

RUTA “CÁDIZ VICTORIANO”: EL PATRIMONIO DE INFLUENCIA BRITÁNICA COMO PRODUCTO TURÍSTICO ACCESIBLE DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ

M^a Isabel Serrano-Macías¹

Alexander Aguirre Montero²

Lola Hernández-Sales³

Resumen:

El presente trabajo es una descripción de una ruta turística, accesible e inclusiva, por el patrimonio de influencia británica existente en la provincia de Cádiz desarrollado desde finales del siglo XVIII hasta inicios del siglo XX, desarrollándose por diferentes municipios de la Bahía de Cádiz, Marco de Jerez o Campo de Gibraltar. El principal objetivo de esta ruta es ofrecer al visitante una visión de lo que fue la provincia de Cádiz durante dicho periodo, donde la huella británica estaba muy presente en la arquitectura, la ingeniería o la industria, haciéndolo además de una manera accesible e inclusiva. La metodología empleada se basa en una investigación exhaustiva del patrimonio histórico-artístico gaditano así como el análisis de este patrimonio, estudiando su carácter accesible e inclusivo, con el fin de hacer una ruta adecuada para cualquier perfil de visitante, teniendo en cuenta las necesidades de las personas con movilidad reducida, personas ciegas o con limitaciones visuales, y personas sordas o con limitaciones de audición. El resultado es un recorrido por diferentes municipios de la provincia, visitando elementos patrimoniales de variadas tipologías como palacetes o cementerios. El desarrollo de la ruta estará basado en itinerarios turísticos con distintos grados de accesibilidad en función de las limitaciones propias de los recursos turísticos a visitar y se incluirán, además, una serie de recursos complementarios como hoteles o restaurantes. Esta oferta complementaria será clasificada en función de sus niveles de accesibilidad, basándonos en la normativa de accesibilidad turística ISO 21902.

Palabras Clave: Cádiz victoriano, patrimonio accesible, influencia inglesa, turismo accesible, turismo inclusivo.

¹ Universidad Pablo de Olavide. misermac@upo.es

² Universidad de Cádiz. alexander.aguirre@uca.es

³ Universidad de Cádiz. lola.hernandezsales@alum.uca.es

ROUTE "VICTORIAN CADIZ": THE HERITAGE OF BRITISH INFLUENCE AS AN ACCESSIBLE TOURIST PRODUCT IN THE PROVINCE OF CADIZ

Abstract:

This work is a description of a tourist route, accessible and inclusive, through the heritage of British influence in the province of Cadiz developed from the late eighteenth century to the early twentieth century, developing in different municipalities of the Bay of Cadiz, Marco de Jerez or Campo de Gibraltar. The main objective of this route is to offer the visitor a vision of what the province of Cadiz was like during this period, where the British influence was very present in architecture, engineering and industry, and to do so in an accessible and inclusive way. The methodology used is based on an exhaustive investigation of the historical-artistic heritage of Cadiz and the analysis of this heritage, studying its accessible and inclusive nature, in order to create a route suitable for any visitor profile, taking into account the needs of people with reduced mobility, blind or visually impaired people, and deaf or hearing-impaired people. The result is a route through different municipalities in the province, visiting heritage elements of various types such as mansions and cemeteries. The development of the route will be based on tourist itineraries with different degrees of accessibility depending on the limitations of the tourist resources to be visited, and will also include a series of complementary resources such as hotels and restaurants. This complementary offer will be classified according to their levels of accessibility, based on the ISO 21902 tourism accessibility standard.

Key words: Victorian Cadiz, accessible heritage, English influence, accessible tourism, inclusive tourism.

1. INTRODUCCIÓN

La investigación que se presenta a continuación titulada: Ruta "Cádiz Victoriano": El patrimonio de influencia británica como producto turístico accesible de la provincia de Cádiz, identifica el patrimonio histórico de influencia británica, en una investigación preliminar, en dicha provincia y propone una ruta turística por ella, analizando la accesibilidad de los elementos patrimoniales visitables⁴. Para ello, se han tenido en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades físicas, sensoriales y cognitivas.

⁴ Esta investigación está integrada dentro del proyecto "El triángulo victoriano andaluz: la influencia británica en Andalucía Occidental (VICTOLUZ)", financiado por la Unión Europea "NextGenerationEU", por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y por el Ministerio de Universidades, en el marco de las ayudas Margarita Salas para la Recualificación del sistema universitario español 2021-2023 convocadas por la Universidad Pablo de Olavide, de Sevilla.

El principal objetivo de esta investigación, es ofrecer al visitante la posibilidad de conocer la historia del legado británico en la provincia de Cádiz a través de un recorrido por diferentes municipios gaditanos sabiendo *a priori* cuáles de esos elementos patrimoniales son accesibles. Por lo tanto, los objetivos específicos fijados son: identificar los ámbitos donde se da la influencia británica en el Cádiz del siglo XIX; seleccionar los elementos patrimoniales de interés para crear una ruta lógica desde diferentes puntos de la provincia y analizar el grado de accesibilidad que tiene cada uno de los elementos patrimoniales visitables.

Hasta ahora, la literatura especializada había tocado el tema de la influencia británica en España centrada, sobre todo, en territorios como Cantabria o País Vasco pero, en el caso de la provincia de Cádiz, se habían realizado estudios más locales, como son los casos de Campo de Gibraltar o Jerez de la Frontera. Hasta el momento, no se ha hecho una recopilación de la información existente en la literatura sobre la huella inglesa en toda la provincia, así como tampoco se había creado una ruta que englobe a este patrimonio de legado británico de una manera inclusiva y accesible.

La cronología de los elementos que componen la ruta abarca desde finales del siglo XVIII hasta la primera década del XX, periodo en el que las actividades de los británicos en suelo gaditano tuvieron su principal desarrollo. La influencia británica a la que nos referimos es la ejercida por las diversas colonias de ciudadanos británicos que se establecieron por numerosos puntos de la provincia, desarrollando su actividad en diferentes ámbitos como el industrial, comercial, cultural o arquitectónico; así como la producida gracias a la difusión por todo el mundo del gusto artístico desarrollado en Reino Unido durante la Era Victoriana y la Era Eduardiana, sobre todo en las colonias y en países afines al mundo anglosajón. Esta influencia británica llegó a diferentes zonas de España, especialmente a la Cornisa Cantábrica y Andalucía. En el caso andaluz, se dio en diferentes áreas de la región, como Huelva o Sevilla, pero en esta investigación nos centramos en la provincia de Cádiz. Lugares como El Puerto de Santa María, Jerez de la Frontera o Algeciras fueron algunos de los más importantes donde esta influencia tuvo su desarrollo.

