

TRES ITINERARIOS CULTURALES PARA EL PARQUE NATURAL BAHÍA DE CÁDIZ.

José Ramón Barros Caneda, historiador del arte.

Los límites del parque natural se encuentran repartidos entre los términos municipales de Cádiz, San Fernando, Puerto Real, Chiclana y El Puerto de Santa María. Este ámbito presenta unas características culturales muy determinadas que vienen marcadas en buena parte por la influencia que el medio natural ha tenido en el proceso histórico de formación de los respectivos municipios que lo conforman. En consecuencia, los itinerarios propuestos guardan una intensa relación con los elementos naturales que dan lugar a la formación del Parque Natural Bahía de Cádiz. De ellos, el agua figura como factor decisivo. Agua en sus tres vertientes: el mar con la bahía de Cádiz como elemento clave; las zonas de esteros y caños, un espacio- de mar y tierra- y los ríos que recorriendo el parque van a dar a la mar. Este mar generará unas relaciones de gran intensidad que se plasmarán en actividades económicas, urbanas, sociales y culturales específicas que dejarán huellas de gran interés que, en ocasiones, el tiempo ha revestido de ruinas integradas con notable belleza en este entorno natural y no como despojos del tiempo sino como pervivencia del mismo.

No sólo será el mar el que dejará su huella en la historia de esta zona, también la tierra, sus vinculaciones con ella, su uso y aprovechamiento generará espacios y actividades de alto contenido e interés, tal es el caso de la vid y su expresión arquitectónica más importante: la bodega. Las canteras, arquitecturas inversas, generadoras de espacio por extracción, van a constituir otro importante elemento a considerar.

Por otra parte, la posición marítima y estratégica de toda la zona ha generado múltiples vinculaciones cuyos frutos son una serie de inmuebles y defensas de carácter militar que le imprimen una especial presencia y significación histórica.

De esta manera y siempre tomando el Parque Ba-

hía de Cádiz como punto de referencia se propone tres itinerarios culturales diferentes, reflejo de lo expuesto en estas líneas introductoras, y que nos conducirán, unas veces directamente sobre el territorio del parque y otras a los márgenes urbanos del mismo, a conocer las intensas relaciones culturales que hemos mencionado. Estos tres trayectos nos llevarán a través de los elementos más representativos, lo cual no significa que queden fuera otros que pueden ser considerados, en líneas generales, menores. Así hablaremos del itinerario de Arquitectura Preindustrial; del itinerario de la Arquitectura Defensiva y un tercer y último que denominaremos Arquitectura del Agua.

En suma, estos itinerarios que al igual que el parque abarcan un espacio amplísimo van a ser reflejo de la zona, parte de su cultura, de las relaciones de los habitantes con su medio, y por tanto su ámbito geográfico es muy extenso, por cuanto se extienden e incluyen los propios municipios como receptores de parte de esa actividad preindustrial. En este sentido la duración de cada uno de ellos resulta difícil de calcular, desde luego no es breve y deben ser hechos con el tiempo y la reflexión que merecen. En cualquier caso, tomando las ciudades como punto de referencia, y habida cuenta que algunas visitas son extensas, que las ciudades no son muy distantes entre ellas y que las vías de comunicación son excelentes, podría establecerse una media mínima de dos días, para cada uno de ellos, si bien también es posible, hacerlos de manera conjunta. En cuanto a la época idónea para realizarlos, no existe una especialmente recomendable, ya que la buena climatología permite cierta flexibilidad en las temporadas de visita. El texto de los itinerarios dado lo reducido de sus explicaciones recurre a referir en notas una bibliografía de referencia que será de utilidad para ampliar los datos de la mayor parte de los elementos de estos trayectos.

Primer itinerario: arquitectura preindustrial

El primer itinerario lo denominamos Arquitectura

Preindustrial. Vamos a mostrar aquellos edificios asociados a actividades económicas, que en la mayor parte de los casos se basan en el aprovechamiento de recursos naturales y cuyo período de gestación se extiende hasta la tardía Revolución Industrial española.

