

## **RECUPERACIÓN *IN EXTREMIS* Y PUESTA EN DISFRUTE DEL PUENTE FERROVIARIO SOBRE EL GUADALETE A SU PASO POR EL PUERTO DE SANTA MARÍA**

**Miguel-Ángel Caballero Sánchez, José-Ignacio Delgado Poullet,  
Mercedes García Pazos, Javier Maldonado Rosso y María del Mar  
Villalobos Chaves**

Centro Municipal del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María

### **1. INTRODUCCIÓN**

El puente ferroviario sobre el río Guadalete a su paso por El Puerto de Santa María es uno de los principales vestigios de la primera línea ferroviaria de Andalucía: Jerez-Trocadero, construida entre 1852 y 1856 con la finalidad principal de transportar los vinos de Jerez al muelle del Trocadero, para su embarque con destino a mercados exteriores.

Este puente metálico se proyectó y montó entre los años 1860 y 1861, cuando se puso en funcionamiento el tramo hasta Cádiz, y sustituyó a un puente provisional de madera que prestó servicio desde 1856.

A principio del mes de junio de 2006 el puente comenzó a ser desguazado para dejar paso por su trazado a uno nuevo de la línea de alta velocidad Sevilla-Cádiz. Afortunadamente, se advirtió la operación y el Ministerio de Fomento accedió a parar las obras a solicitud del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

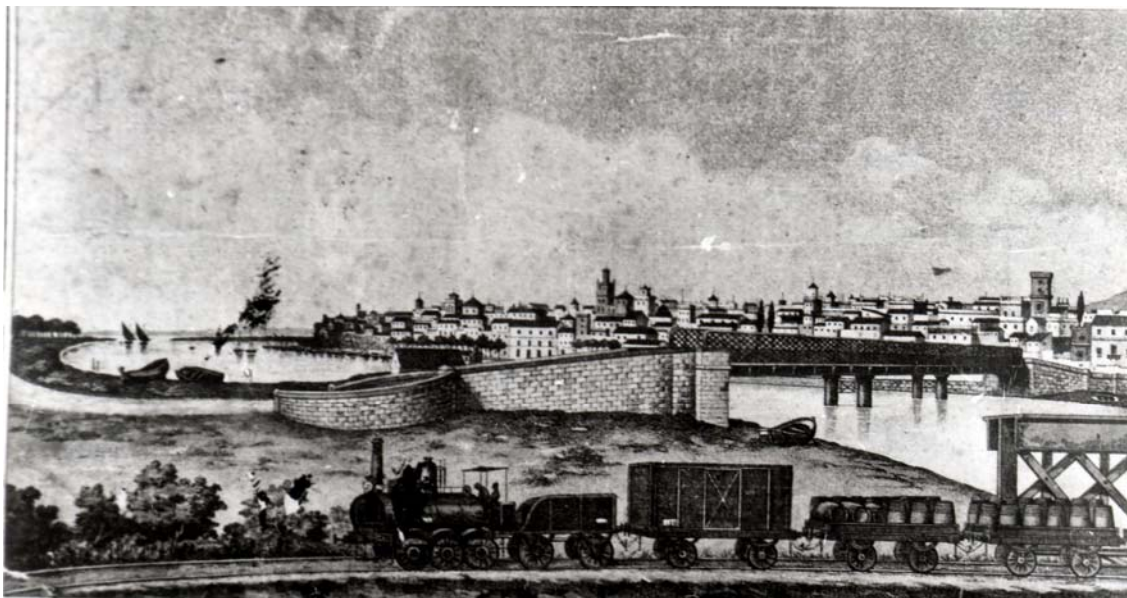
La comunicación analizará, con espíritu crítico, pero con actitud positiva, las causas por las que el puente ha corrido el riesgo de desaparecer; pero, sobre todo, se centrará en la manera en la que ha podido ser recuperado *in extremis* y en su proceso de puesta en disfrute público.

### **2. INTERÉS PATRIMONIAL DEL PUENTE DE SAN ALEJANDRO**

El interés del puente ferroviario de San Alejandro se debe a sus valores intrínseco, histórico y simbólico, como vamos a tratar de argumentar.

Fijemos primero de qué estamos hablando. El de San Alejandro es un puente de hierro de vigas de celosía. Tiene 160 metros de longitud y se compone de cuatro tramos

que se apoyan sobre pilas de tubos de hierro rellenos de hormigón y sobre sendos estribos de sillería y mezcla hidráulica situados a sus dos extremos. Los cimientos tienen 12 metros de profundidad bajo el nivel de la bajamar<sup>1</sup>. La estructura del puente se completa con vigas traviesas. El tablero del puente tiene anchura de doble vía, aunque sólo se montaron raíles en su parte derecha -según la dirección originaria de la línea, esto es, de Jerez al Trocadero-. Esto indica que la anchura de doble vía fue una decisión previsoría.



De lo descrito se puede colegir que el puente ferroviario de San Alejandro es una obra de ingeniería metálica de buena factura, bella línea e impresionante vista, de la que fue autor el ingeniero de caminos, canales y puertos Luis Torres Vildósola, padre del insigne inventor Leonardo Torres Quevedo.

El puente ferroviario de San Alejandro se encuentra en el punto kilométrico 124/476 de la actual línea ferroviaria Sevilla-Cádiz<sup>2</sup> y está emplazado sobre el último meandro que hace el río Guadalquivir antes de su desembocadura, en el término municipal de El Puerto de Santa María. La situación del puente es extraordinaria: se halla en el límite urbano sureste de la ciudad. A su derecha se levantan, contiguos en perpendicular, el convento del Espíritu Santo, el hospital de San Telmo y la ermita de San Blas (de finales del siglo XV), varias bodegas del siglo XIX y la fachada ribereña de casas apoyadas sobre soportales: *los portales de El Puerto*. A la izquierda del puente están el matadero viejo (del siglo XVIII) y el molino del caño del matadero (del siglo XX); pero, sobre todo, hay que destacar el bellísimo paraje natural de su entorno: un tramo visible del río Guadalquivir, los esteros que éste abre a su paso y las extensas marismas que el océano Atlántico forma en el litoral de la Bahía de Cádiz. En ese terreno

<sup>1</sup> Antón Rodríguez, Eduardo (1864)

<sup>2</sup> García Mateo, José-Luis; Jiménez Vega, Miguel y Cuellar Villar, Domingo (2004)

marítimo se *labran* antiguas salinas y durante parte del año pueden contemplarse fulgurantes pirámides de sal.



A los ya señalados valores técnicos intrínsecos del puente -como interesante obra de ingeniería metálica- hay que sumarle los medioambientales y los culturales existentes en su entorno.