2. MATERIALES Y MÉTODOS

La investigación se ha elaborado siguiendo una metodología diversificada dependiendo de la naturaleza de los datos. Por un lado, en lo que respecta a la historia sobre la influencia británica de la provincia de Cádiz y su patrimonio histórico vinculado, la metodología utilizada se ha basado en un exhaustivo trabajo de búsqueda de información sobre la historia de los diferentes municipios y su relación con Reino Unido, sobre todo la acaecida durante los siglos XVIII, XIX y principios del XX. Se han consultado una larga lista de fuentes bibliográficas de las más variadas temáticas, tanto de carácter científico y técnico como también de carácter divulgativo. Además, se ha realizado un trabajo de campo que nos ha permitido realizar fotografías de los bienes patrimoniales que se conservan y comprobar su accesibilidad.

Por otro lado, el análisis de la accesibilidad se ha llevado a cabo mediante un proceso de trabajo basado en una metodología mixta. En primer lugar, se han establecido unos criterios para seleccionar los elementos patrimoniales que van a ser objeto de análisis:

1. Importancia del elemento dentro del ámbito y cronología estudiada.
2. Capacidad para transmitir su importancia como elemento heredero del legado británico.
3. Localización que permita el disfrute de la ruta de la forma más cómoda posible.

En base a estos criterios, se han seleccionado los elementos patrimoniales de los municipios en cuestión. Una vez identificados los elementos patrimoniales, se ha diseñado un cuestionario con indicadores de accesibilidad en el patrimonio basado en la norma UNE-ISO 21902:2021, publicada en julio de 2021.

El cuestionario se ha organizado en tres grupos de ítems:

- GR1. Información antes de llegar al recurso
- GR2. Espacio alrededor del recurso
- GR3. Acceso e interior del mismo (donde se encuentran la mayoría de ítems).

Tabla 1. Escala de niveles de accesibilidad

ESCALA DE NIVELES DE ACCESIBILIDAD			
NIVELES	PORCENTAJE	GRUPOS	INDICADORES
N1	Al menos 5%	GR3	Tiene un itinerario adecuado para todos
N2	Al menos 25%	GR2	Plazas de aparcamiento reservadas
		GR3	Itinerarios adecuados Aseos adaptados
N3	Al menos 50%	GR1	Información accesible
		GR2	Plazas de aparcamiento reservadas
		GR3	Tiene espacio en la entrada suficiente Itinerarios adecuados Aseos adaptados
N4	Al menos 80%	GR1	Información accesible
		GR2	Tiene plazas de aparcamiento reservadas Acceso libre.
		GR3	Tiene bien identificada la recepción y la entrada con espacio suficiente Información del recurso clara y con contraste para facilitar la percepción Itinerarios adecuados Aseos adaptados

			Información en paneles, vídeo, audioguías u otros formatos que puede ser consumida por todas las personas.
--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia.

Este cuestionario ha sido enviado a los municipios implicados en la ruta y se ha completado la información con los datos existentes en internet sobre ellos con el fin de obtener una información más completa. Tomando como base este análisis, se han establecido unos niveles de accesibilidad dependiendo del grado de cumplimiento de los ítems del cuestionario, donde el Nivel 1 (N1) indica una accesibilidad mínima y el Nivel 4 (N4) indica la máxima accesibilidad (Tabla 1).

Como complemento a los elementos patrimoniales de la ruta, hemos utilizado la información de la base de datos de recursos accesibles en Andalucía Occidental elaborada por la Cátedra de Turismo Accesible e Inclusivo de la Universidad de Cádiz para obtener información sobre otros recursos de diferentes tipologías (hoteles, restaurantes, playas) que permitan hacer de la ruta una experiencia más completa para el visitante.

3. LA HUELLA BRITÁNICA EN LA PROVINCIA DE CÁDIZ

Dentro del territorio español, Andalucía es una de las zonas donde más influjo anglosajón encontramos. Los casos de Huelva, Jerez de la Frontera o Campo de Gibraltar han sido destacados como referentes dentro de las áreas de influencia británica en España (Paliza, 1987; Sazatornil, 1996 y 2005). En la investigación que nos ocupa tomaremos como ámbito de análisis la provincia de Cádiz, en concreto los municipios que componen el Marco de Jerez y el Campo de Gibraltar.

Las razones que motivaron a los británicos a viajar y, en muchos casos, a asentarse, en la provincia de Cádiz fueron muy diferentes. En algunos casos fue el interés por la industria de la zona, sobre todo la vinatera (como en Jerez de la Frontera o El Puerto de Santa María), en otros fue el comercio (como en Cádiz) y en otros para el disfrute del entorno (como en Sanlúcar). La creciente y progresiva llegada de los británicos a la provincia también fue consecuencia de la difusión de las bondades de Andalucía en los libros de viajes que los viajeros románticos escribían tras su paso por España (Serrano, 1993), sobre todo de destacadas personalidades del mundo de la cultura como Lord Byron, Washington Irving, John Ruskin, Richard Ford, Anthony Trollope o Charles Dickens (Jeffs, 1994). En sus escritos, podemos hacernos una idea del impacto que para ellos supuso la experiencia de viajar a estos territorios. La mejora en las vías de comunicación, que fueron desarrolladas durante todo el siglo XIX, también fue una pieza clave que facilitó la llegada de estos viajeros y los futuros, con la implantación del ferrocarril, los barcos de vapor y las carreteras. Se comunicó Madrid con Cádiz, Jerez y Gibraltar (Vega, 2004) y se implantó una línea férrea (1854-1861) que hacía posible que

a Jerez llegaran viajeros desde diferentes puntos de las islas británicas combinando las vías marítima y férrea (Torrejón, 2006; Sánchez Martínez, 2013). Por último, la difusión a través de las publicaciones especializadas en arquitectura, ingeniería, moda o diseño de los que se estaba haciendo en el Reino Unido, unido al prestigio que tenía todo lo que venía de allí, hicieron que cualquier ciudadano que pudiera permitírselo quisiera vivir "a la inglesa", y la anglofilia se extendiera por cualquier parte del mundo (Álvarez Rodríguez, 2015; Serrano-Macías, 2021).

