

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 2015

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

**ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA “ANÁLISIS ARQUEOLÓGICO DE
ESTRUCTURAS EMERGENTES PARA LAS OBRAS DE RESTAURACIÓN DE ESCALERA EN
LA CAPILLA DE LA HERMANDAD DE LA CARRETERÍA. C/ REAL DE LA CARRETERÍA, 15.
SEVILLA”**

Olga Sánchez Liranzo

M^a del Rosario Rodríguez Cordones

Resumen:

Se presentan los resultados de la actividad arqueológica preventiva, referentes al estudio paramental de la torre oeste de la Capilla del Real de la Carretería, desde sus inicios (siglo XVIII) hasta el presente.

Abstract:

They present the results of the archaeological preventive activity, relating to the study paramental of the tower west of the Capilla del Real de la Carretería, from his beginnings (18th century) up to the present.

1. Antecedentes.

El presente artículo resulta de la aplicación de Proyecto de AAP, inscrito dentro del Proyecto de Reformas en Calle Real de la Carretería, concretamente para la Rehabilitación mediante obras de Restauración de la escalera de acceso al coro en la Capilla de la Carretería, Expte.: 23/2014 L.U. (22=2014), motivada por la solicitud de documentación complementaria emitida por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Sevilla para poder dar licencia a dicho expediente.

A fin de cumplir con las Ordenanzas preceptivas, se presentó Proyecto de Actividad Arqueológica Preventiva con fecha 21 de octubre de 2014 en cumplimiento de las Cautelas Arqueológicas previstas para la mencionada finca según el Plan Especial de Protección del Sector 13 del Conjunto Histórico: “Arenal” (aprobado definitivamente el 16 de febrero de 2006), con Nivel de protección B-Protección Global y Cautela Arqueológica en Grado III a nivel subyacente y Análisis Arqueológico de estructuras emergentes. A tal efecto se solicitaba por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Sevilla una Actividad Arqueológica Preventiva consistente en la Vigilancia Arqueológica y Análisis de Estructuras Emergentes. Dicho Proyecto de Intervención fue aprobado por Resolución de 2 de marzo de 2015. Los trabajos arqueológicos se iniciaron el 28 de mayo de 2015.

El Proyecto de Obra consistía en la restauración de la escalera de acceso al coro, siempre manteniendo su aspecto de manera integral. Se proyecta actuar mediante el sellado de fisuras, colocación de revestimientos verticales (picado y saneado de paramentos); limpieza, lijado, barnizado y consolidación de la madera de barandilla; consolidación del peldañado existente ó, en su caso, sustitución por otro de similares características y construcción de uno nuevo junto con el último tramo de la escalera. Además se contemplaba la instalación de alumbrado para una adecuada iluminación.

2. Introducción histórica del espacio.

El inmueble donde se ha efectuado la actividad arqueológica se encuentra ubicado en la zona sur del casco histórico de la ciudad de Sevilla, en el sector 13 del Arenal, concretamente en la calle Real de la Carretería número 15, formando parte de una manzana casi rectangular.

Ocupa la esquina NO de dicha manzana que limita con la propia calle Real de la Carretería, al oeste con la calle Rodo, al sur con la calle General Castaños mientras que al este linda con calle Pavía. Este sector quedaría extramuros de la ciudad histórica, pero muy próxima a la muralla en los arrabales de la Cestería y, concretamente, de la Carretería.

La elección del lugar para levantar la Capilla de la Carretería no fue un hecho aleatorio sino que está muy relacionado con la historia propia del espacio y de las gentes que allí habitaron. Del mismo modo que está íntimamente ligado con la historia de los distintos gremios que desde la ocupación de la zona se fueron asentando en las márgenes del río a esta altura y en concreto con el Gremio de los Toneleros.

La Hermandad de Nuestra Señora de la Luz se fundó en esta zona durante el siglo XVI, y llegó a permanecer radicada en el antiguo Hospital de San Andrés y San Antón, que daba atención sanitaria al gremio de los Toneleros, al que estaba directamente ligado; su finalidad primordial era la asistencia mutua, socorriendo a los agremiados en caso de enfermedad o infortunio de cualquier índole, así como a las viudas e hijos del artesano tonelero fallecido. Aquí permaneció la Hermandad de toneleros hasta 1586, cuando se trasladó a la Parroquia de San Miguel, debido a la reducción de hospitales ordenada por el entonces Arzobispo de la ciudad de Sevilla, Rodrigo de Castro.

Con el devenir de los años la Hermandad nunca perdió su relación con el arrabal de la Carretería y en cuanto las condiciones fueron favorables retornaron al Arenal, siendo el Gremio de los Toneleros quien sufragó la mayor parte de los gastos para el levantamiento de la actual Capilla.

En el año 1753 consiguió el permiso del Asistente de la Ciudad, Señor Conde de Mejorada, para labrar capilla propia en una de las casas que era propiedad de la Archicofradía, ubicada en la Calle Real de la Carretería. Los trabajos de construcción comenzaron el 23 de septiembre de 1753 en un almacén y casas que la hermandad había comprado al Cabildo Eclesiástico, según Escritura Pública de fecha 19 de junio de 1754. En un principio fue iniciada la obra por Francisco Rodríguez, se contrató a Juan Núñez, maestro mayor de obras de la Catedral quien aportó planos y diseño, supervisando también las obras.

Finalmente la Capilla fue inaugurada en el año 1761. Se bendijo el 15 de agosto de ese año y se dio lugar al traslado desde el convento de San Francisco de Paula (donde estaba ubicada en estas fechas) a la nueva Capilla en solemne procesión.

La Capilla, de reducidas dimensiones, tiene forma rectangular, con puerta de acceso de dos hojas. En el año 1997 se efectuó una obra de ampliación hacia la parte derecha de la nave en su parte central, añadiéndose un almacén perteneciente a la Hermandad, y en la actualidad está presidido por el altar de la Virgen del Mayor Dolor en su Soledad.

