

EVOLUCIÓN DEL PAISAJE EN LA PENÍNSULA DE MATAGORDA EN ÉPOCA CONTEMPORÁNEA

EVOLUTION OF THE LANDSCAPE IN THE MATAGORDA PENINSULA IN CONTEMPORARY AGE

JULIÁN BERMÚDEZ RODRÍGUEZ

julian.bermudezro@alum.uca.es

Universidad de Cádiz¹

[RECIBIDO 11/11/2020; ACEPTADO 26/04/2021]

RESUMEN

La Península de Matagorda, porción de tierra delimitada por la Cortadura al Este, el Caño del Trocadero al Sur, el Río San Pedro al Norte y la Bahía de Cádiz al Oeste es un enclave en el que se desarrollaron, desde la antigüedad, dos actividades que dejaron una huella indeleble en la memoria colectiva de Puerto Real: Las salinas y los astilleros. La manera en que ha evolucionado este paisaje que marca de manera profunda el sentimiento identitario de este pueblo es lo que trataremos de desarrollar en el presente trabajo.

PALABRAS CLAVE: paisaje, astilleros, industria naval, salinas, barcos, dique, Cádiz, Puerto Real, Matagorda, identitario.

¹ Doctorando UCA (Programa Artes y Humanidades). Colaborador del Grupo de Investigación de Historia Actual.

J. Bermúdez Rodríguez, “Evolucion del paisaje en la Península de Matagorda en época contemporánea”, *RIPARLA* 7 (2021), 154-176

ABSTRACT

The Matagorda Peninsula, a portion of land bounded by the Cortadura to the East, the Caño del Trocadero to the South, the San Pedro River to the North and the Bay of Cadiz to the West is an enclave in which, since ancient times, two activities were developed that left an indelible mark on the collective memory of Puerto Real: The salt flats and the shipyards. How this landscape has evolved that deeply marks the identity of this people is what we will try to develop in the present work.

KEY WORDS: landscape, shipyards, naval industry, salt pans, vessels, Cádiz, Puerto Real, Matagorda, identity

1. Introducción.

La Península de Matagorda, ha sido objeto durante siglos de una débil acción antrópica: la utilización del vecino Caño del Trocadero como carenero y surgidero de barcos, la presencia de dos fortificaciones, San Luis y Matagorda construidas en época moderna, el Molino de Guerra construcción también anterior al período que aquí tratamos, así como la puesta en producción de salinas varias han sido las únicas actividades humanas que, de manera no lesiva, modificaron el paisaje.

Por otra parte, a finales del siglo XIX la Compañía Trasatlántica construye el dique de carenas de Matagorda. Este hecho tampoco supuso un cambio traumático y hoy en día forma parte de nuestro patrimonio industrial y cultural, indudable elemento identitario en la Bahía de Cádiz.

Es la construcción del nuevo astillero, el NABAC (Nuevo Astillero Bahía de Cádiz) durante el primer lustro de los años setenta del pasado siglo el desencadenante de una serie de cambios en el territorio. Estos cambios han abierto un tremendo “gap” entre el paisaje que fue y el que ahora es. Estamos hablando del relleno de salinas y marismas para la construcción de talleres e infraestructuras en una superficie de un millón de metros cuadrados, la construcción de un dique seco de 525 metros de longitud o eslora y la erección de dos pórticos grúa, visibles desde toda la Bahía. Estos son los ejemplos más llamativos, aunque no los únicos.

A partir de ahí la conversión de una gran parte de este territorio en polígono industrial, la dedicación de otra parte a fines residenciales con la edificación de viviendas en los alrededores del Río San Pedro y la construcción del muelle de la Cabezuela, han supuesto una verdadera revolución paisajística en la que francamente, tenemos que admitir que la estética y el patrimonio natural han salido mal parados.

A pesar de lo anterior, también hay que decir que, por ejemplo, en el Reino Unido, país señero en lo que a patrimonio industrial se refiere, muchos elementos industriales de los años sesenta y setenta han sido promovidos a iconos patrimoniales de una época dorada, la de los grandes astilleros europeos, hoy en día en su mayor parte fuera de la actividad industrial y reconvertidos en museos. Así en el astillero en que se construyó el *Titanic*², Harland & Wolff en Belfast, las dos grúas-pórtico, idénticas a las del astillero de Puerto Real, son en la actualidad símbolos visitables de un glorioso pasado industrial³.

Del mismo modo que las Torres o Pilonos del tendido eléctrico sobre la bahía fueron declaradas BIC en 2007, podría ocurrir que en un futuro los dos Pórticos-Grúa del astillero también recibieran este grado de protección patrimonial. Es indudable que el “skyline” de la Bahía es definido, entre otras construcciones, por los dos pórticos del astillero de Puerto Real.

En cualquier caso y a pesar de lo dicho, se debe subrayar que el paisaje fue alterado profundamente y que posiblemente la inclusión de algunas zonas en el espacio protegido del Parque Natural de la Bahía de Cádiz desde 1989, sirvió de freno a un proceso que amenazaba con borrar las huellas de una historia sentida como propia por los habitantes de la Bahía.

Se puede pensar, a raíz de lo anterior, que la rapidez de los cambios en el mundo actual nos hace, en muchas ocasiones, perder el sentido de la orientación emocional y padecer un “borrado de memoria” nunca deseado. El paisaje es, no lo olvidemos, en casos como el tratado, un sentimiento asociado a la memoria colectiva. La historia social de la Bahía de Cádiz es deudora de este enclave.

² Ver artículo de P. HODSON Memory, Heritage and Shipyard Deindustrialization in Belfast, *History Workshop Journal* 87, Spring 2019, 224–249. Recuperado de: <https://academic.oup.com/hwj/article/doi/10.1093/hwj/dbz003/5364617?login=true>

³ Conocidas popularmente como Goliath y Sansón.

Desde la década de los años ochenta del pasado siglo, asistimos a una intensa transformación que implica decadencia y degradación del paisaje, en muchos casos irreversible.

Lo que antes se modificaba de manera más lenta y por lo tanto procesable por la mente humana, ahora se transforma con la rapidez con que la excavadora derriba lo centenario. Asistimos, impotentes, a un espectáculo en el que la lógica especulativa capitalista hace aceptable la pérdida de la belleza que disfrutamos desde niños. Una visión nostálgica del paisaje que podríamos asociar a la realidad líquida de la que habla Bauman. Es el mundo alumbrado en las últimas décadas del pasado siglo que define el escenario en el que actualmente estamos.

2. Breve descripción geográfica.

En primer lugar, hay que decir que la península de Matagorda no es tal, ya que en virtud del canal que une el Río San Pedro con el Caño del Trocadero, esto es la Cortadura, estaríamos ante una isla, artificial en este caso. La Cortadura fue utilizada para evitar la toma de los fuertes de San Luis y Matagorda a la llegada de “los Cien Mil Hijos de San Luis” en 1823 aunque Adolfo de Castro indica el inicio de esta obra en 1813, a poco de finalizada la ocupación francesa⁴.

Se adentra la mencionada península en la Bahía de Cádiz, formando pinza con Puntales en la parte de Cádiz, provocando el estrechamiento que divide las dos bahías, externa e interna. Por otra parte, la forma de la península es más estrecha en su inicio, Cortadura, ensanchándose a medida que se adentra en la Bahía. La anchura, esto es dirección Norte-Sur, desde el extremo de la Cabezuela hasta la entrada del Caño del Trocadero es de 2,6 kms. y la longitud, dirección Este-Oeste, desde la Cortadura hasta el

⁴ ADOLFO DE CASTRO, *Trocadero y Matagorda hoy dique de la Compañía Trasatlántica*, Tipografía Gaditana, Biblioteca Nacional de España, Cádiz 1896, 180-181 y 198.

Castillo de Matagorda es de 3,5 kms. con una superficie aproximada de 5,5 M de km².

En estos terrenos predominaba la marisma. Mantienen una absoluta horizontalidad, estando formados en gran medida a partir de aportes fluviales que hacen de los limos y arcillas su base fundamental. En algunas playas, como las del Río San Pedro y cercanías de la Cabezuela, aparecen finas arenas y pinares asentados sobre las dunas costeras. Algunas de estas playas han cambiado su fisonomía desde la construcción del Muelle de la Cabezuela que modificó los aportes de arena y está conllevando el cegado paulatino de la entrada del Río San Pedro.

Muchas de estas marismas mareales fueron transformadas en salinas en siglos pasados. No obstante, hoy sólo se conserva, aunque abandonada, la del Consulado frente a la Península de Matagorda en la zona del Trocadero. En el plano de Ramiro Muñoz de 1897, del que hablamos más adelante, se ven las siguientes salinas, hoy día desaparecidas: La Covacha, La Imposible, San Luis Norte, San Luis de Levante, Trinidad la Nueva y la de Jesús y María.

3. Cambios en el paisaje a lo largo del último siglo.

Como anteriormente apuntamos, los cambios acontecidos en el paisaje de esta zona van de menos a más en un proceso de aceleración continua, empezando en la llamada Segunda Revolución Industrial a mediados del siglo XIX, pero siendo los últimos cincuenta años los que marcan la transformación más radical. Es éste un proceso que no es exclusivo de esta zona sino generalizado, tanto en la Bahía de Cádiz como en las zonas costeras en general. Tengamos en cuenta lo que dice Fourneau:

“...los problemas de la Bahía de Cádiz que, como todas las zonas litorales siendo una zona de

contacto entre la tierra y el mar, constituye un espacio especialmente complejo y frágil...”⁵.

Los cambios a los que nos venimos refiriendo deben ser vistos desde tres perspectivas, distintas empero complementarias, esto es:

1) Desde el punto de vista de la población que habitó a lo largo del periodo analizado en esta área y lo que implica en la construcción de viviendas, casamatas, casas salineras, ermita, cabrerizas, molinos y casa de carabineros. Nos basaremos tanto para este punto como para el resto, en la información existente en el Archivo Municipal de Puerto Real (AMPR), básicamente el plano de Ramiro Muñoz de 1897 y los padrones municipales en diferentes fechas. También hemos acudido a la información existente en el Archivo Histórico del Dique (AHD) y por supuesto en la bibliografía varia que describimos al final del trabajo.

2) Salinas: Aun existiendo desde épocas antiguas, a lo largo del siglo XIX asistimos a un desarrollo de las explotaciones de este tipo que, a partir de 1940, entrarán en crisis, aunque pervivan hasta las últimas décadas del XX. En la actualidad tan sólo queda en esta zona la Salina del Consulado, esto si consideramos incluir la Isla del Trocadero en la superficie acotada, cosa que en las mediciones anteriormente dadas no hemos hecho. Esta salina, como hemos dicho anteriormente, se encuentra en estado de abandono.

3) Infraestructuras industriales y de transportes. Nos estamos refiriendo básicamente al Astillero de Matagorda y en lo que a transporte se refiere al “Tren del Vino”. Posteriormente al dique antiguo de carenas se construirá el nuevo dique seco y el gran astillero NABAC que, como hemos dicho anteriormente

⁵ F. FORNEAU, *Evolución de los paisajes y ordenación del territorio en Andalucía Occidental, Bahía de Cádiz*, Equipo pluridisciplinar Casa de Velázquez, Diputación de Cádiz, Cadiz 1987, 21.

implicará un cambio paisajístico de mucho mayor calado. Tampoco se habrá de olvidar la planta de componentes de General Motors, Delphi en el momento de su desaparición, ubicada hasta ese momento en el actual polígono industrial “El Trocadero”.

Poblamiento:

Desde el punto de vista del poblamiento cabe decir que el primer núcleo habitado en este lugar posiblemente fuera el Caño del Trocadero. En ambas orillas se mantuvo una actividad dedicada al carenaje, reparación y construcción de barcos. que en ciertas épocas podríamos calificar de intensa.

El traslado del Consulado de Cargadores de Indias a esta zona en 1720 fue un impulso importantísimo para el aumento de los talleres, almacenes, tinglados y carenas allí situados, cosa que no cabe duda, implicaría el aumento de la población circundante⁶. Sin embargo, a mediados del XIX, época más cercana a nuestro estudio, Pascual Madoz indica una actividad creciente tras años de crisis provocados por la invasión francesa y la posterior batalla del Trocadero en 1823, ya mencionada con anterioridad. Así lo narra:

“La rápida decadencia de Cádiz hizo imposible reparar los estragos causados, y a pocos años el Trocadero abandonado, presentaba una tristísima muestra de los efectos y la decadencia general. Su posición privilegiada respecto al puerto de Cádiz; tan privilegiado él mismo por su sit. geográfica, hacía que todos conocieran la importancia que podría llegar a tener este local si caía en manos que supieran desarrollar sus elementos de prosperidad. Después de mil tentativas y enormes expedientes ha podido esto lograrse por los esfuerzos privados

⁶ Para más información ver J.J. IGLESIAS RODRÍGUEZ, “El “Canal Prodigioso”. El Caño del Trocadero en el siglo XVIII, *Revista Matagorda* 1, 2015, 47-77.

de una sociedad mercantil; la Empresa Gaditana del Trocadero”⁷.

Llegados a 1884 vemos en el padrón de ese año existente en el Archivo Municipal de Puerto Real (AMPR en adelante) que en el Trocadero se encontraban empadronadas un total de 51 personas repartidas de la siguiente manera:

Cantina del ferrocarril del Trocadero: 22

Estación del Trocadero: 16

Trocadero: 9

Consulado: 4

En este mismo padrón ya aparecen 46 personas empadronadas en el dique de Matagorda. Recordemos que dicho dique había sido inaugurado apenas seis años antes con la entrada del vapor Guipúzcoa en julio de 1878.

Tenemos pues un total de 97 habitantes de la Península de Matagorda emplazados en su mayoría en la zona sur de la misma, en las cercanías del Caño del Trocadero. Están en línea estas cifras con las dadas por Pérez Serrano⁸ para 1900 de 153 habitantes refiriéndose a la isla del Trocadero, cifra que aumentamos a 198 para toda la península en 1903 según el padrón de ese año.

La presencia de la Compañía Trasatlántica será un importante factor de cambio en el paisaje de la zona. En primer lugar, por la construcción del dique de carenas y edificios anejos, esto es la capilla, escuela y botiquín. Además de talleres, tinglados y almacenes, algunos de estos últimos para el carbón. No obstante, será en 1892 cuando la compañía propiedad del

⁷ P. MADDOZ, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones 1846*, Vol. 5, 160.

⁸ J. PÉREZ SERRANO, “Tendencias demográficas, proceso de urbanización y ecosistema humano en la Bahía de Cádiz de 1750 a 1950”, *Rampas* 10, 2008, 445-463.

Marqués de Comillas consiga por Real Orden de 22 de septiembre el permiso para la construcción de una barriada de obreros. Esta barriada ya estaba construida en 1897 como se puede ver en el plano de Ramiro Muñoz bajo la denominación “casas de obreros”.

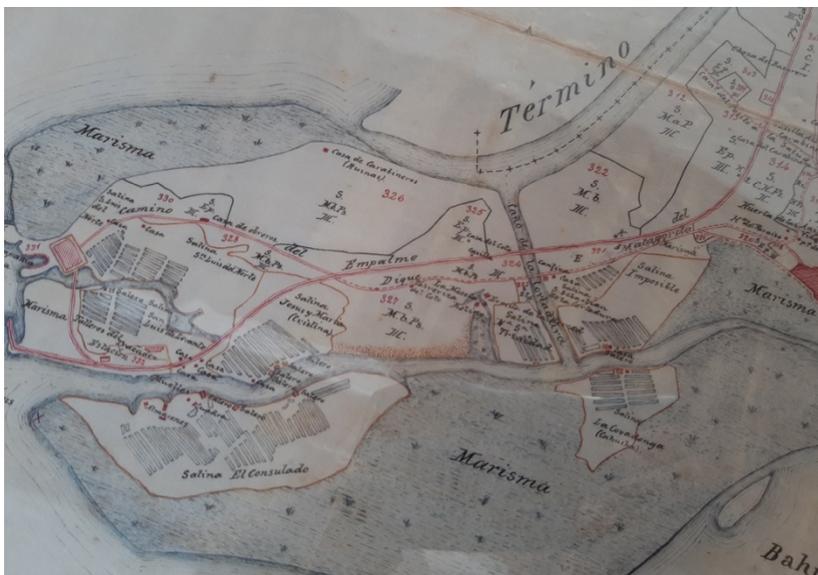


Fig. 1. *Cartilla evaluatoria de la riqueza rústica y salinas. Plano de Ramiro Muñoz 1897. Signat. 159-0 AMPR.*

Fueron 30 viviendas para obreros y empleados del astillero, construidas con cargo a la Compañía Trasatlántica. Sabido es que el paternalismo para con los trabajadores fue una de las marcas de la casa⁹. Estas viviendas se construyeron en la parte norte de la península junto al “camino del dique”, lindando

⁹ El paternalismo y los “lazos familiares” caracterizan al grupo Comillas, según Rodrigo y Alharilla. Al respecto M. RODRIGO Y ALHARILLA, *Cuba de Colonia a República*, Biblioteca Nueva, Zaragoza 2006.

con las salinas de San Luis en terrenos adquiridos a Doña Juana Suárez.

No hemos conseguido fotografías de las mencionadas viviendas, pero en el Archivo Histórico del Dique (AHD) sí hemos encontrado un plano en el que se ve el proyecto de las viviendas (Fig. 2). Aunque de una estética ciertamente diferente, es un indudable antecedente de la otra barriada, construida en casi la misma ubicación en el año 1957.

Se deduce de lo anterior, que a principios del siglo XX había un modesto poblamiento de la zona. No obstante, el paisaje de ésta no había perdido su carácter rústico.

Tanto la edificación de una barriada de obreros, como la construcción del dique de Matagorda, o la anterior de la vía férrea que llegaba hasta el mismo embarcadero del Trocadero en la orilla de Matagorda, en modo alguno habían supuesto un cambio intenso del territorio.

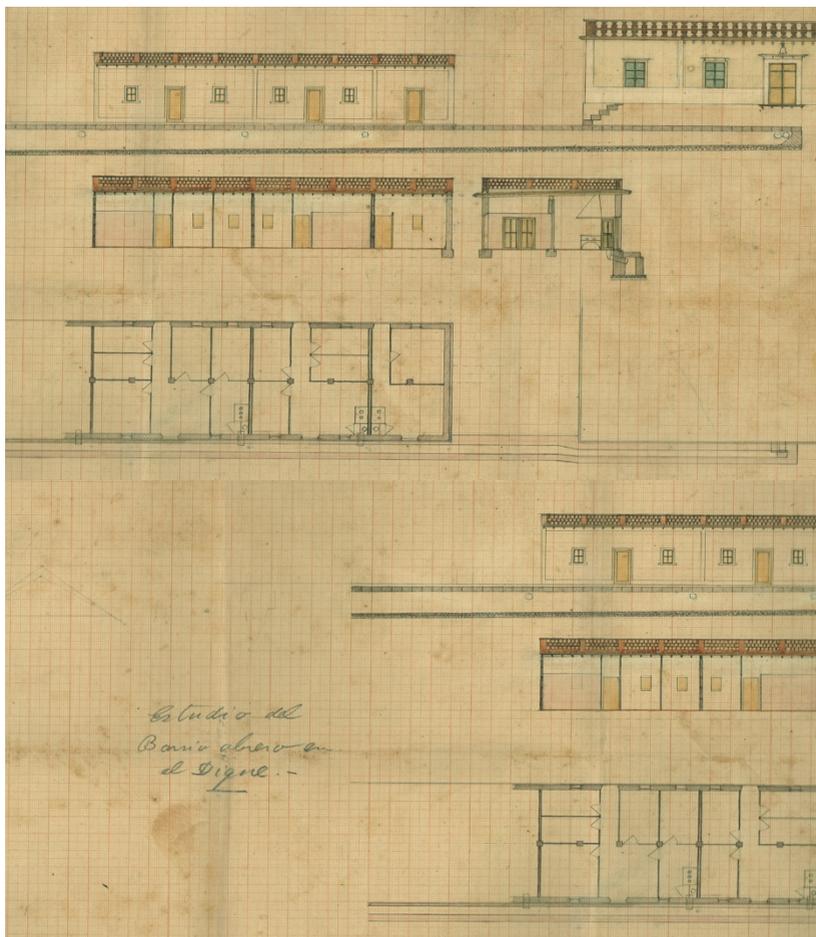


Fig. 2. Proyecto de barrio obrero del dique. Caja 2257 AHD.

Denominación en padrón	Número de personas empadronadas en 1.884	Número de personas empadronadas en 1903
Cantina del Trocadero	22	
Estación del Trocadero	16	
Trocadero	9	51
Salina del Consulado	4	10
Dique de Matagorda	46	75
Barriada de Obreros		24
Barriada de Algaida		8
Barriada del Coto		11
Cabreriza del dique		7
Coto de Algaida		5
Carretera del Dique		7
TOTAL	97	198

Tabla 1. *Empadronamiento en la zona de Matagorda. Comparativa padrones 1884 y 1903 para la Península de Matagorda e Isla del Trocadero. Elaboración propia. Fuente AMPR.*

Muchos años después, en 1957 se llevaría a cabo la construcción de una barriada, en este caso de viviendas sociales, formada por muchas más casas (doscientas), lo que significó algo más de 1400 habitantes. Estaba dotada de escuela con ocho aulas, comercios, bares, etc. Esta barriada fue inaugurada en su primera fase en 1958, continuando la construcción hasta 1963 en que se

“Evolución del paisaje en la Península de Matagorda...”

entregaron las últimas casas. Podemos afirmar que estamos ante la primera gran transformación del ámbito tratado.

Para estas fechas se había perdido el rastro de la anterior barriada, que ni siquiera en la foto aérea del vuelo americano de 1956 se visualiza claramente. Si bien aparece una estructura cuadrada situada en lugar cercano al de las viviendas de que hablamos, no creemos que se trate de las mismas.

Esta primera barriada sigue apareciendo en los padrones municipales hasta 1916. Hemos comprobado en este caso con 25 habitantes, si bien no se descarta que en otras hojas con denominaciones como “camino dique” o “Matagorda” también pudiera tratarse del mismo lugar, lo cual aumentaría considerablemente el número de habitantes empadronados.

Aunque pudiera parecer paradójico, la construcción de una barriada de obreros en el corazón de la península de Matagorda en 1957 tampoco supuso la destrucción del ancestral paisaje en su conjunto, como ocurriría en la década de los setenta. Se puede hablar, más propiamente, de la invasión del medio natural por parte de la estética derivada del desarrollismo franquista. En esta ocasión con el punto pintoresco que supone la introducción de viviendas sociales en un paisaje natural de muy alto valor ecológico.

En el cuarto apartado de este trabajo comentaremos la situación en el momento presente. Adelantamos que el suelo residencial se ha multiplicado exponencialmente, llegando actualmente a pasar de los 250.000 m² construidos.

Salinas:

La Bahía de Cádiz ofrece un medio físico ideal para el desarrollo salinero. La gran cantidad de horas de sol, la amplitud de las mareas y la naturaleza de los suelos son factores que favorecieron este uso. En primer lugar, hay que poner de manifiesto la preponderancia de las salinas en el paisaje de

Matagorda, al menos desde mediados del siglo XIX hasta las últimas décadas del siglo siguiente. Un siglo, el XIX, en el que la acción del hombre transformó gran cantidad de marismas en salinas sin que ello significara una variación importante del paisaje, la flora y la fauna de la zona.

No implica lo anterior que no existieran las explotaciones salineras en épocas anteriores, así Adolfo de Castro considera que a finales del XVIII había una producción de sal en el término municipal de Puerto Real de “21,3 M de quintales” anuales¹⁰. Cifra que nos parece exagerada y no muy fiable, aunque sí indicadora de una producción en auge.

El incremento de las explotaciones durante el XIX está muy ligado a la exportación, mayormente a Sudamérica.

En el siglo mencionado, en líneas generales las salinas, como decimos eran un buen negocio. Así la compañía Trasatlántica, poseedora del astillero de Matagorda, adquirirá una serie de salinas que en 1919 eran: San Luis del Norte, Consulado y Victoria del Trocadero. Todas en la zona que tratamos, aunque poseyó otras como la San José de Horcajo, ésta, a diferencia de las anteriores entre Puerto Real y San Fernando¹¹.

Otras salinas que aparecen en el mismo listado son las de Trinidad y la Covacha, en la misma zona de la que venimos hablando.

Por otra parte, M^a Paz Herrero incluye en su tesis doctoral¹² una serie de salinas en explotación en 1881 para esta

¹⁰ ADOLFO DE CASTRO, *op.cit.*, 224.

¹¹ Según listado de salinas situadas en los términos municipales de Cádiz, Chiclana, Puerto Real, El Puerto de Santa María y San Fernando en el anuario municipal de 1919 cedido por Antonio Jiménez Rodríguez, citado en: A. J RIVERO RESYES, A. SÁNCHEZ BAREA, A. PÉREZ HURTADO DE MENDOZA, *Maestros de la Sal*, Editorial UCA, Cádiz 2015.

¹² M^a P. HERRERO LORENZO, *Estudio de las salinas de la Bahía Gaditana*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid 1.981. Recuperado de: <https://eprints.ucm.es/id/eprint/52394/1/5309854765.pdf>

zona: Consulado, Esperanza, La Imposible, San Luis de Levante, San Luis del Norte, S. Sebastián de la Cortadura, Trinidad, Victoria y María Cristina.

Muchas de las explotaciones nombradas se encuentran hoy en día bajo suelo industrial y residencial, así las de San Luis del Norte, de Levante y de Poniente y la de María Cristina fueron cubiertas por los rellenos sobre los que se asienta el nuevo astillero de Matagorda. La de Nuestra Señora de La Merced se halla bajo los terrenos de Delphi. En la figura número 3 se puede observar la gran cantidad de salinas existentes en 1956.

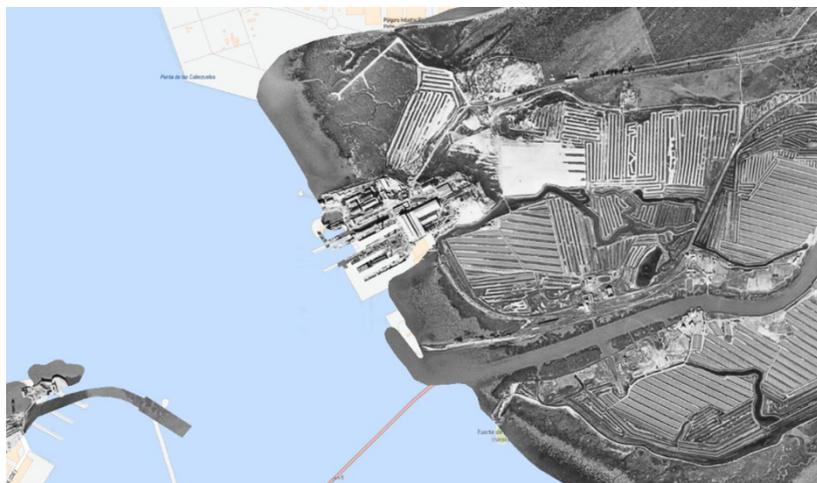


Fig. 3. *Vuelo Americano 1956/57. Península de Matagorda y Trocadero.*
<http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/catalogo.do?Serie=VAMS B#>

En definitiva, un elemento identitario clave para los habitantes de la Bahía de Cádiz, como fueron las salinas, ocupó una parte muy importante de la Península de Matagorda. Hoy día los que trabajamos en esta zona circulamos, nos movemos, trabajamos sobre antiguas salinas, casi siempre sin reparar en ello.

Infraestructuras industriales y de transportes:

Siguiendo un orden cronológico, la primera gran infraestructura que en época contemporánea se construye en el territorio tratado es el conocido como “el Tren del Vino” posteriormente utilizado para el transporte de los trabajadores del astillero de Matagorda, razón por la que pasó a conocerse como “el Tren del Dique”.

La historia de la construcción de esta línea férrea y sus correspondientes estaciones se puede encontrar en diversos trabajos¹³. Decir, de forma sucinta, que fue inaugurada en su primer tramo en 1854 y en su llegada al Trocadero en 1856. Era propiedad de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces. A partir de 1895 el tramo que iba desde Puerto Real al astillero fue aprovechado para el transporte de los trabajadores, como antes dijimos. Desde el punto de vista del paisaje, podemos afirmar que no fue un elemento decisivamente impactante. No transformó, por tanto, el entorno natural.

El astillero de Matagorda es otra construcción que data del mismo siglo XIX, en su momento una de las obras de ingeniería más importantes de España. Fue construido por la compañía Trasatlántica, propiedad del Marqués de Comillas, financiada, por tanto, con capital privado¹⁴.

Al igual que el ferrocarril, no supuso un impacto visual trascendente, sobre todo si comparamos con lo edificado en los últimos cincuenta años. Fue inaugurado en 1878 y dejó de ser utilizado como dique de carenas y nuevas construcciones en 1976. Actualmente está considerado BIC (Bien de Interés Cultural) según orden de 19 de diciembre de 2001 por la que se

¹³ D. CARO CANCELA, El primer ferrocarril de Andalucía. La línea de Jerez-El Puerto-Trocadero (1854-18619, *Revista de Humanidades*, 5, 1990, 70-85.

¹⁴ Para más información sobre los precedentes y construcción de este dique, ver J. BERMÚDEZ RODRÍGUEZ, *Matagorda. Un dique para la Segunda Revolución Industrial*, Navantía, Puerto Real 2018.

resolvía inscribirlo en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.

Como ya hemos mencionado en este trabajo, la verdadera transformación de la península de Matagorda en polígono industrial y residencial se inicia con la construcción del nuevo astillero (NABAC) que sustituirá al antiguo dique de carenas. El proyecto deriva directamente de la formación en diciembre de 1969 del grupo Astilleros Españoles. Un gigante de la construcción naval que pone en marcha un proyecto anterior, madurado por la SECN (Sociedad Española de Construcción Naval) para la erección de un macro astillero en la Bahía de Cádiz.

El astillero se pondrá en funcionamiento a partir de 1975 con la construcción del petrolero Aragón. El primero de una serie de superpetroleros que se pretendía sirvieran para financiar la gran obra realizada. No obstante, dos años antes, la “crisis del petróleo”, entre otros factores, provocaría que se cancelaran pedidos y una profunda depresión se abatió sobre la construcción naval y más concretamente sobre este astillero al poco de iniciada su andadura.

Desde el punto de vista geográfico, no estamos hablando sólo del millón de metros cuadrados que ocupa el nuevo astillero sino también de los polígonos industriales surgidos en sus aledaños. En unos de estos polígonos, el del Trocadero, junto a la Cortadura, se instala a principios de los años ochenta la fábrica de componentes de motores de General Motors, posteriormente Saginaw Steering Gear y finalmente Delphi. Después del astillero, la compañía con más metros de superficie en el área que tratamos.

A todo lo anterior hay que unir el importante número de parcelas ocupadas por la pequeña y mediana industria de la zona. Situadas en los aledaños de las grandes empresas a las que suministran bienes y servicios, esto es Astilleros, Dragados,

Delphi hasta su cierre en 2007, y también, Airbus, esta última antes de llegar a la Cortadura y por ello no mencionada anteriormente ya que queda fuera de la península.

Por último, no se puede olvidar el muelle del Bajo de la Cabezuela por su importancia visual y también por la modificación que ha implicado en los aportes de arena en las playas del Río San Pedro. Se trata de un puerto con función industrial dedicado principalmente a la descarga de materias primas y, en menor medida, a la carga de productos procedentes de complejos industriales cercanos, como Airbus.

Este enclave, junto a la zona adyacente ocupada por Dragados Offshore en la parte norte de Matagorda, definen un horizonte industrialmente abigarrado y también contaminante. Posiblemente el más transformado de toda la zona. Esto implica el predominio de los rasgos industriales sobre cualquier otro tipo, naturales, por ejemplo. Grúas, estructuras metálicas pertenecientes a plataformas off-shore, módulos de tuberías, transportes pesados, buques de carga a granel, su contemplación nos hace sentir la difusa inquietud que introduce el paisaje generado por la lógica productiva postindustrial.

4. Situación actual y perspectivas, el paisaje industrial y posindustrial.

En primer lugar, es interesante comprobar la definición de paisaje que se hace en el Convenio Europeo del Paisaje:

“cualquier parte del territorio, tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”¹⁵.

¹⁵ Consejo de Europa, *Convenio Europeo del Paisaje*, Florencia 2000: https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/planes-y-estrategias/desarrollo-territorial/090471228005d489_tcm30-421583.pdf

“Evolución del paisaje en la Península de Matagorda...”

España ratificó el citado Convenio el 26 de noviembre de 2007 (ver BOE de 5 de Febrero de 2008), entrando en vigor el 1º de marzo de 2008.

En el caso que nos ocupa, por estar tratando de un paisaje industrial, no sólo hay que tener en cuenta el paisaje en sí, sino también el impacto visual de la industrialización y los efectos colaterales como la contaminación y la desaparición de vestigios etnológicos e industriales más antiguos.

Actualmente la zona se divide en varios polígonos según vemos el PGOU de Puerto Real en su sección “suelo urbano consolidado”¹⁶. En líneas generales hay una zona residencial con 446.000 m² que no hay que confundir con los metros construidos de los que se habló anteriormente. En cuanto a suelo industrial señalar el millón de metros del actual astillero de Navantia y 2.995.024 m² de suelo industrial en los polígonos 9 y 10 del Trocadero sumados al del Río San Pedro.

Es necesario recalcar que estamos tratando de la evolución del paisaje de uno de los núcleos industriales más importantes de la provincia de Cádiz en la actualidad. Es decir, la transformación de un medio natural con incidencias antrópicas moderadas en el pasado en un área intensamente modificada por la reciente acción humana. Recordemos que hasta finales de la década de los sesenta del pasado siglo la intervención humana había sido muy débil y nada traumática.

Ante lo anterior surge una pregunta, posiblemente retórica: ¿cómo se puede planificar una zona de importantísimas connotaciones identitarias para que éstas sobrevivan a través de los elementos tangibles que aún permanecen visibles? A pesar de

¹⁶ Documento publicado en BOJA nº 70 de 13.04.2010: [https://www.puertoreal.es/riim/pgou/aprobdefpgou.nsf/vwDocumentosWeb/E6865B0789E285D8C12572A40064C70B/\\$File/1.2.2%20la%20clasificaci%C3%B3n%20del%20suelo.pdf](https://www.puertoreal.es/riim/pgou/aprobdefpgou.nsf/vwDocumentosWeb/E6865B0789E285D8C12572A40064C70B/$File/1.2.2%20la%20clasificaci%C3%B3n%20del%20suelo.pdf)

lo complicado que resulta dar una respuesta, se pueden poner dos ejemplos de cómo la legislación actual da instrumentos para ello.

Uno es la declaración de BIC. Tenemos dos casos en Matagorda, uno el propio Dique de Carenas con los 80.000 m² de su zona “histórica”, el otro las torres del tendido eléctrico sobre la Bahía, una de las cuales se sitúa en el extremo noroeste de la zona que analizamos. El otro es la inclusión dentro de un espacio natural protegido de las zonas con más valor ecológico e histórico. En este caso del Parque Natural de la Bahía de Cádiz.

Con respecto al paisaje industrial y postindustrial nos han resultado sumamente esclarecedoras las palabras de Iñaki Izarzugaza:

“Los paisajes, de una forma más o menos consciente, tienen la capacidad de trasladarnos hacia otros tiempos vividos y hacernos formar parte de una comunidad de personas anónimas con las que compartimos sus hábitats”¹⁷.

174

Lo anterior nos lleva directamente a la dimensión identitaria referida. Recordemos que, como dijimos al principio, el sentimiento identitario de Puerto Real proviene en gran medida de una vocación compartida. Vocación que durante siglos esta península ha proporcionado, creando un trabajo y una cultura común a su población: los astilleros y las salinas.

¹⁷ I. IZARZUGAZA LIZÁRRAGA ET ALII, El paisaje industrial en Andalucía, en *Jornadas Europeas de Patrimonio.*, Junta de Andalucía, Sevilla 2008, 13.

“Evolución del paisaje en la Península de Matagorda...”

Bibliografía

ADOLFO DE CASTRO, *Trocadero y Matagorda hoy dique de la Compañía Trasatlántica*, Tipografía Gaditana, Biblioteca Nacional de España, Cádiz 1896

J. BERMÚDEZ RODRÍGUEZ, *Matagorda. Un dique para la Segunda Revolución Industrial*. Navantia, Puerto Real 2018

D. CARO CANCELA, El primer ferrocarril de Andalucía. La línea de Jerez-El Puerto-Trocadero (1854-1861), *Revista de Humanidades* 5, 70-85

F. FORNEAU, *Evolución de los paisajes y ordenación del territorio en Andalucía Occidental, Bahía de Cádiz*; Equipo pluridisciplinar Casa de Velázquez, Diputación de Cádiz, Cádiz 1987

M^a P. HERRERO LORENZO, *Estudio de las salinas de la Bahía Gaditana*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid 1981. Recuperado de: <https://eprints.ucm.es/id/eprint/52394/1/5309854765.pdf>

P. HODSON, Memory, Heritage and Shipyard Deindustrialization in Belfast, *History Workshop Journal* 87, Spring 2019, 224-249

J.J. IGLESIAS RODRÍGUEZ, “El “Canal Prodigioso”. El Caño del Trocadero en el siglo XVIII, *Revista Matagorda* 1, 2015, 47-77

I. IZARGUZAGA LIZÁRRAGA ET ALII, El paisaje industrial en Andalucía, en *Jornadas Europeas de Patrimonio*. Junta de Andalucía, Sevilla 2008, 13-32

P. MADOZ, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones 1846*, Madrid 1846-1850

J. PÉREZ SERRANO, Tendencias demográficas, proceso de urbanización y ecosistema humano en la Bahía de Cádiz de 1750 a 1950, *Rampas* 10, 2008, 445-463

A. J. RIVERO REYES, A. SÁNCHEZ BAREA, A. PÉREZ HURTADO DE MENDOZA, *Maestros de la Sal*, Editorial UCA, Cádiz 2015

M. RODRIGO Y ALHARILLA, *Cuba de Colonia a República*, Biblioteca Nueva, Zaragoza 2006

Fuentes Documentales

A.H.D. (Archivo Histórico del Dique)

A.M.P.R. (Archivo Municipal de Puerto Real)