

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA

2010

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

INFORME DE LOS RESULTADOS DE LA ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA DE CONTROL ARQUEOLÓGICO DE LOS MOVIMIENTOS DE TIERRA DE LOS DRAGADOS DE EMERGENCIA PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y LA NAVEGACIÓN EN LA RÍA DEL GUADALQUIVIR. TRAMOS SALINAS Y BROA (PROVINCIAS DE HUELVA Y CÁDIZ).

Miguel Gómez Quintana

Resumen: Se realiza un seguimiento arqueológico del dragado para la restitución del calado a la entrada del Río Guadalquivir con resultados negativos.

Summary: Archaeological monitoring is performed dredging for the restitution of the entry depth at Guadalquivir River with negative results.

Resume: Surveillance archéologique est réalisée de dragage pour le retour de la rivière Guadalquivir projet d'entrée avec des résultats négatifs.

1. CAUSAS QUE MOTIVARON LA ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA

La presente Memoria responde a la petición expresa de la Delegación Provincial de Sevilla de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, la cual, mediante Informe Técnico, con fecha 19 de julio de 2010, contestó a la solicitud de información arqueológica realizada por el Puerto de Sevilla, indicando la incoacción del expediente del Río Guadalquivir como Zona de Servidumbre Arqueológica, por Resolución publicada en BOJA el 1 de abril de 2008, hecho que haría preceptivo a partir de este momento, llevar a cabo control arqueológico de movimiento de tierras en la zona afectada por las obras, en este caso dragados que van a realizarse en el Río Guadalquivir en los tramos denominados Broa y Salinas.

El control arqueológico debía realizarse con motivo de los movimientos de tierra derivados del dragado de los tramos “Broa” y “Salinas”, incluidos en el *Proyecto de Ejecución de Dragados de Emergencia para Garantizar la Seguridad Marítima y la Navegación en la Ría del Guadalquivir*, proyecto qde necesaria ejecución a fin de reestablecer los calados necesarios que garanticen la navegabilidad y la seguridad marítma de la Ría hasta el Puerto de Sevilla.

Por otro lado, el volumen total aproximado que se estima dragar en los tramos considerados asciende a unos 300000 m³, debiéndose ejecutar de forma inmediata.

Los materiales procedentes de los dragados de los tramos citados con anterioridad serán vertidos en una zona acotada en el mar que funciona como vaciadero marino y de la que se cuenta con la totalidad de los permisos y autorizaciones por parte de las administraciones competentes.

2. DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA

Para ello se utilizó una **draga de succión en marcha**, autopropulsada y con cántara incorporada de 4.407 m³, la HAM 317 de la empresa noruega Van Oord. Este tipo de dragas aprovechan la energía de las corrientes de agua para arrancar productos sueltos del fondo, siendo posteriormente incorporados a la embarcación mediante tuberías. Dicha corriente es generada por bombas de rotación las cuales dependiendo del sentido de giro serán de expulsión o aspiración. Así, los materiales obtenidos son recogidos en el casco de la embarcación, transformado a modo de cántara, y trasladados al punto de vertido definitivo. Una vez que está llena se conecta a una manguera que se encuentra junto al vaciadero y bombea la carga que lleva en la cántara. Al ser autopropulsadas, están capacitadas para navegar y desplazarse de forma autónoma.

Se ha realizado un control directo en la draga y en la zona de vertido.

Según las pautas establecidas por Cultura, se realizó un control de los trabajos durante 12 horas diarias, es decir que se cubrió el 100% del horario del dragado. Las labores de vigilancia arqueológica, llevadas a cabo por técnicos especialistas, se acentuaban en las labores de descarga, debido a que durante la carga de la misma, el seguimiento era muy difícil, ya que el material llegaba con una gran cantidad de agua que rápidamente cubría la cántara de llenado. Era por tanto durante el vaciado de dicha cántara cuando el material quedaba expuesto, y se realizaba un lento vaciado de la misma para permitir la inspección.

También se realizó una inspección de la boca de la pipa en una ocasión en que quedó atascada, resultando tan sólo ser dos grandes rocas.

3. EVALUACIÓN DEL RESULTADO

Los resultados de la actuación arqueológica han sido negativos, como bien era de esperar al tratarse

de un dragado de restitución de calado.

4. APROXIMACIÓN A LOS PROCESOS DEPOSICIONALES Y POSTDEPOSICIONALES

Durante las obras de dragado, ha sido muy difícil diferenciar la estratigrafía y su potencia debido al mezclado que llevaba a cabo la draga.

Básicamente, se pueden distinguir dos estratos, uno superficial y presente en la zonas próximas a los puertos de Chipiona y Sanlúcar, compuesto de fango gris que presenta material actual, y otro arenoso, por debajo del anterior y presente en toda la zona de dragado.

