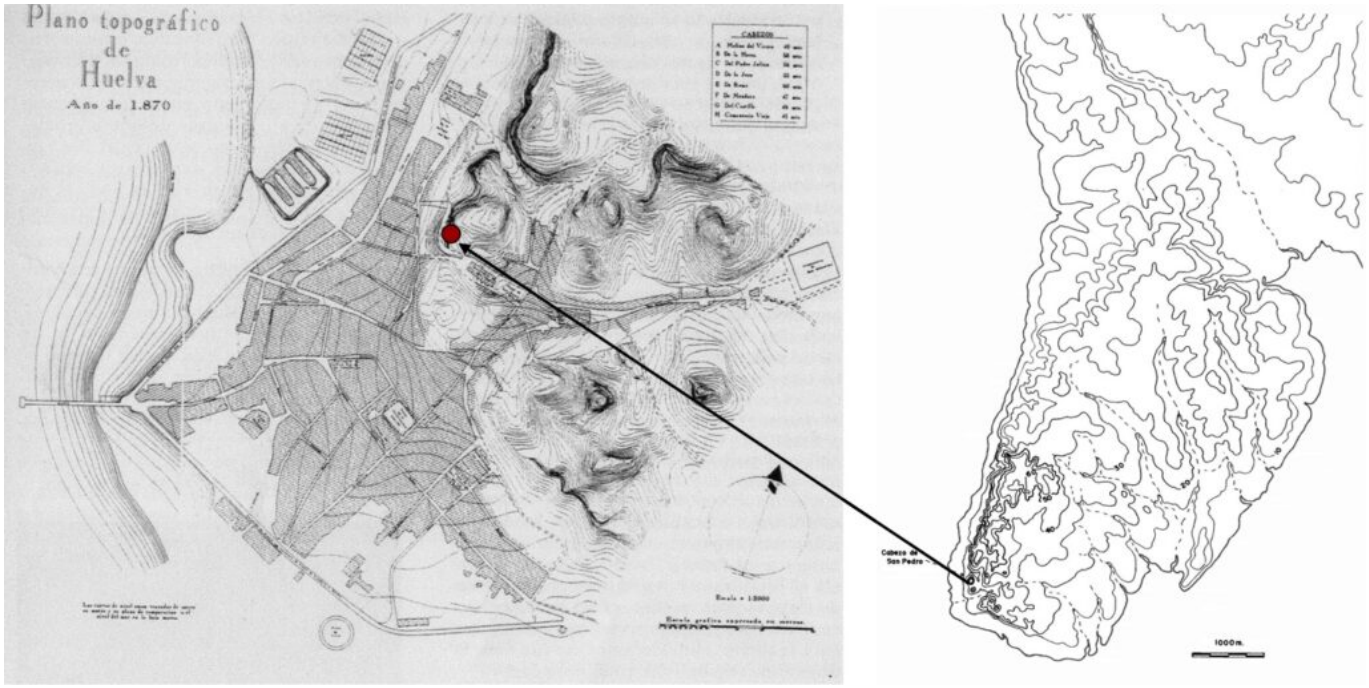
El Puerto de Huelva en época tartésica y romana

La topografía de Huelva, una ciudad entre cabezos

Para comprender la configuración urbana del asentamiento de Huelva y su puerto es preciso conocer sus características topográficas, un hecho que ha condicionado enormemente el asentamiento humano.

El poblamiento antiguo de Huelva comenzó siendo en altura, sobre los denominados cabezos, un paleoacantilado flandriense de Edad Holocena de altura algo mayor de 40 m. que conforma una península de forma alargada que proporcionaba al asentamiento un alto valor estratégico desde el que se obtenía una extensa visión de gran parte del espacio marítimo del Golfo de Cádiz y también del continental más inmediato (siguiente imagen). La extensión de la ciudad a las zonas más bajas se produce desde la Protohistoria, de forma que entre los siglos finales del II Milenio y los primeros del I Milenio a.C., el inicio de la ocupación efectiva de Huelva, el punto donde se sitúan los cabezos, reuniría las condiciones necesarias para su uso como puerto marítimo-fluvial.



