

INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA DEL DRAGADO DE LA CANAL DE ACCESO AL PUERTO DE MAZAGÓN (PALOS DE LA FRONTERA, HUELVA)

Tomás Agustín Reina Narváez

Resumen: Esta intervención arqueológica a consistido en el dragado del dique de abrigo, mejora de calado de bocana y acceso a bocana del Puerto Deportivo de Mazagón para satisfacer las demandas de las embarcaciones que hacen uso de él. Destacar la inexistencia de hallazgos arqueológicos de interés. Este control arqueológico ha sido realizado por la empresa *Arqueología Subacuática y Terrestre SL*.

Abstract: This archaeological intervention consisted of the dredging of the main breakwater, improvements in the depths of the estuary and access to Mazagón's marina estuary in order to satisfy the demands of the watercrafts that make use of it. No remarkable archeological finds were discovered. The archaeological check has been carried out by the enterprise Arqueología Subacuática y Terrestre SL.

INTRODUCCIÓN

La Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) adjudica la “Redacción del Proyecto de Dragado de la Canal de Acceso al Puerto de Mazagón; Clave: RHM981 CM(550)” a la empresa Consultores de Ingeniería UG21 S.L. Desde APPA se solicitó cautelas de medidas de protección del patrimonio referente a esta obra dado que el área de afección se encontraba en la Zona de Servidumbre Arqueológica denominada Zonas Portuarias-Marismas del Odiel, debiendo realizarse un control de movimiento de tierras en los trabajos de dragado.

La localización del puerto deportivo de Mazagón en el extremo Este de la Ría de Huelva, frente a la denominada Barra de Huelva y al final del Dique Juan Carlos I del Puerto de Huelva, hace necesaria la realización de obras de dragado de forma periódica debido a la importante cantidad de material en suspensión que produce problemas de aterramiento. En el caso concreto del Dique de Abrigo, hay que añadir el constante depósito de material arrastrado por los temporales de componente Sur y Sureste.

La titularidad de la zona es de actuación pública y su gestión corresponde a la Empresa Pública de

Puertos de Andalucía.

El 18 de febrero de 2011 fue autorizada esta actividad por resolución de la Delegación de Provincial de Huelva de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía en virtud de lo dispuesto en la ley 1/1991, de 3 de julio, del Patrimonio Histórico de Andalucía; en el Reglamento de Actividades Arqueológicas aprobado por Decreto 168/2003, del 17 de junio; en el Artículo 48 del Decreto 19/1995, de 7 febrero; en el Artículo 5.34, 4/1993 de 26 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Organización Administrativa de Patrimonio Histórico.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Diversos procesos continentales, marinos y antrópicos interactúan a lo largo de una franja litoral, para determinar la dinámica sedimentaria allí resultante. Los principales factores que controlan esta dinámica sedimentaria en cualquier tipo de costa son: 1) su estructura geológica, 2) el régimen hidrodinámico que le afecta y 3) la cantidad y calidad del aporte sedimentario; mientras que la presencia, morfología y distribución lateral de sus secuencias sedimentarias viene directamente relacionada al rango mareal y a la acción de las tormentas. Los sistemas deposicionales situados a lo largo de la costa de Huelva se disponen sobre formaciones clásticas neógeno-cuaternarias, que representan el relleno del borde occidental de la depresión del Guadalquivir.

El área que nos ocupa queda delimitada dentro de la Zona de Servidumbre Arqueológica Polígono Zonas Portuarias-Marismas del Odiel, inscrito en el Catálogo de Yacimientos arqueológicos de Andalucía con el código 21/041/0068. También aparece inscrito en la Carta de Riesgo Antrópico del Patrimonio Arqueológico Subacuático de Andalucía. Con respecto a la Zona Marismas del Odiel indicar que la formación de estas marismas se ha producido por las aportaciones sedimentarias de los ríos Tinto y Odiel, ambos navegables en la antigüedad, en ella se localizan múltiples asentamientos que se remontan a época púnica, que se encuentran localizados en tierra pero directamente relacionados con la ría, teniendo incluso algunos de ellos restos sumergidos.

Es bien conocido que tanto fenicios, griegos romanos como musulmanes visitaron la zona por vía marítima, explotando el territorio desde el punto de vista agrícola, pesquero y sobre todo, minero. Mediante el análisis de la bibliografía así como de los distintos documentos históricos procedentes del Archivo General de Indias y en el Instituto Hidrográfico Nacional, ha sido posible conocer la zonas en las que existen un número de pecios considerables a lo largo del litoral onubense.