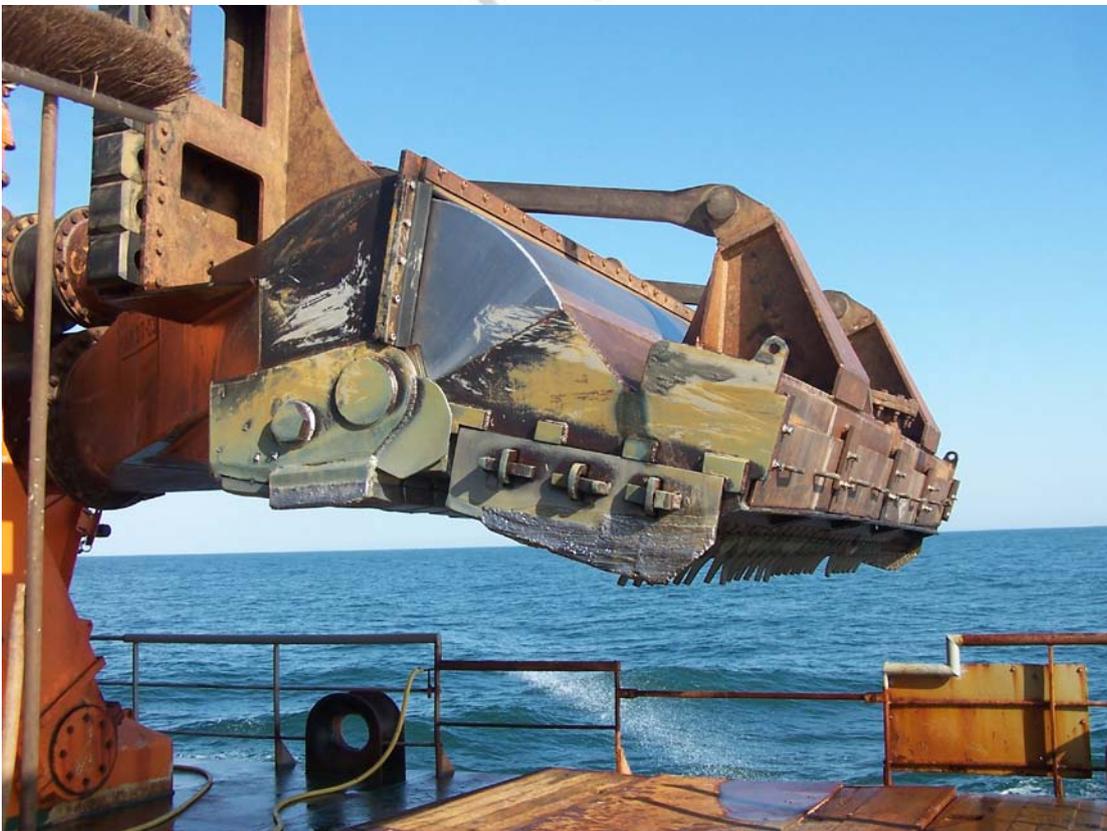
5. INTERPRETACIÓN HISTÓRICA

La ausencia de cualquier resto de evidencia arqueológica en el tramo de seguimiento encuentra su explicación en que, tal y como se anticipó en la Solicitud de Autorización, se tratan de dragados de material superficial, depositado durante los episodios de lluvias intensas acontecidos desde finales del año 2009 hasta el primer trimestre del año 2010.

Los episodios de lluvias intensas sufridos en el sudoeste de la península ibérica desde finales del año 2009 hasta el primer trimestre de 2010 han provocado el aterramiento de determinados tramos de la ría, debido a la sedimentación de los aportes de material en suspensión procedente de la cuenca media-alta del río Guadalquivir. Esta situación ha provocado la pérdida de 1 metro de calado.



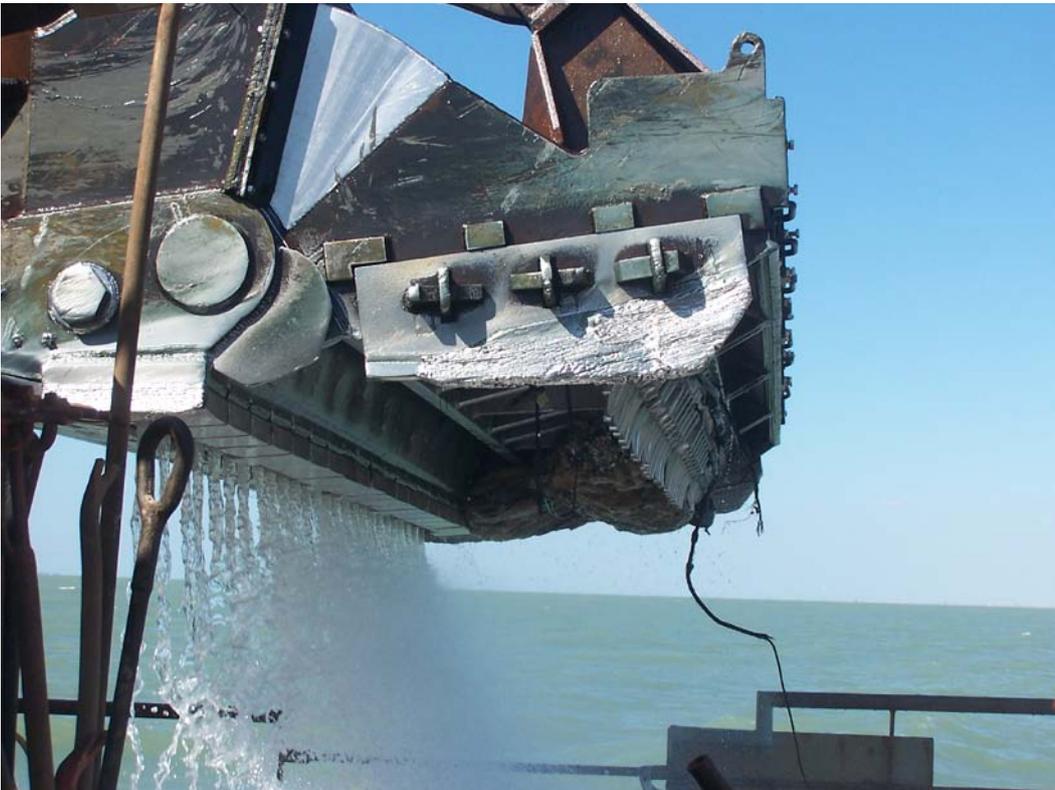
Lám. 1 - Vista del Barco-Draga



Lám. 2 - Brazo de la draga



Lám. 3 - Inspección durante la evacuación



Lám. 4 - Rocas atascadas en la boca de succión