Mapa topográfico de Huelva en el s. XIX y la península y sus cabezos en el contexto de la Ría de Huelva. (Elaboración del autor).

El aspecto de Huelva en el pasado sería muy diferente del actual, de hecho, una gran parte del actual casco urbano estuvo sumergido hasta hace poco más de tres-cuatro siglos, pues desde la fase previa a su ocupación, se habría formado una topografía muy accidentada por efectos de la erosión diferencial, generando los señalados cabezos (siguiente imagen).

En la actualidad, y a lo largo de la ocupación de la ciudad, estos ejes de drenaje han dado lugar a la distribución de calles y manzanas, según se observa al relacionar la topografía con la urbanística.

En cuanto a la línea mareal, ésta tendría un diseño sinuoso, con entrantes y salientes muy pronunciados diferente totalmente a como la conocemos hoy (siguiente imagen) (Campos, 2011).



Reconstrucción de la topografía y línea mareal de la ciudad de Huelva en época protohistórica y romana sobre plano de la ciudad actual. Se indican las principales estructuras exhumadas. (Elaboración del autor).

La protohistoria. El nacimiento de la ciudad y su puerto

Como se ha señalado, no será hasta fines del II milenio/inicios del I milenio, cuando pueda hablarse con propiedad de un asentamiento urbano y de la existencia en la ría de un puerto importante a través del cual se comenzarían a materializar unos contactos que van a interrelacionar a la sociedad local con marinos y comerciantes procedentes de otros puertos lejanos.

En estos momentos se confirma la existencia en los cabezos de Huelva de una sociedad avanzada. Ello era debido a su condición de puerto y lugar de confluencia de las relaciones que ya se venían estableciendo entre los círculos del comercio extrapeninsular. En momentos tan tempranos sus gentes se fueron familiarizando con otras lenguas, costumbres o estéticas, y es lógico que tuvieran acceso prontamente a las modas y a las nuevas corrientes culturales, tecnológicas y religiosas que se implantarán desde entonces en el mundo antiguo. Ello contribuyó a que esta sociedad portuaria fuese cosmopolita, muy dinámica y claramente abierta al exterior.

Algo más tarde, la producción intensiva del cobre y de la plata en las minas onubenses del Cinturón Ibérico de Piritas, cuyo puerto natural de salida ha sido siempre la ría de Huelva, sería un factor de atracción relevante para la presencia en el Occidente de los primeros comerciantes fenicios y, antes de la fundación de Cádiz, la plata tartésica ya había comenzado a distribuirse por las costas de la franja sirio-palestina en abundantes cantidades. A este respecto es clarificador el texto de Diodoro de Sículo cuando nos transmite que los barcos venían con anclas de plomo y regresaban con anclas de plata. Aunque quizás esto resulte algo exagerado, lo cierto es que el incremento de las transacciones comerciales fue la razón del establecimiento de un puerto permanente en la ciudad, momento desde el que su vocación de intercambio ha sido la principal actividad económica del lugar. Tal es así, que la ciudad de Huelva en época protohistórica se convirtió en uno de los puntos comerciales principales del Mediterráneo, sobre todo a partir del siglo VIII a.C., como consecuencia del intercambio de metales, principalmente plata procedente de los minerales de la Faja Pirítica Ibérica (Campos y Gómez, 1999).

De los inicios del siglo VIII a.C. el peso específico del puerto se deduce porque cráteras áticas para mezclar el vino como las que se conservan en el Museo

Provincial, sólo han aparecido en necrópolis reales y en las capitales de los reinos entonces involucrados en el comercio de los metales. De tipo aristocrático son las tumbas localizadas en la Joya (siguiente imagen), cuyos ajuares funerarios no tienen parangón en otras necrópolis del período orientalizante del siglo VII a.C. Junto a los cadáveres se depositaron jarros de bronce, objetos de plata y oro, vasos de alabastro, o marfiles y sobre todo aparecieron los restos de un carro fúnebre, que fue tirado por dos caballos para llevar a su tumba a un personaje de gran relevancia social.

Selección de artefactos que forman parte de ajuares de diferentes tumbas de la necrópolis de La Joya. (Elaboración del autor).