3. Objetivos y Metodología.

La Actividad se planteó como Actividad Arqueológica Preventiva en la modalidad de *Excavación Arqueológica* (Art. 3.a., Decreto 168/2003, Reglamento de Actividades Arqueológicas), concretamente en su tipo -d- *Análisis Arqueológico de Estructuras Emergentes* (Art. 3.d., Decreto 168/2003, Reglamento de Actividades Arqueológicas). Los objetivos que se pretendían cubrir son los siguientes:

- Análisis y documentación de los paramentos cuyo picado generalizado estaba contemplado en el proyecto de obras.
- Cualquier análisis y control que se estimase oportuno para la documentación del Patrimonio Arqueológico Emergente.

Metodológicamente, aúna aquellos procedimientos de la excavación arqueológica clásica (excavación, registro y documentación estratigráfica), aunque dadas las características de la intervención, ha sido empleado un método de análisis arqueológico de *estructuras emergentes*, combinando el método estratigráfico junto con otra serie de procedimientos ligados con la identificación y clasificación de fábricas y paramentos, unido a su evolución diacrónica en el devenir de la vida de un edificio determinado. Durante el proceso de trabajo se han empleado medios manuales en todas las actuaciones.

La aproximación al edificio ha sido aquella propugnada y diseñada por M. A. Tabales, adaptándola a las necesidades específicas de este caso concreto. La estrategia de intervención ha seguido los siguientes pasos.

Fase 1. Acercamiento inicial al edificio que permitiera crear una hipótesis de partida para posteriormente ser contrastada bien confirmándola o refutándola. Los pasos seguidos han sido los siguientes:

- Identificación de estancias y unidades guía.
- Estudio de los sistemas de adosamiento - contacto entre las alineaciones.
- Constatación de los tipos de muro.
- Realización de la hipótesis evolutiva del edificio.

Posteriormente se ha realizado el **análisis de paramentos** propiamente dicho. Los *estudios estratigráficos* y el *análisis tipológico* son la base en la que apoya la constatación de los principales eventos que a nivel estructural se dan en el edificio.

La base de la investigación, a nivel metodológico, radicó en el análisis estratigráfico, entendido como *la reconstrucción de la microhistoria del edificio, desde la etapa de cimentación a las transformaciones y restauraciones más recientes* (Parenti 1996: 19).

Para la descripción de los aparejos, los tipos de contactos y los tipos de muros y los espesores hemos utilizado la propuesta realizada por Tabales (Tabales 2002).

Fase 2. Registro y documentación de todo el procedimiento mediante un sistema de fichas apropiadas para el conveniente registro del análisis paramental. Las unidades

principales han sido numeradas de forma que se simplifica todas aquellas que forman parte de un grupo homogéneo y coetáneo; la clave radica en elegir el nivel adecuado de lectura de los paramentos existentes. Se distinguen tres tipos de unidades estratigráficas:

- Horizontales (véase enlucidos, ornamentos, apliques, o forjados).
- Verticales (véase taponamientos, cimientos, masas murarias, apliques sobre vanos).
- Interfaciales (rupturas superficiales, vanos, grietas, mechinales, huecos de forjados, reglas).

La documentación gráfica se ha realizado mediante fotografía digital, siendo registradas en fichas formalizadas. La documentación planimétrica ha sido creada a escala 1:20 en las secciones arqueológicas.

Fase 3. La posterior *fase de laboratorio* ha supuesto el análisis de la fábrica y su datación cronológica, con la realización de la presente Memoria Preliminar-Memoria Final.

4. Antecedentes Históricos.

Según los datos arqueológicos con que se cuentan hasta la fecha, parece ser que la zona conocida como Arenal no fue ocupada hasta un momento medieval islámico, muy relacionada con la actividad del Puerto. No obstante, será algo más tarde cuando el espacio se vaya ocupando y conformando de forma estable.

Tras la conquista de Sevilla en 1248 por los cristianos, la ciudad quedó muy despoblada, debido principalmente al largo proceso de asedio y a la emigración de gran parte de población musulmana. Obviamente el espacio extramuros de El Arenal debió verse muy afectado por esta circunstancia a la que habría que sumar la destrucción del Puente de Barcas, y seguramente de las Atarazanas y el Palacio de Abu Hafs.

Será en el siglo XIV cuando comienzan a aparecer una serie de arrabales directamente relacionados con la actividad comercial y portuaria cuyo origen hay que buscarlos en el adosamiento de casas y talleres artesanales a la cerca medieval y que a menudo se

vieron destruidas por los desbordamientos del río (Tabales 2006). Tenemos, por un lado el barrio de la **Cestería** que une la puerta de Triana y el Puente de Barcas, Y por otro, el de la **Carretería**, donde se sitúan las Atarazanas y las puertas del Arenal, del Aceite y del Carbón. Asimismo dichos barrios se fueron desarrollando urbanísticamente a medida que fue prosperando la economía comercial e industrial del puerto sevillano. De hecho los topónimos hacen referencia a trabajos de cuerdas y madera, que serían los primeros talleres establecidos, y que con el paso del tiempo se irían instalando otros gremios (como textiles, curtidurías, construcción, metal, etc.).

De esta forma toda el área del Arenal quedaría dividida en cuatro grandes espacios: Ribera (entre la Puerta Real y la de Triana), Arrabal de la Cestería (en la margen izquierda de la Puerta de Triana, ocupado por artesanos de la cuerda y el esparto), Arrabal de la Carretería (entre la Puerta del Arenal y la del Aceite, ocupado por artesanos relacionados con el oficio de la madera) y Resolana (entre Atarazanas, el Postigo del Carbón y la Coracha).

Al tiempo que se construían las Atarazanas, el **Postigo del Carbón** se convierte en el regulador económico del Arenal.

A pesar de que la función originaria de defensa de la muralla dejó de existir tras la conquista cristiana, permanecía una clara diferencia entre los habitantes que se encontraban dentro o fuera de la cerca. Ante esta situación los habitantes que se encontraban en los arrabales de Cestería y Carretería junto con el de Triana comienzan a demandar cambios en su situación (Collantes de Terán 1984: 73 y ss). A pesar de verse constantemente desprotegidos por los continuos desbordamientos del río, seguían construyendo y reconstruyendo viviendas en esa área de constantes inundaciones sin la protección de la muralla. Así, se promueve la edificación de **malecones** a fines de la Edad Media y principios de la Edad Moderna, lo que favorece un crecimiento urbanístico más estable, quedando los barrios del Arenal plenamente conformados a partir de entonces.

