBASTIÁN

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una salina que se realizó durante la segunda mitad del S. XIX y que aparece en los planos de Ramiro Muñoz existentes en el AMPR. Se situaba junto al Caño de La Cortadura, en la proximidad inmediata del Parque Metropolitano. Constaba de una pequeña casa orientada hacia el camino de El Dique a Puerto Real en las proximidades del Puente de La Cortadura. Su salero estaba situado de tal forma que le permitía evacuar la sal tanto por el camino citado anteriormente como por el propio Caño de La Cortadura en dirección al Caño de El Trocadero.

Todos los edificios han sido arrasados, por lo que desconocemos sus características estructurales.

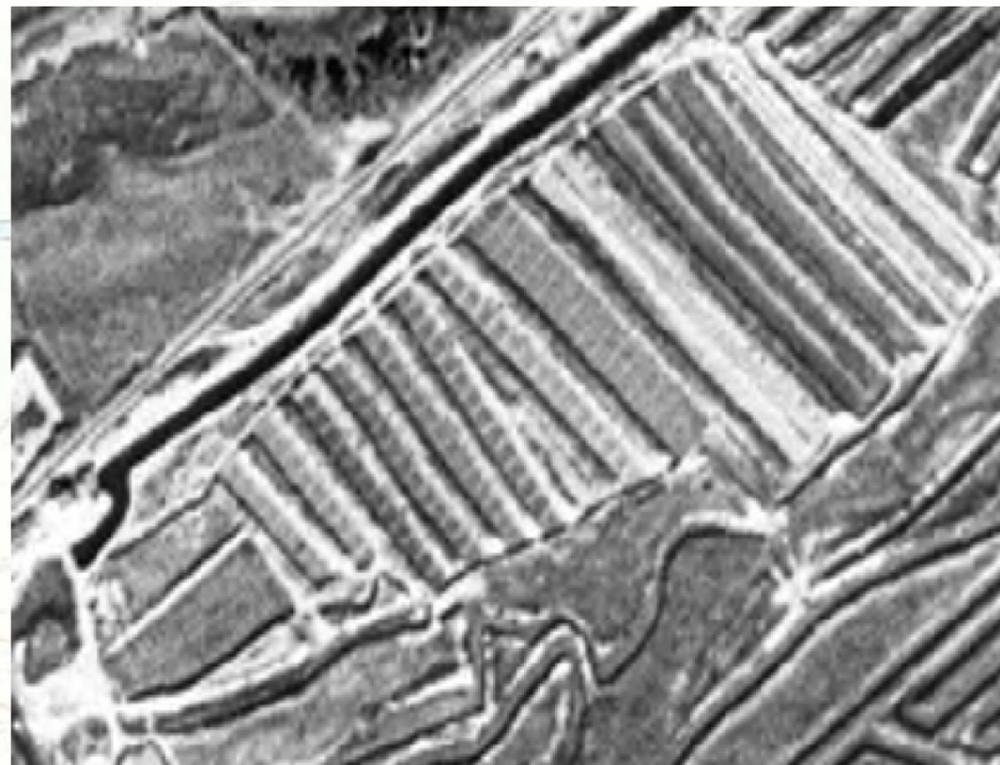
Dado su situación con respecto al Parque Metropolitano, puede ser uno de los focos de dispersión de materiales arqueológicos de época contemporánea en toda la zona de la Algaida próxima a la playa del Río de San Pedro y por ello se incluye en el Catálogo.

---

### LOCALIZACIÓN:

Se puede acceder al espacio donde se ubicaba pero no pueden verse los restos por encontrarse destruidos o bajo suelo industrial. Se encuentra en uno de los márgenes del polígono industrial de El Trocadero, al que se accede desde la carretera a Cádiz.

---



**DELIMITACIÓN:**

Polígono 49, conjunto de la salina y la casa salinera.

---

**CULTURA MATERIAL:**

No se han documentado ni objetos muebles ni estructuras.

---

**DESCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. Década de los 90 del siglo XIX. No se descartan otras cronologías.

