

# EL TRANVÍA HACIA LOS BAÑOS DE LA PUNTILLA. UNA APROXIMACIÓN AL PAISAJE INDUSTRIAL URBANO DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA

María Murillo-Romero, José-Manuel Aladro-Prieto.

*Universidad del País Vasco, [mariamurilloromero@gmail.com](mailto:mariamurilloromero@gmail.com) ; Universidad de Sevilla, [aladroprieto@us.es](mailto:aladroprieto@us.es)*

## Abstract

In 1871, sherry industry was at the zenith of the historical period that had become it in the main agribusiness emporium of the country during the nineteenth century. In Marco del Jerez, El Puerto de Santa María, producer and port of embarkation, was raised on this date the installation of a tramway which would transfer passengers from the railway station, originated in the primitive line Jerez-El Puerto, first of Andalusia with industrial character, to the sea baths of Puntilla beach. The tramway would improve access to the tourist offer of the city and facilitate the arrival of passengers crossing the urban area and passing through the main industrial sector of the population: Campo de Guía, considered the first industrial expansion of contemporary Spain; as well as other winerys in the city.

This proposed tramway, although it is not implemented, is an extraordinary example of how industry and its elements can intervene, from different scales and perspectives, on the landscape of the city.

Keywords: El Puerto de Santa María, industrial heritage, tramway, urban landscape, winery.

## Resumen

En 1871 la industria del jerez se encontraba en el cenit del periodo histórico que la había convertido en el principal emporio agroindustrial de la nación durante el siglo XIX. Dentro del Marco del jerez, El Puerto de Santa María, productor y puerto de embarque, se planteaba en esta fecha la instalación de un tranvía que trasladaría pasajeros desde la estación de ferrocarril, originada en la primitiva línea Jerez-El Puerto, primera de Andalucía y de carácter eminentemente industrial, hasta los baños de mar de la Playa de la Puntilla. El tranvía mejoraría el acceso a la oferta turística de la ciudad y facilitaría la llegada de pasajeros recorriendo el interior del casco urbano y atravesando a su paso el principal sector industrial de la población: Campo de Guía, considerado el primer ensanche industrial de la España Contemporánea; así como otros enclaves bodegueros de la ciudad.

La propuesta de tranvía, a pesar de que no se llega a ejecutar, constituye un ejemplo extraordinario de cómo la industria y sus elementos pueden intervenir desde distintas escalas y perspectivas sobre el paisaje de la ciudad.

Palabras clave: bodega, El Puerto de Santa María, paisaje urbano, patrimonio industrial, tranvía.

## 1. Contexto ferroviario

La historia del ferrocarril en España está fuertemente ligada a la industria del vino del Marco de Jerez<sup>1</sup>. Esta ligazón está íntimamente relacionada con la trascendencia a nivel nacional que alcanzó la industria vinatera en los años de explosión del ferrocarril, y muy especialmente con las importantes conexiones comerciales, sociales y económicas que Reino Unido y España establecieron a través de las exportaciones de los caldos jerezanos. Estas circunstancias posibilitaron que esta comarca gaditana tuviera acceso de primera mano y de manera temprana a los avances técnicos que desde la Revolución Industrial estaban teniendo lugar en Inglaterra (PÉREZ et al., 2006, 3).

En la temprana fecha de 1829, José Díez Imbrechts, propondría en Cádiz el primer proyecto español de ferrocarril, la línea Jerez-El Puerto de Santa María-Rota (SÁNCHEZ, 1986, 47). Dicho proyecto, de haberse realizado en esta fecha, habría situado a España como cuarto país en cabeza de la revolución del transporte. Tras varios intentos de realización de la línea, con traspaso de concesiones reales incluido, en 1854 se inaugura la línea Jerez-El Puerto de Santa María, primera de Andalucía, cuyo proyecto fue presentado en 1850 por Luis Díez, hijo de Díez Imbrechts. En el trazado definitivo, las dos ciudades quedarían enlazadas con el embarcadero del Trocadero, en la localidad de Puerto Real, completándose este tramo final en 1856 (PÉREZ et al., 2006, 5).

