

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA

2011

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

Actividad Arqueológica Preventiva correspondiente con el control de movimientos de tierra relacionados con el proyecto de Dragados de mantenimiento de la canal de navegación de Guadalquivir, Puerto de Sevilla.

ENRIQUE ARAGÓN NÚÑEZ

RESUMEN:

La realización de un control arqueológico sobre el dragado de mantenimiento del Guadalquivir a través de la zona de Sevilla a su desembocadura no ha supuesto la aparición de material con relevancia arqueológica, siendo sedimentos arrastrados durante el periodo de fuertes lluvias alcanzándose una cota no superior al metro en todo su recorrido acumulación máxima calculada en el arrastre de arenas río abajo.

ABSTRACT:

The completion of an archaeological control over the maintenance dredging of the Guadalquivir through the area of Sevilla at its mouth has not led to the emergence of important archaeological material, with sediment carried during the period of heavy rain reaching a height of not more a metre way. Maximum accumulation calculated in the downstream sand drag.

INTRODUCCIÓN:

El control arqueológico proyectado se realizó con motivo de los movimientos de tierra derivados del dragado de los citados tramos de La Broa, El Puntalete, Las Salinas, La Gola y La isleta, incluidos en el *Proyecto de DRAGADOS DE MANTENIMIENTO EN LA CANAL DE NAVEGACIÓN DEL PUERTO DE SEVILLA (Campaña 2011)*, proyecto que se ejecutó a fin de reestablecer los calados necesarios que garantizaran la navegabilidad y la seguridad marítima de la Ría hasta el Puerto de Sevilla.

METODOLOGÍA DEL CONTROL ARQUEOLÓGICO.

Un factor clave en el planteamiento metodológico descansa en el carácter superficial del dragado que se va a llevar a cabo en todos los tramos, como se ha comentado anteriormente, consistió en el dragado del material superficial depositado durante los últimos meses como consecuencia de la dinámica sedimentaria habitual del río, incrementada por tratarse de un año hidrológico especialmente lluvioso. La pérdida de calado fue del orden de 1 metro, medida a la que se restringió el dragado.

Teniendo en cuenta toda esta información, se considera que un control arqueológico permanente como el que se ha desarrollado, cubría la posibilidad de localizar hallazgos imprevistos. El procedimiento propuesto fue el siguiente:

- o Supervisión de la Draga.
- o Revisión visual del sedimento procedente de la draga, durante su depósito en el vaciadero establecido para ello con la posterior prospección superficial de los mismos.
- o Documentación gráfica de todo el proceso.
- o Registro de incidencias.

- o Recogida y registro de materiales arqueológicos en caso de que se hallaran (echo que no ha tenido lugar).
- o Elaboración de un diario de campaña que recoja toda la información de interés referente a la intervención.
- o Elaboración del presente Informe – Memoria que pone de manifiesto los resultados de la actividad.

Los materiales recuperados durante el proceso de vigilancia del dragado se limitaron a basuras contemporáneas (plásticos, neumáticos...) restos vegetales arrastrados por el propio río así como de forma puntual restos cerámicos muy rodados en su mayoría correspondiente a material constructivo.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS-ARQUEOLÓGICOS

El Guadalquivir es el quinto río por extensión de la península ibérica con una cuenca de 56.978 kilómetros cuadrados y una longitud de quinientos sesenta kilómetros. Nace en la Sierra de Cazorla (Jaén) y discurre por las provincias de Jaén, Córdoba y Sevilla hasta llegar a su desembocadura en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), donde desemboca formando un amplio estuario compartido con la provincia de Huelva, una amplia zona húmeda conocida como las marismas del Guadalquivir.

Su nombre deriva del árabe wadi al-Kabir, que venía a significar río grande. En época romana fue llamado río Betis. Sus aguas han visto pasar algunas de las civilizaciones que han determinado el curso histórico de España; Fenicios, Tartessos, Íberos, Romanos y Árabes han sido alguno de estos pueblos que a lo largo de su curso han ido dejando huella.

Es el único río de España con un tráfico fluvial significativo. A pesar de que en la actualidad sólo es navegable desde el mar hasta Sevilla, en tiempos de los romanos era navegable hasta Córdoba y en momentos de crecidas las naves podían llegar hasta Andújar. Su curso alto comienza a unos mil trescientos cincuenta metros sobre el nivel del mar, en la Sierra de Cazorla, donde confluyen varios arroyos de curso intermitente en verano. Su nacimiento se encuentra en la Cañada de las Fuentes, término municipal de Quesada. Antes de que el río parta desde este, su manantial, el Guadalquivir recibe aguas desde las zonas más altas de las Sierras de Cazorla y el Pozo.

Sevilla es el lugar donde el Guadalquivir cobra una mayor importancia debido a que, a fin de facilitar la navegación fluvial hasta su desembocadura, su cauce ha sido modificado por la acción del hombre construyéndose canales, una esclusa y dragándose su fondo. Tras atravesar las poblaciones de Coria y La Puebla del Río, se divide en varios brazos y zonas semipantanosas llamadas las Marismas del Guadalquivir; desde donde se dirige hacia el Océano Atlántico, junto a Sanlúcar de Barrameda.