Explotación Salinera.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado de conservación malo. Totalmente destruido.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo en el entorno han supuesto la destrucción del bien.

Los principales riesgos a los que está sometido el espacio son la destrucción por edificación, lo cual ha supuesto la eliminación física del elemento en cuestión. Desconocemos si quedarán restos estructurales en el subsuelo.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Espacio tipo 4. Interés Local.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Espacio tipo 4. Interés local. Tiene escaso interés en el Conjunto del Parque por estar totalmente destruido. Es singular como dato de naturaleza etnográfica en relación a los usos económicos del parque y su entorno.

Es aconsejable un control de futuros movimientos de tierras por si se conservarán estructuras en el subsuelo.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

---

**APÉNDICE.**



## SUELO ESTRUCTURA

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de un elemento reciente, que no aparece en la ortofotografía del vuelo americano del 56-57 pero se aprecia ya en la de 1977-78 del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María. Se corresponde con una plataforma en un camino paralelo al río de San Pedro. En ella encontramos restos de escombros, muy alterados por la acción de las mareas.

No es posible determinar su uso con exactitud. Se comprobó si estaba en relación con la ubicación en la zona de una instalación militar, por conocer la existencia en el meandro del río, en la banda del Puerto, de una batería durante las Guerras Napoleónicas, si bien no se han localizado los restos de la misma.



### LOCALIZACIÓN:

Se accede por la actual entrada al Parque en la banda de Valdelagrana y se sitúa el elemento junto al camino que discurre paralelo al San Pedro, más al Oeste del embarcadero destinado a las actividades náuticas.

### DELIMITACIÓN:

Polígono 50

### CULTURA MATERIAL:

Se han documentado diversos restos de cerámica melada y porcelana de la Cartuja Sevillana.



Solería de mortero.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Década de los 60-70 del siglo XX.

Ensanchamiento en camino.

Uso indeterminado.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Espacio tipo 4. Interés Local reducido.

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Tiene escaso interés en el Conjunto del Parque. Solo es singular la zona desde la perspectiva de encontrarnos en la orilla del Río de San Pedro y por conocer la existencia en el meandro del río, en la banda de El Puerto de Santa María, de una batería durante las Guerras Napoleónicas, si bien no se han localizado los restos de la misma.

Se propone el seguimiento de las posibles actuaciones que se desarrollen en el lugar e impliquen movimiento de tierras.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

---

**APÉNDICE.**



## VÍA DECAUVILLE

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de los restos de un “muro”, esto es un camino menor situado en una zona inundable, como una marisma, y que está peraltado para permitir su trasiego en seco pese a la crecida mareal de las aguas. Sobre este muro se colocaba una vía desmontable tipo Decauville que enlazaba un embarcadero situado en el Río de San Pedro con las explotaciones de la familia Goyena y posteriormente Derqui, situadas en la zona de Las Saletas, hoy Las Aletas, y que se identifican con el Molino de San Fermín y San Francisco Javier, popularmente conocido como de Goyena o Molino Galacho, y la Salina de San Fermín, situada en sus inmediaciones.

Sobre dicha vía estrecha discurría un tranvía que permitía transportar y acopiar grandes cantidades de mercancías relacionadas con el funcionamiento de las explotaciones económicas citadas anteriormente. Por ella el molino recibiría grano y pertrechos para su funcionamiento y exportaría la harina ya elaborada. La salina, por su parte evacuaría la sal en grandes cantidades, lo que podría justificar la necesidad del tranvía Decauville. De hecho el inicio del trazado de este pequeño ferrocarril enlaza los dos saleros de la Salina de San Fermín.

Se sitúa en las proximidades de la antigua Estación de Empalme donde se realizaba el cambio de aguja para los trayectos dirigidos hacia el conocido como “Muelle del Vino” o la Factoría de Matagorda, que se podía realizar desde El Puerto de Santa María y Puerto Real.

