

Los navegantes a Indias por el Guadalquivir: Porque los barcos no viajan solos.

- **Flota / Carrera de Indias; Sevilla, Sanlúcar, Cádiz, La Habana, Manila.**

Los negros, el mercado de negros en Sevilla.

Las mujeres indígenas y peninsulares.

Los esclavizados indígenas.

El pueblo colonizador miseriado.

El flamenco del pueblo de ida y vuelta

Los comerciantes genoveses...

Y aquí y ahora:

Los pescadores de Coria 2026





A nivel legal y administrativo el problema es...

La consideración equivocada de lo que es mar como río con prohibición de pesca incluida, lleva a la extinción de los pescadores tradicionales en Coria y pueblos de la ribera.



EL LAGO LIGUSTINO

Jóvenes técnicos grupo Tar, 2025 / 2026



Fuente: Celtiberia.net



Fuente: www.carposo.com

¿Y si vuelve el ESTURIÓN?



¿Y si realmente el río es un mar?

Por sus características geomorfológicas e influencia mareal:

Desembocadura – Tablada (aguas saladas)

Pesca legal -> Desarrollo social y económico

Normativa centrada en cuidar el ECOSISTEMA NO se realiza una gestión de EUTROFIZACIÓN



Fuente: www.mercasevilla.com

Tablada – Nacimiento (aguas dulces)

Comercio Y Producto LOCAL

Control de...

- EUTROFIZACIÓN
- VERTIDOS RESIDUALES
- NUTRIENTES PROCEDENTES DE LA ACTIVIDAD AGRÍCOLA



Fuente: www.intagri.com

¿Qué le ocurrió al lago Ligustino?

Desaparición del lago debido a:

Poca pendiente ->

Sedimentos en la desembocadura -> aparición de **MARISMAS DE DOÑANA**



Fuente: www.larazon.net

¿Qué civilizaciones lo habitaron?

Tartessos (Siglos IX-VI a.C.)

- Comercio de metales · Lago como vía de comunicación.

Fenicios (Siglos IX-VI a.C.)

- Rutas de intercambio y comercio de metales, cerámicas, tejidos y productos agrícolas.

Cartagineses (Siglos VI-III a.C.)

- Comercio marítimo con África y el mediterráneo oriental · Lago punto estratégico.

Romanos (Siglo II a.C. – Siglo V d.C.)

- Lago en reducción por sedimentos · Lago vía comercial clave para el Imperio Romano.

Visigodos (Siglos V-VIII d.C.)

- Comercio similar de los romanos, con menor intensidad · formación de la marisma.

Musulmanes (Siglos VIII-XIII d.C.)

- Marismas · mejora en la agricultura · Lago en desaparición.

Cristianos y la Edad Moderna (Siglos XIII-XIX d.C.)

- Lago inexistente.

Informe sobre normativa aplicable



Alberto Saborido Muñoz
albertosabo2003@gmail.com
Danis Medina
danmedmil@gmail.com



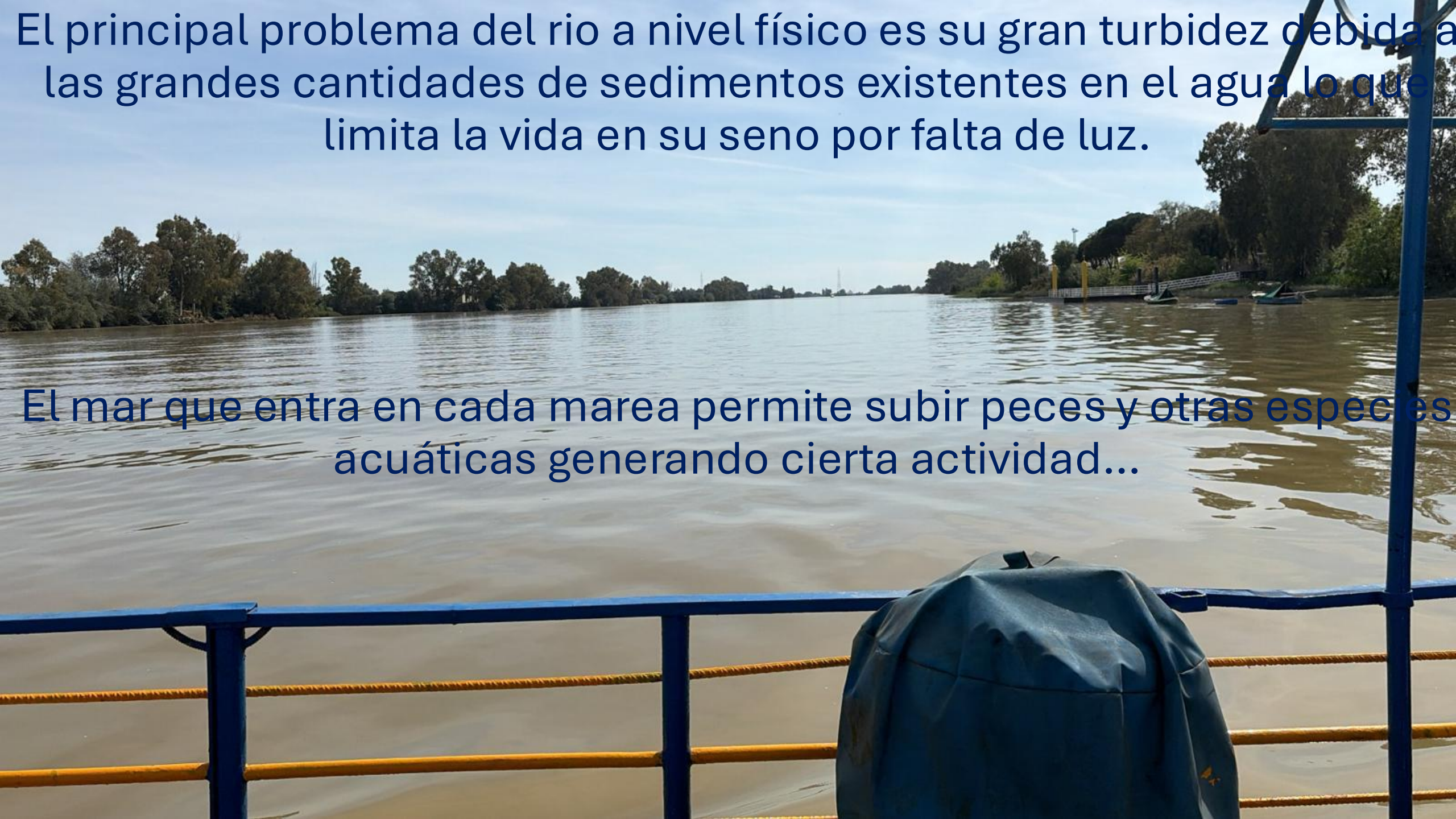
El estuario del Guadalquivir, es río hasta el estrecho de Coria, mar de Tartesos hasta Sanlúcar de Barrameda.

Así lo reconoce y exige la resolución del BOE:

Anuncio de la Dirección General de la Costa y el Mar, en procedimiento de deslinde aprobado por la Orden Ministerial de 10 de octubre de 2025, en el tramo de unos 118.772 metros, correspondiente a las marismas de Doñana, en los términos municipales de Hinojos y Almonte (Huelva) y de Aznalcázar (Sevilla). Ref. DES01/10/21/0004.

El principal problema del río a nivel físico es su gran turbidez debida a las grandes cantidades de sedimentos existentes en el agua lo que limita la vida en su seno por falta de luz.

El mar que entra en cada marea permite subir peces y otras especies acuáticas generando cierta actividad...