Poco después, durante todo el siglo VI a.C., en el puerto de Huelva se asiste a la llegada de otros marinos muy dinámicos que intercambiarán sus mercancías por plata, con gran éxito, habida cuenta del poder económico de las elites locales que podían adquirir una variada y suntuosa vajilla cerámica en la que están

representadas obras maestras de los más famosos pintores y alfareros griegos del período arcaico (siguiente imagen).

Selección de cerámica griega localizada en Huelva, Museo de Huelva. (Elaboración del autor).



En lo que a restos portuarios de este periodo se refiere, el lugar más relevante de los exhumados hasta ahora es el santuario, corazón del emporio en el que se convierte la ciudad, sobre todo a partir del s. VIII, como consecuencia del crecimiento comercial y demográfico que tuvo lugar. Alrededor del santuario giraría toda la actividad económica del puerto, cerca del cual se articulaba la logística de embarque y desembarque (Toscano, 2020). A este lugar, los navegantes, procedentes de la costa sirio-palestina y del Egeo, acudirían para pagar el tributo correspondiente, además de poder realizar ofrendas y rituales para pedir la protección en sus travesías y dar gracias por la llegada a puerto (siguiente imagen).



Santuario de Méndez Núñez durante su excavación. (Elaboración del autor).

En torno a este santuario, al norte del mismo, se ubican una serie de estructuras portuarias relacionadas con la actividad metalúrgica. Al sur, se ubican varios edificios de grandes dimensiones de los siglos VII-VI a. C., y se localiza la concentración de los materiales griegos más selectos, entre ellos la muestra más antigua de cerámica griega importada de todo occidente.

Muy recientemente se han descubierto restos muy significativos del puerto protohistórico en el antiguo edifico de Hacienda, consistentes en un complejo de

almacenes portuarios fechados en una amplia banda cronológica entre los ss. VIII-VI a. C. (siguiente imagen).

Almacenes portuarios tartésicos exhumados en el "antiguo edificio de Hacienda", ss. VIII-VI. (Photo: Juan Manuel CAMPOS CARRASCO).



En los años finales del siglo VI a. C., en las excavaciones dejan de aparecer importaciones griegas de la calidad anterior, un hecho que ha sido relacionado con el cese de la explotación y del comercio de la plata local, que daría lugar a la pretendida crisis de Tarteso. Los siglos V-III, coincidentes con un período de crisis minero-metalúrgica representarán un período mucho más austero que el inmediatamente anterior.

Onoba Aestuaria. El puerto en época romana

La importancia del puerto se retomará en época romana erigiéndose como un nudo comercial de primer orden en los circuitos mediterráneos y atlánticos. Dotado de importantes infraestructuras de diversa naturaleza, *horrea, cetariae, officinae, lanterna*…, supone a día de hoy una de las áreas portuarias más significativas de las ciudades del arco atlántico hispano (Campos, 2011).

Se articula en dos áreas claramente diferenciadas en torno a la ensenada, con funciones distintas, que permiten vislumbrar una dualidad comercial y económica; a levante se ubican las actividades económicas relacionadas con la industria pesquero-conservera y a poniente, las de administración y control del puerto, vinculado directamente con el *fiscus* imperial (siguiente imagen).

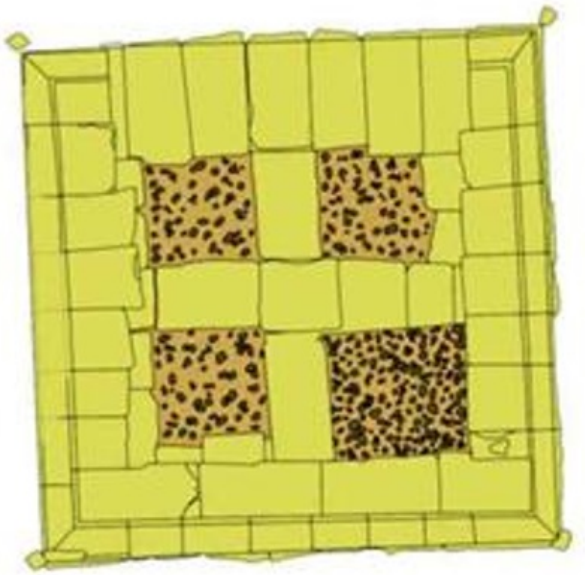


Recreación del puerto de época romana con indicación de los restos documentados. (Elaboración del autor).