La escasa documentación sobre el enclave donde se encuentra el Puerto Deportivo de Mazagón

supone un impedimento para tener un contexto histórico fiable. Solo hay evidencias de infraestructuras relacionadas con la industria de salazones en época romana y barcos hundidos en diferentes puntos de las cercanías al puerto. Algunos materiales de superficie en las inmediaciones de la Torre del Loro dan pie a Ponsich para situar aquí una instalación dedicada a la elaboración de salazones: “*la costa ha retrocedido con relación a su trazado primitivo, eliminando los posibles vestigios de fábricas de salazón de las que aún quedan in situ algunos fragmentos del fondo de las pilas, de opus signinum y fragmentos de ladrillos y tejas romanas esparcidos por la superficie*”. (Ponsich, 1988). En el marco de las prospecciones del Proyecto Tierra Llana se localizaron algunos materiales romanos (tégulas y cerámica común) en el cordón dunar que separa el poblado forestal de Mazagón y la linea de costa, que por su situación nos hace suponer que pueda tratarse de otra factoría de salazón. Y por último, durante las obras de instalación del camping Fontanilla (Mazagón, Moguer) aparecieron algunos galbos y regatones de ánforas tardorromanas a una profundidad de -1'50 metros bajo el depósito dunar. Al igual que en los dos casos anteriores estaríamos de nuevo ante una instalación pesquera de época tardorromana.

Las costas onubenses jugaron un papel fundamental en la navegación entre España y América, siendo decisivas en su aportación al Descubrimiento de América y los viajes colombinos. En principio, las naves acostumbraban a ir solas, pero los ataques de corsarios franceses a las naves procedentes de las Indias del viaje a las Indias son continuos a partir de 1520. A consecuencia de esta amenaza, en 1521 los mercaderes interesados en la ruta trasatlántica solicitan permiso al rey para crear una armadilla que vigile las costas bajoandaluzas y proteja la llegada de los barcos de la carrera de Indias. El sufragio de esta armada a de correr no solo a cuenta de los interesados en el comercio sevillano, sino de todos aquellos que carguen productos en los puertos de Sevilla, el litoral gaditano, el Condado de Niebla y el marquesado de Ayamonte con destino tanto a las Indias como a los archipiélagos atlánticos de África. Por este motivo fue creada la Armada de Averías (1521), origen de la Armada Real de la Guardia de la Carrera de Indias.

Las Leyes específicas sobre naufragios están en la Recopilación de Leyes de Indias, tomo IV, título XXXVIII, en las leyes XXII, XXIII y XXIV, que se titulan: “*De los navíos arribados, derrotados y perdidos*”, que dicen así: “*Que la Hacienda de los navíos perdidos se envíe con los autos y escrituras*” (Ley XXII), “*que los bienes de navíos perdidos en las costas del norte de las Indias se traigan a Sevilla*” (Ley XXIII), y “*que el Consulado de Sevilla pueda nombrar a quien acuda en Sanlúcar a los navíos perdidos*” (Ley XXIV).

Las primeras noticias de naufragios en las costas de Huelva las tenemos de parte del galeón *San*

Medel y San Celedón, naufragado en El Portil en 1544, habiendo venido de Nueva España. A lo largo del siglo XVI se sucedieron al menos 12 pérdidas de barcos en el litoral onubense; en Arenas Gordas, en 1551 la nao *Santa Lucía*, en 1566 la nao *San Antonio*, 3 galeones y una nao de nombres desconocidos (1560 y 1566); en Palos, en 1563 la nao *Espíritu Santo*, en 1581 la nao *San Miguel*, de la Armada del General Diego Flores de Valdez; también de este contingente se perdió la nao *San Esteban*, en el Picacho; la galeaza *San Juan* frente al brazo de la Torre en 1582 y cerca de Ayamonte el navio *La Concepción* huyendo de los ingleses (1595).

En la siguiente centuria hay tres naufragios en Arenas Gordas, el galeón *San Esteban* y la nao *N^a Señora de la Concepción* (1612) y el navío *N^a Señora del Rosario*, venido de Puerto Rico (1660). La urca holandesa *La Fama Volante* naufraga en la barra de Huelva, viniendo de Canarias.

Durante el siglo XVIII hay 5 barcos de la flota de Indias hundidos, hallándose en Ayamonte dos, la fragata *N^a Señora del Rosario* alias *La Isabela*, que naufraga venida de La Habana en 1733 y el navio *San Bruno* (1758), de venida de Lima, lo hace “en el paraje que llaman la Tuta”, cerca de Ayamonte. En Torre del Asperillo hay constancia de la polacra *San Diego* alias *La Esperanza* (1752), que naufraga de ida a Cartagena de Indias y el navío *N^a Señora del Rosario* y *Santo Domingo*, alias *El Veneciano*, habiendo salido de Cádiz con destino a Cartagena, naufraga enfrente de El Asperillo.