Si iniciamos el recorrido en Cádiz, nos situaremos en la carretera Nacional IV, autovía de Cádiz a San Fernando. En su margen derecho poco antes de atravesar el río Arillo se encuentra el molino de marea del Río Arillo. Un inmueble que fue mandado construir en 1798 por Miguel Álvarez Montañés con la idea de suministrar de harina a la zona, aprovechando el desarrollo comercial y militar de la misma. El molino, dado el número de piedras, trece en total, debió alcanzar cierta importancia en la producción de harinas. Consta de una crujía que bloquea el río y en la que se ubicaban las salidas de agua, así como, dependencias anejas que complementaban la actividad. En la actualidad se encuentra a la espera de algún tipo de intervención que permita recuperarlo para el patrimonio de la zona.¹

Frente a él, en la ribera opuesta del río Arillo, se sitúa la Salina Tres Amigos hoy día inactiva pero que conserva la casa salinera. Dentro de las tipologías de casas salineras, ésta presenta unos rasgos especiales que hacen de ella un ejemplo por lo peculiar de sus características y la belleza de su entorno. El Río Arillo fluye entre ella y el molino de marea antes citado, formando un conjunto único de interés natural y etnológico, de hecho los usos y funciones de ambas industrias se encontraban vinculadas y reguladas por el flujo del agua del río.² La casa salinera responde al modelo de casa bloque definida por una articulación espacial de gran sencillez funcional en la que se diferencia la zona doméstica y el llamado salón de trabajadores. Esta, en concreto, de planta rectangular se organiza en dos cru-

1 Para un mayor conocimiento del molino véase BARROS CANEDA, J.R.; TEJEDOR CABRERA, A: El molino de mareas del Río Arillo. Un patrimonio por recuperar. P.H. Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico N1 33. Diciembre 2000. Pág. 69-75.

2 Es de tal interés este entorno que una de las propuestas que se barajaron era convertirlo en centro de recepción del Parque.

zías de fachadas y carece de aljibe, quedando separados de la casa, la cuadra y el almacén. Sí presenta un rasgo especial y es el soportal de vigas de madera sobre seis pilares como espacio de resguardo y transición al interior. Esta salina permaneció activa hasta la década de los ochenta del presente siglo y resultaba muy característica la presencia en la explanada que le antecede de las piramidales montañas de sal.³

No va a ser éste el único ejemplo de casa salinera en el conjunto del Parque Bahía de Cádiz. De hecho será uno de los elementos, pese a su actual abandono, que tengan una presencia más directa en el parque.

Justo en el lado opuesto de la carretera N. IV casi a la altura del molino de marea del río Arillo se sitúa otra espléndida casa salinera, la denominada Salina Dolores. A ella se accede a través de un paso a nivel situado en el propio margen de la autovía de San Fernando a Cádiz. La presencia de la casa, hoy descompensada por la ubicación en su proximidad de una depuradora, domina un amplio espacio de esteros, con la bahía de Cádiz y el perfil de la ciudad al fondo. Su configuración espacial la encuadra dentro de la tipología de casas con patio. Frente al abandono de la gran mayoría, está habitada aunque la actividad salinera ha desaparecido. No se conocen datos sobre su construcción pero por sus rasgos estéticos bien se podría hablar del primer tercio del siglo XIX y con unos valores próximos a la arquitectura doméstica de la cercana ciudad de San Fernando. El acceso se hace a través de un camino de tierra que queda cortado por una portada formada por arco de medio punto rematada en cornisa con antepecho y remate de jarrones. La casa presenta hasta cuatro espacios de diferente naturaleza, composición y uso. Le antecede un pequeño jardín con macizos de flores, árboles y palmeras. A continuación, la casa formada por planta rectangular con vanos con cierros, de un solo piso y con remate de jarrones en la azotea. Le sigue un patio de labor para finalizar en una nave

3 Sobre la casa salinera de la zona véase SUÁREZ JAPÓN, J.M. :La casa salinera de la Bahía de Cádiz. Sevilla, 1989.

de dos plantas que se supone haría las veces de pajar en planta alta y cuadra en planta baja, remitiéndose también a uso de almacenes. Junto al inmueble, en la actualidad, existen dependencias anejas con funciones de cuadras.