La importancia de esta línea ferroviaria radicaría no sólo en lo que suponía de evolución técnica del sector de los transportes, sino que también afectaría profundamente a la relación territorial y comercial de las ciudades del Marco. La nueva infraestructura uniría la capital oficiosa de esta comarca vinícola, Jerez de la frontera, con el muelle del Trocadero de manera rápida y efectiva, y permitiría, en desarrollos ferroviarios futuros, la independencia de la misma

---

<sup>1</sup> Marco de Jerez, se refiere a las poblaciones en las que se produce el vino del Jerez, mediante el sistema de Soleras y Criaderas, que son: Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María, Trebujena, Puerto Real, Rota, Chipiona, Lebrija (situada en Sevilla), Chiclana de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda. Se divide en dos áreas: la zona de producción, donde estarían incluidas todas las ciudades anteriormente nombradas, y la zona de crianza, realizada en Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María. Estas poblaciones se caracterizan por su situación al noroeste de la provincia de Cádiz, enclavada en la costa atlántica, pero de clima mediterráneo, y los ríos Guadalquivir y Guadalete. Sherry wine website, accesado en Mayo de 2016.

respecto de los puertos de Cádiz y de El Puerto de Santa María para el embarque de mercancías, sobre todo del vino, hacia el exterior. No es casualidad, por lo tanto, que la primera línea de ferrocarril proyectada en España y ejecutada en Andalucía, tuviera como protagonista a la comarca del Jerez, ya sea por sus relaciones con Reino Unido, por la solvencia de la industria del vino, así como por los beneficios económicos para la capital del Marco.

A lo largo del siglo XIX se planificarán y ejecutarán otros trazados ferroviarios: Jerez-Bonanza, Cádiz-Sevilla y la línea de la Costa. La Jerez-Bonanza, puerto de embarque de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda, se finaliza en 1884, consiguiendo Jerez con ello la independencia de Cádiz como puerto comercial en favor de esta otra localidad. La ejecución de esta línea traerá como consecuencia la creación de la línea de la Costa, finalizada en 1892, que uniría El Puerto de Santa María, Rota y Chipiona (PÉREZ et al., 2006, 8-15).

El ferrocarril entre Sevilla y Cádiz empezaría a gestarse paralelamente a la ejecución del trazado entre Jerez y el Trocadero, de manera que Cádiz se colocaría como puerto de embarque y desembarque para las mercancías de Europa hacia América y viceversa. Este proyecto, pese a concederse su licencia en 1853, se demoraría en su inauguración hasta 1861 debido a los cambios políticos sucedidos en el país (SÁNCHEZ, 1986, 61-64).

Sin lugar a dudas, especialmente para esta comunicación, el más significativo de todos los proyectos ferroviarios que se desarrollarían en esta época es el del Tren del vino de Jerez de la Frontera. Un ferrocarril urbano que circulaba por el interior de la población, convertida en esos momentos en una auténtica ciudad industrial, bodeguera, permitiendo el funcionamiento de la propia urbe como si de un gran complejo bodeguero se tratase, vertebrando industrialmente la ciudad, transformada ésta en una ciudad-bodega.

El proyecto de un ferrocarril interior a vapor lo presentaría en 1870 Augusto García, tras una propuesta anterior de Benito Volait de tranvía de sangre que pretendía el transporte de mercancías bodega a bodega. La idea de la recogida puerta a puerta de las mercancías seguirá patente en la propuesta de García, quien transfiere su concesión a Federico Rivero O'Neal, cuya vía principal

quedaría inaugurada en 1872. El Tren del vino conectaría las grandes casas bodegueras: González Byass, Domecq, etc.; con la estación de ferrocarriles. Desde el trazado principal se accedía, mediante ramales secundarios, a las distintas instalaciones bodegueras (ALADRO, 2006).



**Imagen 1. Plano general del ferrocarril urbano de Jerez de la Frontera, 1871.** AMJF, Legajo .160, 4587, Año 1870. Expediente de construcción del ferrocarril urbano.

La instalación del ferrocarril urbano influyó en los procesos de transformación de la ciudad así como en la propia industria del vino. Proporcionaba una estructura urbana al servicio de la industria que acrecentó la hegemonía de Jerez de la Frontera frente al resto de ciudades del Marco, facilitando el transporte de mercancías desde su punto de producción hasta los distintos puertos sin apenas intermediarios.