La *cetaria* de *Onoba* funciona desde el s. I d.C. hasta fines del V. Hasta el momento se han excavado un total de cuatro ambientes industriales con piletas, cisternas, saladeros, conducciones, etc. que conforman un importante barrio industrial pesquero-conservero.

Al fondo de la ensenada, entre los dos ámbitos portuario señalados, se ubica un importante conjunto de estructuras portuarias. La más importante de todas consiste en un potente basamento realizado en *opus quadratum* fechado en el cambio de Era. Tanto su conformación arquitectónica como su ubicación en un contexto portuario claro, con una ensenada marítima de acceso difícil, en donde debieron existir zonas cambiantes, bajíos arenosos y marismeños, apunta a que se trata de un faro o *lanterna* (siguiente imagen).

Basamento de sillares del área portuaria y reconstrucción hipotética de la lanterna. (Elaboración del autor).

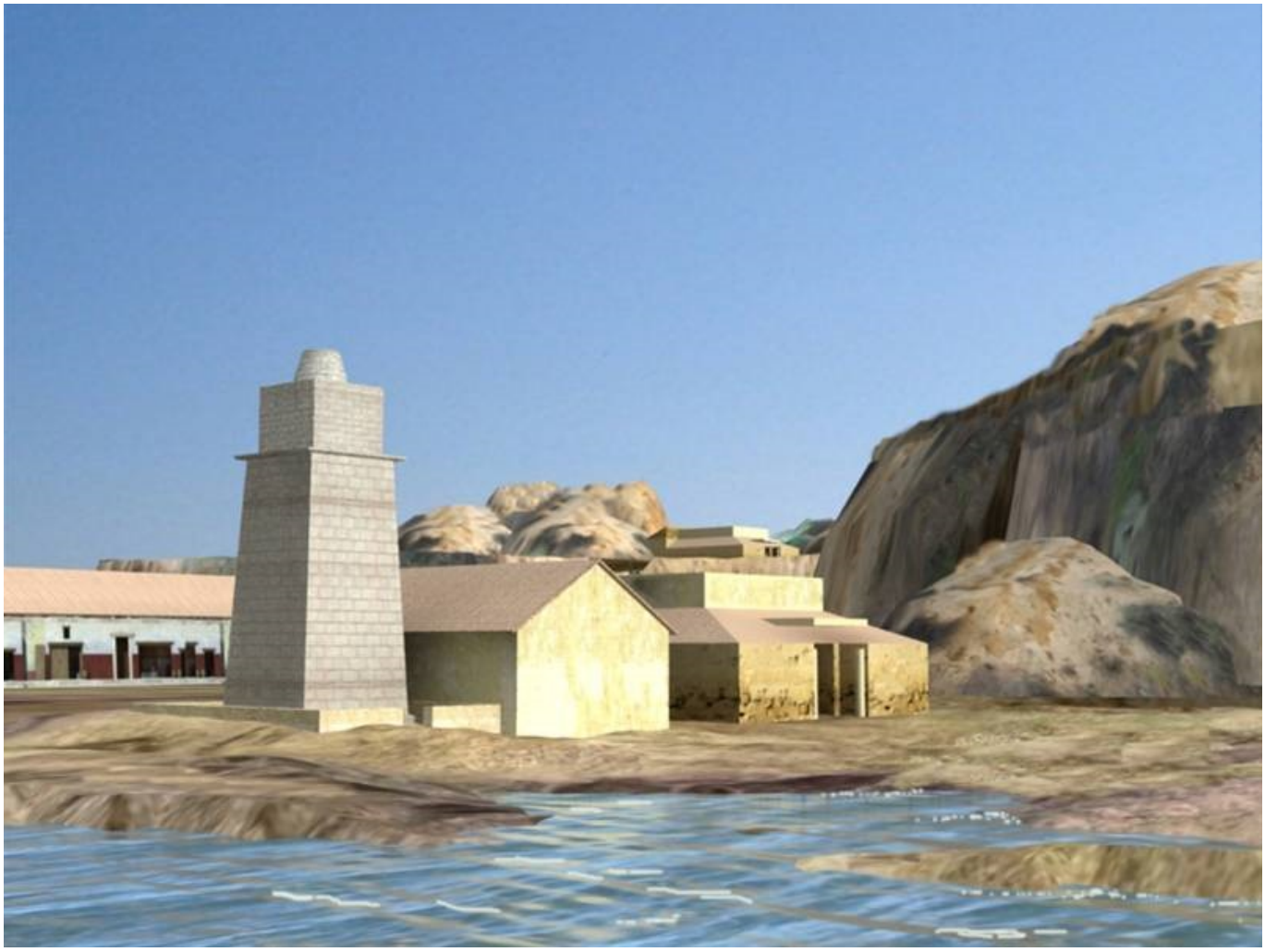




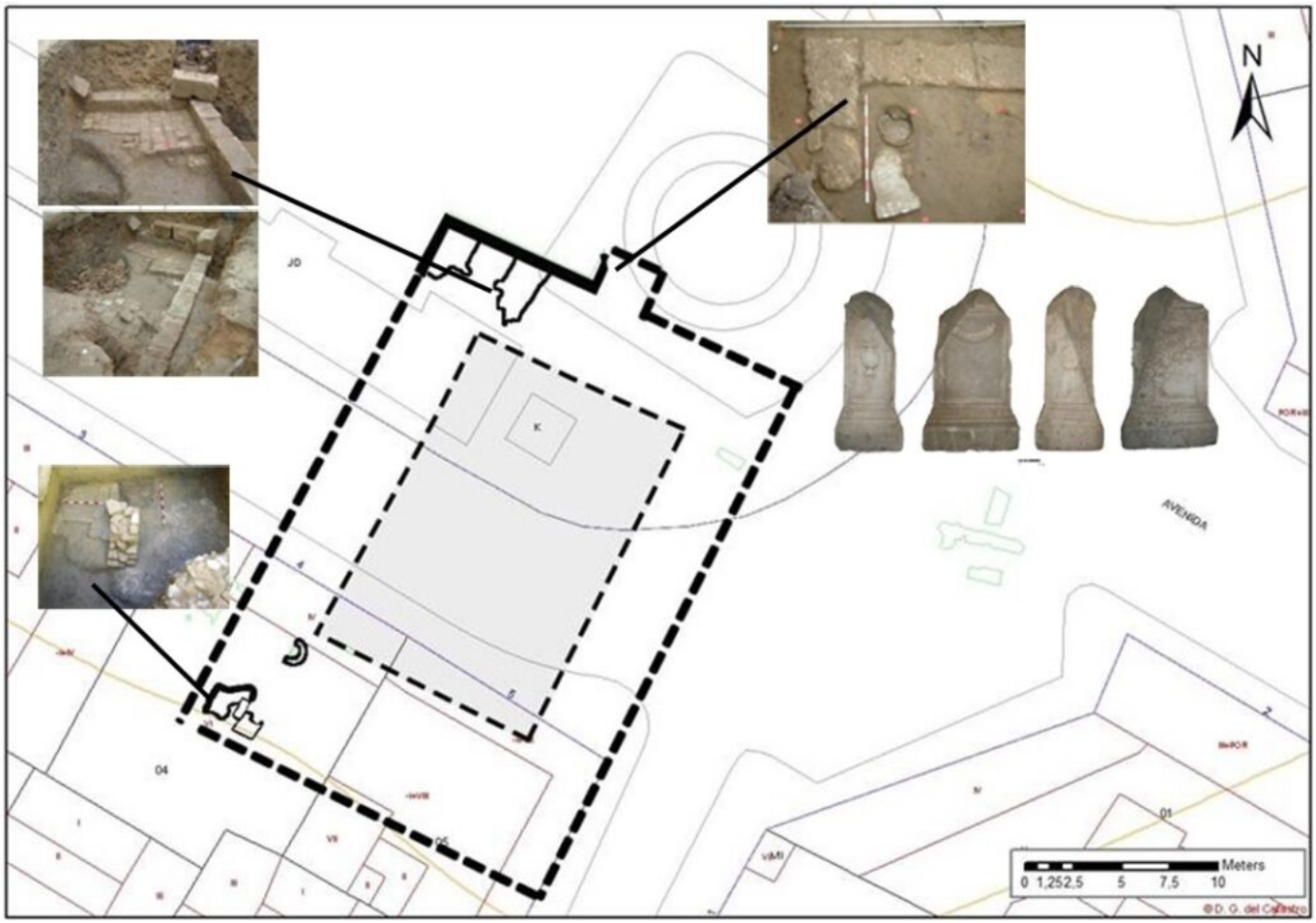


Las siguientes fases de este espacio del puerto viene representada por la construcción de todo un conjunto de edificaciones consistentes en un *horreum*, y un ábside que podría tratarse de una *schola* de alguna de las corporaciones del puerto (siguiente imagen).

Recreación de la zona portuaria del faro y horreum. Al fondo la sede de la procúratela. (Elaboración del autor).