El elemento en cuestión se ha identificado de forma inequívoca, ya que aparece en el Plano de Ramiro Muñoz de 1897 del AMPR, que ha sido georreferenciado. Tras haber visitado el espacio señalado, que se reconoce en ortofotografía del vuelo de



1956 y en SCAPSM de 1969 y 1978, se ha comprobado la existencia de restos del muro solo en el espacio protegido como Parque Metropolitano, ya que el resto de la infraestructura se desmanteló durante la desecación de las marismas. No encontramos otros restos edilicios, aunque sí restos materiales propios del último cuarto del S XIX y comienzos del S. XX.

La compañía Société des Etablissements Decauville A n  se fundó en la década de los setenta del S. XIX por Victor y Paul Decauville, padre e hijo respectivamente. Inicialmente se dedicaban a la producción agrícola, pero en 1875 problemas relacionados con condiciones meteorológicas excepcionales que ponían en riesgo las cosechas hicieron que Paul tuviera que reaccionar creando un mecanismo que facilitara la recolección y transporte de los productos agrícolas, destacando la condición de "desmontable" de los railes. Este sería el primer ferrocarril de vía estrecha y se denominó "Decauville" en honor al apellido familiar. Durante los 80 obtuvo tanto éxito que se convirtió en la principal actividad de la compa a sustituyendo a la agrícola.

Cuando hablamos de un tranvía Decauville, podemos referirnos a un tren de pasajeros, pero también a un grupo de vagonetas tiradas por una pequeña máquina de vapor. En ocasiones ni siquiera existía dicha "locomotora", y las vagonetas eran tiradas por tracción animal o incluso por fuerza humana. En el caso de la vía Decauville de la Salina de San Fermín, nos encontraríamos casi con toda seguridad ante una vía estrecha por donde discurrían vagonetas cargadas de sal y otras mercancías. No tenemos noticias de si el elemento de tracción utilizado era una pequeña locomotora o fuerza animal.

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

Se ubica junto a la carretera que comunica el Campus Universitario del Río San Pedro cerca del cambio de sentido situado frente a las Aletas. El elemento cruza el sendero principal del Parque Metropolitano a la altura indicada en el polígono.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 51.

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

Destaca la aparición de diferentes elementos vidriados de cerámica común melada. Las formas y la tipología son propias del siglo XIX e inicios del XX.

Estructuras: restos del muro por el cual discurría la vía Decauville que enlazaba un embarcadero con los saleros de la salina de San Fermín.

---

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

 poca Contemporánea. Construido entre 1875 y 1897. Siglos XIX y XX.

Muro para vía Decauville.

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado del firme generalmente bueno en la totalidad del tramo conservado. De las vías se han retirado el total de las traviesas, si es que las hubo, y de los railes. Se ha visto afectado negativamente de forma parcial por la realización de la carretera y las obras de desecación de las marismas, por ello toda la obra en el exterior del parque ha sido destruida. El tramo que queda en el parque mantiene condiciones muy adecuadas para reincorporar elementos ferroviarios.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos actuales del suelo son favorables a la conservación del espacio. La cercanía de obras de infraestructuras en el nuevo Campus de Puerto Real y en la carretera puede afectar negativamente a su conservación.

El elemento ha visto favorecido su estado de conservación como consecuencia de su inclusión en un sendero tipo "vía verde". Aún así existen espacios que por su situación hacen que puedan ser afectadas por las obras de las diferentes infraestructuras que lo rodean. Destaca la contaminación paisajística originada por las obras de ampliación del Campus Universitario de Puerto Real. Otro punto de riesgo ha sido el espacio de contacto entre la antigua vía férrea y las obras de la carretera de El Puerto de Santa María a Puerto Real, ya que cualquier alteración futura puede afectar al bien en cuestión. Las modificaciones realizadas durante las obras de acondicionamiento del sendero han de tener control arqueológico y en su caso evitar cualquier destrucción del trazado.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

El conjunto de elementos vinculados al ferrocarril es uno de los aspectos del Parque con mayor cantidad de material documental de carácter histórico y por ello, aunque estructuralmente no aparente su importancia histórica, ha de ser tenido en cuenta como uno de los últimos espacios de esta naturaleza que se mantienen en la bahía gaditana y que tienen especial vinculación con el fenómeno de la Revolución Industrial en España. Los elementos de la línea férrea Jerez – El Trocadero están muy próximos.