Jóvenes técnicos grupo Tar, 2025 / 2026 Dragado del Guadalquivir

DRAGADO

El puerto de Sevilla y su importancia
¿Qué es el dragado y por qué se realiza?
Impactos medioambientales del dragado



PUERTO DE TABLADA

El puerto de tablada y su relación
Ventaja de la unión de ambos puertos

NUEVO PUERTO

Problemas generados por el Puerto de Sevilla y la esclusa Puerta del Mar
Nuevo Puerto de Sevilla
Conclusión de la remodelación del Puerto de Sevilla



ONDA DE MAREA

Niveles de referencia del nivel del mar
Cero hidrográfico del puerto de Sevilla
Problemas de la navegación en el Guadalquivir
Estudio de la salinidad del estuario

DRAGADO DE LA PRESA

Posibles soluciones alternativas
Posibilidad de dragar en la Presa
Estudio de turbidez
Solución más adecuada



USO DE SEDIMENTOS

Recuperación de orillas
Agricultura
Ventajas y desafíos
Contaminantes
Eliminación de los contaminantes



Estos sedimentos le hacen perder al estuario cada año el calado necesario para la navegación de grandes buques. Por ello se procede al dragado con pérdidas adicionales de orilla



Francisco Juan Franco García
Álvaro Ojeda Castillo
Daniel Cuadrado del Río
Marcos Murillo Morata
Juan Eduardo Gragera Ruiz





Naturalizar el margen del río para propiciar mejores oportunidades de vida para plantas, animales y personas del entorno estabilizando las orillas.

CORIA DEL RÍO

El paseo fluvial de Coria del Río será reforzado para evitar su derrumbe

- Los técnicos determinan que la reparación será mediante la sustitución de los anclajes por bloques de hormigón
- La coronación del muro se ha desplazado hacia el río 13 centímetros



Varias zonas del paseo se encuentran acotadas con vallas para evitar el acceso de los viandantes por riesgo de derrumbe. / JUAN CARLOS VÁZQUEZ

MANUEL RUESCA
25 Enero, 2020 - 06:00h



Últimas noticias Más leído

-  Calor y buen tiempo toda la semana
-  Horóscopo semanal de Libra (24 de febrero - 1 de marzo)
-  Horóscopo semanal de Leo (24 de febrero - 1 de marzo)
-  Horóscopo semanal de Virgo (24 de febrero - 1 de marzo)
-  Horóscopo semanal de Escorpio (24 de febrero - 1 de marzo)

Recuperación de las orillas del Guadalquivir

Jóvenes técnicos grupo Tar, 2025 / 2026

¿Por qué es importante recuperar las orillas del Guadalquivir?

¿POR QUÉ HA SUCEDIDO? 🤔

- 🌊 Variabilidad y energía del flujo del agua.
- 📉 Baja cohesión del sustrato
- 🚫 Presión humana y pérdida de cobertura vegetal.

¿QUÉ CONSECUENCIAS TIENE? ⚠️

- 🌿 Ecológicas: **disminución severa** de biodiversidad ribereña y turbidez del agua.
- 🚫 Sociales: riesgo de derrumbes de taludes y cierre de zonas de baño. (sedimentos)
- 💰 Económicos: aumento de costes en reparaciones y descenso del turismo.

GAVIONES, NUESTRA MEJOR SOLUCIÓN PARA ORILLAS ALTAS

- 👉 Sí, porque:
- 🌊 Controlan de forma eficaz la erosión
 - 🌿 Son estables y se adaptan al terreno
 - 💧 Permiten el drenaje natural del agua
 - 🌱 Favorecen la vegetación
 - 💰 Tienen un coste bajo
 - 🛠️ Tienen fácil mantenimiento



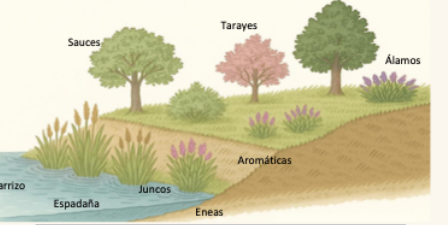
PROPUESTAS DE MOVILIDAD, EQUIPAMIENTO Y OCIO 🚶‍♂️

- 🚶 Sendero peatonal/ciclorruta.
- 🍷 Bar con vistas.
- 👶 Parque infantil
- 🏊 Zona de entrenamiento al aire libre.
- 🍴 Punto de picnic,
- 🛶 Embarcadero de kayaks

¿CÓMO PODEMOS RECUPERAR LAS ORILLAS?

- 🌱 Plantación de especies con raíces profundas
- 📄 Uso de mantas de coco y geotextiles
- 🌿 Fascines vivos y estaquillados
- 📄 Bioterraplenes
- 📄 Gaviones
- 📄 Escolleras
- 🚧 Muros de contención
- 📄 Deflectores de corriente

REVEGETACIÓN: EL MANGLAR ANDALUZ PARA ORILLAS BAJAS



🎯 OBJETIVOS DE LA REVEGETACIÓN

- 📄 Estabilizar el suelo.
- 💧 Filtrar y mejorar la calidad del agua.
- 🌿 Aumentar la biodiversidad local.
- 📄 Actuar como barrera contra la marea.

✅ ELECCIÓN DE LA VEGETACIÓN

- 🌱 Autóctonas
- 🌊 Resistan inundaciones temporales.
- 📄 Raíces fuertes y profundas.
- 🦋 Que favorezcan la diversidad de fauna.

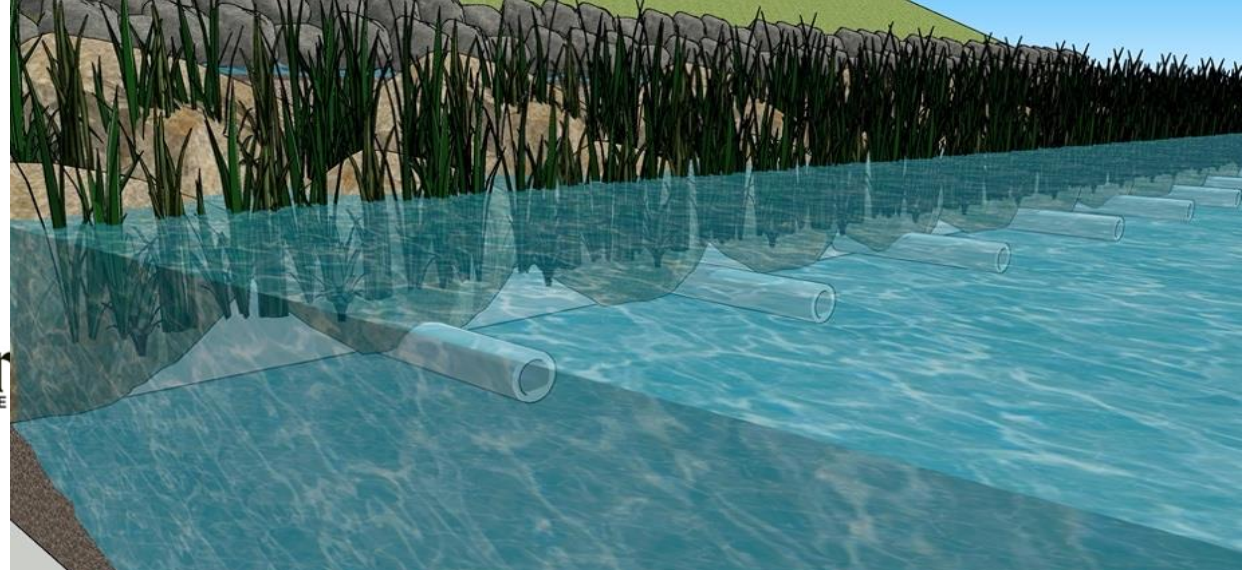
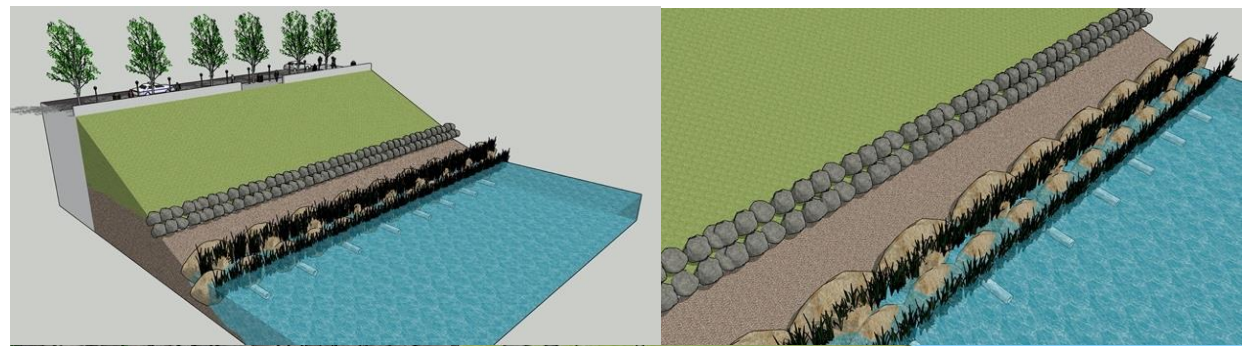
Río cuidado, paisaje soñado