Un caso particular es el del Campo de Gibraltar. La llegada de los ingleses al Campo de Gibraltar se produce en el siglo XVIII, cuando en 1704 el Peñón de Gibraltar fue ocupado por tropas anglo-holandesas y obligó a huir a los habitantes españoles que allí se encontraban (Aranda, 2007). Esto dio lugar al nacimiento de nuevos núcleos poblacionales cercanos al Peñón y al inicio de una convivencia entre españoles y extranjeros en un mismo territorio. Desde entonces, militares y comerciantes se establecieron en el Peñón, convirtiéndolo en un lugar estratégico para los ingleses y en un territorio próspero por sus posibilidades comerciales. Se fue creando una burguesía adinerada que estaba en contacto directo con el país británico y deseaba vivir con las mismas comodidades, pero el Peñón por su extensión se fue quedando pequeño. Poco a poco, debido a esta falta de espacio y a los intereses económicos que esta burguesía tenía fuera de la colonia, fueron comprando terrenos en varios puntos de la bahía de Algeciras, para construir allí sus deseadas fincas con jardín y, en algunos casos, estableciendo su residencia permanente. Eligieron lugares despoblados pero cercanos a los núcleos urbanos para así estar relativamente aislados y poder hacer su vida a la inglesa.

En general, los británicos establecidos en la provincia de Cádiz tenían un perfil burgués, enriquecidos con la industria o el comercio y con un nivel de vida muy alto. Es por ello que las tipologías que encontramos de viviendas sean la villa o el palacete o que pudieran disfrutar del ocio en balnearios, hoteles o practicando deportes, cosa que en la época a la que nos referimos sólo podían hacerlo las clases altas. Los británicos fueron creando colonias no muy numerosas pero muy influyentes que participaba activamente de la vida social, cultural, económica y política de las ciudades, a excepción del caso del Campo de Gibraltar, que era un círculo más cerrado. La procedencia de ellos era principalmente de Inglaterra, Escocia e Irlanda, y también gibraltareños (Aranda Bernal, 2007; Serrano-Macías, 2022).

El establecimiento, permanente o temporal, de estos ciudadanos británicos en Cádiz tuvo como consecuencia que su cultura, estilo de vida y pensamiento se viera reflejado en diferentes ámbitos. Ya sea por la propia mano de estos británicos o por la anglofilia de los locales, la huella británica queda patente en diferentes manifestaciones, como, por ejemplo, la industria. En municipios como Jerez de la Frontera o El Puerto de Santa María encontramos a ciudadanos británicos que invirtieron su capital en la industria vitivinícola o trabajaron en ella. Los intercambios comerciales entre los municipios del Marco de Jerez e Inglaterra ya existían desde el siglo XIII (Pérez-González y Mingorance, 2020; González Gordon, 1970). Pero es a partir de la segunda mitad del siglo XVIII cuando un número considerable de ciudadanos británicos fueron estableciéndose en la zona atraídos por las enormes posibilidades que ofrecía la industria del vino. Así encontramos en estas ciudades bodegas con nombres británicos como González Byass, Wisdom & Warter, Williams & Humbert, Garvey, Osborne, Duff Gordon o Sandeman. En otras ocasiones,

es la industria naviera la que ocupa el interés de estos protagonistas, directamente relacionada con la actividad comercial que se llevaba a cabo en la zona. Navieras como la de Guillermo Butler Abrines, fundada por los nietos de William Butler Fitzgerald, operaban en el puerto de Cádiz (Márquez Carmona, 2020).

También se implicaron en obras de ingeniería, siendo promotores de mejoras técnicas que hicieron que algunas de las ciudades de Cádiz fueran más cosmopolitas. Desde Reino Unido llegaron ingenieros como William Cooke, de la *compañía de George E. Peters*, de Londres (Mayo, 1877) y materiales de fábricas británicas, como la de *Edingthor & Stewart*, establecidos en Glasgow (Escocia) o la de *Simpson & Co.* de Londres (Inglaterra), que fueron claves para eventos tan importantes como la llegada del agua potable a Jerez. Ingenieros ingleses también fueron los responsables de construcciones como la bodega de La Concha de González Byass, con planos de Joseph Coogan y materiales de la cercana fundición sevillana Portilla & White, cuyo socio era Isaias White y Lewis (Aladro y Caballero, 2005).

El comercio es otro de los ámbitos de interés para los británicos. La ciudad de Cádiz tiene un pasado comercial muy importante que, además, se vio acentuado con el traslado de la Casa de Contratación desde Sevilla en 1717, ya que la ciudad acogió a multitud de comerciantes de todo el mundo, muchos de ellos británicos. Cádiz fue un puerto muy lucrativo donde las empresas europeas se instalaron para usarlo como entre y salida de sus mercancías hacia la ruta atlántica. Ejemplo de ello es la sociedad mercantil *Carew, Langton & Company*, fundada en 1745 por Lorenzo Carew que se encargaba de ventas, remisiones, compra de mercaderías, actividades como gestionar riesgos y depósitos, entre otras. (Lario de Oñate, 2003; Márquez Carmona, 2020). En Jerez de la Frontera y El Puerto de Santa María el producto estrella con el que se comerciaba y que se exportaba a Reino Unido era el vino de Jerez. Las relaciones comerciales entre el Marco de Jerez y Reino Unido comenzaron hace varios siglos (Pérez-González y Mingorance, 2020) pero es desde la segunda mitad del siglo XVIII cuando el vino de Jerez comenzó a tener mayor prestigio en los mercados extranjeros, sobre todo ingleses. Este interés fue paralelo al desarrollo del paso del sistema tradicional de producción de vinos al sistema moderno de crianza para envejecer el vino, mediante el sistema de soleras y criaderas, dando lugar a la industria vinatera contemporánea. Una de las razones por las que se produjo este cambio en la producción fue la comercialización exterior, sobre todo con Reino Unido, que exigía la misma calidad de los vinos años tras año (Maldonado, 1999).