Otros proyectos de tranvías surgirían en la provincia a finales del siglo XIX. En 1876 se planifica una línea que habría de unir El Puerto de Santa María con Sanlúcar de Barrameda y el puerto de Bonanza. Propuesta que se desechó

debido a que la ley de ferrocarriles de 1855 estaba vigente<sup>2</sup> (PÉREZ et al., 2006, 16). En la ciudad de Cádiz, a pesar de que se venían realizando propuestas desde 1876, no será hasta 1906 que se inaugure el tranvía eléctrico que unía la capital provincial con la localidad de San Fernando y el arsenal de la Carraca (VALERO, 2004, 9).

En este contexto ferroviario se gesta en 1871 el proyecto de tranvía portuense hacia los baños de la Puntilla. Un proyecto que aparece posteriormente al del Tren del vino de Jerez, pero que sin embargo, a nivel provincial, es pionero en el transporte urbano de pasajeros, ya que es anterior a las propuestas de Sanlúcar y Cádiz. No conocemos con seguridad por qué El Puerto de Santa María se sitúa a la cabeza de las propuestas de transportes urbanos, pero ya en 1868 se había solicitado permiso para establecer un ferrocarril de sangre que fuera desde la estación de ferrocarril hasta el Colegio San Luis Gonzaga<sup>3</sup>. Dicho proyecto, al igual que el de 1871, serían aceptados por unanimidad en el cabildo portuense, pero por motivos desconocidos no se llegan a realizar.

## 2. El proyecto del tranvía.

La única información que tenemos relativa al proyecto del tranvía portuense aparece en los Legajos de la Policía Urbana y de Caminos, Canales y Puertos del Archivo Municipal del Patrimonio histórico de El Puerto de Santa María<sup>4</sup>. Según estos legajos, en 1871 Pedro Seca y José Muñoz solicitan permiso para establecer un tranvía que partiendo de la estación del ferrocarril termine en la Playa de la Puntilla, donde existen unos baños de mar. Se trata de un proyecto cuyo fin último es la puesta en valor del ocio que ofrece la ciudad, el turismo de costa.

Los promotores del tranvía y solicitantes del permiso para construir la línea poseían además la licencia de los baños de mar de dicha playa, lo cual sin

---

<sup>2</sup> La ley de ferrocarriles de 1855 no permitía construir líneas paralelas, y en ese momento se estaba construyendo la línea de la Costa.

<sup>3</sup> Legajo de Policía Urbana 1470, 1868, 48. Archivo Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María.

<sup>4</sup> Legajo de la Policía Urbana 1471, 1871, 4. Legajo de Caminos, Canales y Puertos 328, 1886, 1; y Legajo de Caminos, Canales y Puertos, 328, 1895, 1. Archivo Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María, en adelante AMPHEPSM.

duda estaba en el origen de la propuesta. A pesar de la gran afluencia que tenían los baños, en estos momentos existían grandes dificultades de acceso a los mismos desde la ciudad.

La comisión de la Policía Urbana, así como el cabildo municipal en junta, estarían de acuerdo en la utilidad del proyecto, pasándoles el positivo informe al Gobierno de la Provincia, quien, en 1872, aprueba el proyecto.

En la memoria explicativa de la novedosa infraestructura se establece que el trazado del tranvía había de pasar por las principales calles de la ciudad, situándose las vías a nivel del pavimento para no entorpecer el tránsito de carruajes, y que había de tratarse de un tranvía de motor animado. Como ancho de vía se adoptaría el general en España, 1,67m, y en total el recorrido sería de 3,281 km. El tranvía propuesto atravesaría la ciudad de noreste a suroeste en toda su longitud. Quedaban igualmente recogidas las dimensiones del muelle que debería conducir hasta los baños, aportándose la planimetría de todo el proyecto: secciones de vía y plano general del recorrido.



**Imagen 2. Recorrido del tranvía desde la estación del ferrocarril a los baños de la Puntilla, 1871.** Montaje realizado en base a la documentación relativa en el Legajo de la Policía Urbana 1471, 1871, 4 , AMPHEPSM.