En este mismo lado de la bahía visible desde la Salina Dolores y siguiendo a través de los caminos de los esteros nos encontramos con otro elemento importante de estas arquitecturas ligadas a este ámbito natural. Nos estamos refiriendo al molino de marea llamado Molino Grande o Molino Recaño. Su actual estado es de absoluta ruina, si bien los muros que aún permanecen en pie le confieren esa inquietante sensación que las ruinas producen en el observador que se sitúa ante ellas. Como decíamos, sólo quedan algunos muros en pie de las dependencias primitivas, las cuales se remontan documentalmente a 1625 siendo descrito en 1649, en un documento de partición de bienes, como de "cuatro asientos de piedra con sus ..., quedando entre el agua del mar, en las albinas y tierras que tiene para poderse labrar salinas, y con la casa que tiene fabricada dicho molino con los pertrechos y materiales... fue apreciado... en treinta y ocho mil y quinientos reales de vellón".⁴

En esta misma línea, algo más hacia San Fernando y situado junto al aparcamiento de un centro comercial de la citada ciudad, se hallan los restos del molino de Herrera cuya crujía de molienda se utiliza actualmente de puente para sortear el caño. Dicho molino contaba con cuatro piedras y una compuerta de desagüe así como la caldera situada en la zona posterior, elementos que aún hoy perviven. No se sabe la fecha exacta de su construcción apareciendo citado en 1766 en un contrato de arrendamiento.⁵ Continuando en San Fernando nos situaremos en la calle Real en la cual se encuentra el museo municipal que contiene restos arqueológicos de hornos púnicos así como maquetas y documentación sobre molinos de marea.

4 LÓPEZ GARRIDO, José Luis: La villa de la Real Isla de León (1668-1768). Cádiz, 1999. Pág. 277.

5 LÓPEZ GARRIDO, José Luis: La villa... Op.Cit. Pág. 282.

Atravesando la citada calle nos desviamos, casi a la salida de la ciudad, hacia el Arsenal de La Carraca. Si hablamos de arquitecturas preindustriales el Arsenal es el espacio más importante de la zona en cuanto a esta materia se refiere. Situado en el margen de la bahía gaditana, se asentó sobre una isleta en la que se conformó durante un amplio espacio de tiempo una verdadera ciudad para la construcción y reparación naval. Función que aun hoy día sigue manteniendo pese a la división entre la E.N. Bazán y el Ministerio de Defensa. Son razones de seguridad las que hacen compleja su visita que, pese a las modificaciones y reformas realizadas en los dos últimos siglos, aun resulta de gran interés. El Arsenal empezó a construirse hacia 1718 bajo el proyecto del ingeniero militar Ignacio Sala, y la construcción de su proyecto inicial se extendió hasta 1798, año en que se realizó la Puerta de Tierra. El planteamiento de esta ciudad industrial creaba un espacio planificado, funcional y racional. Así, se estructuró en varias zonas: la cabecera como área de representación y almacenamiento. Los astilleros para la construcción y reparación de barcos separados por un canal en el de embarcaciones menores y mayores, espacio éste hoy ocupado por Bazán y en el que destacan los tres diques de carenar que se construyeron bajo las directrices del arquitecto Julián Sánchez Bort. En la parte posterior, separada por un dique de conservación de maderas, se encontraba la fábrica de jarcias y la intendencia del Arsenal. Este esquema hoy desaparecido conserva aún la interesante zona de la cabecera del Arsenal en la que se sitúan las dependencias administrativas y de recepción, así como la iglesia en la que resulta de especial belleza el frontal de altar de plata que conserva.⁶ Volviendo a retomar la N. IV en dirección a Puerto Real y justo al pie del Puente Zuazo se encuentran los restos de lo que fue el origen de la actividad naval de la zona, el Real Carenero del Puente Zuazo. Es este otro enclave industrial, que antecedió a la Carraca y del que permanecen en pie la igle-