Algo más al sur del conjunto del faro descrito se ubica el área administrativa y de servicios del puerto *onobensis*, donde destaca la existencia de una potente edificación realizada en *opus quadratum* (siguiente imagen), fechada a finales del s. I d.C. y que se ha interpretado como la *statio portorii onobensis* o más bien la *statio metallorum*; el punto desde el cual se administraba el cobro del impuesto del *portorium* y donde se almacenaban los *metalla* para su sellado antes de su embarque por los agentes del *fiscus* imperial afincados en el puerto. De tal forma definimos la existencia de unas actividades de control estatal en el puerto de *Onoba* representado por el ambiente epigráfico que menciona a una serie de personajes, funcionarios imperiales, y por los restos constructivos de carácter público que se documentan (Bermejo, Campos y Rodríguez, 2017).



Planta del edificio de sillares con indicación de estructuras y localización de un ara. (Elaboración del autor).

En definitiva, el puerto de Huelva se configura desde los albores del I milenio a.C. como un lugar importante de intercambio de ideas y mercancías, de tal forma que, como se ha señalado, los que en el pasado lo habitaron han estado siempre vinculados al mar y en contacto con otros pueblos lejanos. Sin embargo, sus gentes, el paisaje y los recursos del entorno puestos en circulación en cada periodo, han cambiado de forma sustancial a lo largo del curso de la Historia, siendo estos últimos la razón de ser del puerto y de su tráfico.

