

*Miguel San Claudio Santa Cruz, Raúl González Gallero*



# Arqueología subacuática en el Parque Nacional Marítimo Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia

---

NATURALEZA Y PARQUES NACIONALES  
Serie antropológica

**ARQUEOLOGÍA  
SUBACUÁTICA  
EN EL PARQUE NACIONAL  
MARÍTIMO TERRESTRE  
DE LAS ISLAS ATLÁNTICAS  
DE GALICIA**

**Miguel San Claudio Santa Cruz  
Raúl González Gallero**

PARQUE NACIONAL MARÍTIMO TERRESTRE  
DAS ILLAS ATLÁNTICAS  
DE GALICIA





Edita: Organismo Autónomo Parques Nacionales  
NIPO: 781-11-026-9  
ISBN: 978-84-8014-808-5  
Depósito Legal: M-37972-2011  
Imprime: AKASA, S.L.

*“El que no sepa rezar,  
que vaya por esos mares,  
verá que pronto lo aprende  
sin enseñárselo nadie”*

Anónimo

*“Galicia, marginada geográficamente en la Península,  
casi perdida en el extremo noroeste de España,  
es, sin embargo, por esa misma situación,  
la región española más céntrica en las relaciones intercontinentales  
entre Europa y los otros continentes de la tierra.  
Por las costas gallegas pasan las principales rutas marítimas  
de todos los pueblos de la Europa occidental con el resto del mundo”*

EMILIO GONZÁLEZ LÓPEZ, 1978.



# **Capítulo 1**

## **Algunos condicionantes geográficos**



## Algunos condicionantes geográficos

La masa continental se adentra, con Galicia como espolón, sobre el Atlántico, yugulando las rutas marítimas que discurren frente a ella.

El tráfico comercial desarrollado por la totalidad de las culturas que han sido algo en el mar han pasado frente a estas costas y todas han pagado un tributo por ello.

Estos caminos del mar se estrechan y los buques que los siguen se acercan a la costa, otras naves se adentran en las rías y de todos ellos, algunos han dejado sus restos esparcidos en las aguas que rodean los diferentes archipiélagos del Parque Nacional, lo mismo que en el resto de las costas de Galicia.

La cercanía de la costa es siempre un riesgo para la navegación, a los barcos normalmente no los hunde el mar, sino la costa. El porcentaje de buques perdidos sobre la costa o en los bajos asociados, es abrumadoramente superior a cualquier otra causa directa, sobre todo cuanto más atrás nos remontemos en el tiempo.

Otro factor que resalta la importancia de los diferentes archipiélagos del Parque Nacional está relacionado con su situación. Los puertos concentran la navegación al concurrir en ellos los buques que buscan sus servicios. Las posibilidades de cualquier paraje situado en sus inmediaciones de acumular un registro arqueológico, basado en buques naufragados o en elementos materiales o estructuras asociados con el tráfico marítimo.



*Vapor pesquero entrando en el puerto de Vigo, principios del siglo XX. Archeonauta S.L..*

“La Civilización, la Historia, cabalga sobre las olas”, este aforismo nos permite desarrollar un discurso en base al Patrimonio Cultural Marítimo, no

sólo restringido a un nivel local, sino abierto al resto del planeta. El mar no separa, sino que es la mejor vía de transporte que ha conocido el hombre. La rapidez de la navegación respecto al desplazamiento terrestre, hace que hasta no hace mucho la vía marítima fuera el único medio eficaz de contacto a larga distancia.

En función de la carga transportada, por las cada vez más eficientes naves desarrolladas a lo largo de la historia, hizo que los productos comerciales fueran abaratando sus precios progresivamente y poniendo las bases de un intercambio comercial a escala mundial que puso las bases de la industrialización europea y posteriormente mundial.

No sólo la larga distancia justifica el tráfico marítimo. A un nivel local las ventajas de disponer de rutas marítimas abrigadas – las rías gallegas – entre las poblaciones que se asoman a las mismas, supuso una ventaja de estos enclaves a la hora del intercambio con el exterior y la distribución de bienes a, y desde el interior del continente.

La Historia navegó sobre embarcaciones que han ido enriqueciendo el Patrimonio Cultural de una “tierra” que no termina allí donde alcanzan las olas. Más allá de las playas y los acantilados existe una Galicia submarina de la que no todos somos conscientes, pero que es muy real pese a encontrarse en un medio hostil a la presencia humana.

Los buques naufragados se han convertido hoy en día en yacimientos arqueológicos que vinculan la historia general de la humanidad a un territorio que a priori en muchas ocasiones se ha presentado como una tierra apartada de las corrientes culturales europeas.

A través del **Patrimonio Marítimo** se nos muestran las claves para entender que la Historia no es un compartimento cerrado. Existen sutiles lazos que interactúan por debajo del simple hecho histórico, y que nos permiten alcanzar diferentes referencias culturales, reinterpretables a través del bagaje cultural propio de cada observador. Así la presencia de buques naufragados de muy diversas procedencias, supone una ventaja inmensa frente a ese otro Patrimonio Cultural “inmóvil” que suponen los elementos físicos del pasado de los habitantes de un territorio determinado. Los restos de buques naufragados nos acercan a sociedades distantes a una realidad exótica al territorio donde se ubican. Esta circunstancia puede rentabilizarse en nues-



tros días ofreciendo al observador foráneo un recurso que lo vincule emocionalmente al territorio, mostrando una referencia cercana para él.