6 Para un mayor conocimiento del Arsenal de La Carraca véase BARROS CANEDA, J.R.: Arquitectura y Urbanismo en La Carraca durante el siglo XVIII. Sevilla, 1989; BARROS CANEDA, J.R.: El abastecimiento de aguas al Arsenal de La Carraca. Archivo Hispalense, nº 241. Sevilla, 1996. Pág. 219-231. ; QUINTERO GONZÁLEZ, José: El Arsenal de La Carraca (1717-1736). Madrid, 2000.

sia y algunas naves adosadas a ella. Sus orígenes se remontan al siglo XVI, aunque parece que no es hasta el siglo siguiente cuando se asienta definitivamente. Durante el siglo XVIII siguió en activo e incluso se realizaron en él algunas piezas para las obras del cercano Arsenal de la Carraca. Su actividad duró hasta 1786, momento en el que Carlos III decidió convertirlo en cuartel. De los edificios existentes destaca, como decíamos, la iglesia cuya fachada aparece enmarcada por pilastras que soportan un entablamento con frontón partido en cuyo centro se ubicaba un escudo. Las naves, aún conservan parte de su primitiva estructura articulándose los interiores con arcadas, característica esta muy relacionada con las arquitecturas industriales.

La salida de San Fernando se hace a través del puente Zuazo situado sobre el caño Sancti Petri cuyas aguas cruzan parte del territorio del parque natural y cuyos extremos comunican la bahía gaditana con el mar abierto y en cuya extensión se asentaron numerosos elementos de estos itinerarios. Justo a los pies del puente Zuavo en la ribera opuesta al Real Carenero perviven los restos de una antigua salina, hoy convertida en piscifactoría, y en la que destaca la portada barroca dieciochescas y con esquemas próximos a formas domésticas.

Pasado el puente, la Nacional IV se dirige hacia Puerto Real, si bien en el Polígono Tres Caminos presenta un desvío hacia Chiclana de la Frontera, cuya carretera, Nacional 340, sorteando el Caño Zurraque, atraviesa parte del parque dejando a ambos márgenes un amplio espacio de caños y marismas en el que no resulta extraño contemplar los perfiles de algunas casas salineras, cuyos muros en pie son muestra de una etapa de esplendor de esta industria que finalizó en torno a la década de los 70 del siglo XX.⁷ Atravesando Chiclana de la Frontera, ciudad en la que mencionaremos la presencia de bodegas, llegaremos al poblado almadrabero de Sancti Petri. Pese a su cronología contemporánea lo

incluimos en este itinerario preindustrial por cuanto es un referente a una de las labores de pesca artesanal más antiguas e interesantes: las almadrabas. El poblado surgió en torno a los años 1946-1947 y se diseñó con un urbanismo muy estructurado. Una calle principal con plaza en la que se ubicaban los servicios esenciales: iglesia, escuela, ayuntamiento y plaza de abastos. De dicha plaza partían calles con viviendas y además existían dos manzanas en las que se situaban los edificios industriales. La actividad cesó en 1971. En la actualidad está inactiva y presenta los rasgos fantasmales de una ciudad abandonada, lo que no le resta la belleza del olvido o del tiempo estancado.⁸

Retomando de nuevo la Nacional IV en dirección a Jerez, a orillas de la bahía gaditana se encuentra Puerto Real. En la calle Barragán, que desemboca en el mar, surge la silueta de la torre de contrapeso de un molino de aceite. Una actividad tradicional y de la que probablemente sea éste el único ejemplo en el entorno de la bahía. Realizado a mediados del siglo XVIII y vinculado a una orden religiosa, tan sólo permanece la torre y la destechada nave de la sala de molienda, habiéndose reutilizado el resto del inmueble para otras actividades.