Como la mayoría de ríos españoles, el Guadalquivir tiene carácter torrencial, con un caudal que puede variar de uno a mil; es un río que gracias a los sesenta embalses construidos en la cuenca, ha sufrido una regulación importante, pero que debido a su escasa pendiente en el curso bajo hacen que Sevilla esté sometida a la acción de las mareas. En su tramo final, el Guadalquivir más que un río se define como una ría, hecho que tiene consecuencias muy positivas para la ciudad: el Guadalquivir, a su paso por Sevilla, no sufre la reducción de los estiajes ya que las mareas provenientes de su desembocadura aseguran un volumen importante de agua, un proceso complejo con consecuencias positivas para el clima.

Ya indicó Plinio el viejo en relación a los límites de las provincias de Hispania: *“En un tiempo tan dilatado los mares han penetrado en tierra, en otro lugar se han adelantado*

las costas, o se ha torcido el curso de los ríos, o se han enderezado sus meandros. Además observadores distintos partes de diferentes puntos para las medidas, y las siguen por distintas vías. Así no hay dos que coincidan.”

Avieno ya menciona en su "*Ora Marítima*" (S. VI a.C.) que el río Tartessos desemboca en el golfo Tartésico que este llega hasta el Océano, y que desde aquí al río habría un día de navegación, dato que con todo lo relativo que es cuadra con bien con la distancia que hay de Coria a Matalascañas o a Sanlúcar (unos 60 Km. que sería el diámetro del antiguo estuario del Guadalquivir). Atendiendo a estudios polínicos que se han hecho, el clima sobre el 1000 a.C. y por tanto en la época Tartésica era más atlántico y menos continental, es decir, más lluvioso y con temperaturas más suaves; había álamos, abedules, alisos y chopos, en mayor número que la típica foresta mediterránea de olmos, encinas y alcornoques. En parte esto está en relación con la presencia de este gran golfo marino.

Hay que esperar al período Romano Imperial para detectar la ocupación efectiva de la llanura aluvial más próxima al escarpe de la terraza, aprovechando una fase de estabilidad que conlleva un descenso en el número de avenidas fluviales entre los ss.I y II d.C. (Barral, 2004) y que viene favorecida por un importante descenso del nivel del mar que se produce en torno al 1.870 a. BP, cuyas cotas descienden incluso por debajo del nivel actual. Ejemplo de esta expansión urbana hacia la llanura aluvial lo constituye el enterramiento del s. I d.C. de c/Peris Mencheta-42 (Barral, 2004) o la generalización de la actividad constructiva de tipo portuario de la Encarnación perteneciente a la misma época (Amores, 2003).

Esta fase de estabilidad se detecta igualmente en otros sectores de la llanura aluvial, como informan las estructuras halladas en torno a los +4 m snm, como por ejemplo las cloacas de Itálica (Borja, 1992), las “estructuras portuarias” descritas en los terrenos de la empresa Transportes Pantoja S.A. (al NE del Convento de San Isidoro del Campo) (Barral, 2004).

Por último, también se ha detectado este período en las actuales marismas, donde se describe una vía romana en la Marisma de Mesas de Asta (Cádiz) (Menanteau, 1982) a una cota de +1,80 m snm.

Durante el período romano, el río se convierte en una fundamental vía de comunicación y eje vertebral de la dinamización económica, al agilizar el intercambio comercial a través de sus aguas. Diversos puertos distribuidos a lo largo del cauce del Guadalquivir contribuyeron a la organización y expansión comercial de la zona. En consonancia con esta importancia comienzan a realizarse obras (diques, canalizaciones, presas y otras obras de ingeniería hidráulica) que aseguren el buen funcionamiento de los flujos comerciales, y que solucionan los problemas surgidos de los cambios morfológicos que experimenta el río.

Hasta finales del Imperio Romano (siglo IV d.C.) el estuario del Guadalquivir siguió ocupando esa gran laguna de influencia marina, denominada Golfo Tartésico aunque por una confusión que quizás proceda de la misma época romana se le ha conocido hasta ahora como Lacus Ligustinus cuando en realidad este lago estaba más arriba. El Golfo Tartésico que llegaba desde el océano abierto hasta algo más debajo de La Puebla del Río (Sevilla), evolucionó a medida que una flecha litoral iba cerrando su boca y sus fondos se iban rellenando con sedimentos provenientes de la erosión de la cuenca del Guadalquivir a una albufera salobre. Posteriormente esta albufera se seguiría

colmatando con los aportes aluviales, originando una amplia zona de marismas en la que el río se abría en tres grandes brazos: Brazo del Este, Brazo de Enmedio (cauce actual) y Brazo del Noroeste (Brazo de la Torre).