El trazado propuesto parte desde la estación del ferrocarril hasta la Calle Larga, calle principal de la ciudad, con un predominante trazado recto que constituía casi la mitad del recorrido del tranvía, giraba por Alquiladores en un pequeño tramo. Desde este punto circularía por la Plaza del Castillo de San Marcos, uno de los principales monumentos históricos, y continuaría en línea recta por Calle Bizcocheros y Calle Comedias hacia su conclusión siguiendo una línea recta por el campo y frente a la fábrica de gas hasta la curva que define su final en los baños de la Puntilla.

Una vez aprobado el proyecto, la Comisión de Policía Urbana del Cabildo observa que los terrenos que van desde la Calle Valdés a Comedias, incluidos en la zona de la ciudad denominada Campo de Guía, son propiedad de José Campos Vaca, industrial bodeguero, por lo que se haría necesaria la expropiación de los mismos, lo cual se acordaría por la misma comisión.

No volveremos a tener noticias del proyecto hasta 1886, año en el que José Neto Fernández solicita la construcción de un camino desde la ciudad hasta los citados baños. La nueva solicitud es para la realización de un camino, por lo que es posible deducir que el tranvía no se había ejecutado por entonces.

Finalmente es en 1895 cuando se vuelve a formar expediente para establecer un tranvía que partiendo de la estación llegue hasta los baños de mar de la Puntilla. En esta propuesta, realizada por José de la Peña, Luis Pérez, Jesús Camacho y Juan Cárdenas, se pretende hacer más atractiva la ciudad, conectando uno de sus principales focos turísticos con el centro y la estación. En esta ocasión, la gran novedad, estará en la insistencia puesta por los promotores del proyecto, en lo conveniente que sería que el tranvía se acercara en su trazado, cuanto sea posible, a las bodegas que se encuentran en la zona de Campo de Guía. Es decir, que a finales del siglo XIX, cuando la industria del jerez no está viviendo uno de sus mejores momentos (MURILLO, 2016, 9), parece existir una cierta percepción de la industria del vino como un valor cultural asociable al ocio y al incipiente turismo, que genera atractivo en la ciudad, no sólo por el producto de esta industria, sino por la calidad de sus infraestructuras urbanas: las bodegas.

El cabildo portuense convoca una reunión con las personas más influyentes de la ciudad, a la que asisten gran cantidad de empresarios bodegueros, para poner sobre la mesa las ventajas e inconvenientes que pudiera ocasionar el proyecto. En la reunión se llega al acuerdo de declarar el tranvía de utilidad pública y de realizar un concurso público para la adjudicación del mismo. En 1896 se hace la convocatoria del concurso, y la última noticia que tenemos al respecto es que el ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia comunicaba su imposibilidad para hacerse cargo de la redacción del proyecto.

No conocemos planimetrías de la nueva propuesta de 1895, pero teniendo en cuenta el trazado del proyecto de 1871 y la insistencia de los promotores sobre el paso necesario del tranvía por la zona de Campo de Guía, creemos que el itinerario previsto en las conversaciones del cabildo no distaría mucho del planteado en la primera ocasión. En esas mismas conversaciones, desde el propio cabildo se expuso lo ventajoso que podría ser que pudiera conectarse en alguna medida la estación del ferrocarril con el Colegio San Luis Gonzaga, para que los padres de los alumnos allí internados pudieran visitarlos con asiduidad. Conociendo la cercanía existente entre la zona de Campo de Guía y el citado colegio, no es de extrañar que se aprovechara la misma parada establecida en Guía para los pasajeros que visitaran a sus familiares en el colegio.

### 3. El paisaje del vino como referencia

La cualidades definitorias del paisaje urbano histórico industrial del jerez son comunes en gran medida en la totalidad de las ciudades del Marco, alcanzando su máxima expresión en las poblaciones que constituyen el llamado triángulo de crianza: Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María.