El punto final de este itinerario se localiza en El Puerto de Santa María, distante pocos kilómetros de Puerto Real. A la entrada de la ciudad podemos localizar otro molino de marea al cual tendremos acceso desde la estación de ferrocarril. Fue mandado construir en los años finales del siglo XVIII por Miguel Alvarez, el mismo del Río Arillo, en un caño del río Guadalete y pese a que era de menor entidad productora que el primero, sus instalaciones alcanzaron un mayor grado de desarrollo. Hoy en desuso, mantiene la crujía de molienda y algunas instalaciones anejas.

Pero si El Puerto destaca por algún ejemplo de la naturaleza de la que hablamos es por las bodegas. Si

⁷ Véase BOHORQUEZ JÍMÉNEZ, Domingo: Chiclana de la Frontera. Geografía, Historia, Urbanismo y Arte. Cádiz, 1996. Pág. 346-347.

⁸ Dejando a un lado el texto reivindicativo de la siguiente referencia, para un conocimiento directo de las formas de vida generadas en el poblado a través de testimonios directos véase: Un pasado oscuro deja paso a un futuro aún no muy claro. Consulta en línea realizada el 27/04/01.

nos adentramos en el casco histórico y circunvalamos su perímetro veremos los mejores ejemplos de estas construcciones hasta desembocar en el llamado Campo de Guía, una zona de expansión urbana de la ciudad que, esencialmente durante el siglo XIX, se pobló de bodegas dando lugar al perfil urbano tan característico de la zona.⁹

Como colofón de este itinerario incluiremos las canteras de San Cristóbal. Situadas en las afueras de la ciudad, en la carretera a Jerez, son de difícil acceso si bien por parte del ayuntamiento de la ciudad se está intentado preparar un itinerario de visitas. Dichas canteras, un paisaje arquitectónico natural también conocido popularmente por las Cuevas de la Sierra, fueron suministradoras de piedra para todo el entorno, llegando hasta Sevilla para la construcción de la catedral.¹⁰

Segundo itinerario: arquitectura defensiva.

El agua, río o mar, es un elemento vital del parque natural que junto a la posición estratégica militar de la zona han dado lugar a lo largo de los siglos a la gestación de inmuebles, murallas, baluartes y castillos que pueblan los terrenos del parque o sus alrededores. Este itinerario, que hemos denominado arquitectura defensiva, recorre ciudades y lugares para mostrar desde el monumento más señero hasta la casamata más contemporánea en un afán de desvelar otra de las relaciones culturales que el parque y su entorno urbano contiene o ha generado.

Los restos de la primitiva muralla de Cádiz, ubicados junto a la Catedral antigua en el barrio del Pópulo,

9 Sobre bodegas en El Puerto de Santa María véase SÁNCHEZ GONZÁLEZ, R: introducción al estudio del urbanismo portuense: el ensanche del Campo de Guía (1828-1838). Cádiz, 1986. MALDONADO ROSSO, J.: La formación del capitalismo en el marco de Jerez. De la vitivinicultura tradicional a la agroindustria vinatera moderna (siglos XVIII y XIX). Cádiz, 1998. BARROS CANEDA, J.R.: El Puerto de Santa María. La ciudad renovada. Cádiz, 2001.

10 Sobre las canteras de El Puerto de Santa María véase RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, J.C.; Cantera y obra. El Puerto de Santa María, 1999.

puede ser un buen lugar para iniciar el recorrido. De ella se conservan las tres puertas que daban acceso al recinto. La puerta de tierra, actual Arco de los Blancos, con restos de arcadas adosadas, el arco del Pópulo y el arco de la Rosa, así como algunos restos de los muros en diferentes zona de su recorrido el cual viene definido por el perímetro del barrio.

