

**CUESTIONES REVISADAS EN TORNO A LA CREACIÓN,
LA UBICACIÓN, EL IMPACTO AMBIENTAL, LAS FUENTES
DOCUMENTALES, LA FUNCIÓN Y LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA
DE *PORTUS GADITANUS*.**

**NEW LIGHT ON THE FOUNDATION, LOCATION, ENVIRONMEN-
TAL IMPACT, DOCUMENTARY SOURCES, FUNCTION AND HIS-
TORICAL DEVELOPMENT OF *PORTUS GADITANUS***

Resumen: Las tesis mantenidas por López Amador y Pérez Fernández en su reciente libro sobre la historia y arqueología de *portus Gaditanus*, en el actual término de El Puerto de Santa María, suscitan objeciones históricas y también el debate sobre tan interesante asunto historiográfico.

Pese a considerar muy positivas las aportaciones hechas por los autores, la hipótesis sobre el carácter artificial del cauce del río Guadalete en su actual desembocadura, plantea problemas y dudas por resolver, máxime cuando en época altoimperial persistía la navegación por el río San Pedro; la precisa definición del concepto histórico del *portus* romano, el establecimiento y la función de los ejes de comunicación terrestres en la región, y la percepción territorial durante la antigüedad del solar de la actual ciudad de El Puerto de Santa María y su término son elementos claves en la obra reseñada que merecen precisiones. El problema de las influencias jurisdiccionales de *Hasta Regia* y *Gades* sobre el espacio analizado suele ser obviado en la historiografía sobre *portus Gaditanus* a la par que persisten determinados tópicos en la historia local que deben ser superados.

Palabras clave: *Gades*, *Hasta Regia*, Vía Augusta, *portus Gaditanus*, paleopaisaje

Abstract: The arguments presented by López Amador and Pérez Fernández in their recent book on the history and archaeology of *portus Gaditanus*, within the current municipal area of El Puerto de Santa María, raise historical objections and also a debate on so interesting an historiographic matter.

While we consider the authors' contributions as very positive, the assumption about the artificial nature of the Guadalete riverbed in its present mouth raises problems and doubts to be resolved, not least because the river San Pedro continued to be navigated during the high imperial period; the precise definition of the historical concept of the Roman *portus*, the establishment and function of the land networks in the region, and the territorial perception of the site of the current town of El Puerto de Santa María and its municipal area in ancient times are key elements in the book reviewed which are worthy of clarification. The problem of the jurisdictional influences of *Hasta Regia* and *Gades* on the analysed area has usually been overlooked in the historiography on *portus Gaditanus*, while certain platitudes which persist in local history must be overcome.

Keywords: *Gades*, *Hasta Regia*, Via Augusta, *portus Gaditanus*, paleolandscape

* Área de Historia Antigua, Universidad de Cádiz. E-mail: lazaro.lagostena@uca.es

La reciente obra¹ suscrita por los reconocidos investigadores portuenses, ofrece una síntesis y una hipótesis. La primera basada en un profundo conocimiento de la historia local y de los testimonios históricos de El Puerto de Santa María, y en la experiencia personal de quienes llevan más de 25 años reflexionando sobre los antecedentes, el origen y el devenir histórico de la población; la segunda sustentada en formas un tanto heterodoxas -pero no menos válidas- de abordar los problemas históricos, maneras basadas en la flexibilidad de los planteamientos, la discusión no estrictamente académica, y, sobre todo, una intuición que les ha llevado con anterioridad a exponer propuestas originales para solucionar o explicar variados problemas histórico-arqueológicos, propuestas que si bien suelen provocar cierto escepticismo inicial, en más de una ocasión se han venido paulatinamente dotando de razón y reconocimiento.

Juan-José López Amador y Enrique Pérez Fernández conforman un tándem bien complementado y efectivo. Juan-José posee una amplísima experiencia arqueológica, disciplina con la que ha mantenido un estrecho contacto profesional mediante su dedicación en el Museo Municipal, y ha adquirido en estos largos años un notable conocimiento de la cultura material de las sociedades que ocuparon la región en toda su diacronía, desde la Prehistoria hasta la contemporaneidad. Enrique, en cambio, se especializa en los testimonios documentales, siendo buen conocedor de archivos y bibliotecas, públicos y privados, y experto en el manejo de las fuentes escritas postmedievales. Ambos han colaborado juntos con anterioridad y han publicado estudios dedicados al *portus Gaditanus* (1989), a la arqueología sobre la Época Moderna en El Puerto (1994) o al asentamiento rural de Pocito Chico (2001), por citar algunos ejemplos. Su efectividad como equipo se demuestra en el escaso período transcurrido desde que tuvimos noticia del proyecto editorial que ahora reseñamos y la reciente presentación de la obra.

El estudio presentado es deudor, y así lo reconocen y expresan insistentemente los autores a lo largo de sus páginas, de los resultados de las tareas de investigación desplegadas en torno a la historia de El Puerto de Santa María, desde mediados de la década de los ochenta hasta la actualidad, a las cuales no han sido ajenos ni el apoyo municipal ni la labor de la institución del Museo Municipal de la localidad, bajo la dirección de Francisco Giles, y de las cuales los propios investigadores de esta obra fueron también parte protagonista. El libro está prologado por Genaro Chic García, quien fuera catedrático de Historia Antigua de la Universidad de Sevilla y uno de los pioneros en la defensa de la identificación del solar del *portus Gaditanus* bajo la actual población de El Puerto de Santa María.

1 López Amador, Juan-José y Pérez Fernández, Enrique (2013).

Se estructura en torno a cinco capítulos y sendos apéndices. Los tres primeros capítulos, dedicados respectivamente a la comunicación terrestre entre la sede conventual gaditana y su puerto, al *portus Gaditanus* altoimperial, y al puerto tardorromano, y en ellos retoman resultados ya publicados de la investigación sobre la antigüedad romana de la localidad, aunque destacando las singularidades de las problemáticas planteadas en su día y la originalidad de los resultados en su momento publicados, como el transcurrir de la vía Augusta por ámbitos geográficos insospechados, en el capítulo primero; el presunto origen antrópico de la actual desembocadura del Guadalete en el segundo (esta propuesta ciertamente inédita en la historiografía); o el inusitado auge del enclave portuario entre los siglos V y VI d. C., abordado en el tercero. El cuarto capítulo se dedica al recorrido de la vía romana entre el *portus* y la colonia de *Hasta Regia*, y el quinto al poblamiento y la actividad productiva ligada a la red terrestre de comunicación formalizada por Augusto. El primer apéndice trata sobre la intervención producida en el cauce del curso final del Guadalete durante los siglos XVII y XVIII, como paralelo a lo que se defiende aconteció en tiempos de Balbo, y en el segundo proponen identificar una escena musivaria portuaria tardorromana, documentada en Toledo, con una representación idealizada de la bahía gaditana.

En el primer capítulo, dedicado al discurrir de la vía Augusta entre *Gades* y *portus Gaditanus*, se retoman dos aportaciones destacadas realizadas a su conocimiento desde la investigación portuense: el tramo viario documentado entre los cauces actuales del río San Pedro y el Guadalete, y la solución dada para que la vía salvara este último mediante un puente, documentado históricamente aunque en la actualidad no se conserva vestigio visible alguno. Ambos asuntos -el tramo de calzada y el puente romano-, reciben en el libro un tratamiento extenso -literario y gráfico- como no se había producido con anterioridad, aportando documentos y desarrollando argumentos que apoyan la confirmación de ambos elementos itinerarios con una claridad de la que estaba necesitada la historiografía, que persistía aún al trazar la vía Augusta en su recorrido costeano por el litoral fosilizado al interior de la bahía, hasta salvar el río a la altura de la población de El Portal.

Sin embargo, en mi opinión, no se encuentra en absoluto resuelto el trazado completo de este tramo *Gades-portus Gaditanus*: no conocemos con exactitud el recorrido al sureste de Torre Gorda hasta que vuelve a documentarse un tramo de la vía en el yacimiento portorrealense de Puente Melchor (hallazgo inédito por lo demás aunque haya trascendido a la historiografía). No sabemos la solución dada por los ingenieros de las vías (que cabe recordar que se desdobra aquí en la Heraclea y la Augusta) para el tránsito de las marismas que contornan la isla de San Fernando, ni la dada a los pasos de Río Arillo, Sancti Petri, Zurraque y San Pedro (tres de ellos hubo de salvarlos el acueducto romano también), aunque los

autores proponen el empleo de puentes de barcas, solución conocida en otros ámbitos del imperio y habitual en otros períodos históricos. El conocimiento preciso del discurrir de la vía es esencial para la correcta lectura de las fuentes epigráficas e itinerarias conservadas (y de las distancias por las mismas aportadas) y para la identificación y exacta ubicación de la infraestructura imperial, relacionada no se olvide con el *cursus publicus*, establecida en su día en el espacio gaditano. La lectura de la red viaria además no puede ser sino diacrónica -aunque las cronologías precisas de las fuentes específicas es un problema añadido- pues es uno de los elementos estructurales persistentes y cambiantes a la vez en nuestro espacio histórico. Por otra parte los autores reinciden en una lectura ya superada de los diversos testimonios epigráficos procedentes del Testaccio, pues ni la grafía *portus* en sus diversas variantes aquí localizadas han de referirse al *Gaditanus*, ni los *tituli* supuestamente relativos a *Lacca* han resistido una lectura crítica pues se refieren en realidad al control fiscal astigitano (como demostró Aguilera²), ni la toponimia aquí registrada, aludida en su día por César Pemán (quien por cierto hizo en mi opinión la propuesta más acertada hasta la fecha para el trazado viario gaditano) parece referirse al espacio que nos ocupa. Todos estos testimonios han quedado pues invalidados, por el momento, como fuentes relativas al *portus Gaditanus*. Lo cierto es que poco sabemos pues poco se ha conservado relativo a la función fiscal del *portus* como referente portuario de la capital conventual, cuyos vestigios epigráficos más bien se hallarían en las variadas ánforas salazoneras gaditanas y no en las olearias del Guadalquivir.

En el epígrafe tercero del segundo capítulo, si bien el tema se anuncia y se aborda en otros apartados de la obra, se trata de la hipótesis protagonista del trabajo: el carácter artificial del actual tramo final del Guadalete, la responsabilidad en su construcción de Lucio Cornelio Balbo el Menor, y su relación con la decisión política de crear –o mejor reubicar y redefinir– el *portus Gaditanus*.

La propuesta, original, aunque al parecer confluyente con lo que comenzaban a plantear los últimos estudios geomorfológicos desarrollados recientemente en el marco de la bahía (por autores como Javier de Gracia y Carlos Alonso), provoca reacciones contradictorias. Por una parte porque proponen sin paliativos una hipótesis atrevida, intuitiva y novedosa para este marco geográfico; por otra parte porque, y posiblemente también de manera intuitiva, conectan con tendencias historiográficas de la mayor actualidad que tratan, en general, sobre la interacción socio-ambiental en distintos contextos y momentos históricos, y en particular, sobre esta relación cuando se trata de los medios y ecosistemas riparienses; y además, ante la predisposición a valorarla positivamente y aceptarla, inmediatamente

2 Aguilera (1998)

to se plantean un número no pequeño de inconvenientes y objeciones para la validación de la hipótesis propuesta. El debate está servido.

Una intervención antrópica sobre el tramo final del cauce del antiguo río *Lacca*, en el contexto de las políticas de Balbo para *Gades* (y de Augusto para la *Uterior Baetica*) y de la reordenación de su actividad portuaria, no sólo parece lógica sino necesaria; los autores ofrecen una serie de ejemplos de estas actividades producidas en otros contextos imperiales. Que esta intervención supusiera la apertura de un canal artificial *ex novo* y no el acondicionamiento de un cauce natural, y que tuviera el impacto propuesto, alcanzando a modificar y alterar seriamente las dinámicas del estuario, o dicho de otra forma, que las transformaciones que sobre el paleo-paisaje del curso final del Guadalete que actualmente apreciamos fueran resultado de esta intervención, es algo más dificultoso de defender y demostrar.

Como apuntaba antes, algunas de las más innovadoras tendencias historiográficas entre los investigadores de la Antigüedad se relacionan con el análisis de la actuación de las sociedades del pasado con sus medios ambientes, y especialmente con el análisis de estas experiencias culturales y con la valoración de sus consecuencias -positivas y negativas- a través de los vestigios materiales y documentales que para cada caso conservamos (así, por ejemplo, los trabajos liderados por Ella Hermon y Luigi Labruna³. Que duda cabe que en esta línea de investigación la Bahía de Cádiz, en su expresión más amplia, geográfica, paisajística y cronológicamente hablando, constituye un excelente caso de estudio, y que la problemática señalada por López Amador y Pérez Fernández, un elemento singular del mismo.

Respecto a algunos de los aciertos que percibo en la propuesta y los argumentos que presentan, el más notable me parece la llamada de atención que realizan sobre el relato de al-Zuhri, que muchos hemos leído y conocemos, incluso empleado para otros asuntos relativos al legado clásico gaditano en la tradición de la literatura andalusí, y que sin embargo no se había relacionado antes – que yo sepa- con la creación de *portus Gaditanus*. La principal objeción que cabe realizar al respecto (como para otros usos dado por otros autores a este género) es la dificultad y el riesgo que entraña el empleo de segunda o tercera mano de estas fuentes árabes, como ocurre en menor medida con las griegas y latinas, pues para aquéllas carecemos de óptimas ediciones críticas y de fácil acceso, y no está garantizado siquiera el empleo en las traducciones conocidas de la terminología histórica apropiada. El carácter fabuloso y legendario de los acontecimientos

3 Hermon, Ella y Labruna Luigi (2008, 2009 y 2010).

transmitidos por al-Zuhri oscurece aún más su traducción y su correcta exégesis e interpretación. Pero sin duda la observación aquí realizada es muy sugerente y obliga a volver nuevamente la mirada hacia este conjunto documental.

La propuesta de reubicación del hallazgo del epígrafe funerario del *Lucius Valerius Fecula* y de *Acilia Antuca* en las inmediaciones del antiguo *portus* es otra observación de gran interés, aunque no demostrativa del alcance de la obra hidráulica de Balbo. El primero fue magistrado, *quattuorvir*, aunque no se indica de qué *municipium*; la segunda, y emparentada con el anterior, perteneciente a la prestigiosa *gens Acilia*. Hay que recordar que conocemos otro magistrado, en este caso un duoviro colonial asidonense, *M. Acilius Silo* (*CIL* II, 1314), perteneciente a la misma *gens*. De la presencia de este testimonio epigráfico y su ubicación *in situ* se podría ciertamente deducir la existencia de propiedades de la familia en este espacio territorial privilegiado, tierras colindantes además con la vía Augusta (aunque no está demostrado que pertenezcan al *territorium Gaditanum*) y posiblemente, como apuntan los autores, deberíamos concluir la implicación del magistrado en la ejecución o ulterior administración del *portus*, una circunstancia que abriría una puerta al mejor conocimiento de la historia del puerto.

Entre las objeciones o cuestiones a las cuales habría que darle respuesta en el marco de la hipótesis planteada apuntaría los abundantes testimonios que conocemos de la persistencia de la navegación en época altoimperial por el cauce del río San Pedro, en momentos (por la composición de la carga deducida para los pecios) en los cuales el llamado Canal de Balbo estaría abierto. En segundo lugar poseemos una escueta descripción de la red estuarina establecida entre el Guadalquivir y el templo de Melkart en la obra de Avieno (vv. 283-290) que, tanto si se refiere a las fuentes más arcaicas empleadas en el poema *Ora maritima*, que se remontarían a la edad del Hierro, como si estuvieran modificadas por la información directamente derivada del periplo realizado por la región por el autor, hacia mediados del siglo IV d. C., nos describen (como otras fuentes grecolatinas relativas a estos espacios) un paisaje estuarino, muy transformable, mal comprendido desde luego por los navegantes antiguos, con bocas múltiples y cambiantes a lo largo del tiempo. En tercer lugar, aunque siendo lego en la materia, el paisaje de referencia parece especialmente sensible a los cambios naturales, sean estos producidos mediante eventos ordinarios o catastróficos, constituyendo agentes razonablemente más lógicos (salvo que los expertos geomorfólogos digan lo contrario) como factor explicativo de los cambios sufridos por el tramo final del Guadalete y sus desembocaduras.

La reactivación de la vida y actividad portuaria tardorromana se trata en el capítulo 3 del libro. Sin extendernos en su comentario, pues el tema merece un tratamiento más profundo y detallado del recibido hasta la fecha, quisiera anotar

que la arqueología practicada en El Puerto de Santa María, especialmente en los primeros años de los 90, fue pionera en Andalucía en el tratamiento y la comprensión histórica de los niveles estratigráficos correspondientes al período que se prolonga entre los años centrales del siglo IV d. C. y los de la presencia bizantina en la región: aquí se identificaron correctamente las cronologías, algo bastante inusual hasta el momento; se caracterizaron correctamente los conjuntos cerámicos de importación vinculados al período; se interpretaron convenientemente los vestigios de la circulación monetaria tardorromana; se establecieron las conexiones y correlaciones cronoestratigráficas entre los diferentes testimonios de la ocupación; y también en el marco de la red portuaria regional; se caracterizó el tipo de asentamiento y de urbanismo vinculado a esta época oscura; se propusieron interpretaciones históricas coherentes -y trascendentes del yacimiento- como base de la reactivación del *portus*. Todo ello desde las excavaciones de la ciudad, de mínima extensión superficial y en contextos de ocupación actual y presión urbanística, practicadas por arqueólogos muy motivados y no precisamente expertos en aquellas fechas en el período en cuestión, todo ello sin embargo poco reconocido y poco citado, posiblemente de manera interesada, por la historiografía siguiente y por quienes se dedicaron posteriormente al estudio de similares contextos en espacios no muy lejanos. Y además muchos de los resultados fueron publicados como primicias en la *Revista de Historia de El Puerto*. Que los autores del libro reivindiquen y recuerden a través de este capítulo su participación en esta experiencia me parece de todo punto de vista conveniente, aunque no comparta muchas de sus afirmaciones y algunos de sus argumentos históricos.

En los epígrafes quinto y séptimo del capítulo segundo, y después en el capítulo quinto, se trata del poblamiento republicano, de las instalaciones alfareras ubicadas alrededor del área portuaria, y de los asentamientos productivos a lo largo de la vía Augusta respectivamente. Los autores han fragmentado en mi opinión una temática -la de la ocupación y explotación de las campiñas costeras ubicadas entre el Guadalete y el Guadalquivir- para tratarla como antecedentes del *portus*, y como manifestaciones de las actividades subsidiarias de la instalación portuaria y de las vías de comunicación. Es comprensible desde la óptica del objeto central del libro, *portus Gaditanus*, pero se obvia que en el marco de la cultura y del ordenamiento político y territorial romano el puerto no es más que un elemento, estratégico, pero secundario. El planteamiento de la problemática histórica que hallamos en este espacio y época ha sido sumariamente esbozado por la historiografía en alguna ocasión, si bien es cierto que no ha sido abordado aún en profundidad. Los elementos que requieren mayor contextualización son, al menos, los siguientes: cuáles son las comunidades cívicas que ejercieron su jurisdicción sobre este espacio físico y cómo cambió este derecho jurisdiccional si es que lo hizo; cuáles son las bases para la ordenación territorial, que es lo que realmente acoge y determina este poblamiento y no necesariamente el *portus*, antes

de la etapa augustea; cómo se transforman estas bases cuando alcanzamos el momento de la edificación portuaria, es decir en tiempos ya de Augusto.

El alcance jurisdiccional sobre estas costas y su relación con los *territoria* de importantes comunidades cívicas como *Hasta Regia* y *Gades* forma parte del primer problema pues ignoramos la proyección espacial de la comunidad gaditana, si bien su influencia y hegemonía regional es indudable en momentos altoimperiales. Que el *portus* de Balbo es *Gaditanus* es incuestionable pero desde cuándo, cómo y porqué este territorio lo es constituye un problema no resuelto. La correcta interpretación histórica del poblamiento romano republicano en el solar de El Puerto de Santa María y su término depende en gran medida de esta cuestión pues no es lo mismo ubicarlo en el *territorium* de la colonia hastense que en el contexto de una franja litoral controlada desde tiempo inmemorial por la comunidad púnico-gaditana, como por cierto todos los indicios sugieren.

Se encuentra demasiado extendida entre los trabajos que en los últimos años se dedican a la artesanía alfarera antigua la idea de que la producción anfórica - púnica y después romana- es una suerte de industria que se desarrolla alrededor de determinados polos de actividad productiva o mercantil. En el propio enunciado del apartado 2.7. de la obra que reseñamos así se expresa. Cada sociedad preindustrial define en su marco cultural las formas de su artesanado y ni la púnica ni la romana son una excepción, ni se adelantan a fenómenos muy posteriores en el tiempo histórico, aunque sus vestigios materiales a veces parezcan sugerirlo. Más bien lo hace la percepción del arqueólogo. La artesanía alfarera datada a partir de los vestigios de la producción de algunas variantes de las Maña C2 debe hoy ubicarse mejor en el siglo I a. C. que en el II siendo un detalle importante. La producción anfórica romana tardorrepublicana y altoimperial es indisoluble del territorio cívico, de la estructura de la propiedad rústica, de la delimitación de su parcelario, y de la explotación agropecuaria pues se trata de un artesanado rural. Que otras realidades posteriores enmascaren aquel ordenamiento no debe hacer errar nuestra lectura de los testimonios arqueológicos de la situación original.

El eje viario, por otra parte, constituye la columna vertebral sobre la cual los agrimensores romanos tardorrepublicanos establecieron la reordenación de estos territorios (cuyo alcance transformador, en el caso que nos ocupa, en realidad ignoramos), y así se empleó la vía Augusta, y por ello se relaciona directamente con el poblamiento y la explotación del territorio que hoy percibimos, no tanto como vía de comunicación, que estaba preferentemente reservada para el aparato político, militar y, si me apuran, administrativo, como por su carácter axial en la ordenación del espacio y la percepción del paisaje. Saber donde acaba, a lo largo del trazado de la vía, el territorio gaditano y comienza el hastense sería un dato del mayor interés ¿quizá donde se halló el miliario neroniano? Lo que queda

fuera de toda duda es la intensa ocupación y explotación de estas campiñas -todos los vestigios materiales aducidos en el libro son testimonios de ello-, un espacio que hubo de ser de alta productividad por la calidad y condiciones de sus suelos y de su clima.

Para finalizar, pues, les recomiendo lean la obra que tiene un enfoque divulgativo y un conjunto ilustrado que les permitirá disfrutar muchos de los contenidos que sobre la historia y el patrimonio de El Puerto se le ofrecen, creo que lamentablemente este trabajo se muestra como un producto apresurado, bastante mejorable en su edición, en ocasiones desordenado temática y argumentalmente, con presencia aún de ciertos tópicos historiográficos ya superados por los estudios regionales y también de algunas licencias históricas. Digo que lo lamento porque una cierta maduración del texto no habría requerido gran esfuerzo adicional y habría permitido sin duda un producto de mayor calidad, aunque insisto en su lectura ágil y recomendable, que tiene la gran virtud de abrir el debate y provocar la reflexión histórica.

Referencias Bibliográficas

- AGUILERA MARTÍN, A. (2000): “Los tituli picti δ del convento astigitano en el primer tercio del s. III d.C.”, Actas del Congreso Internacional *Ex Baetica Amphorae. Conservas, aceite y vino de la Bética en el imperio romano*, vol. IV, Écija, pp. 1231-1240.
- HERMON, E. (ed.) (2008): *Vers une gestion intégrée de l'eau dans l'Empire Romain*, Roma.
- _____ (coord.) (2010): *Riparia dans l'Empire Romain. Pour la définition du concept*, BAR. *International Series 2066*, Oxford.
- HERMON, E. y LABRUNA, L. (eds.) (2009): *Société et climats dans l'Empire romaine : pour une perspective historique et systémique de la gestion des ressources en eau dans l'Empire romain*, Nápoles.
- PEMÁN PEMARTÍN, C. (1948): “Nuevas precisiones sobre las vías romanas en la provincia de Cádiz”, *Archivo Español de Arqueología* 21, Madrid, pp. 255-268.
- PÉREZ FERNÁNDEZ, E., LÓPEZ AMADOR, J-J. y RUIZ GIL, J-A. (1994): “Arqueología histórica de los siglos XV-XVI en El Puerto de Santa María”, *El Puerto, su entorno y América*, El Puerto de Santa María.
- PÉREZ FERNÁNDEZ, E., RUIZ GIL, J-A. y LÓPEZ AMADOR, J-J. (1989): “El Portus Gaditanus, estación aduanera de la Bética”, *Revista de Arqueología* 104, Madrid, pp. 29-38.
- RUIZ GIL, J-A. y LÓPEZ AMADOR, J-J. (2001): *Formaciones sociales agropecuarias en la Bahía de Cádiz. 5000 años de adaptación ecológica en la Laguna del Gallo*, El Puerto de Santa María.