El barrio de la **Cestería** finalmente quedaría conformado por los siguientes límites: al norte la Calle Reyes Católicos; la sur Valdés Leal y Adriano; al oeste Pastor y Landero y al este limitaba con la muralla, aunque ésta habría perdido la barbacana. La calle

principal era la Real de la Cestería. El barrio de la **Carretería** tuvo un mayor desarrollo, siendo su calle principal o Real de la Carretería. La Calle Arfe (nombrada de Pescadería) era de gran importancia, llegando a ser una especie de plaza de abasto que proporcionaba aceite y pescado a la ciudad.

En la Baja Edad Media el sector del Arenal desarrollará una gran actividad, recibiendo grandes cargas de oro procedentes de África, con el **Muelle o Puerto de las Muelas** próximo al Puente de Barcas y su vinculación con la Puerta del Arenal .

Durante el siglo XVI toda la ciudad fluye gracias al control del monopolio comercial de Indias, emergiendo de forma paralela toda una serie de edificios claramente relacionada con dicha actividad económica (la Lonja de Mercaderes, la Casa de la Moneda y la Aduana). No obstante siguen existiendo grandes vacíos y zonas despobladas, con grandes problemas de insalubridad y los continuados desbordamientos del Guadalquivir, una grave situación que ponen de manifiesto los habitantes de la Cestería y Carretería (Lám. 2).

Con la actividad comercial de la zona los barrios de **Carretería** y **Cestería** fueron consolidándose, especialmente en estos momentos. La mayoría de las edificaciones eran almacenes o talleres, con alguna habitación usada como vivienda y fabricada con madera y ladrillo que a menudo no resistían las riadas. Existían una serie de oficios que se asentaban en uno y otro barrio siguiendo la tradición medieval. Así tenemos los toneleros, situados en el **Barrio de Carretería** y que permanecen allí hasta el siglo XVIII. Era este uno de los gremios más importantes en el sector, se agrupaban en hermandad y estaban vinculados con el **Hospital de San Antón y San Andrés**, y que será el germen de la elevación de la Capilla de la Carretería siglos después. Además tenemos a los cesteros, situados en el **Barrio de la Cestería**, vinculados al **Hospital de las Santas Vírgenes Justa y Rufina**.

Será en la segunda mitad del siglo XVI cuando se construyan grandes obras de manos de Felipe II. Entre ellas destacan especialmente la nueva Aduana y la Casa de la Moneda (Tabales 2006). Las puertas de la ciudad se vieron transformadas, dada la nueva funcionalidad que éstas adquieren una vez que la muralla pierde el sentido defensivo originario (Lámina 3).

La Sevilla del siglo XVII se vio inserta en importantes acontecimientos que la llevaron a una situación muy crítica a nivel demográfico y económico: en 1610 la marcha de los moriscos de la ciudad, las riadas de 1626 y 1684 y la propagación de la peste bubónica entre la población de 1649. Para rematar la situación la ciudad fue perdiendo peso a nivel comercial con el traslado definitivo del puerto a Cádiz en 1680 y en la centuria siguiente de la Casa de la Contratación a dicha ciudad. El **puerto** mostraba por estos tiempos un aspecto de dejadez: no existía muelle y los barcos atracaban directamente en la orilla arenosa o estructuras de madera (Láminas 4 y 5). Sólo había una grúa del siglo XIV en la Torre del Oro, el Puente de Barcas estaba en muy mal estado y el río, además, tenía poca profundidad. Todo esto contribuyó a trasladar el puerto de mercancías procedentes de las Indias a la Cádiz.

A fines del XVII se construye la **Capilla de la Piedad**, exenta en el área del Baratillo y el **Hospital de la Caridad**, inscrito en las Atarazanas, sustituyendo la Capilla de San Jorge del siglo XV.

Llegamos al siglo XVIII con el traslado de la **Casa de la Contratación** de Sevilla a Cádiz, ahondando en la profunda crisis que se había abierto anteriormente. Esta situación se agrava con las **catastróficas crecidas** del río (en 1708, 1758, 1783 y 1796) y el **terremoto de Lisboa en 1755** que destruye gran parte de la ciudad. A ello sumamos en el 1800 la **epidemia de fiebre amarilla** que supuso un descenso considerable de la población.

Aunque en la ciudad se realizan importantes obras para el desarrollo urbanístico, la configuración del Arenal apenas cambió respecto del siglo anterior, continuando la población concentrada alrededor del arrabal de la **Cestería, Carretería y Resolana**, quedando únicamente la zona del norte despoblada. Los únicos edificios exentos que existían en la zona eran El **Pópulo** y la **Capilla de la Piedad**. No será hasta 1728 cuando se reforme el sistema de desagües (husillos) de la zona del Arenal, especialmente en el Baratillo. Se construye otro edificio importante en el sector del Arenal: el **Real Almacén de Maderas del Rey** y se llevan a cabo reformas en la **Casa de la Moneda** y sus alrededores que por las continuas crecidas del río había quedado muy deteriorado,

aunque en 1868 la acuñación de oro y plata pasa a Madrid, con lo que el edificio quedará clausurado (Mora 1988: 6 y ss).

De especial relevancia para nuestro estudio es la aparición de **lugares de culto popular religioso** en el área del Arenal, como son los **retablos**, **capillas** como la del Rosario o la de **Nuestra Señora de la Luz**, **Calle Real de la Carretería** y **humilladeros** o **cruces** (como el de la Calle Antonia Díaz). En este mismo siglo fueron importantes algunas medidas urbanísticas que daban respuesta a muchos de los problemas tradicionales que tenía el Arenal, entre ellas destacan:

La mayoría de las medidas urbanísticas se deben a labor del Asistente Pablo de Olavide, nombrado con este cargo por Carlos III. Entre otras labores, destaca la división de la ciudad en cuarteles, fragmentados en barrios y manzanas, la numeración de casas y la modernización de cuanto pudo, creando entre otros el **Barrio de la Mancebía**.