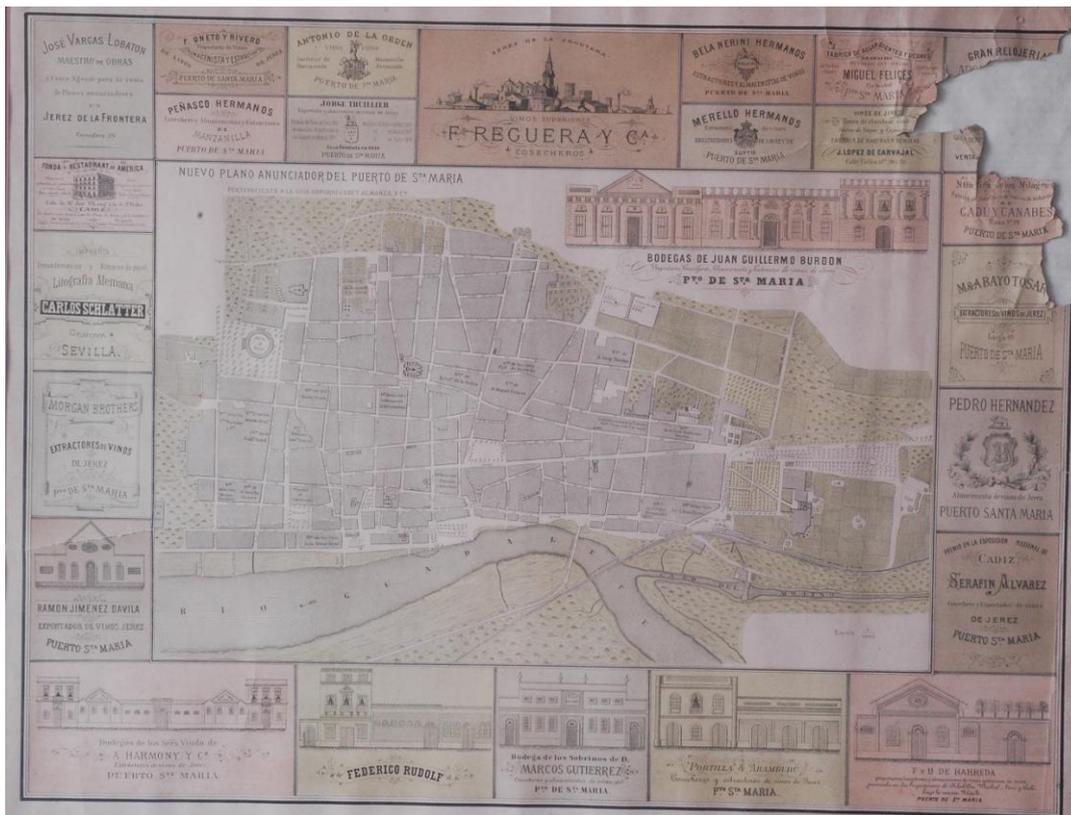
La situación estratégica de esta última en la bahía gaditana le ha brindado la oportunidad de constituirse como puerto comercial desde su fundación hasta la actualidad. Este hecho sumado a la presencia de tierras albarizas en su territorio y a las condiciones climáticas idóneas para la crianza del vino del jerez, convirtieron a El Puerto de Santa María en un emplazamiento clave para el desarrollo de la agroindustria del vino y soporte privilegiado del paisaje industrial asociado a la misma.

A finales del siglo XVIII tendría lugar un cambio en el sistema de producción del vino del que derivaría la construcción de las grandes bodegas portuenses. Un hecho que se repetirá en las restantes ciudades del Marco y que caracterizará para siempre su singular paisaje urbano. Desde el punto de vista empresarial, este cambio situaría el sector secundario de la industria, el envejecimiento del vino, en las ciudades productoras en lugar de realizarse en los países de destino (MALDONADO, 1994, E5).

En El Puerto de Santa María, la presencia de la arquitectura bodeguera se encuentra diseminada por toda la trama de la ciudad, bien como elemento aislado o bien como expansión urbana: el llamado Campo de Guía. Este sector, donde se propone una parada del tranvía, se planificó como ensanche en 1835 por Torcuato Benjumea y Juan Daura, previamente a la Ley de ensanches de 1864, siendo considerado por ello el primer ensanche industrial de la España Contemporánea. Se trata de una expansión urbana planificada con el único fin de albergar en sus terrenos a la industria del vino: bodegas, trabajaderos, almizcates, etc. Presenta un trazado en retícula de 30 manzanas con una superficie equivalente a 200.000 m<sup>2</sup>, de las cuales finalmente solo se construirían 13 (MURILLO et al., 2017,2).