En el interior de la laguna, ya en siglo IX, se habían formado las islas Mayor y Menor, en la época de Abderramán II cuando hubo una incursión normanda en la zona y junto a esta última isla los normandos fondearon sus naves. Posteriormente estas denominadas islas Capitoles fueron otorgadas en 1283, por privilegio rodado de Alfonso X, a 200 servidores, que participaron en la conquista de Andalucía, para que los explotaran y fundasen la villa de la Guardia (Puebla del Río). Hasta el siglo XVII esta albufera con sus dos islas permaneció prácticamente inalterada, ya que sólo se utilizaba para pasto del ganado y para cazar, pero en los tres siglos posteriores se transformó profundamente, originando el paisaje que ha llegado hasta nosotros.

El primer proyecto de “cultivar y hacer útil” las tierras “desde la ensenada de Huelva hasta la desembocadura del Guadalquivir aparece en 1720 propuesto por la Casa Ducal de Medina Sidonia, que tenía la mayor parte de la propiedad en la zona o antes, tras la reconquista. No se puede precisar en la medida y ritmo en que se fueron extendiendo en un largo del proceso de colmatación alrededor de las islas otra serie de vetas de tierra y se fue conformando una gran red de canales naturales y esteros ya bajo el predominio de las aguas dulces.

CONCLUSIONES:

El desarrollo del presente informe arqueológico a cubierto los objetivos previstos para dicha intervención no viéndose afectado patrimonio arqueológico subacuático alguno durante el desarrollo de las actividades de dragado, desde la dirección del presente proyecto se insiste en la necesidad de este tipo de cautelas arqueológicas con el fin de salvaguardar el posible riesgo de afección que pueda sufrir el patrimonio sumergido de nuestras costas a raíz de la realización de proyectos constructivos o de infraestructura marítima que lo amenace.

BIBLIOGRAFÍA:

- **Amores, f. (2.003).** Informe sobre los contextos romanos tardíos y altomedievales. Área central del solar del antiguo Mercado de la Encarnación (Sevilla). Informe técnico (37 págs).
- **Arellano Gañán, I.; et alli (1992):** *Informe preliminar de la prospección arqueológica subacuática realizada en los accesos al Puerto de Cartagena y Puerto e Isla de Escombreras.* Memorias de Arqueología. p.p. 295-302. Centor Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas. Cartagena.
- **Barral, M.A. (2.004).** Estudio Geoarqueológico de la ciudad de Sevilla. Antropización y Reconstrucción Paleogeográfica durante el Holoceno Reciente (últimos 2.500 años). Tesis Doctoral, Universidad de Huelva (En prensa. Servicio de Publicaciones Universidad de Sevilla-Fundación Focus Abengoa.).
- **Bejarano Moreno, A y Fernández Martín, J.L. (2007):** Vigilancia ambiental en las Obras de Actuaciones de Mejora en Accesos Marítimos al Puerto de Sevilla, Fase I: Esclusa. Diseño y Avances.(*inédito*)
- **Blázquez Martínez, J.M.:** El Guadalquivir vía comercial. Web Antigua: Historia y Arqueología de las civilizaciones.
- **Bonsor, G.E. (1.931).** *The Archaeological expedition along de Guadalquivir. 1889-1901.* Nueva Cork. Versión castellana de G. Chic García y A. Padilla Monje, ed. Gráficas Sol, Écija 1989 133 pp.).

- **Borja, F. (1.992).** Pleistoceno reciente, Holoceno y períodos históricos del SW de Andalucía. Paleogeografía de medios litorales y fluvio-litorales de los últimos 30.000 años. Tesis Doctoral, Universidad de Sevilla (Inéd.).
- **CHIC G. (1979):** "Gades y la desembocadura del Guadalquivir". Gades 3. pag. 16 ss (1983) "Portus Gaditanus", Gades 11, pp.105-120.
- **CHIC, G. (1.990).** La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana. Ed. Gráficas Sol, Écija (104 pp.).
- **GAVALA, J. (1959):** La Geología de la Costa y Bahía de Cádiz y el poema "Ora Maritima", de Avieno. Madrid, Instituto Geológico y Minero de España. Edición facsímil en Cádiz, Diputación Provincial, 1992
- **MENANTEAU, L. (1.982).** Les Marismas du Guadalquivir, exemple de transformation d'un paysage alluvial au tours du quaternaire récent. Tesis Doctoral, Univ. Paris-Sorbone (Paris).
- **MORAL, L. de (1.991).** La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir (siglos XVIII-XX). Gestión del agua y organización del territorio. Sevilla.
- **MORAL, L. de (1.997).** "El agua en la organización del espacio urbano: el caso de Sevilla y el Guadalquivir". *Doc. Anál. Geogr.* 31:117-127.
- **ZAZO, C.; Goy, J.L.; Somoza, L.; Dabrio, C.J.; Belluomini, G.; Improta, J.; Lario, J.; Bardají, T.; Silva, P.G. (1.994).** *Journal Coastal Research*.