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS

El principal objetivo del proyecto de dragado es la definición a nivel constructivo de la canal de acceso al Puerto de Mazagón con el fin de evitar la evolución de depósitos sedimentarios en esta zona, fundamentalmente en el frente del dique de abrigo, la zona de contradique y bocana del puerto, con objeto de mantener el calado de operatividad del puerto, facilitando así el tránsito de embarcaciones pesqueras, de servicios y de recreo.

Se ha proyectado un dragado de mantenimiento para el canal de acceso y frente de la explanada de varadero. Las cotas de dragado adoptadas han sido la de -2,50 m para la canal de acceso y la -4,50 m para la zona de la bocana (respecto al Cero del Puerto) para mantenimiento de la operatividad del puerto.

El área de dragado se ha dividido en tres diferentes espacios:

- ▲ Zona 1 o Zona de Dique de Abrigo, con una cota de dragado de -2'5 m. entre los perfiles 1 y 17, y -4'5 m. entre los perfiles 18 y 25.
- ▲ Zona 2 o Zona de Mejora de Calado de bocana, cuya cota ha sido -4'5 m.
- ▲ Zona 3 o Zona de Acceso a Bocana, también con -4'5 m. de cota de dragado.

Del estudio de caracterización de material se obtiene que para las zonas 2 y 3 próximas a la bocana el material es de categoría II, mientras que para la zona 1 del Dique de Abrigo el material es de categoría I. El lugar de vertido para los materiales de categoría II es el círculo de radio de 1'75 millas náuticas con centro en el punto situado en las coordenadas Longitud 6°53'15'' O y Latitud 36°56'48'' N. Este punto se halla a 12 millas náuticas del puerto de Mazagón, zona que viene siendo utilizada por la Autoridad Portuaria de Huelva para materiales de este tipo, y que ha sido ya aprobada por la Capitanía Marítima de Huelva para el vertido de dragados realizados por la APPA. Los materiales de categoría I se han destinado a la regeneración de la Playa de la Fontanilla, que se encuentra frente al Parador Nacional de Mazagón, a 2'5 millas náuticas del puerto.

RESULTADOS DE LA INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA

La metodología aplicada ha sido la propuesta por la Delegación Provincial de Cultura de Huelva. Este control arqueológico ha consistido en el seguimiento de llenado de la cántara de la draga y su posterior vertido. El dragado ha sido realizado por la empresa Drag-sur S.L, utilizando una draga de succión en marcha (*Alaska I*, que más adelante fue substituida por *Josefa Pérez*). Durante el primer mes de trabajo también participó en la obras la draga-gánguil con retroexcavadora *Omarsub I* (de la empresa Omarsur S.L. Para acceder a esta dragas teníamos que embarcar en una lancha, junto con el resto de la tripulación. Hay que destacar el buen trato en todo momento de los trabajadores de la empresa de dragado para con los arqueólogos.

Todos los materiales aparecidos en este dragado son de cronología contemporánea, residuos sólidos provenientes de las actividades pesqueras y de recreo que se llevan a cabo en este puerto (redes, plásticos, boyas, lastres, etc...). Únicamente se puede destacar la aparición de restos de embarcaciones contemporáneas. Los sedimentos dragados en esta intervención corresponden a una cronología entre el Mioceno y el Cuaternario. En las zonas 2 y 3 las facies son de componente fangosa de color negruzco en su parte superior, hasta una cota de -3 metros, donde se mezclan los aportes procedentes de la ría con los desechos sólidos propios del puerto. Desde los -3 hasta los -4'50 m. las facies fangosas bioturbadas se mezclan como arenosas de grano fino e inclusiones de malacofauna. La zona 1 (Dique de Abrigo) presenta un sedimento de facie arenosa de color pardo-amarillento, granulometría fina e importante presencia de malacofauna. Este estrato se ha formado debido a los aportes de arena depositados gracias a los temporales de componente sur y sureste. Aquí los resultados han sido prácticamente nulos. Sólo caben mencionar la aparición de varios fragmentos de embarcaciones contemporáneas.

Esta intervención arqueológica ha sido realizada por la empresa Arqueología Subacuática y

Terrestre.

CONCLUSIONES

Finalizado este dragado en el Puerto Deportivo de Mazagón se puede desestimar, debido a la casi total ausencia de materiales arqueológicos y a la secuencia geológico-estratigráfica observada durante la ejecución de los trabajos, cualquier intento de análisis o estudio arqueológico en esta zona concreta hasta la cota alcanzada. Solamente poniendo en relación esta zona que nos ocupa con otras zonas de la Ría de Huelva y de la costa onubense permitiría un estudio arqueológico más completo que permitiera su inclusión en la secuencia histórica de Huelva y su Ría.