Sevilla continuaba en el siglo XIX delimitada por las murallas. El aumento de la población de la ciudad debido a la llegada de gentes procedentes de área rural genera que muchas de estas personas se instalen en viviendas con condiciones muy precarias. La falta de higiene y salubridad de gran parte de la población, sumado a la epidemia de la fiebre amarilla, la Guerra de la Independencia, la inundación de 1892 y el desastre moral que supuso el año 1898, hizo que este fuese un siglo difícil para los habitantes de la ciudad. La imagen del Arenal a principios de este siglo es el de un paseo arbolado a la orilla de una enorme playa fluvial con varios edificios emblemáticos exentos como el Almacén del Rey, el Convento del Pópulo y la Plaza de Toros (en construcción). Los husillos y alcantarillas están en perfectas condiciones y los caminos que unían la ciudad con el puerto determinan finalmente el trazado urbanístico de la zona (Tabales 2006).

Se reactiva el puerto tras la recuperación del río como espacio navegable, se introduce el ferrocarril y algunas industrias se localizan aquí. Todo esto potencia el desarrollo de áreas de viviendas pertenecientes a la burguesía construyendo edificios de estilo historicista en las calles principales de ese momento como son Reyes Católicos, Almansa y Adriano. A mediados del siglo se pavimentan las calles con adoquines y se iluminan las calles con lámparas de gas, suministrada por la Fábrica de Gas de Juan

Lacave. Se lleva a cabo el **derrumbamiento de las murallas** a partir de 1840, que permitió de forma paralela la venta de terrenos próximos a ella para nuevas construcciones y creación de nuevas calles.

Las construcciones que se realizan para las viviendas son de carácter plurifamiliar (casas de escalera), con la propuesta higienista del XIX, de racionalidad constructiva, con doble crujía, escalera central ventilada y servicios organizados en vertical.

A fines del XIX y principios del XX termina la construcción de la **Nueva Estación de Córdoba** y el **Mercado del Postigo** y el **Costurero de la Reina** y en el espacio de la Plaza de las Atarazanas tenemos el Edificio de la Maestranza, los Jardines de la Caridad y la manzana de la calle Santander y Núñez de Balboa y calle Atarazanas.

En el siglo XX podemos diferenciar dos etapas en este sector (Tabales 2006), marcadas ambas por las obras de la Exposición iberoamericana, la primera, de gran expansión y la segunda de gran crisis, como consecuencia de dicha exposición. Con la República y la Guerra Civil apenas se introdujeron grandes novedades en el sector.

Cabe destacar la reordenación del sector y el desarrollo de proyectos como el de José Galnares y construcciones como el **Paseo Marqués de Contadero**. En los últimos años el sector del Arenal apenas sufre modificaciones importantes, tan sólo citar la construcción de la sede de la **Previsión Española** y el **Teatro de la Maestranza** sobre el solar de la antigua Maestranza de Artillería.

5. Datos históricos de la finca.

La elección del lugar para levantar la Capilla de la Carretería no fue un hecho aleatorio sino que está muy relacionado con la historia propia del espacio y de las gentes que allí habitaron. Del mismo modo que está íntimamente ligado con la historia de los distintos gremios que desde la ocupación de la zona se fueron asentando en las márgenes del río a esta altura y en concreto con el Gremio de los Toneleros.

La Hermandad de Nuestra Señora de la Luz se fundó en esta zona durante el siglo XVI, y llegó a permanecer radicada en el antiguo Hospital de San Andrés y San Antón, que daba atención sanitaria al gremio de los Toneleros, al que estaba directamente ligado; su finalidad primordial era la asistencia mutua, socorriendo a los agremiados en caso

de enfermedad o infortunio de cualquier índole, así como a las viudas e hijos del artesano tonelero fallecido. Aquí permaneció la Hermandad de toneleros hasta 1586, cuando se trasladó a la Parroquia de San Miguel, debido a la reducción de hospitales ordenada por el entonces Arzobispo de la ciudad de Sevilla, Rodrigo de Castro.

Con el devenir de los años la Hermandad nunca perdió su relación con el arrabal de la Carretería y en cuanto las condiciones fueron favorables retornaron al Arenal, siendo el Gremio de los Toneleros quien sufragó la mayor parte de los gastos para el levantamiento de la actual Capilla.

En el año 1753 consiguió el permiso del Asistente de la Ciudad, Señor Conde de Mejorada, para labrar capilla propia en una de las casas que era propiedad de la Archicofradía, ubicada en la Calle Real de la Carretería. Los trabajos de construcción comenzaron el 23 de septiembre de 1753 en un almacén y casas que la hermandad había comprado al Cabildo Eclesiástico, según Escritura Pública de fecha 19 de junio de 1754. En un principio fue iniciada la obra por Francisco Rodríguez, se contrató a Juan Núñez, maestro mayor de obras de la Catedral quien aportó planos y diseño, supervisando también las obras.

Finalmente la Capilla fue inaugurada en el año 1761. Se bendijo el 15 de agosto de ese año y se dio lugar al traslado desde el convento de San Francisco de Paula (donde estaba ubicada en estas fechas) a la nueva Capilla en solemne procesión.

La Capilla, de reducidas dimensiones, tiene forma rectangular, con puerta de acceso de dos hojas. En el año 1997 se efectuó una obra de ampliación hacia la parte derecha de la nave en su parte central, añadiéndose un almacén perteneciente a la Hermandad, y en la actualidad está presidido por el altar de la Virgen del Mayor Dolor en su Soledad.

6. La Actividad Arqueológica.

Los trabajos se iniciaron el 28 de mayo de 2015, con el seguimiento de las obras de picado superficial de todos los paramentos que confluyen hacia la escalera objeto de restauración.

Para un estudio adecuado de las estructuras paramentales emergentes se procedió a enumerarlas con Unidades Estratigráficas a fin de poder obtener la secuencia de las

mismas. Dividimos los lienzos en 4: Lienzo A (Fig. 1 y 2), que pertenece a la pared interior del castillete en su parte frontal a fachada, Lienzo B (Fig. 3 y 4), que sería la pared interior del castillete en el muro de separación con la Capilla de la Carretería, Lienzo C (Fig. 5 y 6), que sería la pared interior del castillete en el muro de fachada de la Capilla, y finalmente Lienzo D (Fig. 7 y 8), que sería la pared interior del castillete en el muro de separación con el edificio que actualmente es sede de la Hermandad (a la derecha de la fachada). Al mismo tiempo, cada Lienzo se ha subdividido en Tramos, indicados desde la parte inferior a la superior del mismo.