La construcción del ensanche no se culminó tal y como se había proyectado, y tardó más de un siglo en definir sus límites, pero dicha área todavía constituye un elemento clave del paisaje histórico portuense, ocupando casi el 20% de la superficie de su conjunto histórico. Tal como hemos comprobado en los documentos relativos al proyecto del tranvía, tanto en los de 1871, cuyo trazado atravesaba la zona, como en los de 1895, donde se insistía en el paso por las bodegas de Guía, también en esa época era tratado como un paisaje singular.

El paisaje industrial bodeguero en la época de proyección de los dos tranvías podemos intuirlo a través del “nuevo plano anunciador” de la ciudad de 1889. En él pueden apreciarse los límites alcanzados por el ensanche de Campo de Guía, que son los que mantiene en la actualidad, y aparecen referenciadas las principales bodegas de la fecha. En su definición, el plano recoge los principales hitos de la ciudad, a saber: conjuntos bodegueros e iglesias. El documento incluye además la publicidad de las empresas más importantes del momento, con un total de 26 anuncios entre los que hay 21 relacionados con la industria del vino (cosecheros, extractores, embotellados, aguardientes, etc.), incluyendo además los alzados de algunas de las edificaciones bodegueras correspondientes al anunciante.



**Imagen 3. Nuevo plano anunciador de El Puerto de Santa María, 1889.** Guía geográfica de T. Almanza y C<sup>a</sup>, de 1889, AMPHEPSM.

En el plano quedará patente la importancia alcanzada por la industria del vino en la estructura urbana portuense, no sólo por su desarrollo en superficie, ocupaba el 21,5% del total edificado (MURILLO, 2018, 3), sino por la ubicación de sus distintos elementos y por el desarrollo volumétrico de los principales conjuntos. Una industria tan intrínsecamente relacionada con la trama urbana que, pese a que podemos señalar claros ejes de crecimiento industrial en los bordes perpendiculares al río Guadalete, elemento básico en el desarrollo de la ciudad, su estructura se despliega de manera natural por la trama, como uno más de sus elementos configuradores.

#### 4. El tranvía que no fue

La huella de los proyectos de tranvía se perdieron en 1896 y desde entonces no conocemos nuevas informaciones sobre ellos. Deducimos de este silencio documental que ninguno llegó a ponerse en marcha, desconociendo las razones que pudieron justificar que, pese al apoyo del cabildo, empresarios bodegueros y gobierno de la provincia, no se ejecutaran ninguno de los

proyectos citados. Puede que el fracaso sea atribuible a la ley de ferrocarriles<sup>5</sup>, a la crisis experimentada por la ciudad a principios del siglo XX (PÉREZ, 1989) o a los sucesos políticos de la época, pero no es posible determinarlo con seguridad.

Sin embargo, si podemos recrear, gracias a la información recogida en los legajos de la Policía Urbana del AMPHEPSM y a los planos generales de la ciudad en la época, el recorrido que habría tenido el tranvía por la ciudad. Para ello se ha dibujado el trazado del tranvía proyectado en 1871 sobre la trama urbana de la época. Hemos elegido ofrecer la imagen de la ciudad vinculada con la propuesta de este primer tranvía en lugar de la de 1895 debido a que desconocemos el recorrido exacto de dicho proyecto, a pesar de que creemos que este no distaría en forma del planteado para 1871.

La Imagen 4 es producto de la investigación que estamos desarrollando en forma de tesis doctoral<sup>6</sup>. La información mostrada es una aproximación, lo más fidedigna posible, al estado de la ciudad y de su industria en el año de la proyección del primer tranvía. A pesar de que el plano presenta una imagen aproximada de la estructura bodeguera en la época, no recoge, debido a la dificultad que supone su identificación, los numerosos ejemplos que seguían la tipología edificatoria de Casa-bodega<sup>7</sup> (BARROS, 2001, 225).