Las facies sedimentarias documentadas se han formado como consecuencia del arrastre de fangos biotubados, así como residuos sólidos provenientes de la actividad pesquera y de embarcaciones de recreo que se desarrollan en este puerto de Mazagón.

BIBLIOGRAFÍA

AMO Y DE LA HERA, M del: “Restos materiales de la población romana de Onuba”. En: *Huelva Arqueológica*, II. Huelva, 1976.

BAZZANA, A. y CRESSIER, P.: *Saltés (Huelva). Une ville medieval de al-Andalus.* Madrid, 1989.

BAZZANA, A y BEDIA, J. *Saltes: una ciudad islámica.*

BELTRÁN MARTÍNEZ, A.: *Las ánforas romanas en España.* Zaragoza, 1970.

BORJA BARRERA, F. “El marco natural del Puerto de Huelva” en *El Puerto de Huelva. Historia y Territorio*, 1999.

CAMPOS CARRASCO, J.M. *Onoba Aestuaria. Una ciudad portuaria en los confines de la Baetica.* Ayuntamiento de Huelva. Concejalía de cultura, 2009.

CAMPOS CARRASCO, JM y GÓMEZ TOSCANO, F. “El puerto de Huelva en la antigüedad: los primeros pobladores” en *El Puerto de Huelva. Historia y Territorio*. 1999.

CARRASCO PEREA, S., MOJARRO BAYO, A.M. “El archivo del puerto de Huelva” en Huelva en su historia, nº 5, 1994.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. “La avería en el comercio de Indias”. Anuario de Estudios Americanos, tomo II. Escuela de estudios hispano-americanos. Sevilla, 1945, pp 23-26. Archivo General de Indias. Indiferente, leg. 420, lib. 9, fol. 31v-34v. Real Provisión a las justicias, Valladolid, 11 de septiembre de 1522.

FERNÁNDEZ JURADO, J. “El final de Tartessos” en *Huelva y su provincia*.

GARCÍA Y BELLIDO, A. *España y los españoles hace dos mil años según la Geografía de Estrabón*. 1945.

GÓMEZ TOSCANO, F., CAMPOS CARRASCO, J.M. Arqueología en la ciudad de Huelva. Universidad de Huelva, 2001.

HERNÁNDEZ DÍAZ, C. Avatares de las flotas de las Indias por las costas onubenses. Huelva 1993.

IZQUIERDO LABRADO, Julio. Palos de la Frontera en el Antiguo Régimen. Ayuntamiento de Palos, 1985.

LARA RÓDENAS, M.J. y GONZÁLEZ CRUZ, D. “Comercio y navegación en la Huelva del antiguo régimen...” en *El Puerto de Huelva. Historia y Territorio*. 1999.

LUZÓN NOGUÉ, J.M.: *Antigüedades romanas en la provincia de Huelva. Huelva, Prehistoria y Antigüedad*. Madrid, 1975.

MARTÍ SOLANO, JOSEFA. “Los dragados de la bahía de Cádiz. Métodos de control y análisis de materiales.” En: *Aulas del mar. Arqueología subacuática I*, Murcia, S. Ramallo Asensio, 1994, pp. 117-132.

MOJARRO, A. *Pequeña historia del Puerto de Huelva*. 1998.

MOJARRO BAYO, A.M. “La historia del Puerto de Huelva”, Universidad de Huelva, 2009.

MONTEAGUDO LÓPEZ-MENCHERO,J. “El puerto: testigo y protagonista de la Historia...” en *El Puerto de Huelva. Historia y Territorio.*

MORALES, J.A., ACOSTA, E..A., BALLESTA, M. *Efecto erosivo de los temporales de invierno 1995-1996 sobre la playa de Mazagón (Huelva, SO de España): influencia de las construcciones costeras.*

PENDÓN, J.G. Y MORALES, J.A. Facies deposicionales holocénicas de la Costa de Huelva: propuesta de nomenclatura para litofacies estuarinas. Universidad de Huelva. 1996.

PONSICH, M. Aceite de oliva y salazones de pescado. Factores económicos de Bética y Tingitana. Madrid, 1988 .

POZO, F., CAMPOS, J. M., BORJA, F. Puerto histórico y castillo de Palos de la Frontera. Universidad de Huelva, 1996.

TERRERO, J. *Armas y objetos extraídos en los dragados del Puerto de Huelva.* Madrid. 1994.

VILLEGAS MARTÍN, J., MIRA TOSCANO, A., CARRIAZO RUBIO, J.L. “Nuevas aportaciones para la historia de las torres almenara onubenses” en *Huelva en su historia*, nº 12, 2005.