Eva Foguet García
 María Ayala Llavero
 Silvia Román García
 María Giráldez Talavera



Un estuario que pierde sus orillas genera turbidez que no deja progresar la vida:

Propuesta de naturalización del paseo marítimo de Coria del Río (Sevilla),

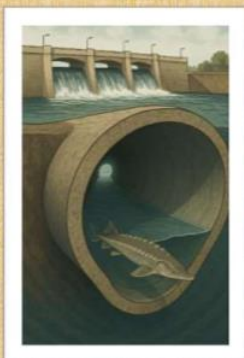


"Un Paso al Futuro: Vuelve el Esturión"...
Jóvenes técnicos grupo Tar, 2025 / 2026

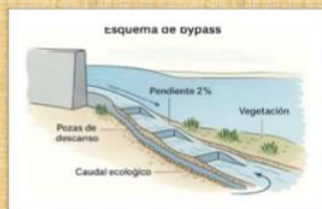
¿Cómo influyó la presa de Alcalá del Río?

La causa principal de la desaparición del esturión europeo en el río Guadalquivir fue la construcción de la presa de Alcalá del Río en el año 1930. Esta infraestructura bloqueó el acceso del esturión a sus tradicionales zonas de desove, ubicadas justo aguas arriba de la presa, en áreas de aguas someras y fondos de grava, que constituían hábitats óptimos para la freza (puesta de huevos)

Canal subterráneo



Canal artificial (Bypass)



Alta eficacia ecológica

Solución compatible con la infraestructura

Restauración del ciclo vital de especies migratorias

Acceso a financiación europea.

Evita degradación del paisaje.

Reapertura de más de 100 km de hábitat fluvial potencialmente apto para el desove.

Mejora general de la biodiversidad acuática y de ribera.

Potenciales beneficios económicos

Cumplimiento de las directivas europeas sobre agua (DMA 2000/60/CE) y hábitats (92/43/CEE).

•Adaptación al cambio climático: mayor resiliencia ecológica del ecosistema fluvial.

Juan Cid de la Paz Jiménez
 Luis Sotomayor García



El estuario del Guadalquivir que recoge fangos del tramo alto en la presa de Alcalá del río.



Su eliminación o apertura controlada propiciará la vuelta del esturión y otras especies de peces que remontan el río para desovar



Se propone una solución simple, tal como elevar una compuerta central y acondicionar una rampa adecuada para restablecer el continuo de la masa acuática en el Bajo Guadalquivir.

En el estuario entran en cada marea alta sedimentos marinos a la altura de la desembocadura. Con las trampas de sedimentos aguas arriba de Sanlúcar menos turbidez y un agua que dará mayor oportunidad para la colonización de diferentes especies piscícolas

Trampa de sedimentos para el Guadalquivir

Stina Rebecca Waller

¿Qué es el estuario del Guadalquivir?

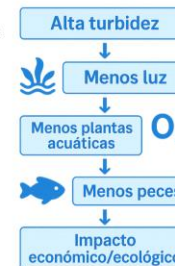
Entre Alcalá del Río y el Atlántico
Zona influenciada por mareas → mezcla de aguas
Alta turbidez: muchas partículas suspendidas

¿Qué causa la turbidez?



¿Por qué es un problema?

La alta turbidez reduce la luz en el agua y, con ello, la fotosíntesis de las plantas acuáticas. Esto afecta la biodiversidad, especialmente a los peces. También se ven afectados el puerto de Sevilla, el turismo y el uso del agua para consumo o riego.



Escanea el QR para ver más



stina@waller-online.de

Propuesta: una trampa de sedimentos como en el Elba

Inspiración: **Wedel** (Alemania)
→ Reducción del dragado gracias a una trampa de sedimentos → el dragado se realiza en un único lugar adecuado en vez de dragar en varios puntos
→ Mejora de la calidad del agua y protección de ecosistemas



¿Y si aplicamos esto en Coria del Río?

→ *Adaptación necesaria:* aspectos ecológicos y técnicos

Característica	Wedel (Elba)	Coria del Río (Guadalquivir)
Distancia al puerto	20km de Hamburgo	18 km de Sevilla
Tipo de sedimentos	Lodo fino y arena	Lodo fino con aporte agrícola
Ecosistema cercano	Parque mar del Wadden	Parque Doñana
Gestión actual	Trampa de sedimentos	Solo dragado

- **Ubicación estratégica**, cerca del puerto

→ Lugar: 37°14'53.1"N 6°03'49.7"W

- **Función principal:** interceptar sedimentos de origen mareal

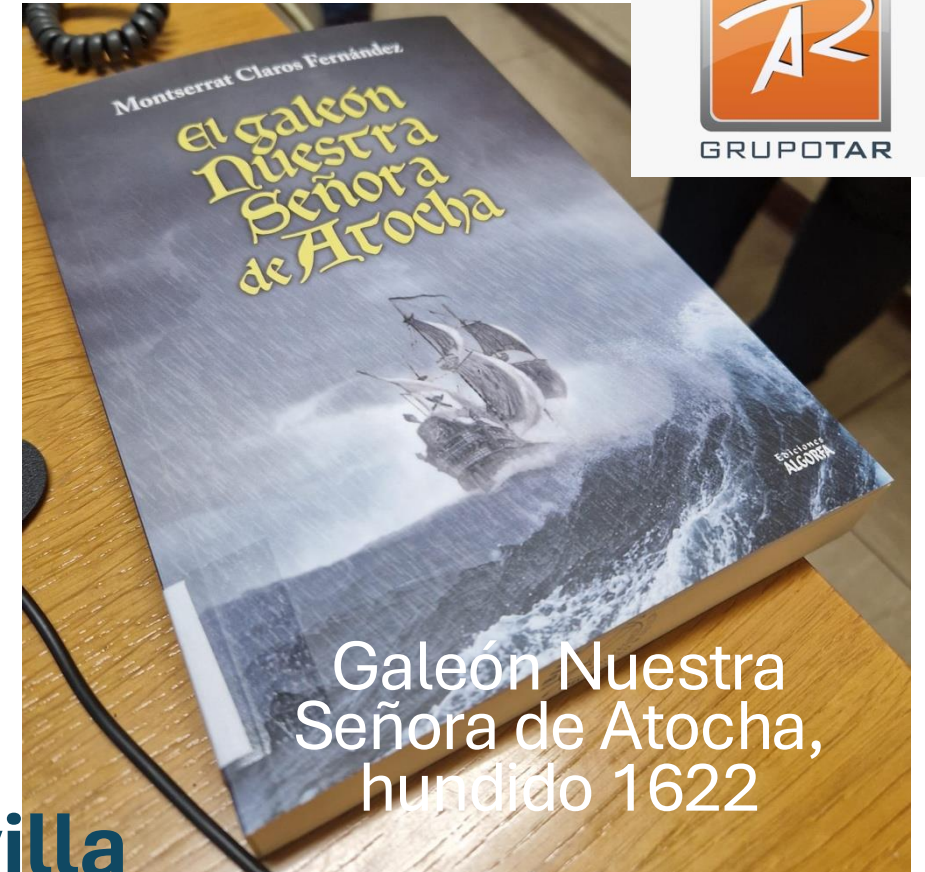
Consideraciones para la viabilidad de la propuesta:

+	-
Reducción de la turbidez en la zona media del estuario	Inversión inicial significativa
Centralización del dragado en un solo punto	Requiere estudios técnicos y ecológicos previos
Posibilidad de reutilización de sedimentos (ej. ladrillos)	Necesidad de mantenimiento periódico
Referencia comprobada en el Elba	

Los navegantes a Indias por el Guadalquivir: Porque los barcos no viajan solos



Antonio Pérez Molero, 2015, *La Flota de Indias*,



Galeón Nuestra Señora de Atocha, hundido 1622



GRUPOTAR

**Flota / Carrera de Indias, Sevilla
/ Sanlúcar /Cádiz, La Habana, Manila**



Ruta de Indias

<https://gadeas.org/flotas-de-indias/>

Proyecto propuesto por **Don Pedro Menéndez de Avilés**, Capitán General de las Flotas de Indias y Adelantado de la Florida



Sevilla, Sanlúcar / Cádiz, La Habana, Manila: la Carrera de Indias pasa por Territorio Guadalquivir.

<https://mucaim.com/collection/que-fue-la-carrera-de-indias/>

Carrera de Indias: 1503 hasta 1828
Casa de la Contratación, Sevilla 1503
Casa de la Contratación en Cádiz, 1717
Libre comercio, Carlos III, 1778





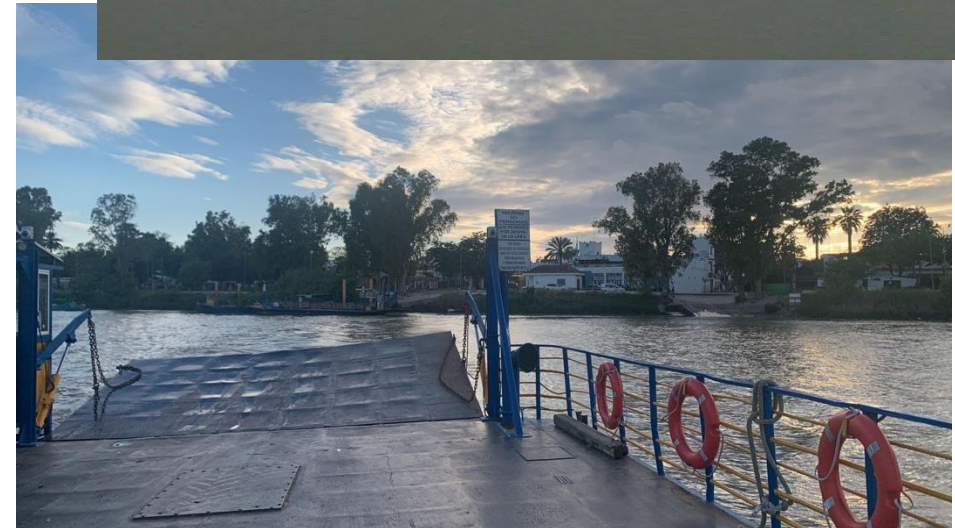
Imagen de Wikipedia



MÁS ALLA DEL TERRITORIO GUADALQUIVIR SEGUIREMOS HACIENDO PROYECTOS, HASTA COMPLETAR LA CARRERA DE INDIAS EN MANILA, “PARA NO QUEDARNOS VIENDO LOS BARCOS VENIR”...

VAMOS A RECREAR LA NAVEGACIÓN HISTÓRICA, SEVILLA / SANLUCAR / CADIZ, LA HABANA, MANILA

 **Anxanar**
BOSQUE



Barcaza
de Coria
Foto
Grupo Tar



 **Anxanar**
BOSQUE

Cada pueblo ribereño del Guadalquivir en el estuario, para sumarse establecerá su propuesta de trabajo comunitario, que será evaluada, acompañada y apoyada en este proyecto.

• San Juan de Aznalfarache

• Gelves

• Palomares del Río

• Coria del Río

• La Puebla del Río

• Isla Mayor

• Lebrija

• Los Palacios y Villafranca

• Dos Hermanas



Guadalquivir en 3D, Puerto de San Juan

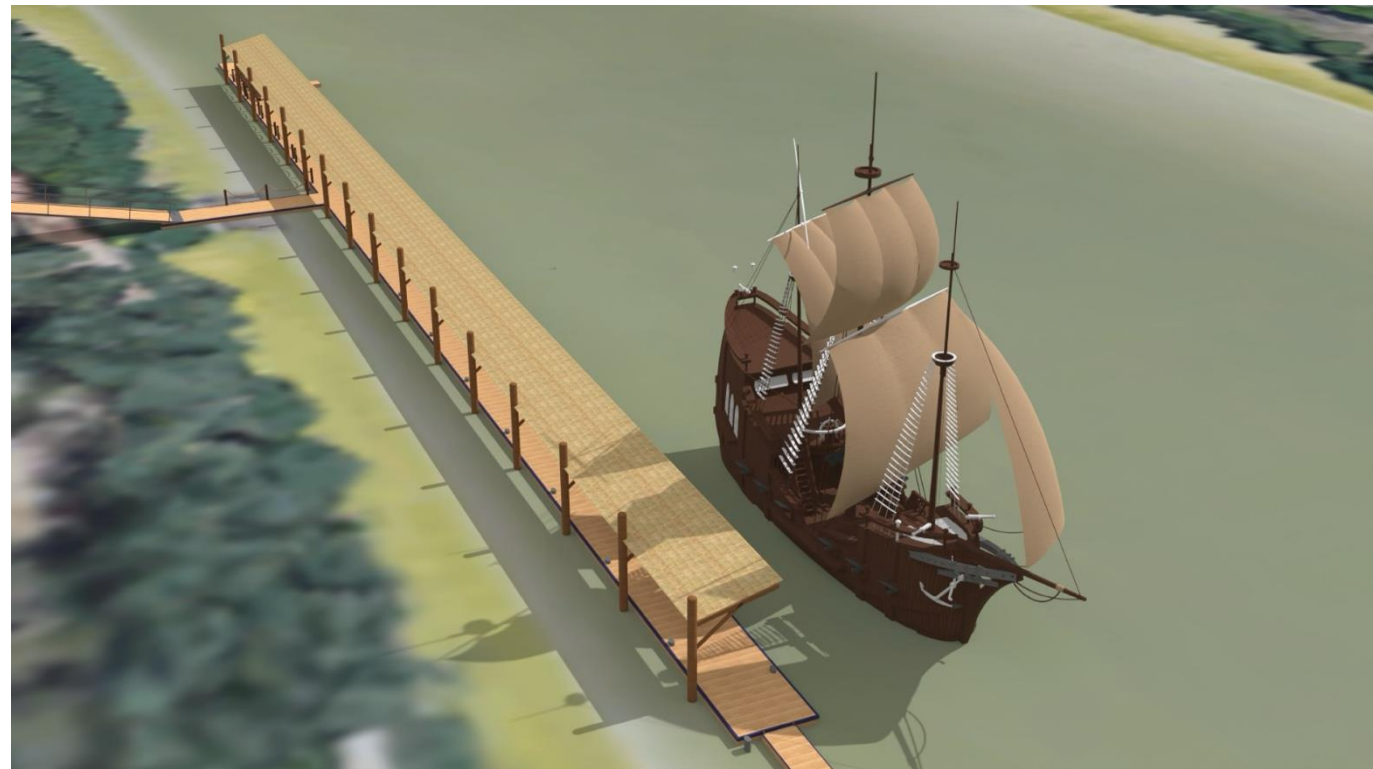
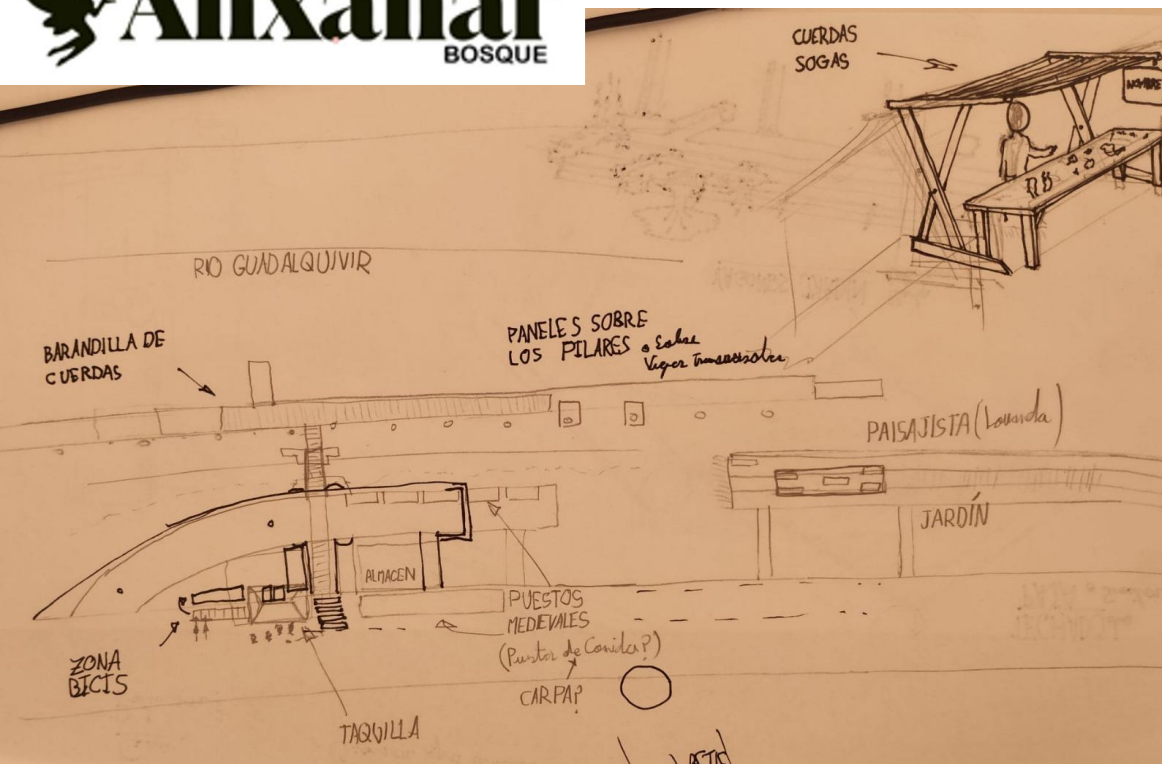
Jóvenes técnicos grupo Tar, 2025 / 2026



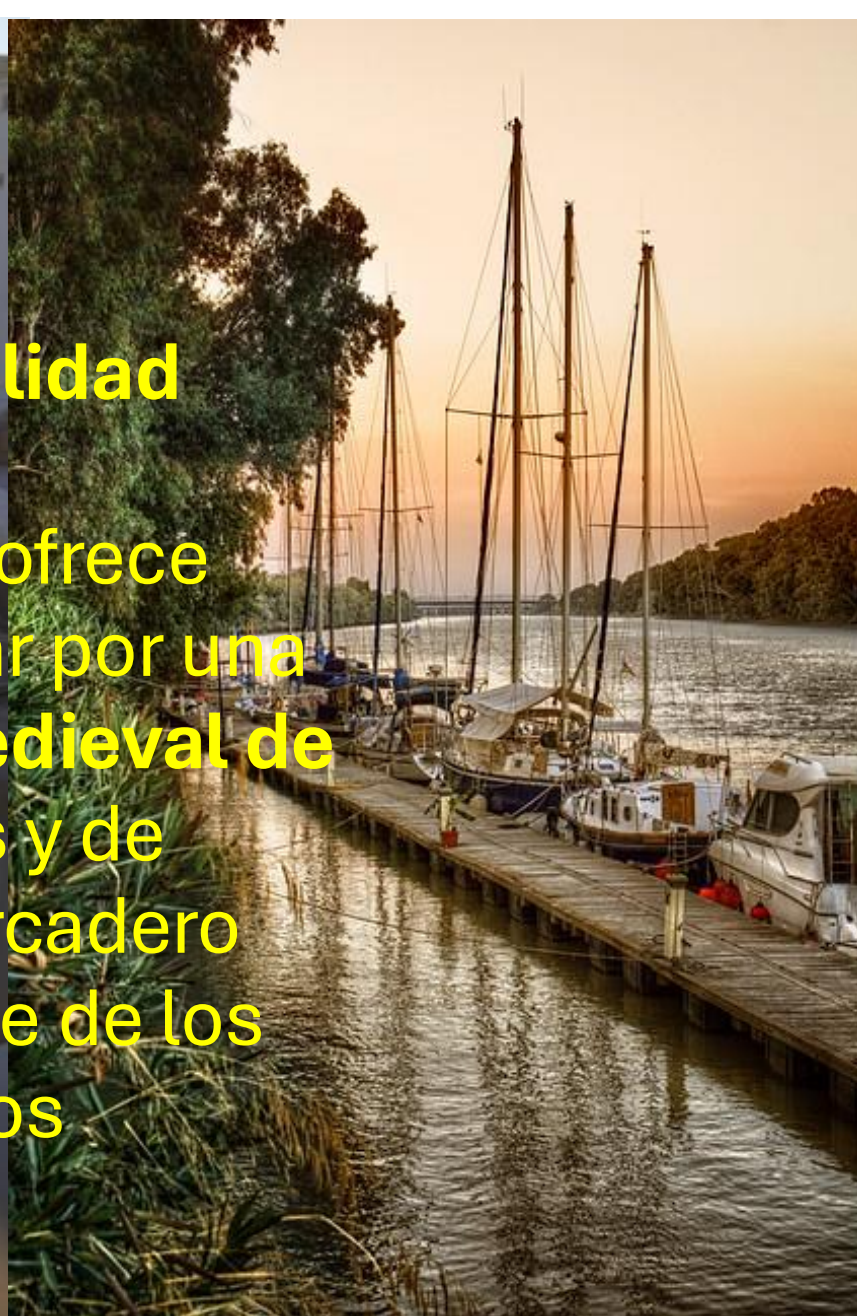

Los navegantes a
Indias por el
Guadalquivir:
Porque los barcos no
navegan solos

San Juan de Aznalfarache, puerto de mar:

En el embarcadero de San Juan de Aznalfarache a la orilla del río Guadalquivir recrearemos el antiguo **puerto de carga de barcos** de San Juan de Alfarax, o Alfarache, reflejado en su relato por Antonio Pigafetta en su tránsito histórico a América, con embarcadero, muelle y mercado de Cargadores a Indias.



Propuesta Alex Llewellyn, grupo Tar, 2026



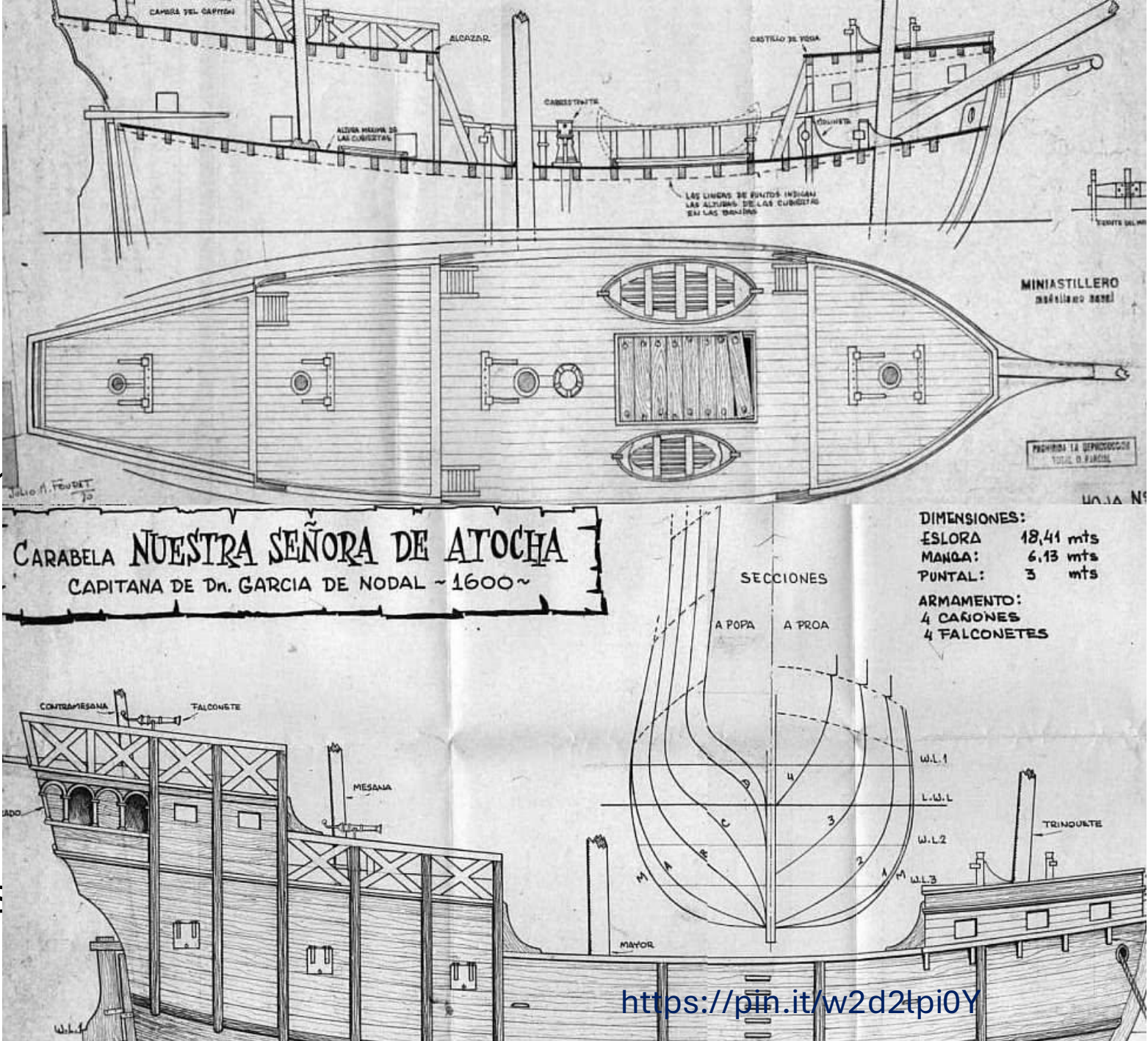
**Puerto Gelves, realidad
marinera**
El puerto de Gelves ofrece
posibilidades de recrear por una
semana el **mercado medieval de
la Carrera a Indias** y de
aprovechar su embarcadero
exterior para el atraque de los
barcos simulados

A esto sumará la recreación de las naves HISTÓRICAS en las barcas que surcanel rio para simular las expediciones de la Carrera a Indias... Sevilla / Sanlúcar / Cádiz / la Habana / Manila

Coria, tiene ocasión de reconvertir la actividad actual a la recreación de la navegación histórica que se viene en este proyecto.



Se propone recrear en la barca el galeón Nuestra Señora de Atocha paseando el estuario por los embarcaderos de Territorio Guadalquivir



El barco hundido por un temporal frente a Florida en 1622, un año antes del Viaje a Andalucía de Felipe IV,

Solo hasta el siglo XX se recuperaron muchas de las riquezas que traía este galeón de la Flota de Indias.

DE CORIA A LA HABANA

SIMULACIÓN HISTÓRICA EN LAS BARCAZAS DE CORIA PARA LA REACIVACIÓN DEL GUADALQUIVIR

NUESTRA SEÑORA DE ATOCHA Y LA CARRERA DE INDIAS

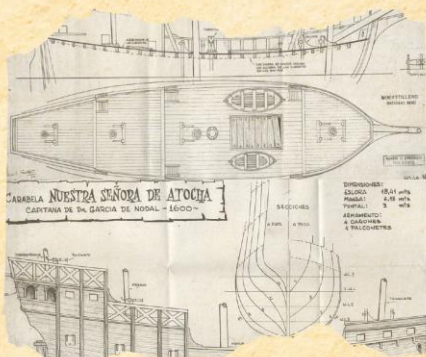
A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVII, EL RÍO GUADALQUIVIR ERA LA ARTERIA PRINCIPAL QUE COMUNICABA EL VIEJO MUNDO CON LAS AMÉRICAS, UNIENDO DE FORMA DIRECTA EL PUERTO DE INDIAS DE SEVILLA CON PUNTOS CLAVE DEL CARIBE COMO LA HABANA

EL NUESTRA SEÑORA DE ATOCHA FUE UN CÉLEBRE NAVÍO INTEGRADO EN LA FLOTA DE TIERRA FIRME. EN SU TRÁGICO VIAJE DE REGRESO EN SEPTIEMBRE DE 1622, EL BARCO NAUFRAGÓ DEBIDO A UN VIOLENTO HURACÁN FRENTE A LOS CAYOS DE FLORIDA.

EN EL MOMENTO DE SU HUNDIMIENTO, EL ATOCHA TRANSPORTABA DENTRO DE SUS BODEGAS UN CARGAMENTO DE UN VALOR HISTÓRICO Y MATERIAL INCALCULABLE DESTINADO A LA CORONA ESPAÑOLA:

- MÁS DE 24 TONELADAS DE PLATA EN LINGOTES Y CERCA DE 180.000 MONEDAS DE PLATA
- 582 LINGOTES DE COBRE Y 125 BARRAS Y DISCOS DE ORO
- BIENES COMERCIALES DE LA ÉPOCA COMO INDIGO, TABACO, MARFILES, PLATERÍA TRABAJADA

LA RECONSTRUCCIÓN VIRTUAL DE ESTA EMBARCACIÓN NO SOLO RESCATA SU MEMORIA ARQUITECTÓNICA, SINO QUE ACTÚA COMO EL PUENTE CONCEPTUAL DE NUESTRA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN FLUVIAL.



EL TRÁNSITO EN EL BAJO GUADALQUIVIR

EL GUADALQUIVIR, HISTÓRICAMENTE UN RÍO HIPERACTIVO Y COMERCIAL, PRESENTA HOY UN TRÁNSITO FLUVIAL COMERCIAL MUY ATOMIZADO O LIMITADO A CRUCEROS TURÍSTICOS CERRADOS EN EL NÚCLEO URBANO DE SEVILLA.

LOCALIDADES RIBEREÑAS CON UN ARRAIÑO HISTÓRICO FLUVIAL ABSOLUTO, COMO CORIA DEL RÍO, CUENTAN CON EMBARCADEROS Y BARCAZAS TRADICIONALES QUE HAN VISTO REDUCIDA SU ACTIVIDAD O QUE REQUEREN DE UNA RECONVERSIÓN PARA INTEGRARSE EN LAS NUEVAS DEMANDAS DE TURISMO SOSTENIBLE, CULTURAL Y DE OCIO.

LA FALTA DE UNA OFERTA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS QUE CONCEPTE LOS PUEBLOS RIBEREÑOS CON LA CAPITAL MEDIANTE EXPERIENCIAS INMERSIVAS, DESAPROVECHANDO EL POTENCIAL DEL RÍO COMO ESPACIO MUSEÍSTICO VIVO.