---

<sup>5</sup> La ley de ferrocarriles de 1855 no permitía construir líneas paralelas. En el caso de la ejecución de tranvías no conocemos como podía afectar esta normativa.

<sup>6</sup> El paisaje urbano del vino en El Puerto de Santa María, doctoranda: María Murillo Romero, directores: José Manuel Aladro Prieto y Ana Azpiri Albistegui.

<sup>7</sup> La tipología edificatoria denominada casa-bodega se corresponde con un tipo específico de edificación utilizada en El Puerto de Santa María que combinaba el uso residencial y el comercial bodeguero en su interior. En la actualidad estamos profundizando sobre esta definición tipológica en la investigación doctoral que llevamos en curso (Véase Nota al pie 6).



**Imagen 4. Plano de El Puerto de Santa María, 1871.** Planimetría realizada por María Murillo en 10/2018 a partir de la información recopilada en los legajos de la Policía urbana del AMPHEPSM.

A través de este plano podemos materializar esas estructuras bodegueras de las que hablábamos con anterioridad y su impronta en el tejido urbano. En la imagen se inserta también, en naranja, el trazado que realizaría el tranvía de haber sido ejecutado. En su recorrido, no solo no evita los dos grandes polos de desarrollo bodegueros sino que los rodea y atraviesa en el sentido transversal de los mismos, logrando así obtener en su recorrido una imagen detallada del paisaje del vino de finales del siglo XIX.

Debido a la ubicación de los dos principales núcleos de desarrollo bodeguero, al noreste de la ciudad, cercano a la estación de ferrocarril; y en el suroeste, la expansión urbana de Campo de Guía; los pasajeros del tranvía disfrutarían de un viaje enmarcado en sus extremos por las instalaciones bodegueras. La parte intermedia del recorrido se realizaría por el centro de la urbe, por la Calle Larga, calle principal de la ciudad, donde las edificaciones bodegueras están ausentes. El tranvía hubiera mostrado en su recorrido una ciudad de contrastes, con unos límites formados por una muralla de edificaciones bodegueras, tanto

al norte como al sur, y un interior, con bodegas diseminadas, que mantenía el aspecto comercial y señorial que las Casas de Cargadores a Indias y las Casas Palacio le otorgaban.

En el caso del tranvía portuense, de haberse llevado a cabo, el tejido urbano desarrollado a lo largo de las siguientes centurias hasta la actualidad creemos que no habría distado mucho del ahora existente. Fundamentalmente porque el trazado propuesto atravesaba la ciudad siguiendo la dirección del río, principal eje de desarrollo de la población. Sin embargo, los tiempos de crecimiento de cada una de las áreas que aparecieron a partir de la mitad del siglo XX sí que podrían haber variado, ya que el tranvía sería un eje a tener en cuenta en los desarrollos hacia el sur. El crecimiento en esta dirección estaba condicionado formalmente por el ambicioso ensanche de Campo de Guía y por el río Guadalete; la presencia del tranvía hubiera acelerado, probablemente, dicha expansión, pero posiblemente no hubiera modificado de manera significativa su morfología. A pesar de lo cual, la importancia real de este proyecto no se sitúa en la posible repercusión que hubiera tenido en el desarrollo de la trama urbana, ni siquiera en su importancia y calidad innegable como infraestructura temprana, sino muy especialmente en la trascendencia concedida en el propio proyecto a la incorporación consciente del paisaje urbano industrial del vino como reclamo o emblema de la propia población.

## 5. Conclusiones

El proyecto para la ejecución de un tranvía desde la estación de ferrocarril hacia los baños de la Playa de la Puntilla que estamos analizando en esta comunicación, a pesar de que no culminaran ninguna de las propuestas, no hace más que mostrarnos la repercusión que tenía tanto la ciudad de El Puerto de Santa María como la industria del vino en el desarrollo del ferrocarril. Esta repercusión no sólo la vemos en los tipos del vino y su sistema de crianza, también en la morfología, cultura y economía de la ciudad. Estos factores son los que hacen que cuando se realiza la primera propuesta de ferrocarril a nivel nacional, su recorrido sea por las ciudades más importantes para la industria del vino del jerez: Jerez de la Frontera y El Puerto de Santa María.