IMAGEN INICIAL | *Recreación de la zona portuaria del faro y horreum. Al fondo la sede de la procúratela. (Elaboración del autor).*



Referencias

Bermejo, J.; Campos, J.M. y Rodríguez-Vidal, J. (2017): “Las estructuras portuarias de O*noba Aestuaria*: un puerto pesquero y de control imperial”, Campos, J.M. y Bermejo, J. (Eds.), *Los Puertos Atlánticos Béticos y Lusitanos y su relación comercial con el Mediterráneo,* L’erma di Bretscheneider,Roma, 207-244.

Campos Carrasco, J.M., 2011: *Onoba Aestuaria. Una ciudad portuaria en los confines de la Baetica*. Ayuntamiento de Huelva.

Campos, J. M. y Bermejo, J. (2017): “Los suburbios de Onoba Aestuaria. El área portuaria”. *OPPIDUM-CIVITAS-URBS. Städteforschung auf der Iberischen Halbinsel zwischen Rom und al-Andalus,* Pazram, S. (Hg.). Berlín, 739-766.

Campos, J.M. Y Gómez, F. (1999): “El puerto de Huelva en la Antigüedad: los primeros pobladores”. *El Puerto de Huelva. Historia y Territorio*. Huelva, 55-60.

Toscano, C. (2020): “El puerto protohistórico de Onoba: corazón en la configuración de la ciudad portuaria”, en J. M. Campos, y J. Bermejo, (Eds.), *Del Atlántico al Tirreno, Puertos hispanos e itálicos*, L’erma di Bretscheneider,Roma, 427-462.