

# III ACTIVIDADES DE URGENCIA

Volumen 1

ANUARIO ARQUEOLÓGICO  
DE ANDALUCÍA / 1999

**ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 1999**  
*ACTIVIDADES DE URGENCIA*  
*INFORMES Y MEMORIAS*  
Volumen 1

**ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 99. III-1**

Abreviatura: AAA'99.III-1

Edita: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura.

Coordinación de la edición:

Dirección General de Bienes Culturales

Servicio de Investigación y Difusión del Patrimonio Histórico

C/. Levies, 17. Sevilla

Tel. 955036600. Fax: 955036621.

Impresión: R.C. Impresores

© de la presente edición: Junta de Andalucía.

Consejería de Cultura. E.P.G.

ISBN: 84-8266-276-7 (Obra completa)

ISBN: 84-8266-279-1 (Tomo III-1).

Depósito Legal: SE-1316-2002-III-1

# CAUTELA ARQUEOLÓGICA DEL DRAGADO DE PERTENECIENTES AL PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA TERMINAL DE PASAJEROS DEL MUELLE DE LA GALERA. MUELLE PESQUERO PUERTO DE ALGECIRAS

JOSE M. HIGUERAS-MILENA CASTELLANO

**Resumen:** Esta intervención se ha realizado durante los trabajos de dragado realizados en el puerto de Algeciras, Cádiz. La actividad ha consistido en el control y seguimiento del material extraído para su revisión y estudio.

Durante el mes y medio que duró la intervención, no se ha localizado material de otras épocas. Queremos destacar en este artículo, la importancia de los controles arqueológicos en toda la zona de la Bahía de Algeciras Cádiz y la necesidad de realizar prospecciones previas submarinas a este tipo de obras de dragado.

**Abstract:** This intervention has been accomplished during the projects of dredged in the Algeciras Port, Cádiz. The activity it has consisted of the control and follow-up of the material extracted for his review and study.

During the month that lasted the intervention, it has been not located material. We want to emphasize in this article, the importance of the controls in all the zone of the Algeciras, Cadiz and the need of accomplishing previous submarine explorations to this type of works of dredged.

## INTRODUCCIÓN

El siguiente informe es consecuencia de las labores de control arqueológico realizadas durante el periodo de tiempo comprendido entre los días 22 de Febrero y 26 de marzo de 1999; con motivo del dragado previo a la construcción de un futuro muelle de pilotes en el Puerto de Algeciras. Cádiz. Dentro del proyecto de obra de Urbanización de la terminal de pasajeros del Muelle de la Galera-Muelle Pesquero.



LAM. I.

Dicho control se enmarca dentro de la necesidad de supervisar y registrar cualquier dragado efectuado en zonas de especial interés arqueológico, debido a la gran cantidad de pecios de gran interés histórico que permanece sumergido cerca de nuestras costas y sin la menor posibilidad de ser recuperado para su estudio y catalogación.

## ANTECEDENTES ARQUEOLÓGICOS

Podemos considerar la bahía de Algeciras y su entorno, desde una perspectiva arqueológica, como un gran yacimiento de materiales de distintas épocas. Debido a esto, en numerosas ocasiones en las que se va a extraer arena o sedimento del fondo del mar, ha sido necesario la existencia de un control arqueológico de dicho movimiento.

Y sin embargo no ha sido hasta 1982, cuando tenemos referencias de estos controles. Anteriormente, existen notas acerca del dragado del río Guadalete en 1933 y la existencia de auténticos “buscadores de tesoros” en los fangos, debido a la aparición de numerosas monedas, lingotes, etc...

Distintos controles arqueológicos se han llevado a cabo en la zona de la Bahía de Algeciras en los últimos años con motivo de la extracción de arena o sedimentos en distintas obras de dragado.

Durante las obras de dragado previas a la construcción del puerto de la Atunara, de diverso material anfórico, (pivotes y bocas de ánfora), etc.. así como una pieza de artillería, que hoy se encuentra colocada a la entrada de dicho puerto.

También en el Puerto de la Atunara se llevó a cabo un control durante las obras de dragado de restitución de calados llevadas a cabo durante los meses de Marzo a Mayo de 1998.

## JUSTIFICACIÓN DE LA INTERVENCIÓN.

La Delegación de Cultura de acuerdo con la legislación vigente, y por la importancia que estos fondos marinos poseen desde el punto de vista arqueológico establece un control durante el tiempo que duren los vertidos (realizados en la playa cercana, así como mientras dure la revisión del material expulsado por la draga. Durante varios días se realizarán controles a bordo por parte de un arqueólogo con la titulación o acreditación profesional determinada.

La ley 1/1991 de 3 de Julio de Patrimonio Histórico de Andalucía que regula todo tipo de actividades arqueológicas y entre ellas las prospecciones arqueológicas terrestres o subacuáticas. Como proyecto de actuación portuaria según recoge la ley 27/1992 de 24 de Noviembre de incluir la asistencia de arqueólogos que determinen la localización de posibles restos.

## METODOLOGIA.

Los trabajos de dragado del Futuro Muelle de Pilotes del Puerto de Algeciras, comienzan el día 22 de Febrero finalizando el día 26 de Marzo de 1998. Periodo de tiempo en el que se trabajó 12 horas diarias, deteniéndose los trabajos en ocasiones puntuales por reparaciones (bombas hidráulicas, rotura de tubos, etc..) así como para sustituir la pipa de succión, por el llamado "rastros" destinado a igualar y a nivelar el terreno antes de realizar las batimetrías de control.



LAM. II

El horario de trabajo arqueológico, se correspondía con el de los trabajos de dragado embarcados en la draga para realizar todos los viajes por día, ciclos completos de carga y descarga, así como para inspeccionar la boca de la pipa de succión, cántara, etc.; aunque también estos controles resultaron infructuosos, debido a que no disponía de ninguna rejilla o superficie de contención, en la que pudieran quedar alojados materiales de consideración.. Con lo cual sólo cuando la draga se dirigía a descargar quedaba la arena en seco pudiendo entonces inspeccionarse visualmente, e incluso caminar por encima.

La secuencia completa de carga, descarga e inspección durante las primeras semanas era la siguiente: Un tiempo medio de carga que iba de tres a cuatro horas tras el cual se recorría la corta distancia que separaba área de carga de la de descarga, empleándose minutos en la descarga.

Durante el periodo de control a bordo de la draga se realizaba una inspección visual continua de la cántara, ya que esta al terminar el periodo de carga y soltar el agua, permitía caminar sobre ella y controlar por si aparecía algún tipo de



LAM. III.

material. También se inspeccionaba el material atascado regularmente en la boca de la pipa de succión (redes, piedras, etc..) aunque no aparece aquí ningún material digno de mención.

Por último destacar que se han realizado una serie de inmersiones de reconocimiento de perfiles a lo largo del dragado y al finalizar el mismo. Dichas inmersiones no aportan ninguna información debido principalmente a la poca visibilidad reinante en el interior del puerto de Algeciras, motivado en gran medida por estar recientes los trabajos de dragado. Se realizan varias inmersiones en las que se prospecta parte de la zona dragada y alrededores, sin ningún resultado destacable.



LAM. IV.

## CONCLUSIONES:

Comenzamos analizando la poca cantidad de material recuperado, especificando que no parece que esto sea debido a la peculiar forma de descargar la arena, mediante la apertura de compuertas inferiores. Es posible que la cota alcanzada en esta obra no haya llegado a un nivel de sedimentos en los que pudieran aparecer materiales de otras épocas

En cuanto a las posibilidades de obtener algún resultado en los controles a bordo de la draga , señalar que la pipa de succión, debido al tiempo que se tardaba en levantarla del todo, y al hecho de que no era un impedimento para la navegación con tiempo estable llevarla a nivel del agua, sólo era levantada en momentos puntuales de atasco o cuando alguna red o cables se enganchaban. Por lo que no era muy posible que en ella apareciera ningún material.

Y en lo referente a la propia cántara (ya que no disponía de ninguna rejilla de filtración de posibles materiales más gruesos que la propia arena que sacaba, sólo era posible una inspección visual intensiva, en el trayecto hacia la zona de descarga, en la que se podía caminar por encima y durante el periodo de descarga, en la que la arena depositada en dicha cántara era dividida con unas lanzas de agua que

posibilitaban su vertido en la zona de descarga . Si bien durante esta última etapa, era materialmente imposible poder recoger nada que se pudiera haber visto, debido a la altura considerable a la que quedaba el fondo de la embarcación y la no existencia de ninguna escalera con la que acceder a dicho fondo.

No obstante para concluir reiterar la importancia de los controles arqueológicos de los dragados y obras submarinas, ya que consideramos de vital importancia para conseguir evitar la destrucción posibles pecios, así como una oportunidad única de recuperar y analizar una parte del numeroso material que permanece sumergido junto a nuestras costas y sin posibilidad de ser localizado, por la falta de medios materiales, dada la amplitud de ésta y la complejidad del trabajo de prospección submarino.

### **Bibliografía**

J. Marti Solano. Los dragados de la Bahía de Cádiz. Métodos de control. Murcia. Aula de arqueología subacuática, Universidad de Murcia. 1994.