Las Unidades Estratigráficas se han ido estableciendo según convenía más a la lectura final, sin responder a la secuencia histórica original de construcción. Se documentó debidamente cada Lienzo, con su correspondiente archivo fotográfico, ficha de unidad estratigráfica y dibujos de alzados a escala 1:20.

A continuación enumeramos y describimos dichas Unidades de estructuras emergentes.

- UE. 1: Lienzo A. Muro de ladrillos. Disposición del aparejo irregular, abundando la disposición a tizón y fragmentos medianos. El módulo del ladrillo es de 14 x 4 cm y de 15 x 4 cm, con llagas de entre 2 y 3 cm.
- UE. 2: Lienzo A. Mechinal de dimensiones aprox. 18 x 15 cm.
- UE. 3: Lienzo A. Mechinal de dimensiones aprox. 18 x16 cm.
- UE. 4: Lienzo A. Mechinal de dimensiones aprox. 18 x15 cm.
- UE. 5: Lienzo A. Mechinal de dimensiones aprox. 18 x 15 cm.
- UE. 6: Lienzo A. Mechinal de dimensiones aprox. 19 x 16 cm.
- UE. 7: Lienzo A. Mechinal de dimensiones aprox. 18x22 cm.
- UE. 8: Lienzo A. Parche de mortero de cal y arena en UE. 1.
- UE. 9: Lienzo A. Arco de descarga en último tramo del lienzo. Cubierto de capa de cal.
- UE. 10: Lienzo A. Fragmento de ladrillo que está cegando el mechinal UE.2.
- UE. 11: Lienzo A. Fragmentos de ladrillos que están cegando el mechinal UE.3.
- UE. 12: Lienzo A. Fragmento de ladrillo que está cegando el mechinal UE. 4.
- UE. 13: Lienzo A. Fragmento de ladrillos que está cegando el mechinal UE. 5.

- UE. 14: Lienzo A. Fragmento de ladrillo que está cegando el mechinal UE. 6.
- UE. 15: Lienzo A. Fragmento de ladrillo que está cegando el mechinal UE.7.
- UE. 16: Lienzo A. Negativa de UE. 8.
- UE. 17: Lienzo A. Muro de ladrillos sobre arco de descarga UE. 9. Disposición del aparejo irregular, con ladrillos de módulo 24 x 11 x 3 cm. y 24 x 12 x 4 cm. Llagas de entre 3 y 4 cm.
- UE. 18: Lienzo A. Negativa entre UE. 9 y UE. 17.
- UE. 19: Lienzo A. Parcheado de mortero de cal, saneando el lienzo.
- UE. 20: Lienzo A. Parcheado de mortero de cal, saneando el lienzo.
- UE. 21: Lienzo A. Parcheado de mortero de cal, saneando el lienzo.
- UE. 22: Lienzo A. Viga de madera de 40 x 8 cm (proyección). Refuerza el vano practicado en el muro original que separaba la Capilla de la Carretería del edificio adyacente, que hoy forma parte de la Sede de la Hermandad. Da acceso directamente al castillete.
- UE. 23: Lienzo A. Vano de acceso al castillete.
- UE. 24: Lienzo A. Negativa de UE. 23: destrucción del muro original que separaba la Capilla de la Carretería del edificio adyacente.
- UE. 25: Lienzo A. Lienzo de ladrillos, sin estar clara su funcionalidad, si de cegamiento de algún hueco existente anteriormente (más plausible) ó de saneamiento de la UE. 1. De tendencia rectangular, tiene una disposición del aparejo a tizón y ladrillos con módulo 14 x 3 cm.
- UE. 26: Lienzo A. Negativa de UE. 25.
- UE. 27: Lienzo A. Negativa de UE. 21.
- UE. 28: Lienzo A. Negativa de UE. 19.
- UE. 29: Lienzo A. Negativa de UE. 20.
- UE. 30: Lienzo B. Muro de ladrillos que separa el castillete de la Capilla de la Carretería. Disposición del aparejo a soga, con ladrillos de módulo de 28 x 3 cm salpicado con alguno en estado fragmentario. Llaga de entre 2 y 3 cm.
- UE. 31: Lienzo B. Lienzo de ladrillos sobre UE. 31, aunque con diferente disposición del aparejo, destacando a tizón. Módulo del ladrillo de 14 x 3 cm, y llaga de entre 3 y 3,5 cm.
- UE. 32. Lienzo B. Lineal de atanores que discurre diagonalmente en la zona NW del

Tramo 1. Tienen una anchura de 7 cm en su parte más ancha. No está clara su funcionalidad ya que el inicio no está claro y el final se rompe por la viga UE. 33.

- UE. 33: Lienzo B. Viga de madera que cruza todo el lienzo en horizontal. Parece tener una utilidad de refuerzo para el dintel de la puerta bajo ella.
- UE. 34: Lienzo B. Restos de una capa de cal sobre muro UE. 30.
- UE. 35: Lienzo B. Horquilla de metal inserta en el muro UE. 31, para el sostén de la escalera. Ángulo NO del tramo.
- UE. 36: Lienzo B. Horquilla de metal inserta en el muro UE. 31, para el sostén de la escalera. Ángulo NO del tramo.
- UE. 37: Lienzo B. Negativa, reforma del vano de la puerta que da acceso a la capilla.
- UE. 38: Lienzo B. Puerta que da acceso a la capilla.
- UE. 39: Lienzo B. Parcheado, capa de mortero de cal en muro UE. 30.
- UE. 40: Lienzo B. Negativa de UE. 35.
- UE. 41: Lienzo B. Negativa de UE: 36.
- UE. 42: Lienzo B. Negativa entre UE. 30 y UE. 39.
- UE. 43: Lienzo B. Restos de mortero sobre UE. 32.
- UE. 44: Lienzo B. Negativa de UE. 43.
- UE. 45: Lienzo B. Muro de ladrillos con disposición del aparejo a soga en su mayor parte. Muy similar a UE. 30. Módulo del ladrillo de 29 x 14 x 4,5 cm, llaga de entre 5 y 6 cm.
- UE. 46: Lienzo B. Viga de madera que atraviesa todo el tramo en horizontal, terminando en la fachada de la capilla.
- UE. 47: Lienzo B. Tabique de ladrillo, con disposición de canto a lo largo, y módulo del aparejo de 29 x 14 x 3. Se ubica encima de UE. 45, con ruptura entre ambos.
- UE. 48: Grieta en UE. 47.
- UE. 49: Lienzo B. Parcheado de obra entre UE. 45 y UE. 47.
- UE. 50: Lienzo B. Parche de mortero de cal sobre UE. 47.
- UE. 51: Lienzo B. Parche de mortero de cal sobre UE. 45 y 47. Igual que UE. 20.
- UE. 52: Lienzo B. Hueco que se ha formado en UE. 47, en las obras de picado. Al ser un tabique de poco grosor queda al aire. En la otra parte está una zona intermedia entre la Capilla y el Coro.
- UE. 53: Lienzo B. Mechinal cegado con mortero de cal.

- UE. 54: Lienzo B. Negativa de UE. 51.
- UE. 55: Lienzo B. Negativa de UE. 50.
- UE. 56: Lienzo B. Negativa de UE. 49.
- UE. 57: Lienzo B. Negativa de UE. 53.
- UE. 58: Lienzo B. Capa de mortero de cal. De gran dureza, hacía difícil su extracción para ver el aparejo que hay bajo ella.
- UE. 59: Lienzo B. Muro de ladrillos de disposición irregular, aunque es más abundante a soga. Módulo de 29 x 14 x 3,5 y llaga de aprox. 4 cm.
- UE. 60: Lienzo B. Viga de madera que conforma el forjado del castillete. La medida que sobresale es de 12 x 10 cm aproximadamente.
- UE. 61: Lienzo B. Negativa de UE. 60.
- UE. 62: Lienzo B. Viga de madera que conforma el forjado del castillete. La medida que sobresale es de 12 x 10 cm aproximadamente.
- UE. 63: Lienzo B. Negativa de UE. 62.
- UE. 64: Lienzo B. Viga de madera que conforma el forjado del castillete. La medida que sobresale es de 12 x 10 cm aproximadamente.
- UE. 65: Lienzo B. Negativa de UE. 64.
- UE. 66: Lienzo B. Viga de madera que conforma el forjado del castillete. La medida que sobresale es de 12 x 10 cm aproximadamente.
- UE. 67: Lienzo B. Negativa de UE. 66.
- UE. 68: Lienzo B. Capa de mortero de cal.
- UE. 69: Lienzo B. Negativa. Arco entre UE. 68 y UE. 72.
- UE. 70: Lienzo B. Negativa vano de puerta de acceso al coro.
- UE. 71: Lienzo B. Viga de madera que atraviesa horizontalmente todo el tramo. Viga de 6,5 de anchura, para reforzar la estructura en esta zona en las obras de apertura de la puerta al coro.
- UE. 72: Lienzo B. Tabique de ladrillo, con disposición de canto a lo largo, y módulo del aparejo de 29 x 14 x 3.
- UE. 73: Lienzo B. Capa de mortero de cal. Su altura hizo difícil su extracción para conocer el aparejo que se dispone bajo ella.
- UE. 74: Lienzo B. Puerta de acceso al coro. Obra posterior a la del castillete.
- UE. 75: Lienzo B. Negativa entre UE. 59 y UE. 68.

- UE. 76: Lienzo B. Parcheado de obra de UE. 72, empleando fragmentos cerámicos de tipología amorfa.
- UE. 77: Lienzo C. Muro de fachada. Disposición del aparejo irregular y gran potencia de profundidad (entre 80 y 100 cm). Módulo del ladrillo de 28 x 13 x 4 y llaga de entre 3 y 3,5 cm.
- UE. 78: Lienzo C. Viga de madera en el filo del escalón existente para dar paso a la ventana.
- UE. 79: Lienzo C. Parcheado de obra, posiblemente por reforma en la ventana.
- UE. 80: Lienzo C. Ventanal de grandes dimensiones, 108 x 130 cm aproximadamente.
- UE. 81: Lienzo C. Negativa de UE.80.
- UE. 82: Lienzo C. Arco de descarga para el vano de la ventana. Ladrillos aparejados a sardinel, en secuencias que incluyen sogas y tizón con algún fragmento, según el grosor del arco. Módulo de 28 x 13 x 4 y llaga de entre 3 y 4 cm.
- UE. 83: Lienzo C. Negativa de UE. 82.
- UE. 84: Lienzo C. Mechinal de aprox. 18 x 15 cm.
- UE. 85: Lienzo C. Cegamiento de mechinal UE. 84 con fragmento de ladrillo.
- UE. 86: Lienzo C. Horquilla de metal inserta en el muro UE. 77, para el sostén de la escalera. Ángulo NO del tramo.
- UE. 87: Lienzo C. Negativa de UE. 86.
- UE. 88: Lienzo C. Capa de mortero de cal, muy compacto, sobre UE. 89.
- UE. 89: Lienzo C. Muro de fachada. Disposición del aparejo irregular y gran potencia de profundidad (entre 80 y 100 cm). Módulo del ladrillo de 28 x 13 x 4 y llaga de entre 3 y 3,5 cm. Igual a UE. 77.
- UE. 90: Lienzo C. Negativa entre UE 88 y UE. 89.
- UE. 91: Lienzo C. Cabeza de viga de madera, continúa hacia la parte central de la fachada.
- UE. 92: Lienzo C. Muro de fachada. Disposición a tizón y alguno a soga. Módulo del aparejo de 13,5 x 3,5 cm. Llaga de entre 2 y 3 cm.
- UE. 93: Lienzo C. Vano circular en fachada para ventana. En su parte más ancha tiene un diámetro de 96 cm y en la parte interior, más estrecha, tiene un diámetro de 50 cm.