Muy relacionado con la industria y el comercio encontramos el transporte. Como se ha comentado, la mejora de las vías de comunicación y los medios de transporte facilitaron la llegada de viajeros extranjeros a la provincia. Pero además, muchos de estos extranjeros británicos fueron promotores de las mejoras e incluso se importaron materiales directamente del país anglosajón. En 1893, Alexander Henderson (Lord Faringdon) fundó *The Algeciras-Gibraltar Railway Cia.*, una empresa ferroviaria que unía la bahía de Algeciras con el Peñón de Gibraltar. Los británicos llegaban a Gibraltar en barco de vapor y tomaban una red de vaporcitos, de la misma empresa, que cruzaban la Bahía de Algeciras y llegaban hasta el muelle que conectaba con la estación de ferrocarril (Aranda Bernal, 2007). Desde allí se podía viajar al resto de España. Unos años antes, en 1852, se comenzó a construir el primer tramo de la línea ferroviaria Jerez-Puerto-Trocadero y en estas obras también jugó un papel importante el mundo británico.

El proyecto fue promovido por Luís Díez de la Somera, hijo de José Díez Imbrechts, un comerciante gaditano afincado en Jerez dedicado al mundo del vino y amigo personal de Robert Stephenson (hijo del inventor de la locomotora, George Stephenson). En 1853, una comisión encargada por su empresa viaja a Inglaterra para la compra de material fijo y móvil, mil doscientas toneladas de carriles del sistema americano, placas y tornillos, cambios de vía, cruzamientos, grúas, básculas, cubiertas de edificios y andenes. También en Birmingham se compró material remolcado como un coche salón para treinta o cuarenta personas, cuatro coches de 1ª clase, ocho coches de 2ª clase, catorce coches de 3ª clase, dos coches mixtos de 1ª y 2ª clase y otros dos de 2ª y 3ª clase y treinta y tres vagones. Por último, en Manchester, se compraron cuatro locomotoras con depósito de carbón y agua incorporado en la empresa *Sharp Stewart*, una empresa muy afamada en la industria del ferrocarril. En este proyecto participaron las más ilustres figuras de la sociedad jerezana, la mayoría empresarios bodegueros. (Caro, 1990b; Sánchez Martínez 2013).

La huella británica también la encontramos en la arquitectura de la época. Tanto por el origen de sus promotores, como por la difusión de la arquitectura doméstica británica a través de las revistas especializadas, encontramos en muchos de los municipios ejemplos de viviendas con diseños inspirados en esta arquitectura. Encontramos diferentes tipologías de construcciones como grandes casas de campo que son una interpretación del *cottage* inglés, villas de recreo, casas de trabajadores, *bungalows* coloniales o viviendas urbanas adosadas construidas con los modelos de las *semidetached houses*. Ejemplos de ello serían las fincas jerezanas como el Recreo Warter (ca. 1875, atribuido a William Gandell), Recreo El Altillo (1876, arquitecto principal Miguel Palacios Guillén), Villa Elena (1868, atribuido a Salomon A. Revel) o Recreo de las Cadenas (1869, atribuido a Charles Garnier y Salomon A. Revel) (Serrano-Macías, 2022). En algunos casos estas obras son de un arquitecto no identificado, como La Almoraima (1887) en Castellar de la Frontera, pero también existen obras diseñadas por arquitectos reconocidos, como R.S. Wornum, al que se le atribuye el diseño de Guadacorte (1902), en Los Barrios (Aranda Bernal, 2004). Incluso se proyectaron auténticos palacetes victorianos firmados por arquitectos británicos, como el de John Prichard en la Quinta de la Alameda de Gonzalez Byass (1864), aunque no llegaron a construirse (Serrano-Macías, 2016 y 2021). También destacamos dos obras en Sanlúcar de Barrameda, ubicadas en el casco urbano y que fueron las primeras en elegir la vertiente inglesa en el municipio: la Biblioteca y Casa del Guarda del Palacio de Orleans-Borbón (de finales del XIX y arquitecto desconocido) y la villa Nuestra Señora de los Ángeles (1895), atribuida a Antonio Arévalo.

En el ámbito del ocio, la influencia británica aparece tanto en la forma de disfrutar el tiempo libre como en sus construcciones relacionadas. Referente al disfrute, se comienzan a practicar deportes importados de Reino Unido y se fundan los primeros clubs deportivos en muchas ciudades, como el Jockey Club o el Lawn Tennis de Jerez de la Frontera (Serrano-Macías, 2021). También encontramos ejemplos en construcciones recreativas, como la tribuna del Hipódromo de Caulina de Jerez, que tuvo como director de obras al mencionado William Cooke (Mayo, 1877) o el pabellón deportivo del Jockey Club (1905, arquitecto Francisco Hernández Rubio). Proliferaron también casinos y clubs de caballeros inspirados en los *gentlemen clubs* británicos y se comenzaron a fundar

balnearios como centros de salud y de ocio, según la tipología de moda en Reino Unido. Sanlúcar de Barrameda, desde mediados del siglo XIX, se convierte en uno de los centros veraniegos de España y uno de los pioneros del turismo moderno de los baños de mar, junto con otras ciudades tan importantes como Santander o San Sebastián (Gómez Díaz-Franzón, 2011). Poco a poco Sanlúcar fue transformándose en una ciudad-balneario que cada vez acogía a más visitantes y es por ello por lo que, a principios del siglo XX, aparece en Sanlúcar la nueva tipología arquitectónica de hotel o villa veraniega, siguiendo las modas europeas. Aquí es donde entra en juego la influencia de la arquitectura británica que, aunque muchas de estas construcciones se realizaron en otros estilos de la época, fue en muchas ocasiones elegida por los promotores por estar de moda en Europa (Gómez Díaz-Franzón, 2011). Aníbal González, que había trabajado en obras similares en Sevilla, realizó hoteles de recreo en Sanlúcar como Villa Rosa (1902), Hotel Nuestra Señora del Rosario (1907) o Villa Isabel (1907). En Algeciras encontramos otro ejemplo de hotel construido bajo la influencia inglesa, el hotel Reina Cristina de Algeciras. La empresa promotora, *The Algeciras-Gibraltar Railway Cia.* (propiedad de Alexander Henderson, Lord Faringdon), fundó *The Iberian & Mediterranean Hotels Company Ltd.* y construyó este y también el hotel Reina Victoria de Ronda. El Hotel Reina Cristina de Algeciras fue el centro social de la élite de la zona: gibraltareños, turistas anglosajones y visitantes ilustres. Estaba ubicado en la Villa Vieja y era considerado por los ingleses como una prolongación de la colonia.