Desde este punto se inicia un trayecto, que bordeando el mar, permite conocer y observar la intensa relación de la ciudad con el mar y la arquitectura defensiva. Así, conoceremos todo el cinturón de murallas, pasando por el baluarte de los Mártires, la Caleta, el castillo de San Sebastián, el de Santa Catalina, obra de Cristóbal de Rojas de fines del siglo XVI, el baluarte de Candelaria, restaurado por los arquitectos Antonio Cruz y Antonio Ortiz en 1989 para espacio cultural, para así llegar a las murallas de San Carlos que enlazaban con el frente amurallado del puerto, hoy desaparecido. El trayecto finalizaría en la Puerta de Tierra, frente principal del amurallamiento de la ciudad, que pese a las intervenciones sufridas para conectar con la zona de expansión de la ciudad, muestra una belleza y presencia singular como punto de fuga de una amplia avenida que conforma la entrada a la ciudad histórica.

El punto siguiente del itinerario sería el castillo de Puntales situado en la barriada del mismo nombre de la ciudad, ya fuera del casco histórico. Es éste un edificio aún con funciones militares y que dada su posición de defensa de la entrada de la bahía ha tenido numerosas modificaciones a lo largo de los siglos hasta alcanzar en 1862 su actual configuración.

Abandonando la ciudad de Cádiz nos encontramos con el fuerte de la Cortadura, atravesado por la autovía, que fue realizado en torno a 1810 debido a la invasión francesa y en cuyo interior aún puede verse algún elemento artillado, de mediados del siglo XX, apuntando hacia el horizonte marítimo.

En esta misma carretera, un poco más adelante, justo en el interior del Colegio de Cortadura, podemos ob-

servar una pieza de gran significado iconográfico para la arquitectura militar de la guerra y posguerra mundial. Nos referimos a “un búnker” o casamata con su impresionante y sólido aspecto redondeado y sus aspilleras para la artillería y vigilancia del frente marítimo.

Avanzando por la autovía de Cádiz a San Fernando, en el margen izquierdo y en los terrenos del parque, atravesando la vía férrea se ubican dos inmuebles vinculados a la arquitectura militar y que pese a no ser de carácter defensivo se incluyen por su ubicación y curiosidad tipológica. Nos referimos a un polvorín y su cuerpo de guardia que se sitúan en el sitio llamado históricamente el Almendril. El primero, de volúmenes puros, presenta planta rectangular con una bóveda de cañón trasdosada; el segundo, el cuerpo de guardia, es un edificio de cubierta abovedada y planta rectangular muy semejante al que protege la puerta de la Caleta del cinturón amurado de Cádiz. En esta misma línea y a pocos metros de éstos, en el lado derecho de la carretera, dentro de un recinto militar, se hallan los restos reutilizados del primitivo fuerte de Torregorda.

El siguiente punto de este itinerario es la playa de Camposoto, a la que se accede a través de un desvío de la autovía a la entrada de San Fernando. En la llamada Punta del Boquerón, a la que se llega caminando por la playa, se encuentra la batería de Urrutia, que defendía la desembocadura del río o caño de Sancti Petri. Medio oculta por la vegetación sobre la que asoman los merlones, su interior, cubierto de maleza, aún muestra los rasgos reconocibles de un patio de armas y recintos para la guardia y accesos al paseo de ronda.

Cerca de ella, en la desembocadura del río, sobre un islote marítimo se sitúa el de Sancti Petri. Mítico elemento defensivo, vinculado a leyendas y a la figura de Hércules y que alcanzó su máximo esplendor durante el siglo XVIII. El acceso a esta fortaleza se realiza a través de un barco, si bien en mareas muy bajas parece que puede alcanzarse andando a través de una lengua de tierra que emerge. Desde luego su presencia y su enclave geográfico en la desembocadura del río es una imagen recomendable.

Volviendo a San Fernando y desde la Calle Real nos dirigiremos al Real Observatorio de Marina en cuyos terrenos se encuentra situada la llamada Torre Alta, uno de los inmuebles más antiguos de la ciudad y vinculado probablemente a la cadena de torres vigías que salpicaban la costa. Fue además una de sus funciones la de servir de enlace de comunicaciones visuales con Cádiz, a través de la Torre Tavira durante el siglo XVIII.¹¹ La salida de San Fernando está dominada por el castillo de San Romualdo, en fase de estudio, y que tradicionalmente se ha venido identificando con un “ribatt cristiano” inspirado en modelos musulmanes y datado en torno a 1328. Un poco más adelante y ya en la salida a la Nacional IV, en pleno Puente Zuazo, localizamos los restos de las defensas del portazgo y sobre todo dos baterías que protegían el camino, una a cada lado con una simple estructura abaluartada con cuerpo de guardia y que el nuevo trazado de la carretera, en cierto modo, ha descontextualizado.

Dirigiéndonos hacia Puerto Real no debe olvidarse la existencia en la costa de Chiclana de la Frontera de dos torres vigías, las llamadas Torre Bermeja y Torre del Puerco, ambas de planta cilíndrica y citadas en la documentación desde el siglo XVI.¹² Puerto Real, dentro del astillero de Matagorda, ha recuperado los restos del antiguo castillo de Matagorda que junto con el de Puntales de Cádiz protegían la entrada a la bahía gaditana.

El camino hacia El Puerto de Santa María nos conducirá al Castillo de San Marcos. Situado en el casco histórico a orillas del Guadalete, es una fortaleza medieval situada frente a la antigua plaza del embarcadero que fue insignia histórica de la ciudad y cuyos muros encierran el origen mítico de El Puerto. Otros elementos defensivos en esta ciudad son el castillo de Santa Catalina ubicado en la playa y cuyos derruidos muros, que hacen frente al mar, aparecen citados desde el siglo XVI, siendo reformado en el siglo XVIII y utilizado hasta

11 Sobre el castillo de Sancti Petri y Torre Alta véase LÓPEZ GARRIDO, J.L.; MARTÍNEZ MONTIEL, L.; RAMÍREZ MALO, F.: Guía Histórico Artística de San Fernando. Cádiz, 1985.

12 BOHORQUEZ JIMÉNEZ, D.: Chiclana... Op. Cit. Pag. 217-220.

mediados del siglo XX.¹³ No menos importante es la Torre de Doña Blanca, construida para atalaya a fines del siglo XV y reformada en el XIX que se encuentra inmersa en el yacimiento arqueológico de Doña Blanca.

Tercer itinerario: arquitectura del agua

Este tercer itinerario pretende dar un paso más allá en las relaciones culturales que el mar ha establecido con el parque y sobre todo, en este caso, con sus entornos urbanos. En esta ocasión se trata de reconocer una serie de arquitecturas cuyas vinculaciones con el agua son tangenciales, pero que no se explicarían sin ella. La mayor parte de los casos que vamos a reseñar son elementos para ver el mar, para navegarlo, para atravesarlo o para controlarlo. De ahí las relaciones tangenciales, no usan el mar directamente pero se servirán de él para definir sus usos, tipologías y alcanzar la validez de sus funciones.

La ciudad de Cádiz y otras del entorno poseen un elemento arquitectónico singular que forma parte de la arquitectura doméstica y que alcanzó un gran desarrollo extendiéndose, en sus momentos de esplendor, por el perfil urbano de la ciudad. Es la torre-mirador, que en su variada tipología sirvió de atalaya visual desde las azoteas para otear el horizonte marítimo. Son muy abundantes los ejemplos que aún perviven, por eso nos centraremos en tres de los más relevantes.¹⁴ En primer lugar la Torre Tavira, de mediados del siglo XVIII, ubicada en el centro geográfico del casco histórico y cuyo interior se ha rehabilitado para usos turísticos. A continuación la Casa de las Cuatro Torres, construida en 1745 por el comerciante armenio Juan Fragela y que constituye una manzana urbana completa con las cuatro torres situadas en los ángulos. Finalmente la Casa de las Cinco Torres, edificada a mediados del siglo XVIII y que

inicialmente constituía parte del frente marítimo portuario de la ciudad, modificado durante el siglo XX con la creación de la actual Plaza de España.

Otro inmueble de gran interés se localiza en uno de los espacios emblemáticos que marcan la relación ciudad-mar, la Caleta. Es el balneario de Nra. Sra. de la Palma y el Real, construido en 1924 con un trazado semicircular con brazos que se extendían hacia el mar y marcaban la forma del espacio natural en que se encontraba. En la actualidad ha sido rehabilitado para Centro de Arqueología Subacuática de la comunidad autónoma y sigue dominando con su presencia la playa de la Caleta.

Abandonando Cádiz nos encontramos con un elemento que por habitual es poco valorado y que subraya esas relaciones con el mar que venimos mencionando. En la actualidad es una simple carretera, la autovía Cádiz-San Fernando, pero que inicialmente servía como único punto de unión terrestre entre las isla de Cádiz y la Isla de León (San Fernando). Su actual trazado es fruto de las modificaciones efectuadas tras el terremoto de 1755 y en él se utilizaron los conocimientos de ingeniería hidráulica que tanto desarrollo habían alcanzado en la zona. El trazado corre paralelo a la bahía gaditana y la línea de costa, atravesando parte del parque bahía de Cádiz y en ambas direcciones presenta una visión de excepcional belleza compuesta por mar, cielo, marismas, dunas y perfiles urbanos, incluso en los días claros el perfil de la lejana sierra gaditana, convirtiéndose en un espectáculo de tonalidades de luz en las distintas horas y estaciones del año.

Entrando en San Fernando hay algunos elementos que resultan de interés. En primer lugar, mencionaremos una torre-mirador, probablemente la única, de aspecto neogótico y más relacionada con los clásicos lavaderos de las azoteas pero que mantiene la presencia de torre. Se encuentra en una casa de la calle Murillo y su campo visual se encuentra cegado por los edificios colindantes. Dos elementos más hay que mencionar en San Fernando. El puente de Ureña, construcción dieciochesca, que

13 RUIZ GIL, J.A.; LÓPEZ AMADOR, J.J.; PEREZ FERNÁNDEZ, E.: Castillos y fortalezas en El Puerto de Santa María. En D'aquí y de Antes. Revista de Historia de El Puerto. N12. 1989. Pág. 9-25.

14 Sobre las torres-miradores véase ALONSO DE LA SIERRA FERNANDEZ, J: Las torres-miradores de Cádiz. Cádiz, 1984.

facilitaba el primitivo acceso por tierra al Arsenal de la Carraca y desde luego el Puente Zuazo, construcción de vital importancia por cuanto era el único acceso por tierra a la ciudad y por extensión a Cádiz. Este puente que podría remontarse a época romana ha tenido a lo largo de los siglos diferentes intervenciones, alcanzando gran importancia en la etapa de la invasión napoleónica, manteniendo hasta el presente su función de unir las orillas del río o caño Sancti Petri.

Puerto Real también dibuja en su línea de costa una torre-mirador, la llamada Torre Petit que hace frente a la bahía, pero el elemento primordial de esta ciudad es el Dique de Matagorda. Arquitectura hidráulica que se incluye en este itinerario por su tardía construcción, 1878, que está localizado en los terrenos de Astilleros Españoles y que posee unos valores antropológicos excepcionales, siendo origen de la importancia histórica de la construcción naval en la bahía gaditana.¹⁵

Finalmente, para acabar el itinerario, nos dirigiremos a El Puerto de Santa María donde en la ribera del río, en la Plaza de las Galeras, aparece la fuente que da nombre a la plaza. Construida en 1735 servía como aguada para los barcos y embarcaciones de la flota. Junto a ella atraca el Adriano III, conocido popularmente como el "Vaporcito del Puerto" un barco con casco de madera, vinculado con la carpintería de Ribera y que realiza un trayecto turístico entre Cádiz y El Puerto de Santa María.¹⁶ Por último resta por mencionar la presencia de algunas torres-mirador en el perfil urbano de la ciudad que miran hacia el mar o hacia el río y que guardan similitudes con las ya citada en Cádiz.

15 En la actualidad tiene incoado expediente para su Inscripción con carácter Específico como lugar de interés etnológico en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.

16 En la actualidad tiene incoado expediente para su declaración como BIC, categoría mueble.