REAPROVECHAMIENTO SOSTENIBLE Y SIMULACIÓN CAD

EL PROYECTO PROPONE LA REACTIVACIÓN CULTURAL Y TURÍSTICA DEL GUADALQUIVIR MEDIANTE LA TRANSFORMACIÓN Y TEMATIZACIÓN DE LAS BARCAZAS DE PASAJEROS EXISTENTES EN CORIA DEL RÍO, APLICANDO LOS CRITERIOS GEOMÉTRICOS Y MORFOLÓGICOS OBTENIDOS EN NUESTRA SIMULACIÓN DEL NUESTRA SEÑORA DE ATOCHA.

UTILIZANDO HERRAMIENTAS DE DISEÑO PARAMÉTRICO SE HA MAQUETADO UNA ESTRUCTURA ADAPTADA SOBRE LA PLATAFORMA DE UNA BARCAZA FLUVIAL ACTUAL. EL DISEÑO MIMETIZA LA ESTÉTICA CLÁSICA DE MADERA, LOS MÁSTILES Y LAS CUBIERTAS DEL SIGLO XVII, GARANTIZANDO AL MISMO TIEMPO:

- LA VIABILIDAD ESTRUCTURAL Y LA DISTRIBUCIÓN DE FILA DE ASIENTOS PARA PASAJEROS.
- RESPETO POR EL CALADO Y LAS CONDICIONES DE NAVEGACIÓN DEL RÍO GUADALQUIVIR

ESTA BARCAZA MODIFICADA FUNCIONARÁ COMO UN "MUSEO FLUJANTE VIVO". AL ABORDAR LA EMBARCACIÓN EN CORIA, LOS PASAJEROS REALIZARÁN UN VIAJE NO SOLO FÍSICO HACIA SEVILLA, SINO TEMPORAL, TRANSPORTÁNDOSE A LA ÉPOCA EN LA QUE EL RÍO ERA EL CORDÓN UMBILICAL ENTRE EUROPA Y LA HABANA.



Anxanar BOSQUE



SCAN ME



La barca soporta la recreación de Nuestra Señora de Atocha

Anxanar BOSQUE



Foto de Sevilla
marítima y
fluvial,
Francisco
Jamardo
2019. Antigua
Barcaza de Isla
mínima



Pantalán Isla Mínima, foto Prodetur

- En los pantalanes recuperados por Territorio Guadalquivir por la Diputación de Sevilla en San Juan de Aznalfarache, Gelves, Palomares, Coria del Río, Isla Mayor, Dos Hermanas, Los Palacios y Villafranca y Lebrija, se simularán los embarcaderos históricos y en las barcazas se recrearán las naves históricas que recorrieron la Carrera de Indias, Sevilla/ Cádiz, la Habana, Manila.

Cómo ejemplo: Se propone iniciar los Mercados medievales en cada pueblo embarcadero que lo desee con la Recreación / Exposición sobre el viaje real de Felipe IV a Andalucía en 1624 y su excursión a Doñana

<https://aula.aguapedia.org/course/view.php?id=63>



Anxanar
BOSQUE



Exposición El Jabón de
Castilla en las Españas del
Conde de Olivares

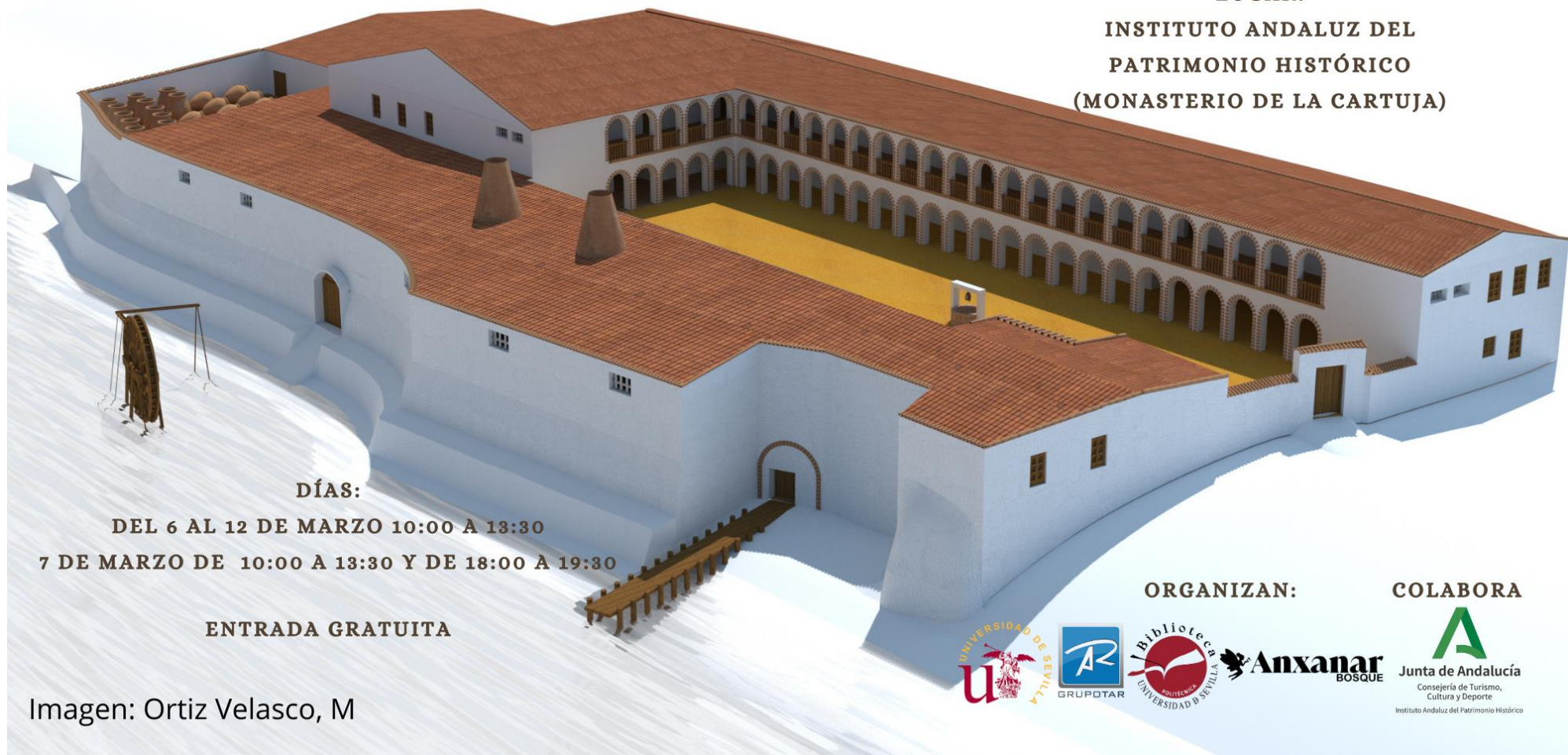
OLIVARES BARROCO

XXI Edición

Del 13 al 16 de junio de 2024

EXPOSICIÓN *Reales Almonas* *de Sevilla en* Triana

LUGAR:
INSTITUTO ANDALUZ DEL
PATRIMONIO HISTÓRICO
(MONASTERIO DE LA CARTUJA)



DÍAS:

DEL 6 AL 12 DE MARZO 10:00 A 13:30

7 DE MARZO DE 10:00 A 13:30 Y DE 18:00 A 19:30

ENTRADA GRATUITA

Imagen: Ortiz Velasco, M

ORGANIZAN:

COLABORA



Anxanar
BOSQUE



Recreación de las Reales Almonas de Sevilla en Triana



Los navegantes a Indias por el Guadalquivir: Porque los barcos no navegan solos

Puebla del rio,
La recreación del tornaviaje de las aves de
Indias en la Cañada de los pájaros