Por último, el culto y la religión eran otros de los aspectos en que los británicos dejaron su legado. Al ser cada vez mayor el número de personas no católicas establecidas en la zona, se hacía necesario tener lugares adecuados para el culto protestante y para el descanso eterno. Por ello comenzaron a construirse pequeños cementerios protestantes en muchos municipios de la provincia, como el cementerio inglés de Cádiz (1842), el de Jerez (1872) o el de El Puerto de Santa María (1875), promovido por Charles Sutton Campbell (vicecónsul británico en El Puerto). Los tres están actualmente desaparecidos aunque se conservan muchas de las sepulturas en los actuales cementerios municipales o en el Museo Municipal, en el caso de El Puerto. Además, también se construyeron iglesias anglicanas para celebrar la misa, como la Iglesia Evangélica El Salvador de Jerez (1874) promovida por el pastor protestante Joseph Viliesid (Prieto Orcero, 2005; Pérez García, 2015; Serrano-Macías 2022).

4. ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD EN EL PATRIMONIO: EL CASO DEL LEGADO BRITÁNICO EN LA PROVINCIA DE CÁDIZ

Tras lo expuesto anteriormente, se ha analizado la accesibilidad de los elementos patrimoniales herederos del legado británico detallados anteriormente. Para ello, se han seleccionado dichos elementos siguiendo los criterios mencionados. Como resultado hemos obtenido aproximadamente veinticinco elementos en la provincia de Cádiz, susceptibles de ser accesibles. En algunos municipios, se ofrece la posibilidad de visitar otros elementos, igual de importantes, pero con menor accesibilidad.

Una vez identificados los elementos patrimoniales, se ha enviado el cuestionario con los indicadores de la accesibilidad a los municipios implicados para obtener información más concreta: Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María y

Algeciras, en Cádiz. Hasta la fecha, no hemos obtenido la información de la accesibilidad de los elementos patrimoniales de ninguno de los municipios. Por ello, se ha completado la información de estos recursos con los datos obtenidos en los diferentes portales web de cada uno de ellos y, en algunos casos, con trabajo de campo.

Una vez recopilada la información de cada municipio, se han asignado los niveles de accesibilidad a cada elemento, siendo el N4 el de mayor accesibilidad y N1 el de menor. El resultado obtenido es que, en la provincia de Cádiz, es complicado medir la accesibilidad ya que muchos de los elementos analizados son propiedades particulares o ya han desaparecido. En algunos casos como las fincas La Atalaya y Recreo de las Cadenas de Jerez de la Frontera y el Hotel Reina Cristina de Algeciras, sí se ha podido medir su accesibilidad, siendo los tres casos de nivel 3. Hay que resaltar que no todos los elementos que se incluyen en la ruta son recursos turísticos, por lo que no poseen instalaciones evaluables. En esos puntos, la propuesta es un paseo por diferentes calles de los municipios, indicando si las aceras están adaptadas, así como la información que se encuentra disponible sobre los hitos.

5. LA RUTA: "CÁDIZ VICTORIANO"

La propuesta de ruta llamada "Cádiz Victoriano" se ha elaborado con el fin de poner en valor el patrimonio histórico que posee la provincia de Cádiz, desarrollado bajo la influencia británica y que pone de manifiesto las intensas relaciones que hubo entre los dos territorios: Reino Unido y el sur de España (en este caso, la provincia de Cádiz).

Además esta ruta, se ha diseñado para que sea una ruta inclusiva y accesible, teniendo en cuenta las necesidades de las personas con algún grado de discapacidad o limitación, y se complementa con una serie de recursos complementarios que hacen que la visita a los municipios de interés sea más completa. Al ser un recorrido por la provincia de Cádiz, y siendo las distancias abarcables en un día, la ruta permite comenzarse desde cualquier punto de los comentados. No obstante, en nuestra investigación se propone hacer un recorrido de norte a sur de la provincia.

Figura 1. Villa Rosa (1902).



Fuente: Aranda, 2007.

Es importante reseñar que la provincia de Cádiz cuenta con el aeropuerto de Jerez de la Frontera (además del de Gibraltar, que está igualmente cercano) que hacen muy fácil la llegada de viajeros que viajan desde otros puntos. Además, muchos de los municipios están conectados por tren, si bien éste no llega a todos, como Sanlúcar de Barrameda. Por ello, lo mejor es realizar la ruta en vehículo particular, que permite, además, una gestión más flexible del tiempo. Esta disposición de los recursos que componen la ruta permite que ésta se realice en parte o al completo y pueda comenzar en cualquiera de los municipios que proponemos.