Así mismo, la propuesta objeto de esta investigación, un tranvía turístico, entiende el paisaje bodeguero y sus instalaciones como un elemento a visitar, como un hito dentro de la cultura portuense. Y es aquí cuando se produce un hecho simbólico para este estudio, ya que somos testigos de cómo la sociedad, de hace unos 150 años, concibe estas arquitecturas y esta industria como un elemento que aporta un valor añadido, que merece atención.

Es interesante saber que hace más de un siglo, cuando la actividad de la industria del vino hervía por las calles de El Puerto, y generaba todas las molestias que una industria del XIX puede generar, se percibía como un valor digno de enseñarse, expresión de la industria y riqueza local a tener en cuenta en el recorrido de una de las infraestructuras más importantes que se plantearon en la época: el tranvía.

## Bibliografía.

ALADRO-PRIETO, José Manuel (2006) - El tren del vino. El ferrocarril urbano de Jerez de la frontera como instrumento de puesta en producción de la ciudad mercantil. *En Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria de Málaga*, Septiembre de 2006. Málaga.

ALADRO-PRIETO, José Manuel (2012) - *La construcción de la ciudad bodega: Arquitectura del vino y transformación urbana de Jerez de la frontera en el siglo XIX*, Universidad de Sevilla. Tesis doctoral.

BARROS CANEDA, José Ramón (2000) - La casa-bodega: La permanencia de un modelo tipológico en el Puerto de Santa María. *Arquitectura y ciudad en España de 1845 a 1898 : Actas de las I jornadas de arquitectura histórica y urbanismo, Cádiz, 3,4 y 5 de junio de 1998* (1st ed., pp. 189-194) Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones, pp.189-194.

BARROS CANEDA, José Ramón (2001) - *El Puerto de Santa María: La ciudad renovada*. Cádiz, Publicaciones del Sur.

LEGAJO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS 328, 1886, 1. Archivo Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María.

LEGAJO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS 328, 1895, 1. Archivo Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María.

LEGAJO DE LA POLICÍA URBANA 1470, 1868, 48. Archivo Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María.

LEGAJO DE LA POLICÍA URBANA 1471, 1871, 4. Archivo Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María.

MALDONADO ROSSO, Javier (11 de Septiembre de 1994) - La industria bodeguera: Motor de la economía contemporánea. *Diario de Cádiz. Sección: El Puerto: Puerto Escondido*, pp. E5.

MURILLO-ROMERO, María. (2016) - *Paisaje Industrial Bodeguero: El Ensanche de Campo de Guía. Reconocimiento y puesta en valor*, Universidad del País Vasco. Trabajo final de máster.

MURILLO-ROMERO, María. (2018) – “Estrategias y oportunidades del patrimonio industrial bodeguero. Una aproximación al estudio del Campo de Guía (El Puerto de Santa María)”. En *Aula de Formación: Gestión e Intervención en el Patrimonio Arquitectónico e Industrial* (eds.) Ciudad Industrial-Industrial City. Madrid, pp. 161–176.

MURILLO-ROMERO, María; ALADRO-PRIETO, José Manuel (2017) - El paisaje industrial del jerez como paisaje histórico. Una aproximación al caso de El Puerto de Santa María. *VII Congreso de Conservación del Patrimonio Industrial y de la obra pública en España: El Patrimonio Industrial en el contexto de la sostenibilidad*. TICCIH España, As Pontes de García Rodríguez, Galicia, pp. 48-54.

PÉREZ SÁNCHEZ, Isabel. (1989) - La crisis de 1905 en el puerto. *Revista De Historia De El Puerto*, 3, pp.79-98.

PÉREZ SERRANO, Julio.; ROMÁN ANTEQUERA, Alejandro. (2006) - Los proyectos del ferrocarril en la provincia de Cádiz en el siglo XIX. *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga.

SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Ramón. (1986) - Los inicios del ferrocarril en El Puerto de Santa María. La formación de la Línea Jerez-Puerto (1830-1854). *Revista Gades*, 14. Diputación de Cádiz, Cádiz, pp. 45-64.

VALERO, José María (2004) - La línea de tranvía entre Cádiz y San Fernando. *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga.