

Canales proyectados y soñados en el Bajo Guadalquivir. Jerez puerto de mar

José Peral-López¹; José-Manuel Aladro-Prieto¹

GrupoHUM-700. Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas. ETSA, Universidad de Sevilla

Resumen

Situados en un momento concreto de la historia, la plenitud de la Edad Moderna en el siglo XVI, y en un contexto donde la geometría y las matemáticas ocupan un lugar primordial en la visión del mundo, la arquitectura y la ingeniería comparten un mismo campo de actuación: la transformación del territorio. Posteriormente, y con la Razón colocando “cada cosa en su sitio”, la evocación a un pasado mítico, paradójicamente, se suplanta esa capacidad transformadora, de base científica, por una memoria incierta y nostálgica. La representación de esas actitudes a través del dibujo y en la escala del territorio es analizada en el presente trabajo como labor necesaria, no solo para el conocimiento de un territorio concreto -el Bajo Guadalquivir y Jerez de la Frontera-, sino también como el valor que el dibujo tiene en la transmisión de las claves culturales de cada momento. Teniendo en común la no materialización de las propuestas representadas, el proyecto primero y la ideación después, son piezas claves en la construcción histórica y caracterización del ámbito de estudio como paisaje cultural

Palabras claves: canales; Guadalquivir; cartografía; territorio; identidad.

1. Introducción

La relación del arquitecto con las proporciones y medidas del cuerpo humano, en el proyecto y en la teoría, se ha centrado en identificar, casi exclusivamente, la escala humana como su único campo de atención. “He expuesto en el libro pasado [Libro I] todas las cosas que me han parecido más dignas de consideración para la construcción de edificios públicos y de las casas privadas, para que la obra sea bella, graciosa y duradera” (Palladio, trad. 2008). Las diferentes ediciones de *Los cuatro libros de la Arquitectura* (1570) van mostrando a través de xilografías primero y calcografías en el siglo XVIII, las representaciones de sus exposiciones escritas,

sirviendo además el dibujo para ilustrar obras de la Antigüedad. Primero con los grabados de la edición de Vitruvio realizada por Daniele Barbaro (Sainz, 2009) y también con los que incorpora en su tratado (Fig. 1.)

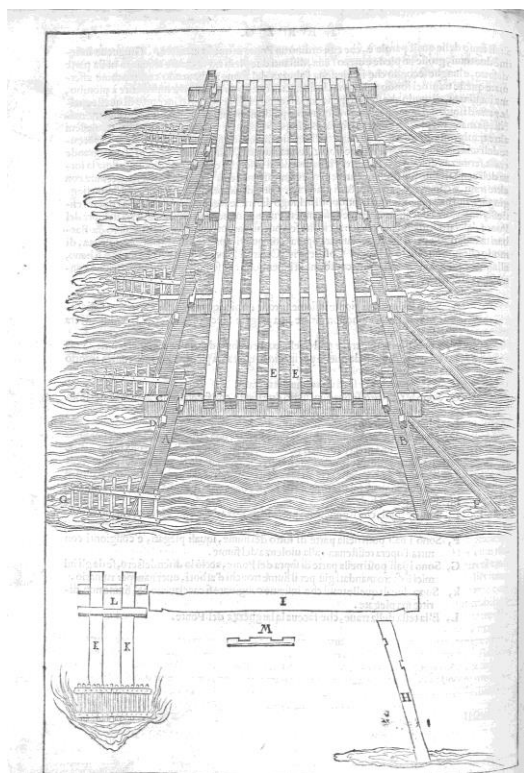


Figura 1. Trabajos hidráulicos. *Los cuatro Libros de la Arquitectura de Andrea Palladio*. Venecia (1570). Biblioteca de la Universidad de Sevilla.

Sin embargo, llevar al territorio los epítetos que el arquitecto padovano asignaba a la construcción del edificio y la descripción escrita de los mismos, pone en evidencia que si las necesidades espaciales del hombre en su día a día y su materialización, han sido adjudicadas a la Arquitectura, las de la gran escala se han compartido con otros saberes. Partiendo de un momento, el siglo XVI, donde la convivencia de las disciplinas están al servicio de un proyecto común, que

tiene al hombre en el centro del mundo, la lógica necesidad de especializarse ante tanto conocimiento y responsabilidad, harán que se vayan cediendo, en mayor medida para el arquitecto, esas parcelas de actuación (Peral, 2016).

Si los ríos estructuran el territorio, la ciudad enmarca su imagen construida y el dibujo a esta escala se propone como herramienta de pensamiento e invención de las transformaciones, y como instrumento de memoria. Estas funciones son las que articulan la propuesta de esta comunicación donde el sentimiento representará canales soñados y el pensamiento, aquellos que los proyectó, en un soporte territorial concreto, el Bajo Guadalquivir, Jerez de la Frontera y el río Guadalete (Fig. 2). Cartografías territoriales del pasado que son fundamentales para conocer la realidad patrimonial de un territorio y su consideración como paisaje cultural.



Figura 2. Área geográfica objeto de estudio. José Peral.

2. Antecedentes

Nuestro objetivo de mostrar a través de la representación del territorio la transmisión y creación de su significado nos pone en relación con cuestiones patrimoniales para la escala territorial donde la evolución de su construcción nos sitúa en sus valores históricos. La construcción histórica del territorio nos aporta una imagen del mismo, resultado de una relación estática entre el sujeto y el

objeto, donde la Historia es considerada como un elemento crítico en base a los datos obtenidos, y los campos disciplinares se han puesto al servicio de su elaboración. No obstante, cuando interpretamos ese conjunto de imágenes, una vez elaboradas, estamos ante un acto de comunicación donde el mensaje transmitido nos relaciona con una realidad del pasado más “oculta” y que pretendemos descifrar. El momento en que el territorio se lee como conjunto de miradas individuales a lo largo del tiempo estamos incorporando valoraciones paisajísticas (Peral, 2016).

En nuestro caso, el marco territorial soporte de nuestra comunicación, está determinado por la imagen del viñedo, donde la actividad vitinícola ha sido pilar fundamental por lo que cualquier manifestación de la misma comporta una dimensión patrimonial de incalculable valor (Fig. 3). Si las construcciones del viñedo y sus valores arquitectónicos como conjunto tipológico son testimonio de un conjunto de saberes y valores de carácter etnográfico, en referencia a la escala humana que hacíamos mención en la Introducción, estas referencias a un sistema productivo nos ponen en relación con las formas en que se relaciona el hombre con el medio, considerado este en su escala territorial. Es en este sentido donde nuestra comunicación pretende aportar una visión más dentro de la necesaria correcta caracterización de los paisajes culturales (Aladro, 2009).



Figura 3. Paisaje del viñedo del Marco del Jerez. Viña el Majuelo. José Manuel Aladro.

Relacionado con esta línea de trabajo la patrimonialización del territorio se ha constituido desde hace una década en una de las nuevas tendencias en la gestión de los bienes culturales y naturales (Martínez, 2008). Para ello, es necesaria y obligada

una correcta caracterización y en esa labor la cartografía se sitúa como fuente de información fundamental. En este sentido, “(...) ahora bien, hay otra forma de entender la Cartografía, de la que Brian Harley es su principal exponente. A través de sus investigaciones nos ha legado una manera de entender la historia de la Cartografía en claves culturales, sociales y políticas, y de forma nada ingenua, como instrumento de poder utilizado para el control de territorios, recursos y personas” (Acosta, 2011, p. 7).

Más directamente relacionado con las cartografías territoriales, tema de la sección, y una vez situados en un contexto más interdisciplinar y teórico, las referencias directas para elaborar el presente trabajo proceden de los trabajos de investigación que dan a las obras hidráulicas la condición de proyecto o de ideación. En este sentido son referencia obligada los trabajos que bajo la dirección e iniciativa del catedrático de la Universidad de Barcelona, Horacio Capel, han profundizado en la figura del ingeniero a través de la historia. Por otra parte y centrándose en la relación de este con el dibujo la trayectoria de la profesora Alicia Cámara está recogida en las ediciones de la Fundación Juanelo Turriano.

Para las representaciones soñadas la cartografía imaginaria nos obliga a recorrer ámbitos más difusos, que no menos interesantes y que ponen en relación campos de estudio como la Teoría de la Comunicación y la Geografía. La traslación, a través del dibujo, de textos a imágenes, a mapas, parte de admitir que “existe un cuerpo sustancial de literatura –particularmente dentro de la geografía histórica, la geografía cultural y la historia de la geografía- que indaga la variedad de culturas visuales en geografía, desde la producción y visualización de paisajes hasta la práctica y el lenguaje del mapeo” (Lois, 2009).

3. Canales proyectados. Los ingenieros y arquitectos hidráulicos en la Edad Moderna

En 1582, un año después de que se realizara esta vista corográfica de Jerez de la Frontera y su entorno (Fig. 4), se crea bajo el patrocinio del rey Felipe II la Academia de Matemáticas, siendo el encargado de elaborar su programa y organizar los estudios Juan de Herrera. Es precisamente al autor del Escorial al primero que se le asigna la autoría del *Plano topográfico...*, (Iñiguez, 1965, pp. 181, 214) quedando reducida posteriormente su aportación a revisor de dicho trabajo (García Tapia, 1990, pp.

472-475).



Figura 4. *Plano topográfico con canal navegable entre Jerez de la Frontera y el río Guadalete*, Mariano Azaro y Francisco de Montalbán, 1581. Patrimonio Nacional, Colecciones Reales, Biblioteca del Palacio Real de Madrid.

La situación geográfica de Jerez y su condición de realengo marcó su influencia territorial en el contexto de frontera durante los más de dos siglos que transcurrieron entre su incorporación al reino de Castilla y la desaparición de los límites, con la toma de Granada. Es a partir de esta fecha cuando el volumen de mercancías, fundamentalmente el vino, aumenta de forma considerable, así como el número de extranjeros instalados en la ciudad. Las comunicaciones por vía terrestre son deficientes y el viejo embarcadero del Guadalete se convierte en punto de mira de los corregidores de la ciudad como solución, dentro de su jurisdicción, a la salida de excedentes y mantener así en la ciudad la importante y beneficiosa presencia de comerciantes.

Hasta entonces, el concejo jerezano había disfrutado del privilegio de utilizar el puerto interior de Alventos, próximo a Trebujena y dentro del señorío de los Medina Sidonia. El aumento del poder comercial de Jerez hace que en la segunda mitad del siglo XVI, los duques velando por la importancia del puerto de Sanlúcar y su propio poder, comienzan a retirar el privilegio que acabará en prohibición a finales de dicho siglo. Estos hechos junto a una Cádiz, permanentemente en alerta por los ataques piratas, ponen cada vez más en valor la salida fluvial por el Guadalete. Se inicia así, desde el cabildo jerezano, una cadena de peticiones primero a Carlos I y posteriormente a su hijo Felipe II para que considerase la inversión en crear un puerto en el extremo del arrecife que conecta los tres kilómetros de distancia que separan al Guadalete de la ciudad. Junto a un informe escrito la petición tiene respuesta en un plano de características especiales ya que combina una

perspectiva axonométrica del canal y dársena propuesta con visión “a vuelo de pájaro” del entorno.

El autor de la traza fue el ingeniero hidráulico Fray Mariano Azaro quien contó con la colaboración de Francisco Montalbán, aparejador al servicio de las obras reales. Considerada como una vista corográfica, por el detalle con se dibuja, un acertado empleo de los sistemas de representación da una combinación entre una pintura y un documento técnico. Con unas dimensiones considerables y un estado de conservación bueno, para la calidad del papel verjurado, tiene en su parte superior izquierda, la que corresponde al sector de la ciudad, la más afectada por el paso del tiempo al igual que en la totalidad de los bordes irregulares. El empleo de la tinta sepia en el dibujo a pluma sirve tanto para la recreación de la ciudad de Jerez con caracteres aúlicos, como para crear la sensación de profundidad mediante la perspectiva aérea que difumina las montañas como telón de fondo de la imagen de conjunto. Los trazados rectos permiten definir las trazas específicas del canal, los dos ensanches circulares y la dársena en la margen derecha del río Guadalete, adoptando esta última un volumen rotundo que la pone en relación con las antiguas construcciones mesopotámicas (Fig. 5).



Figura 5. Detalle del cargadero, “El Portal”. *Plano topográfico con canal navegable entre Jerez de la Frontera y el río Guadalete*, Mariano Azaro y Francisco de Montalbán, 1581. Patrimonio Nacional, Colecciones Reales, Biblioteca del Palacio Real de Madrid.

A pesar de que en dicho plano la representación de la ciudad es meramente simbólica, otros elementos menores aparecen recogidos con una sorprendentemente verosimilitud. Junto a la última de las dársenas circulares aparece una construcción rotulada como “alqubilla”, un bloque paralelepípedo con un frente formado por una serie de arcos de medio punto que se elevan sobre un zócalo horizontal de escasa altura (Fig. 6). Esta edificación mantiene una extraordinaria semejanza con otra que, en una localización urbana semejante, aparece incluida en la vista que desde el sur de la ciudad tomara J. Hoefnagel en 1575 (Fig. 7).



Figura 6. Detalle de la “alqubilla”. *Plano topográfico con canal navegable entre Jerez de la Frontera y el río Guadalete*, Mariano Azaro y Francisco de Montalbán, 1581. Patrimonio Nacional, Colecciones Reales, Biblioteca del Palacio Real de Madrid.



Figura 7. Detalle de la “alqubilla”. *Xeres de la*

Frontera / Depingebat Georgius Hoefnagle, Civitates Orbis Terrarum, Colonia, 1575. Biblioteca de la Universidad de Sevilla.

En las dos imágenes, aunque en la vista el número de arcos es el doble que en el plano, la composición arquitectónica de la pieza es análoga. Ambas representaciones hacen referencia a un arca de recepción de aguas o alcubilla de cuya existencia a la salida de la población se tiene constancia al menos desde mediados de siglo. No menos precisa es la grafía de las labores que se desarrollan sobre el cargadero fluvial. Un amplio conjunto de personajes se afanan empujando y cargando grandes volúmenes, en el aspecto de los mismos es posible reconocer con claridad los característicos toneles jerezanos o botas de vino. Expresión gráfica que posibilita la identificación de la propuesta de canal con el floreciente comercio vinícola que la impulsaba.

La costosa financiación del proyecto del canal fue el gran obstáculo que impidió su realización si bien y aun con las arcas del reino muy mermadas, el propio rey Felipe II asignó en 1592 una partida para trabajos de nivelación a cargo del aparejador de las obras del palacio de Aranjuez, Bartolomé Ruiz (Borrego, 2004, 428), y que no tuvieron mayor consecuencia. Sin embargo, la insistencia por una parte del cabildo y la nobleza jerezana junto con la creciente dificultad de los navíos de acceder por la barra de Sanlúcar a Sevilla, lleva al rey Felipe IV en 1624 a crear una comisión formada en su parte técnica por el ingeniero Leonardo Turriano y el arquitecto Juan de Oviedo por entonces Maestro Mayor de Sevilla. Tras visitar el lugar y recorrer los casi treinta kilómetros que separan Jerez del Guadalquivir se firma por parte de los técnicos, un informe contrario a la construcción del Navillo (Sánchez de Mora, 2017) a pesar de que su viabilidad estuviese más relacionada con intereses políticos y de estrategias en la zona.

Pérez Escolano (1975, 617) concluye: “Leonardo Turriano firmando el informe colectivo, escribe posteriormente y por su cuenta otro bien distinto y muestra con claridad que no sería pequeña la tensión, en aquellas deliberaciones, entre intereses y lugares; el Rey –Puerto Real-, ciudades –Sevilla, Jerez y Cádiz- y señores de Medinaceli –Puerto de Santa María- y el de Medina Sidonia – Sanlúcar de Barrameda-“.