Tomando como último de los destinos de la ruta la zona del Campo de Gibraltar, se propone comenzar en el municipio de Sanlúcar de Barrameda, ciudad situada en la desembocadura del río Guadalquivir. Se propone pasear por la Avenida de La Calzada, donde encontraremos pintorescas construcciones de finales del siglo XIX y principios del XX. Un poco antes de llegar a la playa, nos dirigimos hacia la Avenida de las Piletas donde se encuentran, entre otras tipologías, antiguos hoteles de recreo como Villa Rosa o Villa Isabel (1902 y 1907 respectivamente, obras del arquitecto Aníbal González), diseñados con detalles anglicistas (Figura 1). Desde Sanlúcar, nos dirigimos a Jerez de la Frontera, una de las ciudades más importantes de la provincia y donde la influencia británica se hace notar debido a la relación de los británicos con la industria vinatera desarrollada en la ciudad. Un paseo por el centro histórico permite comprobar la huella británica patente, como la reflejada por el reloj de Losada, un reloj-farol de maquinaria inglesa obra de José Rodríguez de Losada (1867) o la antigua sede del Casino Jerezano en la calle Larga 50 (1864, obra del arquitecto José Esteve y López), club que toma como modelo los *gentlemen clubs* británicos. El centro es, mayoritariamente, peatonal y no posee desniveles, aunque algunas de sus calles están adoquinadas, dificultando el paso de

las personas con discapacidad. Uno de los recursos más importantes de la ciudad con clara influencia británica son las bodegas. En esta ruta podemos visitar la bodega González Byass (1837), fundada por el anglófilo Manuel María González Ángel. Allí encontramos un gran jardín victoriano y la bodega de La Concha (1862), diseño del ingeniero británico Joseph Coogan y donde se proyectó el palacio victoriano Quinta de la Alameda de la mano del arquitecto inglés John Prichard (obra que nunca llegó a realizarse pero de la que se conservan los planos). González Byass está muy próxima al centro histórico y a otros puntos de interés como la bodega Fundador o el Alcázar, también accesibles.

Figura 2. Recreo de las Cadenas (1869).



Fuente: Elaboración propia.

Saliendo del centro, hacia la calle Porvera, llegamos a la calle Cervantes, donde se ubica la antigua finca La Atalaya (1865-1870), hoy sede del Museo Palacio del Tiempo, con visita accesible de nivel 3. Desde allí, continúa la ruta hacia la Avenida Duque de Abrantes, para encontrar el Recreo de las Cadenas (1869, atribuido a Salomon A. Revel), de nivel 3, construido por la familia Pemartín. En esta finca se encuentra la Real Escuela Andaluza del Arte Ecuestre (Figura 2).

Paralela a esta avenida, se encuentra la Avenida Alcalde Álvaro Domecq, antiguo Paseo de Capuchinos y donde proliferaron la mayoría de las fincas de recreo de la burguesía vinatera de Jerez del siglo XIX, muchas de ellas diseñadas con influencia de la arquitectura británica. En el número 11, encontramos la casa-palacio Villa Elena (1868, también atribuida a Salomon A. Revel) con influencia del clasicismo victoriano y un gran jardín pintoresco. Siguiendo por la misma avenida, llegamos al Parque González Hontoria (1902, diseñado por Francisco Hernández Rubio) donde encontramos ejemplos del uso del hierro en los dos templetos que quedan de la época: el pabellón del Casino Nacional (1903, actual caseta de González Byass) y el pabellón del Casino Jerezano (1903, actual caseta del Ayuntamiento de Jerez) (Figura 3).

Figura 3. Pabellón del Casino Nacional (1903).



Fuente: Elaboración propia.

Junto al Parque González Hontoria se ubica la sede del antiguo Jockey Club (1905, obra de Francisco Hernández Rubio), instalación que forma parte de las muchas que había en Jerez relacionadas con los deportes importados de Reino Unido. Hoy, el Jockey Club, se encuentra dentro de las instalaciones del Depósito de Sementales, al que puede accederse cuando hay algún tipo de evento o competición relacionada con los caballos.

Muy cerca del parque, nos encontramos con otra de las fincas más interesantes de influencia británica de la ciudad. Se trata del Recreo El Altillio (ca. 1876, cuya remodelación corrió a cargo del arquitecto Miguel Palacios Guillén), finca que fue propiedad del fundador de González Byass, Manuel María González. La finca y la familia propietaria son uno de los más claros ejemplos de influencia británica en Jerez. Actualmente, se ubica en ella el restaurante Universo Santi, promovido por la Fundación Universo Accesible y cuyo proyecto tiene como objetivo contribuir a la mejora de la calidad y de las condiciones de vida de las personas con discapacidad (Figura 4).

Figura 4. Recreo El Altillio (ca. 1876).



Fuente: Elaboración propia.

Hay que destacar, que hasta los años 60 del siglo XX, se encontraba junto al Altillo otra de las fincas británicas de la ciudad por excelencia: el Recreo Warter (1875-1880) propiedad de Joseph Warter, cofundador de la bodega Wisdom & Warter. Actualmente en sus terrenos se ubica la urbanización El Bosque, llamada así en referencia a los jardines del antiguo recreo.

Siguiendo la ruta, nos dirigimos hacia la costa y llegamos a El Puerto de Santa María, otra de las ciudades vinateras del Marco de Jerez. Comenzamos el recorrido en la Plaza de los Jazmines (donde encontramos el Hotel Duques de Medinaceli, situado en un palacio del s. XVIII completamente restaurado y que cuenta con unos magníficos jardines) en dirección a la calle Virgen de los Milagros, conocida como calle Larga. La acera está adaptada y señalizada para personas con discapacidad. En esta calle encontramos la casa-palacio de Charles Sutton Campbell en el número 27. Charles S. Campbell se dedicaba a la crianza y comercio del *sherry* y, además, ejerció como vice-cónsul británico en El Puerto. En la calle Cielo encontramos la antigua Bodega de Guillermo Burdon y muy cerca, en la calle Virgen de los Milagros 5, la casa-palacio O’Ryan (segunda mitad del siglo XVIII, edificada por Thomas O’Ryan) que continúa habitada. Bajando esta misma calle, en la esquina con la calle Santo Domingo, encontramos otra de las casas-palacio de británicos en la ciudad: el Palacio O’Neale (siglo XVIII, construida por Patricio O’Neale), que actualmente es una propiedad particular. Continúa la ruta por la calle Santo Domingo, pasando por el Castillo de San Marcos y el edificio de El Resbaladero, dos de los puntos turísticos de interés de la ciudad para llegar hasta el siguiente objetivo, las Bodegas Osborne (fundada por Thomas Osborne a principios del siglo XIX). La industria del vino ha sido, y sigue siendo, muy importante en El Puerto de Santa María y Osborne es una de sus bodegas más importantes. Si bien la calle de acceso no tiene unas aceras muy anchas y tiene tráfico de vehículos, una vez llegados a la entrada, resulta una visita muy accesible al ser un espacio amplio y sin desniveles. Además, cuenta con un restaurante donde poder degustar la gastronomía local.