Este bien en concreto es uno de los de mayor potencial para ser puestos en valor, del mismo modo que tiene especial interés a nivel regional, pues se vincula en el espacio con el primer proyecto de ferrocarril en España y el primero concluido en Andalucía.

---

#### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Espacio tipo 1. Especial interés para la historia Comarcal. Se considera a modo singular por representar parte del conjunto de Patrimonio Industrial relacionado con los primeros ferrocarriles utilizados en Andalucía. En este caso se trata de los primeros ferrocarriles de vía estrecha.

La señalización del total de elementos relacionados con el ferrocarril en el espacio del Parque Metropolitano y su entorno sería un valor añadido en las posibles rutas culturales en el Parque.

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

El conjunto de elementos ferroviarios se ha considerado Espacio de Tipo 1 con interés patrimonial nacional y especial interés regional, ya que se trata de una de las primeras líneas ferroviarias españolas, la primera de Andalucía y se corresponde con el primer proyecto nacional. Deben de evitarse cualquier tipo de obra que implique destrucción. Los espacios Tipo 1 serán objeto de solicitud de declaración de BIC.

Sería necesario realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el estado del bien, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

El espacio físico es susceptible de ser puesto en valor dado su situación. Se recomienda limpieza y desbroce del espacio, aunque con mantenimiento de parte de la cubierta vegetal, principal agente controlador de la erosión.

Es recomendable tenerlo en cuenta durante la realización de futuras obras de acondicionamiento y por ello valoramos de forma muy positiva la iniciativa del Parque de realizar un sendero reutilizando la vía verde e incorporándole otros elementos ferroviarios relacionados con ella, como es el caso del Puente de San Alejandro o el Ferrocarril de Jerez al Trocadero.

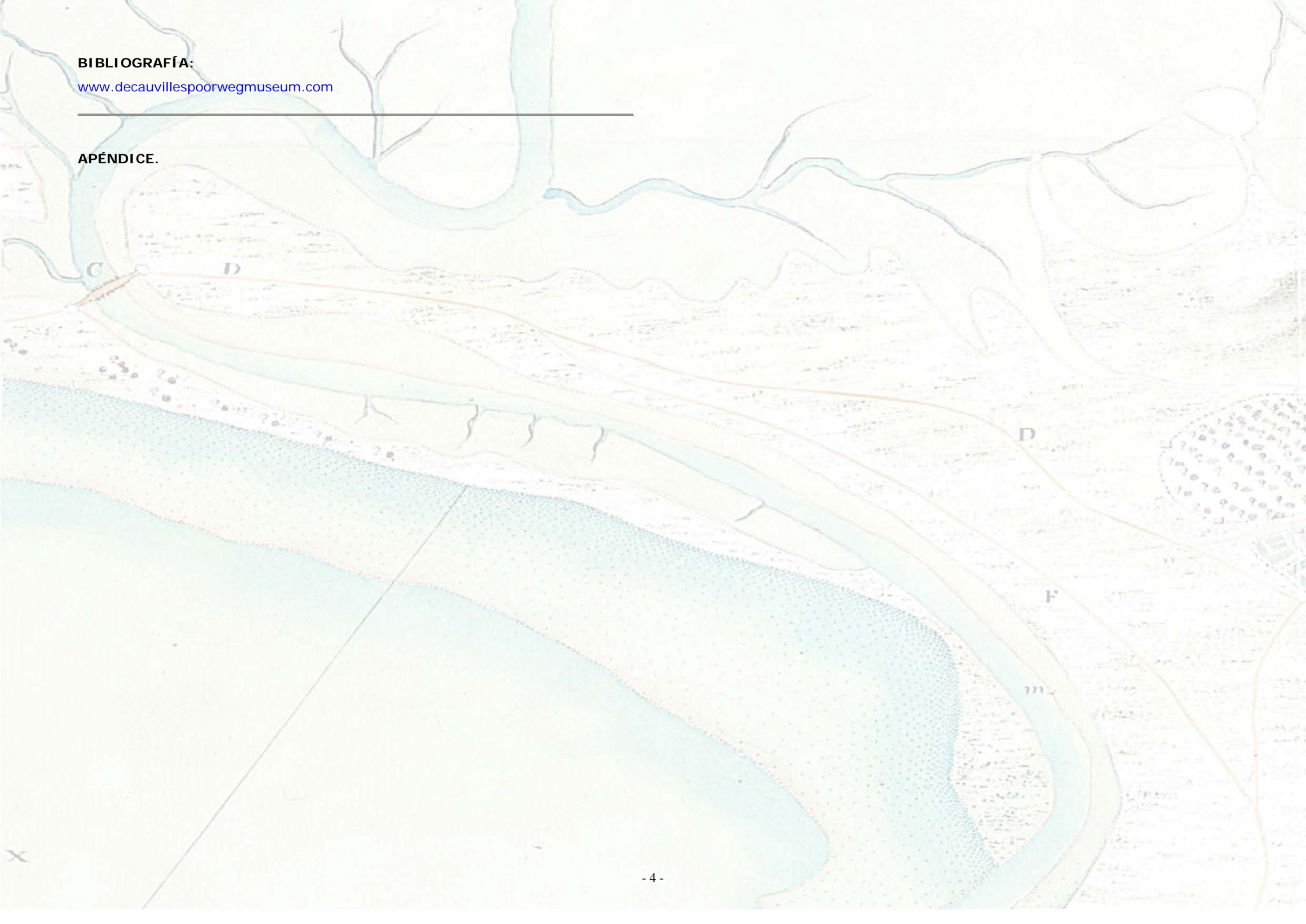
---

**BIBLIOGRAFÍA:**

[www.decauillespoorwegmuseum.com](http://www.decauillespoorwegmuseum.com)

---

**APÉNDICE.**





## VÍA FERROCARRIL TROCADERO

### DESCRIPCIÓN:

El primer Ferrocarril de Andalucía nace de los proyectos de Díaz Imbrechts y Portocarrero de 1829 y 1830, primer proyecto de ferrocarril también para todo el territorio español . Estos proyectos no prosperaron por falta de capital pero fueron retomados por el hijo de Díaz Imbrechts, D. Luís Díaz Somera, quien en 1850 obtiene una concesión para la construcción de un ferrocarril de Jerez a Cádiz por el Trocadero y el Castillo de Puntales, con un empalme a El Puerto de Santa María. Dicha concesión no puede materializarse por motivos varios, destacando los problemas financieros. Será en 1852 cuando con base en dicha concesión se cree la Sociedad de Ferrocarril entre Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María y Cádiz, concluyendo en 1854 la construcción del primer tramo, de 15 Km. entre Jerez y El Puerto, y en 1856 el tramo de 13 Km. de El Puerto al Trocadero. El coste del primer tramo fue de 12´5 millones de reales y del segundo de 13. Esta línea se convirtió en el eje vertebrador Jerez–Sevilla y Puerto Real–Cádiz, promovidas por Luís Guilhou, Ramón de Guardamino y Pedro Muchacho, quienes obtuvieron la concesión mediante la ley General de Ferrocarriles de 1955. Dicha concesión fue transferida por los mismos a la Compañía General de Créditos de España, tras adquirir la Línea Jerez–El Trocadero en 1861, pasándose a denominar dicha concesión Sevilla-Jerez-Cádiz (Casares Alonso, 1973, pp. 156-157).

La línea del ferrocarril se anuncia en panfleto de 1860, existiendo desde 1856 una línea al Trocadero y otra de Madrid a los Muelles de Cádiz, por lo que el empalme de Puerto Real debe de estar ya funcionando en estas fechas. En 1895 la empresa de la Compañía de Antonio López se interesa por el traslado de sus obreros a sus instalaciones por este medio y existe un proyecto de tranvía. En 1896 se pone en funcionamiento un ferrocarril que une Puerto Real con la Factoría por lo que



entendemos que la estación hizo de apeadero para el transporte de los operarios del Astillero (Muro Orejón, 1992, pp. 209 ss.).

Los vestigios conservados se presentan como un camino peraltado que discurre a través del llano de la Vega, delimitando las lagunas estacionales. Dicho camino está flanqueado por dos vaguadas de profundidad media de 1´3 m.

---

#### **LOCALIZACIÓN:**

El acceso se realiza junto a la carretera que comunica el Campus Universitario del Río San Pedro con el cambio de sentido ubicado frente a las Aletas. Se baja la primera salida a la derecha desde el puente de La Algaida – Apeadero Universidad. (Dirección De Puerto Real a Campus Río San Pedro). Se continúa hacia la izquierda (Dirección Puerto de Santa María) y encontramos el acceso a escasos 150 m.

---

#### **DELIMITACIÓN:**

Polígono 52.

---

#### **CULTURA MATERIAL:**

Destaca la aparición de diferentes elementos vidriados de cerámica común melada. Las formas y la tipología son propias del siglo XIX e inicios del XX.

Estructuras: camino peraltado a modo de “arrecife” que acogía el tendido de la vía que se conservó hasta fechas recientes. A lo largo del desarrollo de la vía hacia el Trocadero se conservan restos de la infraestructura hidráulica necesaria para el abastecimiento de agua a la maquinaria de vapor, así como puentes y pasos en piedra ostionera para salvar elementos de desagüe de las salinas inmediatas.

#### **ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Época Contemporánea. 1854- 856. Siglos XIX y XX.

Vía ferrocarril

---

---

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

Estado del firme generalmente muy bueno. Se ha retirado el total de las traviesas y de las vías férreas. Se ha visto afectado negativamente de forma parcial por la realización del cambio de sentido y acceso a la Estación de Las Aletas- Cementerio y por las obras de ampliación del Campus Universitario de Puerto Real.

---

#### **ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos actuales del suelo son favorables a la conservación del espacio. La cercanía de obras de infraestructuras en el nuevo Campus de Puerto Real y en la Carretera puede afectar negativamente a su conservación.

El elemento ha visto favorecido su estado de conservación como consecuencia se su inclusión en un sendero tipo “vía verde”. Aún así existen espacios que por su situación hacen que puedan ser afectadas por las obras de las diferentes infraestructuras que lo rodean. Destaca la contaminación paisajística originada por las obras de ampliación del Campus Universitario de Puerto Real, que incluso llegan a originar afección parcial al bien en cuestión. Otro punto de riesgo ha sido el espacio de contacto entre la antigua vía férrea y las obras de la carretera de El Puerto de Santa María a Puerto Real, en especial el cambio de sentido realizado a la altura de la estación de Las Aletas, que ha destruido parte de la vía.

---

#### **VALORACIÓN GLOBAL:**

El conjunto de elementos vinculados al ferrocarril Jerez – El Trocadero es uno de los elementos del Parque con mayor cantidad de material documental de carácter

histórico y por ello, aunque estructuralmente no aparente su importancia histórica, ha de ser tenido en cuenta como uno de los últimos espacios de esta naturaleza que se mantienen en la bahía gaditana y que tienen especial vinculación con el fenómeno de la Revolución Industrial en España.

Este bien en concreto es uno de los de mayor potencial para ser puestos en valor, del mismo modo que tiene especial interés a nivel nacional y especialmente regional, pues se trata del primer proyecto de ferrocarril en Andalucía.

### **PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Espacio tipo 1. Importancia Nacional y Especial interés para la historia Regional.

La señalización del total de elementos relacionados con el ferrocarril en el espacio del Parque Metropolitano y su entorno sería un valor añadido en las posibles rutas culturales en el Parque.

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 1 con interés patrimonial nacional y especial interés regional, ya que se trata de una de las primeras líneas ferroviarias españolas, la primera de Andalucía y se corresponde con el primer proyecto nacional. Debe evitarse cualquier tipo de obra que implique destrucción.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar el estado del bien. Es posible y deseable conectar el elemento con otros espacios del Parque Metropolitano mediante la pasarela que cruza la autovía incrementando el área de una vía verde que verse sobre el primer ferrocarril en territorio andaluz.

El espacio físico es susceptible de ser puesto en valor dado su situación. Es recomendable tenerlo en cuenta durante la realización de futuras obras de acondicionamiento y por ello valoramos de forma muy positiva la iniciativa del Parque de realizar un sendero reutilizando la vía verde e incorporando otros elementos ferroviarios relacionados con ella, como es el caso del Puente de San Alejandro.

### **BIBLIOGRAFÍA:**

- A. Casares Alonso, *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid 1973.
- M. Artola et alii, *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. T. 1. El Estado y los ferrocarriles*, Madrid 1978.
- R. Anes, P. Tedde, *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. T. 2. Los ferrocarriles y la economía*, Madrid 1978.
- A. Muro Orejón, *Puerto Real en el siglo XIX*, Puerto Real 1992.
- AA.VV., *Los Proyectos de Papel. Cádiz, Siglos XVIII –XX*. Catálogo de la Exposición. 1 -20 de Diciembre de 2003, Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Cádiz 2003.
- R. Sanchez González, "Los inicios del Ferrocarril en El Puerto de Santa María. La formación de la línea Jerez – El Puerto (1830- 1854)", *Gades* 14, 1986, pp. 45-64.
- D. Caro Cancela, "El primer ferrocarril de Andalucía. La Línea Jerez- El Puerto – Trocadero (1854- 1861)", *Páginas. Revista de Humanidades* 5, Jerez, Octubre– Diciembre 1990, pp. 70- 85.

### **APÉNDICE.**



## VIVEROS CORRALES

### DESCRIPCIÓN:

Se trata de una serie de construcciones realizadas usando ladrillo y estacas durante finales de los 60 e inicios de los 70 por parte de una empresa gallega que pretendía establecer en la bahía, con base en El Puerto de Santa María, el cultivo extensivo de almejas "francesas".

Para ello se realizaron diversos cerramientos rectangulares tipo "corral" donde se procedía a la "siembra" de almejas juveniles, controlando de este modo la distribución del marisco y favoreciendo su crecimiento mediante la eliminación de especies competidoras. En estos momentos, la utilización de mallas para la protección del molusco frente a robos era un problema y con frecuencia, su uso era sinónimo de baja productividad y muerte del bivalvo. La persistencia de los robos y el bajo rendimiento económico hicieron que la experiencia fuera fallida y se abandonaran las instalaciones.

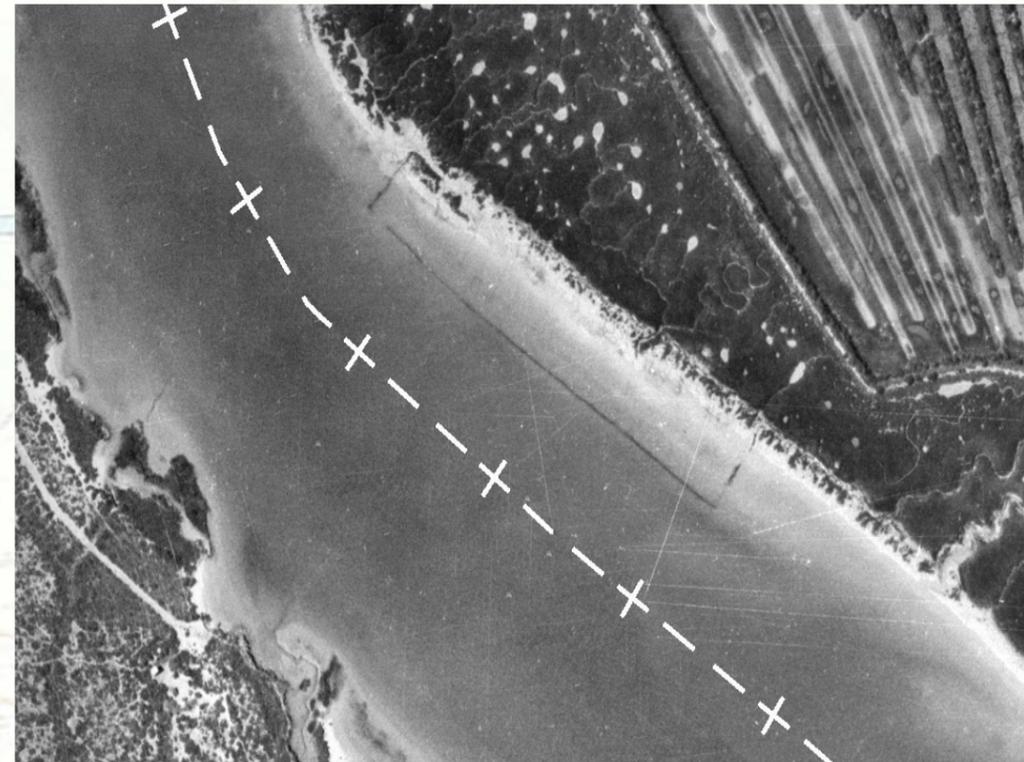
Su existencia se percibe con claridad en la Ortofotografía Municipal de 1977-1978 del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María. Aún hoy pueden percibirse restos de los alineamientos de estacas en los márgenes del Río de San Pedro, sobre todo en la zona más próxima a Valdelagrana.

---

### LOCALIZACIÓN:

Zona del caño del Río de San Pedro. Sobre todo en la zona comprendida entre el acceso al parque desde Valdelagrana y la Venta El Macka.

---



**DELIMITACIÓN:**

Polígonos 53, 54, 55, 56, 57, 58 y 59.

---

**CULTURA MATERIAL:**

No se han documentado elementos materiales muebles *in situ*.

Estructuras: cercos rectangulares de estacas alineadas, en ocasiones usando ladrillo en la parte de la orilla.

---

**ADSCRIPCIONES CULTURALES Y FUNCIONALES:**

Década de los 60-70 del siglo XX.

Viveros de Cerco o Corral.

---

**ESTADO DE CONSERVACIÓN:**

No se conservan apenas elementos debido a la naturaleza orgánica de las estacas. Si quedan numerosos restos de las partes construida en obra latericia esparcidos por todo el río de San Pedro. Todo en su conjunto está mal conservado.

---

**ELEMENTOS DE RIESGO:**

Los usos del suelo no parecen implicar serio riesgo para la conservación. Sin embargo las actividades de recreo y aquellas comerciales como el marisqueo con rastrillo, podrían influir negativamente en su conservación, aunque se ha destruido la mayor parte.

---

**VALORACIÓN GLOBAL:**

Este yacimiento es actualmente un elemento con poco interés aunque sea especialmente sensible a la destrucción. Su interés radica en constituir un ejemplo de aprovechamiento y explotación económica del espacio del Parque

---

**PROPUESTA DE PROTECCIÓN, ACTUACIÓN Y GESTIÓN:**

Procedimiento de actuación:

- Comunicación con Consejería de Cultura de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Demarcación de Costas de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía.
- Comunicación con Gobierno Local del municipio donde se ubique el bien.

Se trata de un Espacio de Tipo 4 con interés etnográfico y científico.

Debe realizarse un plan de gestión que permita la conservación de una parte de los restos para su correcta conservación y estudio, sin necesidad de conservar la totalidad de los viveros. En el caso de realizarse trabajos científicos de investigación desde la oficina de gestión del Parque Metropolitano es necesario coordinar los mismos con el CAS y la UCA, por presentar una experiencia piloto tipo que pudiera ser útil para conocer los viveros de otras épocas históricas.

Sería deseable realizar inspecciones de evaluación periódicas para diagnosticar la acción erosiva del litoral, así como Inspecciones puntuales siempre que se produzcan episodios de temporales o similares.

---

**BIBLIOGRAFÍA:**

---

**APÉNDICE.**