La imagen de un territorio marcado por canales está completamente alejada de la realidad actual y el

traslado de la casa de Contratación a Cádiz en 1717 primero y la aparición del ferrocarril como medio de transporte, ya en siglo XIX, hace que esta posible imagen quedara relegada a la memoria. Sin embargo, esa imagen de canales rectos nos lleva, no al presente, sino a un pasado lejano donde las referencias a personajes míticos e islas y ciudades tragadas por el mar nos sitúan en el extremo opuesto de lo científico y racional del proyecto hidráulico.

4. Canales soñados. La Antigüedad clásica en la Razón

La impresión de los manuscritos medievales que habían rescatado del olvido las obras de los geógrafos e historiadores de la Antigüedad creó desde el siglo XVI un género literario propio con las ediciones comentadas y actualizadas de dichas obras. Pausanias, Estrabón o el “fluvial” Pomponio Mela tendrán en el contexto humanístico un lugar prioritario en las principales bibliotecas europeas. Sin embargo, la tarea principal de los cosmógrafos en aquel momento es la de representar la realidad cambiante de los descubrimientos que gracias a los avances de las técnicas de medición perfilaban el mundo conocido. Desde Diego Ribero, primer cosmógrafo de la Casa de Contratación de Sevilla, nombrado en 1523, la producción de cartas de navegación facilitarían a los pilotos el acceso a los remotos puertos de las Indias pero también tenían la misión de actualizar el carácter cambiante de bajíos y barras del Guadalquivir.

Sin embargo, y ya instalados en la era de la Razón, paradójicamente y respecto al Río, las referencias históricas de las grandes obras de la Antigüedad tienen una revisión particular, una actualización mítica de un pasado mejor que merece la pena recuperar. Esta actitud es la que adopta el arquitecto Matías José de Figueroa para iniciar, y avalar, un informe manuscrito sobre el estado del Guadalquivir *Topographias del curso antiguo del Betis* (ca. 1755). Antecediendo un listado de acciones a realizar dedica tres de los doce capítulos en que divide su escrito a rememorar las obras de la Antigüedad citando literalmente a sus autores, incorporando como aval más reciente la *Chronica General de España* de Florián de Ocampo publicada en 1571 y ampliada e impresa en Córdoba, más tarde por Ambrosio de Morales (1586). El interés mayor de sus exposiciones está en sus dos capítulos finales donde describe minuciosamente las obras a realizar buscando precisamente, y a través de cortas, la rectitud del cauce a fin de dar una imagen canalizada

del Río (Fig. 8). Al igual que sucediera dos siglos antes con el proyecto de canal entre Jerez y el río Guadalete, el conjunto de la obra escrita y dibujada no ha llegado de forma conjunta a nuestros días, estando por separado el texto y una posible lámina descriptiva de las obras a realizar.

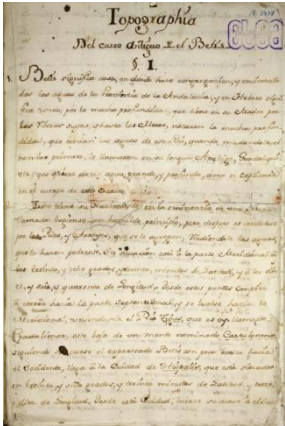


Figura 8. *Topographia del curso antiguo del Betis*, Matias José de Figueroa, ca. 1755. Biblioteca de la Universidad de Sevilla.

Es esa rectitud la que se postula y persigue como condición necesaria para un comercio fluvial beneficioso para la ciudad de Sevilla y su actividad comercial mermada por el traslado a Cádiz de la Casa de Contratación. Demandada como punto de partida de los proyectos a realizar, las cortas o canales harían reducir la distancia entre Sanlúcar y Sevilla no renunciando a “enderezar” de forma completa el cauce entre ambas poblaciones. Lo interesante del planteamiento es la justificación de esta idea en un estado primigenio en que el trazado del Río es prácticamente recto y así se trasladó al dibujo. De esta manera, en 1770 el catedrático del Colegio de San Telmo, Francisco Pizarro, propone representar la descripción literaria que el poeta del siglo IV d. C. Festo Rufo Avieno hace en su *Ora Marítima*, del río Guadalquivir y sus afluentes (Fig. 9).

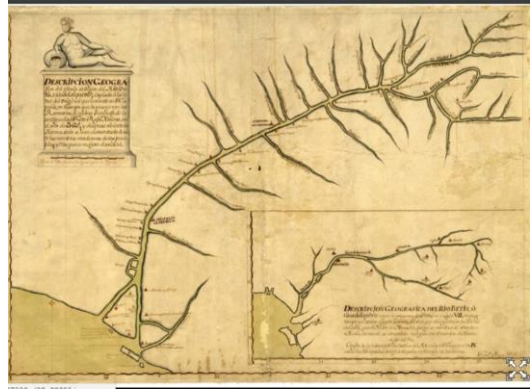


Figura 9. *Descripción geográfica del estado antiguo del Rio Betis o Guadalquivir...*, Francisco Pizarro, 1770. España. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios del Centro Geográfico del Ejército.

Esta “Descripción Geográfica” compara el estado antiguo e ideal con uno más semejante a la realidad y de la época de los godos, dando una visión objetiva y propositiva años más tarde, en 1778, en un mapa con propuestas técnicas de construcción de los canales, donde las sinuosidades del cauce marcan la diferencia más importante con la primera de sus láminas pero compartiendo ambas las mismas técnicas de representación (Fig. 10).



Figura 10. *Descripción geográfica del estado actual del Rio Guadalquivir, desde la ciudad de Cordoba hasta la Barra de S. Lucar y de esta a Cadiz...*, Francisco Pizarro, 1778. España. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios del Centro Geográfico del Ejército.

La relación entre los canales proyectados y soñados nos remite a un entendimiento del territorio en el que la ciudad de Jerez, sin estar localizada en las márgenes del Guadalquivir, pero tampoco en las del Guadalete, ha estado vinculada a estos cauces mediante canales. Los dos brazos, en los que la Antigüedad hacía desaguar al río Betis, acercan el cauce del Río a la población y este hecho parece que pervivió en la memoria colectiva, primero con el uso del puerto de Alventos y más recientemente con el malogrado proyecto de conectar los cauces del Guadalquivir y del

Guadalete.

5. Conclusiones

Entendemos desde este trabajo de investigación que el estudio de las cartografías históricas en la escala territorial son piezas claves en una correcta valoración y por lo tanto gestión del territorio como recurso económico. La identificación de un paisaje concreto con una actividad -la vitivinícola en el Bajo Guadalquivir y Jerez de la Frontera- puede ser acrecentada con las aportaciones que el dibujo en mapas y planos ejerce la función de ser instrumento de la memoria.

Para ello nos basamos en la necesaria identificación de los paisajes en el territorio, consideración que está dentro de los compromisos adquiridos por los países que han ratificado el Convenio Europeo del Paisaje (Flores, 2000). La intención de fusionar Patrimonio Cultural y Natural con componentes sociales da al concepto de paisaje una dimensión global en la gestión de los recursos del territorio. Es en ese compromiso donde radica la labor de identificar pero también caracterizar partes del territorio resultado de la acción e interacción de factores naturales y/o humanos (artº 1). Siguiendo las directrices nacionales en el desarrollo de dicho convenio el Plan Nacional de Paisajes Culturales establece entre sus prioridades conocer los valores históricos y de identidad claves en la determinación de las unidades paisajísticas.

Así, un paisaje agrario concreto, soporte de una valoración patrimonial actual, se enriquece con la imagen plasmada en la cartografía histórica de una de las consecuencias del comercio del vino: su transporte. Lo que más tarde fue desempeñado por el ferrocarril, en la Edad Moderna, desde el siglo XVI al XVIII, tuvo en los canales fluviales su antecedente, si bien a diferencia de este su materialización quedó en proyecto o en sueño.

Referencias:

Acosta Bono, G. 2011. Cartografía y Patrimonio en perspectiva en Cartografía y Patrimonio. En *Revista PH*, nº 77, 4-12.

Aladro Prieto, J. M. 2009. El viñedo de Jerez. Arquitectura y Paisaje del vino. En *Revista PH*, nº 69, 48-53.