Nos dirigimos ahora hacia el Campo de Gibraltar, la última parte de esta ruta victoriana por Andalucía Occidental y nos detenemos en la localidad de Algeciras, con uno de los puertos más importantes del territorio español. La zona conocida como “Villa

vieja”, hoy muy cerca del puerto pero a orillas de la playa del Chorruelo en sus inicios, fue el sitio elegido por los gibraltareños para construir fuera del peñón. El punto de partida es el Hotel Reina Cristina (1898-1901, arquitectos T. E. Colcut, Stanley Hamp & James Thomson), con nivel de accesibilidad 3, que fue uno de los hoteles que construyó la *Algeciras Railway Company Ltd.*, junto al Hotel Reina Victoria de Ronda, en Málaga. El hotel, que se encuentra muy cerca del puerto, de la estación de autobuses y de la de trenes, era el centro de la vida social de los británicos de la zona (Figura 5).

Figura 5. Hotel Reina Cristina (1898-1901).



Fuente: Portal de Turismo del Campo de Gibraltar.

En sus alrededores, muchos de ellos construyeron viviendas, la mayoría usadas como viviendas de recreo, ya que su residencia fija la tenían en Gibraltar. Muy cerca del hotel todavía puede encontrarse la Villa del Sr. Smith (1903-1904, arquitecto James Thomson Barton y propiedad de Guillermo Jaime Smith Corlett), actual sede de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar. También muy cerca tenemos Villa Patricia (1902-1905, construida por Guillermo Lombard Damonte) y que, tras pasar por varios dueños, fue donada a las monjas adoratrices. Sigue en pie pero abandonada. En el Paseo de la Conferencia, también podemos encontrar las llamadas Casas Pareadas (1899-1906). Al haber escasez de suelo en la zona, se edificaron casas adosadas en vez de villas tomando como modelo los barrios periféricos británicos. Están casi todas remodeladas (alguna ha desaparecido y hay un solar). De las que quedan en pie, son originales las tres del Paseo

de la Conferencia, 9: Casas Hermanos Labrador (propiedad de los Hnos. Francisco y Eduardo Labrador Méndez) y la Casa Antonio Misfud (comprada en 1946 por Emilio Burgos). Toda la visita alrededor del hotel, se desarrolla en el exterior, con acerado adaptado y señalización para personas con discapacidad visual. En la zona del Campo de Gibraltar, en el municipio de Castellar de la Frontera (en el Parque Natural de Los Alcornocales), se encuentra La Almoraima (1887-1904), antiguo convento convertido en finca de recreo, promovido por Mariano Fernández de Honestrosa, Duque de Santo Mauro. La finca fue reconvertida en hotel y a día de hoy se puede visitar, teniendo un nivel 3 de accesibilidad (Figura 6).

Figura 6. La Almoraima (1887-1904).



Fuente: Hotel Casa Convento La Almoraima.

En la provincia de Cádiz proponemos también visitar alguna de sus muchas playas accesibles como La Caleta, la más típica de la capital, Valdelagrana, en El Puerto de Santa María o El Palmar, en Vejer. Además, la provincia tiene seis parques naturales que cuentan con rutas accesibles para personas con discapacidad.

Para terminar la ruta, se propone una visita alternativa a Gibraltar, aprovechando su cercanía y que fue lugar de residencia de muchos de los propietarios de las villas del Campo de Gibraltar. Aquí ponemos fin a esta propuesta inicial de ruta por la provincia de Cádiz. Al ser un proyecto que sigue en curso, se irán ampliando los recursos patrimoniales de influencia británica a otros municipios según avance la investigación.

6. CONCLUSIONES

Al inicio de esta investigación, nos planteamos el objetivo principal de conocer la historia del legado británico de la provincia de Cádiz a través de una ruta turística por los diferentes municipios, sabiendo *a priori* si son accesibles. Para ello, hemos ido resolviendo las preguntas que nos hicimos y que planteamos como objetivos específicos.

El primer objetivo que nos fijamos fue identificar dónde encontramos esta influencia. Tras el análisis de los municipios y, a pesar de que es un estudio preliminar que forma parte de una investigación en curso, podemos concluir que la provincia de Cádiz es una zona con gran influencia británica y esta se ha dado en diferentes ámbitos como el industrial, el comercio, la ingeniería, la arquitectura, los deportes o la religión. Parte de esta influencia ha sido consecuencia del establecimiento en la zona de ciudadanos británicos que han ido formando poco a poco una colonia en cada uno de los municipios y que, en muchos casos, se ha implicado en la vida social, cultural, política de muchos de estos. Además, se han detectado relaciones entre las diferentes colonias británicas de El Puerto, Jerez de la Frontera y Cádiz, sobre todo en el ámbito de los negocios y la familia, debido a la cercanía de estos municipios y a la coincidencia en muchas ocasiones de los sectores donde estaban implicadas.

El siguiente objetivo tenía la finalidad de seleccionar qué elementos patrimoniales, herederos del legado británico en la provincia de Cádiz, podían formar parte de una ruta turística que permitiera al visitante conocer esa parte de la historia de la zona. Establecimos unos criterios de selección gracias a los cuales obtuvimos como resultado un total de veinticinco elementos patrimoniales. Tras esta selección, podemos concluir que, incluso siendo una investigación inicial, el número de elementos susceptibles de ser visitados en la ruta es muy alto y se incrementará, según la investigación de la que forma parte este estudio vaya avanzando.