Por último, pero no por ello menos importante, hay que situar el puente de San Alejandro en la red ferroviaria española. Esta pieza forma parte de la línea Jerez-Trocadero, que se construyó entre 1852 y 1856. Fue la quinta línea ferroviaria de España y la primera de Andalucía. Aunque con diferentes trazados, fue uno de los primeros proyectos de ferrocarril en España y una de las primeras concesiones administrativas que se otorgaron al respecto -en 1829-, pero, por sucesivas dificultades, su realización se retrasó veintitantos años<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Esta línea ha sido estudiada por varios autores, entre otros por Artola, Miguel (1978); Caro Cancela, Diego (1990); Casares Alonso, Anibal (1973); Castañeda, Vicente (1946); Hernández Sempere, Telesforo-Marcial (1975); Mateo del Peral, Diego (1978); Sánchez González, Rafael (1986); Sánchez Martínez, Francisco (2006); y Wais, Francisco (1987).

Conviene precisar que la línea Jerez-Trocadero -cuyo segundo tramo, comprendido entre El Puerto de Santa María y el muelle del Trocadero, se inauguró el día 10 de octubre de 1856- se sirvió durante un tiempo de dos puentes provisionales de madera para salvar los ríos Guadalete<sup>4</sup> y San Pedro. Los puentes metálicos sobre ambos ríos se montaron posteriormente. Acerca de su datación tenemos aún algunas dudas, pues las informaciones obtenidas hasta el momento de redactar esta comunicación son inconcretas e incluso contradictorias. Eduardo Antón Rodríguez señala que el puente ferroviario de hierro de San Alejandro se inauguró el día 3 de octubre de 1862 y que su construcción duró veinte meses, es decir que se comenzó alrededor del mes de febrero de 1860. Estas fechas son cercanas a las del proyecto del puente y a la de su aprobación. El primero está firmado en Jerez de la Frontera a 30 de enero de 1860, por Luis Torres Vildósola y fue aprobado por un real decreto de 16 de abril de ese año<sup>5</sup>. Si tomamos por válidas todas estas fechas, el montaje del puente se inició antes de contar con la preceptiva autorización, lo cual no es extraño ni en aquellos tiempos ni en estos.

Pero, como decíamos líneas atrás, hay informaciones contradictorias, al menos eso parece. La Revista de Obras Públicas del año 1857 al dar noticia de la línea de Córdoba a Cádiz señalaba que *“La totalidad de la sección de Jerez al Trocadero está explotándose hace tiempo y se están construyendo dos puentes definitivos sobre los ríos Guadalete y San Pedro que ahora se cruzan con obras provisionales: el primero tendrá 160 metros y cuatro tramos, y el segundo 80 metros y dos tramos.”*<sup>6</sup>.

Esta afirmación siembra dudas acerca de la datación del puente. Como lo hace también la existencia de otro proyecto del puente de hierro de San Alejandro datado en 1861 -no figura día ni mes- y sin firmar, que da medidas diferentes a las del proyecto de Vildósola para los tramos del puente<sup>7</sup>. Una cosa sí que es -o parece- segura: que Luis Torres Vildósola dejó temporalmente su empleo de funcionario para trabajar por cuenta de la compañía del ferrocarril de Jerez a Cádiz<sup>8</sup>, motivo por el que residió en El Puerto de Santa María desde finales del año 1858. Para Sáenz Ridruejo<sup>9</sup> los puentes sobre el Guadalete debieron quedar acabados en 1860.

---

<sup>4</sup> Antón Rodríguez, Eduardo (1864)

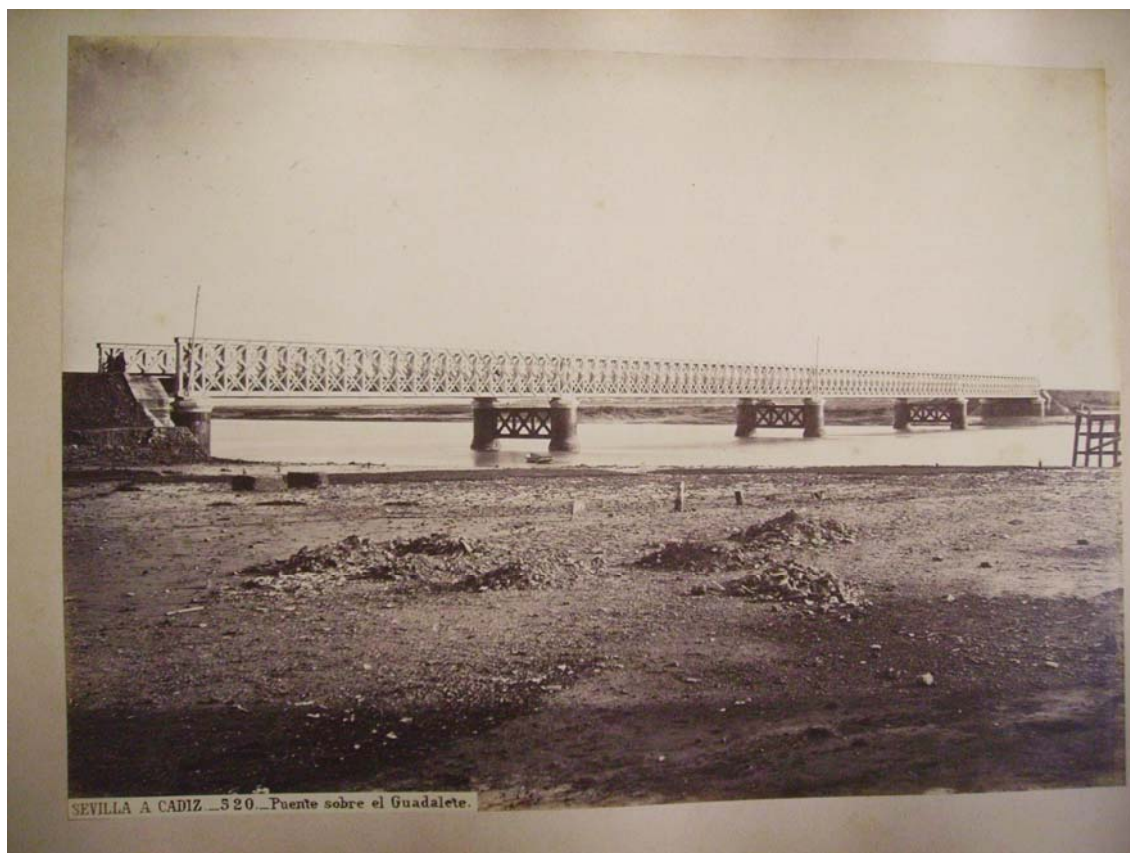
<sup>5</sup> Archivo Histórico de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, signatura A-0206-011: *Proyecto de construcción de puentes sobre los ríos San Pedro y Guadalete, de la línea Jerez a Cádiz.*

<sup>6</sup> *Revista de Obras Públicas*, 1857, p. 33

<sup>7</sup> *Ibidem*

<sup>8</sup> Sáenz Ridruejo, Fernando (1999).

<sup>9</sup> *Ibidem*



En cualquier caso, años más o menos, el puente ferroviario de hierro de San Alejandro data de principios de los años sesenta del siglo XIX. La vejez de una obra pública cuenta también para su apreciación, pero no es lo más importante. Si le hemos dedicado esta atención es por lo contrario, porque en ciertos círculos se quiere creer que el de San Pedro es el primer puente de hierro de Andalucía y que en ello reside su interés; pero se trata de un error: forma parte de la primera línea ferroviaria de Andalucía, pero se construyó posteriormente y estuvo en relación con la prolongación de la línea hasta Cádiz.

Tiene mayor interés la pertenencia del puente a la línea Jerez-Trocadero, dada la importancia de ésta para la zona gaditano-xericiense. Esta línea de ferrocarril, como se ha adelantado en la introducción, se proyectó y realizó con la principal función de transportar la mayor parte de los vinos destinados a la exportación desde Jerez de la Frontera al muelle del Trocadero, situado a 27,5 Kms., en el término municipal de Puerto Real. De esta manera se aligeraba, aseguraba y abarataba el transporte de este producto en auge en la zona del Marco del Jerez. Lógicamente, el transporte de viajeros también se cubrió y constituyó un renglón nada despreciable en los ingresos de la línea, pero el principal negocio estaba en el transporte de vinos, como lo demuestra el hecho de que posteriormente se planteasen otros empresarios la realización de una línea alternativa, desde Jerez al Guadalete, con tarifas aún más económicas para el transporte de vinos.

El ferrocarril Jerez-Trocadero fue un elemento importantísimo para la vertebración territorial del Marco del Jerez y la Bahía de Cádiz, que hasta entonces representaban, *grosso modo*, las zonas productiva y de salida de los vinos de Jerez. Esta línea de ferrocarril supuso para la agroindustria vinatera, en particular, y para la zona, en general, un notabilísimo desarrollo de las infraestructuras viarias y de los transportes<sup>10</sup>.

### 3. EL PROCESO DE RECUPERACIÓN DEL PUENTE

En este punto de la comunicación es necesario señalar el olvido de las Administraciones Públicas, y, en este caso la titular de este bien del patrimonio histórico industrial -el Ministerio de Fomento- a la hora de elaborar y aprobar el proyecto de la nueva línea de alta velocidad a su paso por ese tramo. Sin ningún tipo de reparo, el proyecto elimina de un plumazo el puente de hierro del siglo XIX, perteneciente a la primera línea ferroviaria de Andalucía, sin tener en cuenta el interés histórico e incluso monumental del puente y su posible salvaguarda.



El “**Proyecto Constructivo Línea de Alta Velocidad Sevilla-Cádiz. Tramo Aeropuerto de Jerez-Cádiz. Subtramo EL Puerto de Santa María**”, de marzo de 2003, dice textualmente:

*“En esta zona el tramo toma dirección sur-sureste y, situándose en paralelo con la N-IV, cruza el río Guadalete. El cruce se efectuará mediante una nueva estructura situada en el lugar ocupado actualmente por el antiguo puente de celosía metálica, en desuso. La nueva estructura será un puente de vigas de hormigón y tablero continuo*

<sup>10</sup> Maldonado Rosso, Javier (1999).



con vanos de aproximadamente 12 metros, coincidentes con la estructura actual, y longitud aproximada de 150 metro<sup>11</sup>.

En otros apartados del proyecto se citan el Análisis del Medio y la protección del Patrimonio Arqueológico e Histórico-Artístico<sup>12</sup>. En ninguno de ellos se menciona protección alguna para el puente y, más aún, ni siquiera existen referencias a la existencia de éste como bien cultural o susceptible de valores culturales o ambientales. Se recogen distintas categorías de protección para elementos singulares del entorno como el Monasterio de la Victoria y el Molino de Mareas, también para restos arqueológicos del subsuelo -aunque el concepto de patrimonio arqueológico empleado en el proyecto no incluye el patrimonio arqueológico industrial del que este puente es un importante referente<sup>13</sup>-, y elementos naturales.

Pero este menosprecio va más lejos, pues, en el “Complemento de la declaración de impacto ambiental”: Adecuación Ambiental del Proyecto<sup>14</sup> se dice:

*“Puente sobre el río Guadalete. Existen actualmente dos estructuras: un puente de estructura metálica sin uso, y el puente actual. La nueva estructura se instalará en el espacio actualmente ocupado por el puente de celosía, **demoliendo y desmantelando**<sup>15</sup> ésta en primer lugar. La estructura de paso actual queda, provisionalmente, en servicio para el acceso a la zona de contenedores. Serán desmantelados todos los restos, incluyendo pilares y estribos y llevados a vertedero. Los restos producidos serán sobre todo metálicos (estructura del puente)”.*

El Ministerio de Fomento, como propietario y titular de este bien, tenía la obligación de salvaguardarlo<sup>16</sup> (Ley 16/1985, de 25 de junio del Patrimonio Histórico

---

<sup>11</sup> Proyecto Constructivo Línea de Alta Velocidad Sevilla-Cádiz. Tramo Aeropuerto de Jerez-Cádiz. Subtramo EL Puerto de Santa María, realizado por el estudio Sener. Joaquín Botella Malagón, marzo de 2003, Tomo 10, Anejo 19. Integración Ambiental. Introducción y objeto del anexo. 2. Análisis del proyecto. 2.1. Alternativa seleccionada: Trazado y características. PSM-SR-AN19\_20. AN19-2.

<sup>12</sup> Estos aspectos se recogen en distintos apartados del mismo tomo 10. Proyecto... en los puntos 3. Análisis del Medio; 3.8. Patrimonio Histórico-Artístico; 4. Identificación de impactos ambientales; 4.8. Alteración de elementos del Patrimonio Histórico y Arqueológico; y 5. Medidas de alegación ambiental. 5.1.2.14. Medidas de protección del Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico.

<sup>13</sup> En el Apéndice 3: Informe de medidas de protección del Patrimonio Arqueológico no consta la existencia o, en su caso, el valor del puente.

<sup>14</sup> Proyecto... Complemento de la declaración de impacto ambiental. Columna 1. “Adecuación Ambiental del Proyecto”, apartado a), punto segundo.

<sup>15</sup> El énfasis es nuestro.

<sup>16</sup> Ley 16/1985, de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español, Artículo 1.2.: “Integran el Patrimonio Histórico Español los inmuebles y objetos muebles de interés artístico histórico, paleontológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte del mismo el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques que tengan valor histórico, artístico o antropológico”.

Artículo 2.1.: “sin perjuicio de las competencias que correspondan a los demás poderes públicos, son deberes y atribuciones esenciales de Administración del Estado, de conformidad con lo establecido en los artículos 46 y 44, 149.1.1 y 149.2 de la Constitución, garantizar la conservación del Patrimonio Histórico, así como promover el enriquecimiento del mismo y fomentar y tutelar el acceso de todos los ciudadanos a los bienes comprendidos en él ...”

Español, artículos 1.2; 2.1, 4 y 36.1; y Ley 1/1991 de 3 de julio del Patrimonio Histórico de Andalucía, artículo 15).

Por otra parte, el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María recibió el proyecto en su día, y realizó una serie de alegaciones en los plazos establecidos, sin reparar en que dicho proyecto incluía la eliminación y destrucción del puente, demostrando igualmente un desprecio absoluto por este bien de nuestro patrimonio histórico, en el término municipal portuense, susceptible de mantenerse y, en su caso, si la condiciones técnicas del trayecto de alta velocidad no permitían su mantenimiento *in situ*, de ser puesto en disfrute público, y convertirlo en elemento de interés didáctico y turístico.

Este modo de actuar es contrario también a la Ley 16/1985 de 25 de junio de Patrimonio Histórico Español y de la Ley 1/1991 de 3 de julio de Patrimonio Histórico de Andalucía, que en sus artículos 7 y 4.1, respectivamente, obliga a los Ayuntamientos a velar por los bienes históricos de su término municipal, sea cual sea la titularidad de los mismos<sup>17</sup>.

Ambas administraciones demostraron pues, en su día, un absoluto desinterés por el puente ferroviario de San Alejandro.

---

Artículo 4: “A los efectos de la presente Ley se entiende por expoliación toda acción u omisión que ponga en peligro de pérdida o destrucción de todos o alguno de los valores de los bienes que integran el Patrimonio histórico Español o perturbe el cumplimiento de su función social...”

Artículo 36.1: “Los bienes integrantes del Patrimonio Histórico Español deberán ser conservados, mantenidos y custodiados por sus propietarios o, en su caso, por los titulares de derechos reales o por los poseedores de tales bienes”.

*Ley 1/1991 de 3 de julio del Patrimonio Histórico de Andalucía*, Artículo 15: “Los propietarios, titulares de derechos simples poseedores de bienes integrantes del Patrimonio Histórico Andaluz, se hallen o no catalogados, tienen el deber de conservarlos, mantenerlos y custodiarlos de manera que se garantice la salvaguarde de sus valores”.

<sup>17</sup> *Ley 16/1985, de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español*, Artículo 7: “Los Ayuntamientos cooperarán con los Organismos competentes para la ejecución de esta Ley en la conservación y custodia del Patrimonio Histórico Español comprendido en su término municipal, adoptando las medidas oportunas para evitar su deterioro, pérdida o destrucción. Notificarán a la Administración competente cualquier amenaza, daño o perturbación de su función social que tales bienes sufran, así como las dificultades y necesidades que tengan para el cuidado de estos bienes. Ejercerán asimismo las demás funciones que tengan expresamente atribuidas en virtud de esta Ley”.

*Ley 1/1991 de 3 de julio del Patrimonio Histórico de Andalucía*, Artículo 4: 1. “Corresponde a los Ayuntamientos la misión de realizar y dar a conocer el valor cultural de los bienes integrantes del Patrimonio Histórico Andaluz, que radiquen en su término municipal.

Les corresponde asimismo adoptar, en caso de urgencia, las medidas cautelares necesarias para salvaguardar los bienes del Patrimonio Histórico Andaluz cuyo interés se encontrase amenazado. Todo ello sin perjuicio de las funciones que específicamente se les encomiende mediante esta Ley o e virtud de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.”

4.2: “Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma de Andalucía colaborarán estrechamente entre sí en el ejercicio de sus funciones y competencias para la defensa del Patrimonio Histórico, mediante relaciones recíprocas de plena comunicación, cooperación y asistencias mutua. Las Corporaciones Locales pondrán en conocimiento de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente las dificultades y necesidades que se le susciten en el ejercicio de sus competencias en esta materia, así como cualquier propuesta que pueda contribuir a la mejor consecución de los objetivos de esta Ley.”



La actitud del Ayuntamiento no resulta extraña, dada la falta absoluta de coordinación municipal. Esta descoordinación entre los distintos servicios municipales es habitual en todos los ámbitos pero muy especialmente en el del patrimonio histórico, en el que rara vez, las áreas de Medio Ambiente, Urbanismo, Turismo, Cultura o Educación se coordinan en temas de interés general, que afectan a todas a algunas de ellas de manera común. Este aspecto sabemos -y comprobamos- que no es únicamente fallo del Ayuntamiento portuense sino de muchos otros, así como de otras muchas administraciones a distintas escalas y en diferentes ámbitos. Lo que decimos con ánimo de que consiga, y no de justificar a nuestra Administración.

A pesar de esta descoordinación y de ser conscientes de ella, el Centro Municipal del Patrimonio Histórico, del Servicio de Patrimonio Histórico, al que los autores de esta comunicación pertenecemos, no nos libramos de nuestra parte de responsabilidad, y ésta ha sido que, incluso conscientes de esta descoordinación, hemos incurrido en un exceso de confianza y una falta de previsión.

Ante la noticia de la creación de una Vía Verde y el conocimiento del “Plan de restauración hidrológica y protección de cauces 2000-2006,” de la Diputación de Cádiz, que incluye como uno de sus proyectos de actuación la “Adecuación del camino paralelo al río Guadalete”, nos hemos confiado y quizá no hemos estado suficientemente atentos al caso.

La ficha del proyecto de la Diputación Provincial dice textualmente:

*“Se trata de una acción encaminada al desarrollo de un nuevo uso para unas infraestructuras abandonadas que admiten un empleo alternativo complementario como sendero peatonal, cicloturístico y excursiones equinas.*

*El camino se iniciaría en El Portal y se mantendría en la margen derecha del río Guadalete hasta su conexión, por el antiguo puente de hierro de ferrocarril en El Puerto de Santa María, con la margen izquierda y el Pinar del Coto de la Isleta, el río San Pedro y los Toruños”.*

En la frase “su conexión por el antiguo puente de hierro de ferrocarril en El Puerto de Santa María” estaba la clave de su conservación.

En cambio, a consecuencia de la descoordinación antes mencionada, esta vez entre la Administración estatal y la provincial y, más aún, entre ésta y la municipal, el proyecto de la línea de alta velocidad ya había sido previamente presentado y aprobado. El proyecto de Diputación es de 2002 para su ejecución en 2003. Ésta última fecha es la que consta en el de la línea de alta velocidad.

Entrando ya en el caso de la recuperación del puente, comenzaremos por el inicio de las obras, que, en el tramo de alta velocidad Sevilla-Cádiz y, más concretamente, Jerez-Cádiz, a su paso por El Puerto de Santa María, fue en el mes de

junio de este año 2006 procediéndose al inicio del desmantelamiento y la destrucción del puente.

A mediodía del sábado 10 de junio, varias personas pasan por casualidad por la zona y observan que se está procediendo al desmontaje y desguace del puente. En ese momento, técnicos del Centro Municipal del Patrimonio Histórico reciben una llamada en la que se comunica este hecho, y eso nos alerta sobre su destrucción.



Fue en ese instante cuando comenzó el proceso de puesta en marcha de la recuperación *in extremis* del puente. Técnicos del Centro Municipal del Patrimonio Histórico inspeccionaban esa misma tarde las obras que se estaban realizando e informaron al Teniente de Alcalde Delegado del Área de Cultura, que se personó en el lugar.

En la prensa del día siguiente aparecía la noticia del desguace, indicando que “*el destino de esta estructura, una vez desmontada, es su almacenamiento y posterior venta como chatarra*”. E igualmente que el Concejal de Cultura indicó que “*se solicitará la cesión de 20 metros de la estructura para colocarla en una glorieta frente a la estación de ferrocarril, cerca de su ubicación original y restaurarlos con sus vías originales y travesaños de madera*”<sup>18</sup>

Con fecha de ese mismo día, domingo 11 de junio, el jefe del Servicio de Patrimonio Histórico realizó informe no sin cierta alarma por la decisión adoptada por el Ayuntamiento en cuanto a la recuperación del puente, “resignada y conformista”, y advirtiendo de la obligación legal de mantener el puente y que todavía era momento de

<sup>18</sup> *Diario de Cádiz*, edición de El Puerto de Santa María, 11-VI-2006, p. 27

buscar otras soluciones tendentes a salvaguardarlo tal y como la ley nos obliga, sin dejar opción a la duda (artículos 4.1 y 2.1. de la Ley 1/1991 de Patrimonio Histórico de Andalucía). Asimismo, este informe recomienda el desmontaje sistemático del puente, numerando las piezas y con arreglo a un proyecto de desmontaje, pues se trata de un bien “...de gran importancia histórica en el desarrollo de las infraestructuras viarias y los medios de transporte en Andalucía...”, “...un bien con muchas posibilidades culturales, didácticas y turísticas...” que debe ser visitable y no podemos desaprovechar.

En este mismo informe se insta al Ayuntamiento a hacer lo posible para que el puente se conserve *in situ* o, de lo contrario, si ello no fuese posible, reinstalarlo en un lugar que se acuerde. Para ello se recomienda la paralización inmediata del desguace hasta encontrar una solución por todas las partes implicadas, que se informe a la Delegación Provincial de la Junta de Andalucía, que se inste a la entidad promotora del proyecto a salvaguardar el resto del puente y recuperar las piezas desmontadas, que se averigüe cómo se ha llegado a esta situación y por qué no se nos ha advertido de la misma y que se tomen las medidas adecuadas para la existencia de una coordinación municipal entre distintas áreas en casos como éste. Descoordinación ésta que parece ser la tónica general en las administraciones a todas las escalas y en todos los ámbitos.

En la prensa del día siguiente, lunes 12 se dice que “*Izquierda Unida llevará una moción al Parlamento para que se conserve íntegro, mientras el PSOE se opone a que la histórica estructura termine como chatarra*”<sup>19</sup>

Ese mismo lunes 12 de junio, el Concejal de Cultura, previo informe del Servicio de Patrimonio Histórico remitía escritos al Sr. Director General de Ferrocarriles, de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento y al Sr. Director de la Delegación de Andalucía de la empresa Fomento de Construcciones y Contratas, S.A., instándoles, al primero con apoyo en los artículos 2.1<sup>20</sup> y 15.1<sup>21</sup>, y al segundo en los artículos 4.1<sup>22</sup> y 15.1 de la Ley 1/1991 de 3 de julio de Patrimonio Histórico de Andalucía, a que suspenda el desguace y conserve los elementos ya retirados de la estructura original, pues la obligación de los Ayuntamientos según el artículo 4.1 de esta misma Ley es salvaguardar el patrimonio histórico que se encuentra en su término municipal independientemente de la titularidad de éste.

Con la misma fecha se remite también escrito, adjuntando los anteriores, a la Sra. Delegada de Cultura de la Junta de Andalucía en Cádiz (artículo 4.2<sup>23</sup> de la ley

---

<sup>19</sup> *Diario de Cádiz*, edición de El Puerto de Santa María, 12-VI-2006, p. 31

<sup>20</sup> *Ley 1/1991 de 3 de julio del Patrimonio Histórico de Andalucía*, Artículo 2.1 “El Patrimonio Histórico Andaluz se compone de todos los bienes de la cultura, en cualquiera de sus manifestaciones, en cuanto se encuentran en Andalucía y revelen un interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnológico, documental, bibliográfico, científico o técnico para la Comunidad Autónoma.”

<sup>21</sup> *Ley 1/1991 de 3 de julio del Patrimonio Histórico de Andalucía*, Artículo 15: “Los propietarios, titulares de derechos o simples poseedores de bienes integrantes del Patrimonio Histórico Andaluz, se hallen o no catalogados, tienen el deber de conservarlos, mantenerlos y custodiarlos de manera que se garantice la salvaguarda de sus valores.”

<sup>22</sup> *Ley 1/1991 de 3 de julio del Patrimonio Histórico de Andalucía*, Ver nota 17. Artículo 4.1.

<sup>23</sup> *Ley 1/1991 de 3 de julio del Patrimonio Histórico de Andalucía*, Ver nota 17. Artículo 4.2.

andaluza de Patrimonio), solicitándose su conservación *in situ* o reubicarlo en un lugar adecuado para su puesta en valor y disfrute.

Al objeto de ganar tiempo, esas comunicaciones se hacen por correo electrónico, fax y envío por correo ordinario.

Al mismo tiempo, técnicos del Servicio del Patrimonio Histórico y de la Delegación Provincial de Cultura entraban en contacto telefónico al objeto de encontrar una solución urgente. Desde la Delegación Provincial de Cultura de la Junta de Andalucía se insiste en que debe ser el Ayuntamiento, de forma cautelar, quien paralice las obras de desguace tal y como la ley expresa, y lo ponen en conocimiento de la Subdelegación del Gobierno en Cádiz.

A su vez, y sin coordinación previa, el Área de Medio Ambiente, a través del su Teniente de Alcalde, mantenía contactos con el Ministerio de Fomento intentando llegar a un acuerdo, informando la prensa del miércoles 14<sup>24</sup> de junio que este Ministerio comunicará al Área de Cultura del Ayuntamiento la intención de conservar los laterales del puente y trasladarlos a un lugar que se acuerde.

La intención del Servicio de Patrimonio Histórico era la conservación del puente íntegro, no sólo los laterales, pues consideramos que los raíles y traviesas son elementos consustanciales del mismo y así se hizo saber al Concejal de Cultura.



<sup>24</sup> *Diario de Cádiz*, edición de El Puerto de Santa María, 14-VI-2006, p. 34



Mientras tanto, los trabajos de desmontaje continuaron el lunes 12, el martes 13 y el miércoles 14 sin seguir un método adecuado para la recuperación de las piezas. Según informe técnico del Servicio de Conservación y Restauración municipal, “... no se están eliminando remaches y sacando piezas completas ... o adecuado para su montaje posterior”, se está “... cortando con soplete de acetileno, por secciones limpias del metal y sin ningún criterio constructivo ... cortando de forma aleatoria, sin tramos definidos, ni marcados ni numerados”<sup>25</sup>.



El mismo día 14<sup>26</sup> la prensa anunciaba que finalmente, el Ministerio de Fomento había decidido modificar el proyecto para preservar el puente de San Alejandro. Ese mismo día, el Jefe de Servicio de Patrimonio Histórico se entrevistaba en Madrid, personalmente, con el director de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, Sr. Zapatero Ponte, entrevista que resultó muy satisfactoria por ambas partes. El director de esta Fundación nos informaba de que el organismo competente para tratar el asunto es la Administración de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF. Finalmente, desde el Área de Cultura del Ayuntamiento se remitió nueva solicitud al Sr. González Marín, presidente de ADIF. Esto ocurría el jueves día 15. Ya desde la tarde del miércoles 14 se había interrumpido el desguace, tal y como dijo la prensa el viernes día 16<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> Informe sobre el desmantelamiento del puente de RENFE sobre el Guadalete, 15 de junio de 2006. Centro Municipal de Conservación y Restauración de Bienes Culturales.

<sup>26</sup> Diario de Cádiz, edición de El Puerto de Santa María, 14-VI-2006, p. 34

<sup>27</sup> Diario de Cádiz, edición de El Puerto de Santa María, 16-VI-2006, versión electrónica.

El día 20 el Teniente de Alcalde Delegado del Área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible realizó gestiones con el Subdirector General de Construcción de Infraestructuras Ferroviarias, del Ministerio de Fomento. Como resultado de las mismas, el día 22 se realizó una visita al los restos del puente con técnicos del Ministerio de Fomento y del Servicio de Patrimonio Histórico del Ayuntamiento de El Puerto. En ella se analizaron cuestiones como: su interés histórico, sus posibilidades patrimoniales, estado de conservación, dificultades de desmontaje, traslado y ubicación, etc., acordándose la recuperación de la mitad del puente que aún queda completa para reubicarla en otro lugar adecuado, y la cesión de 10 metros de un lateral para su colocación en la glorieta situada frente a la estación de ferrocarril, como se había propuesto en principio.

Para entonces se había desmantelado la cuarta parte completa del puente y la mitad completa de raíles y traviesas. La recuperación sólo podrá ser ya parcial. Bien es verdad que el puente tiene unas dimensiones muy grandes, 153 metros. Finalmente se ha llegado al acuerdo de reinstalar por completo la mitad conservada de puente. Precisamente estas dimensiones han sido las que han hecho posible la recuperación de una parte de este bien del patrimonio industrial.



Porque, si bien, ante la amenaza de su completa pérdida todas las administraciones y entidades implicadas en su recuperación han mostrado una actitud positiva y favorable, también hay que criticar la pasividad y relativa paciencia con la que se ha tomado esta tarea de recuperación. La actitud de algunos políticos fue desde el principio de resignación y ha sido, entre otras cosas, la insistencia y vigilancia permanente las que han avanzado el proceso. En este sentido hay que reconocer el papel

que han jugado los medios de comunicación, que han manifestado un interés y atención constantes para dar información sobre cada uno de los pasos de este proceso, lo que ha influido positivamente en el resultado final.

Lo más preocupante de todo esto es el conformismo generalizado ante la pérdida de elementos del patrimonio histórico. Incluso una asociación para la defensa del ferrocarril, como es AJAF -Asociación Jerezana de Amigos del Ferrocarril-, que fue consultada en los primeros momentos de alarma de este proceso que estamos relatando, respondía que lo único que se podía plantear era hacer una protesta ante RENFE, pero que, a estas alturas de la obra, el puente había que darlo por perdido. Por su parte, miembros de la Asociación del Patrimonio Industrial y la Obra Pública, a la que también se recurrió, propusieron su denuncia en prensa.

Mientras se estaban llevando a cabo gestiones, hasta cierto punto descoordinadas, pero afortunadamente positivas, el puente continuaba siendo desmontado. Esto ha ocurrido durante tres días. La paralización de los trabajos ante la primera alerta, posiblemente hubiese agilizado las gestiones y no hubiese permitido la pérdida de algunos metros de puente que ha podido ser salvado parcialmente y “in extremis”, como dice el título de esta comunicación, pero que si hubiese tenido unas dimensiones mucho menores, muy probablemente se hubiese perdido por completo.

Las casualidades, la alerta de un ciudadano, las gestiones en marcha con el Ministerio de Fomento para otros proyectos en la ciudad, las grandes dimensiones del puente, ... esta vez han jugado a nuestro favor. Pero una vez más se demuestra el poco interés de las Administraciones hacia algunos elementos del patrimonio histórico, incluso, como en este caso, aquellos que le son propios, y la patente descoordinación entre las áreas de una misma Administración.

Tras esta tarea de recuperación del puente queda una segunda parte, no menos gratificante, en este caso para todos, como es la de su puesta en valor y disfrute público.

#### **4. PROYECTO DE PUESTA EN VALOR DEL PUENTE DE FERROCARRIL DEL RÍO GUADALETE**

El puente ferroviario de la antigua línea Jerez -Trocadero a su paso por El Puerto de Santa María constituye un hito referencial de primer orden para la historia de la primera línea de ferrocarril de Andalucía, puesto que se constituye como uno de los pocos elementos constructivos de época que se han mantenido en activo hasta fechas relativamente recientes.

En sí mismo, el puente es una pieza de gran valor patrimonial histórico e industrial, por su cometido referencial para la génesis y evolución del ferrocarril en Andalucía y ser un ejemplo de construcción de los primeros puentes de hierro de celosías que se montaron en la zona. Todo ello hace del puente de ferrocarril “San

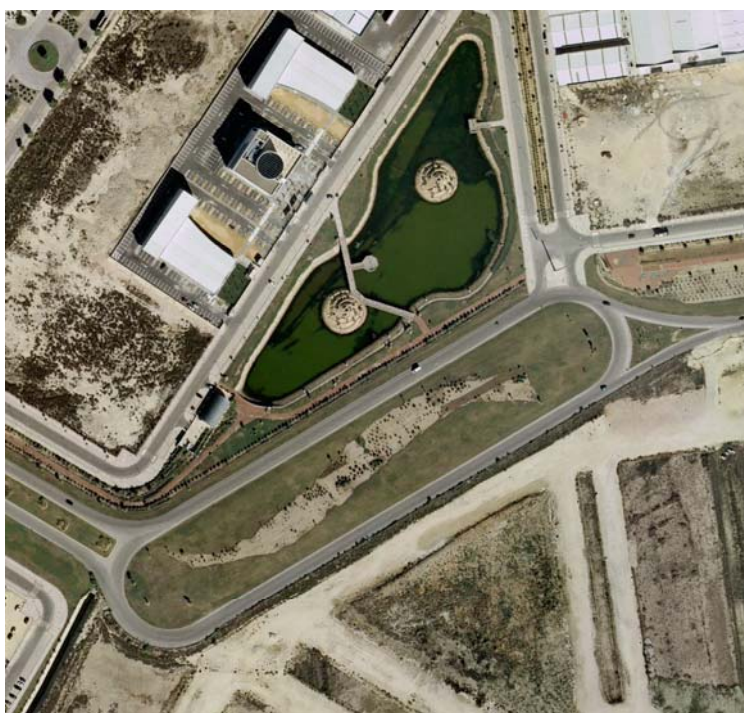


Alejandro” una pieza digna de ser puesta en valor para el conocimiento y disfrute de los ciudadanos en general.

Un programa de puesta en disfrute y difusión del puente de San Alejandro pasa por diferenciar las distintas ofertas en función del público al que se destine. Así tendremos en cuenta los comportamientos e intereses del visitante ocasional y de grupos de distintos niveles educativos.

El resto del puente, por sus dimensiones -unos 80 m. aprox.-, la mitad de la longitud que tenía originariamente, sigue impresionando tanto por sus proporciones como por sus elementos constructivos. Una ubicación adecuada para su puesta en valor sería sobre el cauce de un río, arroyo o bien sobre uno simulado en el que el puente pueda causar el efecto de mantener su función primordial, ya que de esta forma no perdería su imagen originaria. Han sido varias las opciones estudiadas para su instalación, pero finalmente se ha decidido instalarlo en una isleta ajardinada del polígono industrial Las Salinas.

El polígono industrial Las Salinas es una zona de reciente creación, de grandes espacios abiertos, y arquitectura industrial moderna y atractiva. La isleta elegida se encuentra ubicada en uno de los viales principales del polígono, tiene una longitud de 350 m. y una anchura de 60 m. lo que hace una superficie total de 21.000 m. cuadrados. Es, por tanto, una parcela más que suficiente para recibir la instalación del puente de hierro, así como toda la infraestructura necesaria par su comprensión. El lugar tiene además la ventaja de encontrarse próximo a un área de recreo dentro del polígono y junto a él existe un pequeño jardín con un lago artificial atravesado por un puente de madera.



## **Infraestructuras**

La infraestructura que acompañe al puente debería constar de una edificación o elemento que pudiera cumplir dicha función, en el que habrá salas especiales para exposiciones, actividades didácticas y audiovisuales, así como los espacios auxiliares necesarios.

La exposición explicará la importancia que tuvo el desarrollo del ferrocarril para la zona que, desde sus inicios, estuvo ligado al crecimiento de la industria vinatera y la necesidad de exportar el producto elaborado a otros mercados europeos por vía marítima. El tren aproximaba los productos a los puertos de embarque.

El tren posibilitó la vertebración de pueblos y ciudades de la bahía gaditana o próximas a la misma, en el siglo XIX, moviendo mercancías y pasajeros. Es por ello que la exposición tendrá, en principio, dos partes: Una primera que versará sobre “La primera línea de Andalucía 1854-1856”, y una segunda sobre “El Puente de Hierro del río Guadalete”. Para desarrollarlas contamos con estudios históricos, proyectos y planos de época, imágenes fotográficas, noticias en prensa, etc. Ejemplos de trabajos audiovisuales serían: Vídeos sobre la evolución de las infraestructuras ferroviarias en la zona y de los puentes de ferrocarril específicamente. Otra gran atracción para el público en general son las escenificaciones al aire libre o bajo techo, ya que estas hacen más fácil comprender circunstancias o momentos cruciales de la historia local: escenificaciones o dioramas a escala 1:1 de faenas o actividades desarrolladas en esta zona: carga y descarga de botas y cajas de vino, entre otras.

## **El puente como elemento museable**

El puente tiene, por sí mismo, la suficiente entidad como para constituirse en un polo de atracción para todo tipo de público. Es un elemento que muchos desconocen, porque ha pasado inadvertido en las últimas décadas al estar oculto por la construcción de un nuevo puente ferroviario y otro de carretera, y por tanto es seguro que provocará sorpresa la contemplación directa de la imagen, estructura y dimensiones de este puente a corta distancia.

La información que se ofrezca estará dosificada y distribuida en función del interés de cada visitante o del tiempo disponible por éste. Así, habrá tanto una información básica e introductoria del puente como de la distribución de la oferta informativa. Esto se conseguiría entregando folletos informativos y con la colocación de la señalética necesaria en el entorno inmediato del puente.

### **Fuente de sensaciones**

El puente no debe ser reconvertido en una pasarela para peatones sin más sino que, por el contrario, se conservarían las traviesas y raíles que mantiene en la actualidad, salvando por medios técnicos las dificultades para poder caminar sobre el tablero del puente, ya que este carece de una superficie uniforme, al estar compuesto de vigas traviesas de hierro sobre las que descansan directamente las vías. De esta forma se podrá experimentar la sensación de vértigo que produce caminar por una superficie que nos permite ver el agua bajo el puente al tiempo que observar la estructura del tablero del mismo.

Otro factor importante a tener en cuenta es que todavía hay quien recuerda el sonido del paso de los trenes sobre el puente, que en los días de levante y en el silencio de la noche se extendía por toda la ciudad. Esos sonidos forman parte de nuestro patrimonio sensorial y en cierta forma han quedado ligados a la imagen del puente. Con esto queremos expresar que aquellos que paseen por el puente tendrán que percibir que por él pasaron ferrocarriles, y para ello no hay nada mejor que simular, por medios técnicos, las impresiones de los diferentes sonidos que se producían a su paso.

### **Lugar para evocaciones**

El puente del ferrocarril debe estar arropado por elementos de distintas épocas que han cruzado sobre el mismo: vagones, vagonetas, máquinas de tren. Que sirvieron para el transporte de mercancías propias de la zona: vino, sal, etc... y de pasajeros.

La visualización de estos elementos en su conjunto hará mucho más fácil poder comprender el porqué del tren en nuestra zona, las vicisitudes y las épocas por las que ha pasado, así como tomar contactos con una serie de elementos de los que tenemos referencias solamente de oídas o que simplemente hemos visto o utilizado, pero que no hemos observado con detenimiento.

### **Las visitas guiadas para grupos**

Las visitas guiadas para grupos tendrán un carácter distinto en función de la composición e intereses de los mismos. Tendrán una consideración especial las visitas de grupos escolares, dado que estos necesitan una atención exclusiva y bien diseñada para que sea una visita fructífera y agradable.

Para estos grupos se confeccionará un material específico en función de los distintos niveles educativos a que pertenezcan: primaria, secundaria y bachillerato. Se deberá potenciar en cada caso, y de forma adecuada, los aspectos históricos, socio-económicos, tecnológicos etc. Los contenidos y actividades para los escolares quedarán

recogidos en cuadernos de trabajo, carpetas didácticas para los centros escolares y exposiciones itinerantes.

### **Plan de actuación para la recuperación y puesta en disfrute público**

Para la redacción del proyecto definitivo de recuperación y puesta en valor del puente, se tendrán en cuenta otras experiencias semejantes en otros lugares y las distintas soluciones que se adoptaran.

En cualquier caso, la recuperación y puesta en valor de la mitad del puente ferroviario de San Alejandro requiere que se lleven a cabo las siguientes actuaciones, que ejecutarán los servicios municipales responsables respectivos, y que estarán coordinadas por el Centro Municipal del Patrimonio Histórico:

- Redacción del proyecto arquitectónico de la zona de ubicación de los restos del puente ferroviario de San Alejandro. Deberá ser efectuado por el Área de Urbanismo.
- Redacción de los proyectos de desmontaje y montaje, a cargo del Centro Municipal de Conservación y Restauración de Bienes Culturales, del Área de Cultura.
- Redacción del proyecto de restauración del puente, por el mismo Centro Municipal de Conservación y Restauración de Bienes Culturales.
- Redacción del proyecto de interpretación histórico-cultural y elaboración de los instrumentos didácticos adecuados. Sería la parte del plan de la somos responsables el Centro Municipal del Patrimonio Histórico del Área de Cultura.
- Gestión para la obtención de recursos de financiación su puesta en disfrute público. Se deberá realizar conjuntamente por las Áreas de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y Cultura.
- Licitación y ejecución de los proyectos anteriores, de lo que será responsable igualmente el Área de Cultura, a través del Centro Municipal del Patrimonio Histórico.
- Redacción del proyecto de difusión turística del puente como un bien patrimonial destacado y como uno de los elementos de la Ruta del Vino. De ello deberá hacerse cargo, lógicamente, la Concejalía de Turismo.

- Redacción del expediente de propuesta de protección del resto del puente para su inclusión en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz. Tarea que es también responsabilidad del Centro Municipal del Patrimonio Histórico del Área de Cultura.

## 5. CONCLUSIONES

Las conclusiones son, por definición, mensajes enunciativos -de contenido afirmativo o negativo-, y éstas pretenden ser exhortativas.

Aunque hemos analizado con cierto detalle las causas que han dado lugar a la pérdida parcial del puente ferroviario de San Alejandro y el proceso de recuperación *in extremis* de otra parte, no queremos que esta sea una comunicación denunciatoria, o al menos, solamente denunciatoria.

Lo que pretendemos fundamentalmente es que de este caso pueda sacarse una experiencia positiva, una enseñanza, y dar un toque de atención para que las Administraciones se coordinen internamente y entre ellas al objeto de evitar casos como éste, o aún otros peores, en los que el patrimonio destruido haya sido definitivamente irrecuperable.

Preferimos quedarnos con la última parte de esta comunicación, la más positiva y que la experiencia sirva para que las Administraciones consigan entenderse y coordinarse al objeto de cooperar para la conservación y puesta en valor del Patrimonio Histórico para disfrute público.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

ANTÓN RODRÍGUEZ, Eduardo (1864): *Guía del viajero por el ferrocarril de Sevilla a Cádiz*, Sevilla.

ARTOLA, Miguel (1978): “La acción del Estado”, en *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Vol. I. Madrid.

CARO CANCELA, Diego (1990): “El primer ferrocarril de Andalucía. La línea Jerez-El Puerto-Trocadero (1854-1861)”, en *Páginas*, nº 5, pp.70-85.

CASARES ALONSO, Aníbal (1973): *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Madrid

CASTAÑEDA, Vicente (1946): *Los primeros ferrocarriles españoles (intentos y realidades)*. Madrid.

GARCÍA MATEO, José-Luis; JIMÉNEZ VEGA, Miguel y CUELLAR VILLAR, Domingo (2004): *Inventario de puentes ferroviarios de España*, Madrid, Fundación de Ferrocarriles Españoles.

GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio (2005): *Historia del transporte en España*, Madrid, IMECO-TIFSA.

HERNÁNDEZ SEMPERE, Telesforo-Marcial (1975): "Los inicios de dos concesiones ferroviarias en España", en *Homenaje al Dr. D. Juan Reglá Campistol*, Valencia, Universidad de Valencia., vol. II, pp.287-302.

JORINI, A.F. (1924): *Teoría y práctica de la construcción de puentes*, trad. de H.F.Fazzini, Madrid, Casa Editorial Bailly-Bailliére, S.A.

MALDONADO ROSSO, Javier (1999): *La formación del capitalismo en el Marco del Jerez. De la vitivinicultura tradicional a la agroindustria vinatera moderna (siglos XVIII-XIX)*, Madrid, Huerga y Fierro Editores.

MATEO DEL PERAL, Diego (1978): "Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)", en *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Vol. I. Madrid.

SAÉNZ RIDRUEJO, Fernando (1999): "El Padre de Leonardo Torres Quevedo. Vida y obra de Luis Torres Vildósola (1818-1891)", González Posada, F. y GONZÁLEZ REDONDEO, F.A. (eds.): *Actas del III Simposio "Leonardo Torres Quevedo: su vida, su tiempo, su obra"*, Madrid.

SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Rafael (1986): "Los amigos del ferrocarril en El Puerto de Santa María" en *Gades*, 14, pp.45-64.

SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Francisco (2006): "Jerez, cuna del primer ferrocarril andaluz (1850-1861)" en *Revista de Historia de Jerez*, 11-12, pp.139-156.

WAIS, Francisco (1987): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Vol. I. Madrid, 3ª edición.