Los navegantes a Indias por el Guadalquivir: Porque los barcos no navegan solos

Isla Mayor

Los navegantes a Indias por el Guadalquivir: Porque los barcos no navegan solos

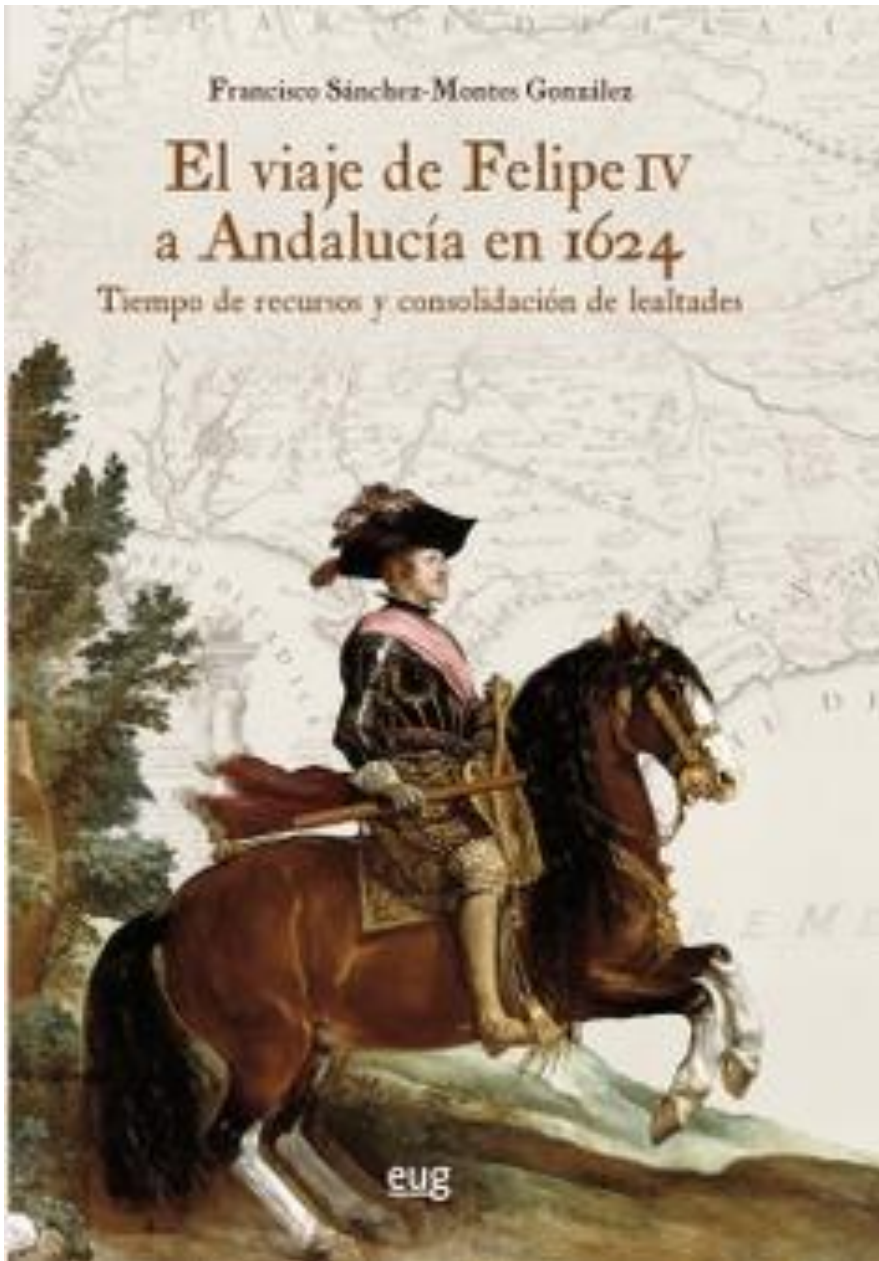


**Dos Hermanas, los Palacios y Villafranca
Trebujena, Lebrija**

La Flota / Carrera de Indias siempre arranca por Sanlúcar de Barrameda.

Se propone empezar exponiendo el
Banquete del Medina Sidonia al Rey Felipe IV
en Doñana





El viaje de Felipe IV a Andalucía en 1624, sesenta días por las cuatro capitales con voto en las Cortes, Córdoba, Sevilla, Granada y Jaén acompañado del Conde de Olivares (luego conde Duque) y su corte para buscar apoyos para las finanzas y los ejércitos reales en todo el imperio.

En los doce días que duró la visita en Sevilla, cuatro de ellos los disfrutó en el Bosque de la Rocina, Doñana, en una fiesta permanente financiada por el Duque de Medina Sidonia, con trescientos invitados permanentes y hasta doce mil, **doce mil**, en la comida de recepción.

Cádiz con más negritos... La Habana con más salero...

Antonio Burgos
Carlos Cano

<https://www.youtube.com/watch?v=P-e67W1omeg>

Se trata de representar
el Malecón de la Habana en Cádiz en el
Campo del Sur y viceversa en La
Habana (Cuba).

Propuesta
Ana Hernández Rivera
Master Arquitectura
y Ciudad Sostenible,
Grupo Tar, US.

Diputación de Cadiz

UN MALECÓN VIVO

Propuesta de naturalización y diseño urbano del
entorno marino de La Habana.

Anamarys de la Caridad Hernández Rivera
Director: Julián Lebrato





GRUPOTAR

MALECÓN, LA HABANA

8 KM

CAMPO SUR, CÁDIZ

1.3 KM

Ana Hernández Rivera
Master Arquitectura y Ciudad Sostenible,
Grupo Tar. US

2000 ft

Aspecto	Cádiz (Campo del Sur)	La Habana (Malecón)
Longitud	~1,3 km	~8 km (desde el Morro hasta Jaimanitas)
Origen	Siglos XVI-XVIII (murallas costeras gaditanas)	Iniciado 1901, ampliado hasta 1953
Función original	Defensa del flanco sur y vigilancia atlántica	Paseo urbano y barrera frente al mar
Arquitectura adyacente	Murallas barrocas, catedral, colegios historicistas	Palacios coloniales y art déco decimonónicos
Uso actual	Paseo turístico-peatonal, mirador histórico	Paseo icónico; punto social y turístico
Clima/Paisaje	Atlántico abierto (vientos y oleaje fuertes)	Tropical caribeño (brisa cálida)

Los navegantes a Indias por el Guadalquivir: Porque los barcos no navegan solos



el Galeón de Manila

El Real Fernando llega a Sevilla, recreado por la Fundación Nao Victoria, 2026.

Foto Puente de Mando



Propuesta abierta de participación ciudadana:

- Arranque en reuniones posibles interesados, pueblo a pueblo:

Municipios, colectivos sociales, empresas locales.

1.- Exposición “Otro estuario del Guadalquivir es posible”.
¡Búsqueda de cómplices!

2.- Comisión gestora: Prodetur, municipios y gestores del proyecto:
Evaluación de experiencias municipio a municipio.

3.- Puesta a punto de las propuestas consideradas viables con los apoyos que se consigan.

4.- Desarrollo de la conexión inter embarcaderos.

5.- Apertura de la Red de navegación oceánica a Iberoamérica desde Prodetur y la comisión gestora del proyecto.



GRUPOTAR



Pasos de la propuesta



Una vez encontrados los primeros cómplices se plantea hacer una exposición del proyecto para buscar apoyos y que los pueblos y vecinos del estuario del Guadalquivir se sumen al mismo:

Tres ejes de la exposición:

- El lago Ligustino, herencia de la humanidad, ¿la cuna de la civilización?, ¿Tartessos en el estuario del Guadalquivir?
- El estuario del Guadalquivir, río hasta el estrecho de Coria, mar de Doñana hasta Sanlúcar de Barrameda.
- La navegación oceánica histórica por Territorio Guadalquivir, patrimonio vivo que genera desarrollo social.

Discusión del proyecto con los apoyos y municipios que se vayan sumando y puesta en marcha en sus primeras fases.

Gracias, os esperamos en los viajes históricos para generar desarrollo social en el Territorio Guadalquivir



Julián Lebrato Martínez
grupotar@aguapedia.org

Dolores Garvi Higuera
Bosque Anxanar
dgarvi@bosqueanxanar.com



Foto: Compañía Ybarra.. industria del Caviar en el Guadalquivir,