Por último, nos hemos planteado la cuestión de analizar si esta ruta que se ha diseñado es una ruta accesible. Después de haber realizado un análisis de la accesibilidad de cada municipio y de cada elemento, concluimos que la ruta sí es accesible, aunque la naturaleza de muchos de los elementos patrimoniales de influencia británica no facilita que lo sea más. Nos hemos encontrado con elementos que son propiedad particular o con deficiente estado de conservación y, por lo tanto, no son visitables. Por esta razón no se ha podido aplicar el método de la escala de accesibilidad y se ha planteado un paseo por las calles de los municipios implicados, prestando en este caso, especial atención a la accesibilidad en ellas. En otras ocasiones, nos hemos encontrado con edificaciones que ya no existen pero que son interesantes para la ruta por su trascendencia. En este caso proponemos que podría desarrollarse una línea futura de investigación que ofreciera una ruta donde la realidad virtual estuviera contemplada. Sobre los elementos patrimoniales a los que sí se les ha podido medir la accesibilidad, podemos concluir que son los que están actualmente en uso, o bien como edificios administrativos públicos o como servicios recreativos, los más accesibles. Por ello, ya que la provincia de Cádiz posee un rico patrimonio de legado británico, proponemos que los municipios de estas zonas tomen conciencia de ello y pongan en marcha medidas para que la accesibilidad de sus recursos mejore, en colaboración con organismos especializados como la Cátedra de Turismo Accesible e Inclusivo de la Universidad de Cádiz.

BIBLIOGRAFÍA

- Aladro, J. M. y Caballero, J. (2005). La bodega "La Concha". La autoría del ingeniero Joseph Coogan. Funcionalidad, representación y símbolo. *Revista de Historia de Jerez*, 11-12, 271-286.
- Álvarez, M.V. (2015). *El pensamiento arquitectónico en España en el siglo XIX a través de las revistas artísticas del reinado Isabelino*. Vitor.
- Aranda, A. M. (2004). De Miramar a Guadacorte. La influencia inglesa en la arquitectura de recreo del Campo de Gibraltar. *Reales Sitios: Revista del Patrimonio Nacional*, 161, 52-63.
- Aranda, A. M. (2007). *La arquitectura inglesa en el Campo de Gibraltar*. Diputación de Cádiz, Servicio de Publicaciones.
- Caro, D. (1990b). El primer ferrocarril de Andalucía. La línea Jerez-Puerto-Trocaadero (1854-1861). *Páginas. Revista de Humanidades*, (5), 70-85.
- Gómez, A.M. (2011). *Arquitectura del veraneo y su época en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), 1900-1950*. Asociación Sanluqueña de Encuentros con la Historia y el Arte.
- González, M.M. (1970). *Jerez-Xeres-Sherish. Noticias sobre el origen de esta ciudad, su historia y su vino*. Gráficas del Exportador.
- Jeffs, J. (1994). *El Vino de Jerez*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- Lario de Oñate, M. C. (2003). Irlandeses y Británicos en Cádiz en el siglo XVIII. En Villar García, M.B. y Pezzi Cristóbal, P. (eds.), *I Coloquio Internacional "Los Extranjeros en la España Moderna"*, Tomo I, 417 - 425.
- Maldonado, J. (1999): *La formación del capitalismo en el marco del Jerez. De la viticultura tradicional a la agroindustria vinatera moderna (siglos XVIII y XIX)*. Madrid: Huerga y Fierro Editores.
- Márquez, L. (2020). Historia de los Butler. Una familia irlandesa de mercaderes en Cádiz y el espacio atlántico en los siglos XVIII y XIX. En Pérez Tostado, I. y Downey, D. (cords.), *Ireland and the Iberian Atlantic: migration, military and material culture*, 125-146.
- Mayo, A. (1877). *Anales de Obras Públicas. Memorias y documentos referentes a la ciencia del ingeniero y al arte de las construcciones. Tomo Tercero*. Imprenta, Esterotipia y Galvanoplastia de Aribau y C^a (Sucesores de Rivadeneyra).
- Paliza, M. (1987). La importancia de la arquitectura inglesa del siglo XIX y su influencia en Vizcaya. *Kobie (Serie Bellas Artes)*, 4, 65-100.
- Pérez, L.V. (2015). *Cementerios en la provincia de Cádiz (Arte, sociología y antropología)* [Tesis doctoral, Universidad de Málaga]. <https://bit.ly/2TGaE1B>
- Pérez-González, S. M. y Mingorance, J. A. (2020). La exportación del vino y las pasas de Jerez de la Frontera a finales de la Edad Media. *Journal of Medieval Iberian Studies*, 12 (3), 383-403.

- Prieto, E.M. (2005). *El cementerio de los ingleses de Cádiz*. Cemabasa.
- Sánchez, F. (2013). *Vía Libre: Historia del Ferrocarril de Sevilla a Jerez y de Puerto Real a Cádiz (1856-1861)*. Recuperado el 6 de enero de 2023 de <https://bit.ly/2TJ4k9I>
- Sazatornil, L. (1996). *Arquitectura y desarrollo urbano de Cantabria en el siglo XIX*. Universidad de Cantabria, Fundación Marcelino Botín.
- Sazatornil, L. (2005). Ralph Selden Wornum y la arquitectura inglesa en la costa cantábrica. En M. Cabañas Bravo (Coord.). *El arte foráneo en España: presencia e influencia*, 149-165. Editorial CSIC Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Serrano, M.M. (1993). Viajes y viajeros por la España del siglo XIX. *Cuadernos críticos de Geografía Humana*, (98). <https://bit.ly/2XyJPxg>
- Serrano-Macías, M. I. (2016). La Finca Recreo El Altillo de Jerez de la Frontera: origen, proyectos y estado actual". *Atrio, Revista de Historia del Arte*, nº 22, 190-203.
- Serrano-Macías, M.I. (2021). La influencia inglesa en Jerez de la Frontera: urbanismo y arquitectura (1850-1914). [Tesis Doctoral, Universidad Pablo de Olavide].
- Serrano-Macías, M.I. (2022). *Home Sweet Home: la influencia inglesa en la burguesía vinatera jerezana y sus fincas de recreo (1800-1914)*. Editorial Peripecias.
- Torrejón, J. (2006). Cádiz y los orígenes del ferrocarril en España. En *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*, (s/p). Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transporte. Recuperado de <https://bit.ly/3c2rgXL>
- Vega, J. (2004). Viajar a España en la primera mitad del siglo XIX: Una aventura lejos de la civilización. *Disparidades, Revista de Antropología*, 59 (2), 93-125.