Borrego Plá, M. C. 2004. *La casa de contratación y Jerez durante el quinientos: un intento de romper un monopolio*. Sevilla. Universidad de Sevilla; Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Capel, H. 1988. *De Palas a Minerva: la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Barcelona. Serbal.

Figuerola, M. J., ca. 1755. *Topographias del curso antiguo del Betis*. Sevilla. Fondo Antiguo de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla.

García Tapia, N. 1990. *Ingeniería y arquitectura en el Renacimiento español*. Valladolid. Universidad de Valladolid.

Iníguez Almech, F. 1965. *Las trazas del Monasterio de San Lorenzo del Escorial*. Madrid.

Lois, C., 2009. Imagen cartográfica e imaginarios geográficos. Los Lugares y las formas de los mapas en nuestra cultura visual. En *Scripta Nova*, vol. XII, nº 298.

Martínez Yáñez, C. 2008. Patrimonialización del territorio y territorialización del patrimonio. En *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*. Granada, nº 39, 251-266.

Morales, A. 1586. *Los cinco libros postreros de la Cronica general de España*. Córdoba, 1586.

Palladio A. 2008. *Los cuatro libros de la Arquitectura*. Madrid. Akal.

Peral López, J. 2016. *Cruzar un río. Modificaciones territoriales y paisajísticas en el Guadalquivir*, [tesis doctoral]. Sevilla. Universidad de Sevilla.

Pérez Escolano, V. 1975. *Juan de Oviedo, 1565-1625, arquitecto sevillano en la corte de los Austrias*, [tesis doctoral]. Sevilla. Universidad de Sevilla.

Ryan, J. 2003. Who's afraid of visual cultura? En *Antipode*, nº 35, pp. 232-237.

Sánchez de Mora, I. 2017. *Copia de las diligencias hechas en razón del navillo que se pretende abrir del río Guadalquivir al Guadalete...*, en *Guadalquivir Mapas y relatos de un río. Imagen y Mirada*. Sevilla. Editorial de la Universidad de Sevilla.

Sainz Avia, J. 2009. *El dibujo de arquitectura: teoría e historia de un lenguaje gráfico*. Madrid. Reverté.

Datos biográficos de los autores

José Peral López. Es arquitecto y profesor en el Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas de la Universidad de Sevilla. Su campo de investigación preferente se sitúa en la escala del territorio, la valoración patrimonial del mismo y en concreto en las infraestructuras hidráulicas. Como consecuencia de las investigaciones llevadas a cabo para la presentación de su tesis doctoral “Cruzar un río: modificaciones territoriales y paisajísticas en el Guadalquivir” (2016) ha desempeñado la labor de Comisario en la Exposición *Guadalquivir. Mapas y relatos de un río*, con motivo del 90 aniversario de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y organizada por esta institución y la Biblioteca de la Universidad de Sevilla. La sede de dicha exposición fue el Archivo General de Indias entre octubre de 2017 y marzo de 2018. jperal@us.es

José Manuel Aladro Prieto. Doctor Arquitecto por la Universidad de Sevilla y Máster en Arquitectura y Patrimonio (marph, Universidad de Sevilla e IAPH). Docente desde 1997 en el Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Sevilla. Actualmente Profesor Contratado Doctor, Secretario del Departamento y Secretario técnico del marph. Grupo PAIDI HUM700, “Patrimonio y Desarrollo Territorial Urbano en Andalucía”. Líneas de investigación prioritarias: Paisaje, Arquitectura y Patrimonio vitivinícola, rural y urbano; Paisaje, Territorio, Arquitectura y Patrimonio Cultural. Tesis doctoral: “La construcción de la ciudad-bodega. Arquitectura del vino y transformación urbana en Jerez de la Frontera en el siglo XIX”. Coautor entre otros de “Palacio de Monsalves. Historia del edificio y sus moradores” y “Guía de las fortificaciones y sistemas de defensa de la Bahía de Cádiz”. Partícipe o director de numerosos expedientes de protección de Bienes Culturales. aladroprieto@us.es.