- UE. 94: Lienzo C. Ventana circular en fachada.
- UE. 95: Lienzo C. Capa de mortero de cal en la zona interior del vano.
- UE. 96: Lienzo C. Horquilla de metal inserta en el muro UE. 92, para el sostén de la escalera. Ángulo NE del tramo.
- UE. 97: Lienzo C. Negativa de UE. 96.
- UE. 98: Lienzo C. Horquilla de metal inserta en el muro UE. 92, para el sostén de la escalera. Ángulo NE del tramo.
- UE. 99: Lienzo C. Negativa de UE. 98.
- UE. 100: Lienzo C. Negativa de UE. 108.
- UE. 101: Lienzo C. Vano circular en fachada para ventana. En su parte más ancha tiene un diámetro de 112 cm y en la parte interior, más estrecha, tiene un diámetro de 79 cm.
- UE. 102: Lienzo C. Capa de mortero de cal en la zona interior del vano.
- UE. 103: Lienzo C. Ventana circular en fachada.
- UE. 104: Lienzo C. Arco de descarga sobre ventana de fachada UE. 103. Realizada con ladrillos en disposición de soga, haciendo dibujo de dos calles siguiendo el contorno del arco, y líneas de ladrillos paralelos. El módulo es de 14 x 4,5 cm. En la parte superior del arco emplea algún fragmento alargado de cerámica.
- UE. 105: Lienzo C. Parcheado de mortero de cal.
- UE. 106: Lienzo C. Parcheado de mortero de cal.
- UE. 107: Lienzo C. Viga de madera longitudinal en fachada interior, recorriendo horizontalmente toda la anchura del lienzo.
- UE. 108: Lienzo C. Parcheado de mortero de cal.
- UE. 109: Lienzo C. Capa de mortero de cal. Su altura hizo difícil su extracción para conocer el aparejo que se dispone bajo ella.
- UE. 110: Lienzo C. Mechinal de aprox. 18 x 15 cm.
- UE. 111: Lienzo C. Cegamiento de mechinal UE. 110 con mortero de cal.
- UE. 112: Lienzo C. Mechinal de aprox. 17 x 15 cm.
- UE. 113: Lienzo C. Cegamiento de mechinal UE. 112 con fragmento de ladrillo y mortero de cal.
- UE. 114: Lienzo C. Parche de mortero de cal.
- UE. 115: Lienzo C. Negativa de UE. 114.

- UE. 116: Lienzo C. Parche de mortero de cal sobre UE. 104.
- UE. 117: Lienzo C. Muro de fachada revestido de mortero de cal.
- UE. 118: Lienzo D. Muro de ladrillos de separación con el edificio adyacente a la derecha de la fachada. Con disposición irregular con predominio a tizón, y módulo del aparejo de 26 x 14 x 5 cm. Llaga de entre 3 y 4 cm.
- UE. 119: Lienzo D. Escalón en alzado en UE. 118.
- UE. 120: Lienzo D. Muro de ladrillos de separación con el edificio adyacente. Disposición con predominio a soga, aunque es irregular. Módulo del ladrillo de 29 x 15 x 5 cm.
- UE. 121: Lienzo D. Viga de metal. Discurre casi horizontal en todo el tramo, ligeramente inclinada de derecha a izquierda.
- UE. 122: Lienzo D. Negativa de UE. 121.
- UE. 123: Lienzo D. Muro de ladrillo, sobre UE. 120. Disposición irregular, con ladrillo fragmentado en abundancia. Sobre él discurre el arco de descarga UE. 136. Módulo del aparejo de 29 x 14 x 4 cm. Llaga de entre 3 y 3,5 cm.
- UE. 124: Lienzo D. Parcheado de mortero de cal, sobre UE. 123 en el ángulo superior izquierdo.
- UE. 125: Lienzo D. Mechinal en UE. 128. Medidas aprox. 18 x 16.
- UE. 126: Lienzo D. Negativa entre UE. 123 y UE. 124.
- UE. 127: Lienzo D. Grieta vertical, de anchura entre 2 y 10 cm, en UE. 120.
- UE. 128: Lienzo D. Muro igual a UE. 118, aunque muy afectado en este tramo por obras de reforma en la escalera.
- UE. 129: Lienzo D. Mezcla de cemento cegando UE. 130.
- UE. 130: Lienzo D. Orificio practicado en UE. 128 para inserción de madera de peldaño.
- UE. 131: Lienzo D. Mezcla de cemento cegando UE. 132.
- UE. 132: Lienzo D. Orificio practicado en UE. 128 para inserción de madera de peldaño.
- UE. 133: Lienzo D. Parcheado con ladrillos de canto, en UE. 128, por reforma en este tramo de escalera.
- UE. 134: Lienzo D. Negativa de UE. 133.
- UE. 135: Lienzo D. Grieta en UE. 128.

- UE. 136: Lienzo D. Arco de descarga sobre UE. 123, formando escalón hacia el exterior y engrosando el muro hacia arriba. Formado por ladrillos fragmentados dispuestos en dos tramos, el inferior con ladrillos paralelos entre sí formando el arco y enmarcado por ladrillos en perpendicular a ellos, y un segundo tramo compuesto de fragmentos cerámicos trabados con mortero de cal.
- UE. 137: Lienzo D. Muro de ladrillos sobre UE. 136, continuando el lienzo de separación con el edificio adyacente, en su tramo superior. Disposición del aparejo irregular, con módulo de 27 x 14,5 x 4,5 cm. Llagas de entre 2 y 3 cm.
- UE. 138: Lienzo D. Viga de metal, discurre en diagonal en toda la superficie del lienzo, quedando prácticamente exenta en su parte superior izquierda.
- UE. 139: Lienzo D. Grieta en UE. 137.
- UE. 140: Lienzo D. Negativa entre UE. 123 y UE. 147.
- UE. 141: Lienzo D. Viga de madera de forjado, perpendicular a UE. 137 en su ángulo superior izquierdo.
- UE. 142: Lienzo D. Negativa de UE. 141.
- UE. 143: Lienzo D. Negativa de UE. 60 en muro UE. 137.
- UE. 144: Lienzo D. Negativa de UE. 62 en muro UE. 137.
- UE. 145: Lienzo D. Negativa de UE. 64 en muro UE. 137.
- UE. 146: Lienzo D. Negativa de UE. 66 en muro UE. 137.
- UE. 147: Lienzo D. Parcheado de cemento sobre UE. 123, UE. 136 y UE. 137.
- UE. 148: Lienzo D. Negativa entre UE. 136 y UE. 137.
- UE. 149: Lienzo D. Negativa de arco de descarga entre UE. 123 y UE. 136.
- UE. 150: Lienzo D. Negativa de UE. 125.
- UE. 151: Lienzo D. Negativa entre UE. 124 y UE. 147.
- UE. 152: Lienzo D. Tramo de escalera fabricada en madera, inserta en muro UE. 123.
- UE. 153: Lienzo D. Negativa de UE. 152.
- UE. 154: Lienzo A. Tramo de escalera fabricada en madera, inserta en muro UE. 17.
- UE. 155: Lienzo D. Negativa de UE. 154.

7. Conclusiones.

Tras el estudio pormenorizado del trabajo de campo, podemos distinguir las siguientes fases temporales en el castillete en el que se ubica la escalera.

A) Sería la fase más antigua documentada, perteneciente al momento de ejecución de las obras de la Capilla de la Carretería, datadas según documentación oficial de la propia Hermandad entre 1753 y 1761. Primeramente le fueron encargadas las obras a Francisco Rodríguez, pero a falta de la entrega de un proyecto definitivo, consideraron más oportuno encomendarlas a Juan Núñez, siendo por aquel entonces Maestro Mayor de la Catedral.

Se tienen datos precisos de las cuentas dedicadas a diverso material de construcción desde el lunes 12 de marzo de 1753 de diferentes momentos en los que las obras se paralizan debido, principalmente, a problemas económicos, pues las partidas presupuestarias se vieron rápidamente mermadas, como así indican los documentos conservados en el Archivo de la propia Hermandad (Pérez 2013: 140 y ss.). Se consignan gastos de ladrillo de Triana, arena, cal, herramientas, clavos, listones, y los derivados de las personas que allí trabajaron, como yeseros, portes, herreros, carpinteros, oficiales, peones y “muchachos”. Tal es así, que en mayo de ese mismo año se ha agotado el dinero destinado a las obras, lo cual hace que se paralicen. Esto ocurrirá en otras ocasiones más (al menos que se conozcan), en marzo de 1755, en marzo de 1757 y se conoce que en mayo de 1758 la obra de la capilla está parada).

Hay que añadir algún que otro episodio trágico, como el terremoto acaecido en Lisboa el día 1 de noviembre del año 1755, que aunque parece ser que afectó poco a la obra de la Capilla de la Carretería, no dejó indemne el resto de la ciudad.

Finalmente, el día 7 de junio de 1761 *“se dio cuenta de estar acabada la capilla nueva por el señor don Francisco de Oviedo, veedor del Gremio de Toneleros y su diputado para dicha obra”*.

De estos momentos datan la mayoría de paramentos que conforman el castillete en sus cuatro lienzos. Las unidades registradas se corresponden con los muros UE. 1, UE. 17, UE. 23, UE. 30, UE. 31, UE.45, UE. 59, UE. 77, UE. 89, UE. 92, UE. 118, UE. 120, UE. 123, UE. 128 Y UE. 137.

B) Pertenece a momentos posteriores, reformas de menos envergadura, relacionados con la renovación de revestimientos y refuerzos de los paramentos afectados por el paso del tiempo, así como de la escalera en sus tramos superiores. Serían UE. 8, UE. 19, UE. 20, UE. 21, UE. 25, UE. 34, UE. 37, UE. 47, UE. 49, UE. 50, UE. 51, UE. 58,

UE. 76, UE. 79, UE. 88, UE. 102, UE. 109, UE. 114, UE. 116, UE. 133, UE. 147 Y UE. 148.

C) A una última fase contemporánea, pertenecen una serie de obras de reforma. La primera de ellas es la creación de una puerta de acceso al Coro (UE. 74), cuya apertura afectaría a parte del lienzo C en este tramo. Prueba de ello son las actividades de refuerzo del paramento (UE. 71, UE. 72). Otro momento de actividad sería la creación de un tramo de escalera de madera en la parte superior del castillete y que daría acceso directamente a la parte de artesanado de la capilla (UE. 152). Finalmente se procedió en fechas más recientes a la apertura de un vano en la parte inferior del castillete, parte inferior del lienzo D, que lo comunicaría con el edificio adyacente (a la derecha en fachada) adquirido por la Hermandad a principios de los años 80, con el objeto de ubicar allí la Casa de Hermandad, y de ampliación de la Capilla, además de almacén de pasos, túnicas y priostía, despachos, secretaría, bar y patio. Las obras se realizaron en 1992, perteneciendo a este momento se documentaron las UE. 22 y 23.

8. Bibliografía.

AA.VV. (1993): Diccionario Histórico de las calles de Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Ayuntamiento de Sevilla.

AGUILAR, F.(1982): Siglo XVIII. Historia de Sevilla, Sevilla.

BLANCO, A. (1979): La ciudad antigua en Historia de Sevilla, vol. I, Sevilla.

CAMPOS, J. M. *et alii* (1993): "Investigaciones histórico-arqueológicas en el recinto de la antigua casa de la Moneda de Sevilla", A.A.A.'91/III: 421-429, Sevilla.

COLLANTES, F. (1977): Contribución al estudio de la topografía sevillana en la Antigüedad y en la Edad Media. Real Academia de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría, Sevilla.

JIMÉNEZ, A. (1981): "Análisis formal y desarrollo histórico de la Sevilla medieval", en La arquitectura de nuestra ciudad: 16. Sevilla.

JIMÉNEZ, D. (1999): Las Puertas de Sevilla. Una aproximación arqueológica. Sevilla.

MORALES, F. (1977): La ciudad del quinientos. Historia de Sevilla, Sevilla.

PÉREZ, A. (2013): Dios Hombres Ciudad. Historia y vida de la Hermandad de la Carretería (Sevilla). Secretariado de Publicaciones. Universidad de Sevilla.

TABALES, M. A. (2002): Sistemas de Análisis Arqueológico de Edificios Históricos, IUCC

y Universidad de Sevilla, Sevilla.

VALOR, M. (1991): La arquitectura militar y palatina en la Sevilla Musulmana.
Diputación de Sevilla, Sevilla.