Entendemos como **Patrimonio Marítimo** el conjunto de bienes naturales y culturales, tangibles e intangibles que, en su totalidad, constituyen una herencia marítima. Este Patrimonio podemos localizarlo tanto en el medio aéreo como en el subacuático y lo constituyen tanto bienes muebles como inmuebles.

El Patrimonio Marítimo en el entorno del Parque Nacional no sólo refleja la historia de Galicia o España. Los restos materiales aquí localizados, tanto en el medio subacuático como en el aéreo, son consecuencia de la historia general de Europa, que a través de las diferentes sociedades que la constituyen, han escrito varios capítulos de la Historia Universal en estas aguas.

No sólo los naufragios de la mayoría de las naciones europeas, muchas de las instalaciones industriales, civiles y militares que se conservan en el Parque Nacional tienen su razón de ser en las intensas relaciones establecidas a través del mar entre los diferentes grupos humanos que se han asomado a las orillas del Océano Atlántico.

#### **Decadencia y auge de las villas costeras gallegas.**

Si observamos las diferentes villas históricas que se asoman a las rías gallegas, encontramos evidentes paralelismos históricos entre unas y otras que parecen demostrar un retroceso en las poblaciones costeras gallegas a partir de la Alta Edad Media y una posterior recuperación a partir de finales de ese período histórico.

En líneas generales se produce un retraimiento de la población hacia el interior de las rías desde las zonas costeras ocupadas de manera intensa en época romana, espoleada por las actividades piráticas de musulmanes y normandos en el Atlántico. Surgen o crecen así poblaciones en el interior de las rías como el Burgo apoyada en la decadencia de La Coruña, Betanzos Noya, Padrón, Pontevedra o Redondela ya en la ría viguesa. Estas poblaciones, tras el aumento de la seguridad en las costas a partir de las sucesivas derrotas - y pérdida de puertos - de los musulmanes en la Península y del apaciguamiento de los normandos en el norte pronto comenzarán a recuperar el espacio perdido, proceso acelerado por la progresiva pérdida de calado de los puertos medievales achacable al colmatamiento de los ríos que les servían como puertos. La Coruña recuperará el tiempo perdido, Muros sustituirá a Noya y en parte a Padrón, Vigo ya no será más un punto de apoyo de los pescadores de Redondela. Pontevedra no verá una pérdida de influencia tan acusada pero asimismo tampoco volverá a alcanzar los niveles de importancia de antaño y hoy Marín es el principal puerto de su ría.

Las rías gallegas están formadas por valles fluviales que han sido inundados por el incremento del nivel del mar. Este acceso del mar resulta un factor

fundamental en la penetración en el continente. El tráfico comercial resulta inmensamente favorecido por estas vías de navegación que profundizan en el interior, en ocasiones hasta 32 kilómetros.

La situación de los archipiélagos que componen El Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia, condicionan en diferente medida las actividades del hombre en el mar. Esta interferencia del medio físico favorece que las actividades humanas hayan dejado un rastro de elementos materiales que somos capaces de estudiar.

Estos archipiélagos, con la excepción de Cortegada, han supuesto una verdadera bendición para las rías frente a las que se desarrollan. Las rías de Sálvora, Pontevedra y Vigo serían bahías abiertas a los embates del Atlántico sino contaran con la presencia de esos rompeolas naturales. La defensa que desarrollan permitió la existencia de los numerosos puertos que existen en el interior de las Rías Bajas gallegas.

Esta función defensiva ha tenido la contrapartida de suponer un obstáculo para la navegación de las embarcaciones que entran o salen de las rías, lo que como veremos tendrá importancia de cara al tema que nos ocupa. Así parajes como el sur de la isla de Sálvora se convertirán en cementerios de buques que pretendieron alcanzar la seguridad que brinda el abrigo de la propia isla que los hundió.

Además, la situación de los diferentes archipiélagos, ha servido como apoyo en el control del mar, permitiendo controlar el tráfico marítimo, no sólo en los accesos a las rías, sino incluso para ejercer ese control sobre mar abierto. La defensa que otorga su insularidad hizo que, en ocasiones, ese control lo ejecutaran los enemigos de España, por lo que la pugna por el dominio de las islas nos ofrecerá asimismo ocasiones de investigar sobre el pasado, a través de los restos materiales que han sobrevivido de tales conflictos.

La más recogida de todas las islas que conforman el Parque Nacional, es la isla de Cortegada situada al fondo de la ría de Arosa, dominando la desembocadura del río Ulla, vía de penetración en el continente que prolonga a la propia ría Arosana. Esta privilegiada situación tuvo una importancia mayor cuanto más retrocedemos en el tiempo, quedando pronto fuera de la historia a medida que la población de Galicia avanzó recuperando las zonas más abiertas de la costa y fundando nuevas poblaciones que pronto superaron a las villas medievales situadas más al interior de las rías.

Las condiciones físicas que amoldaron las actividades humanas en torno a los diferentes archipiélagos que conforman el **Parque Nacional**, es probable que no hayan cambiado demasiado al menos en los últimos dos milenios. Quizás algunos puntos resultaran colmatados por sedimentos, sobre todo en el entorno de la isla de Cortegada, y es posible que el mar haya subido algo su nivel en toda la costa gallega, pero en general el régimen de vientos y mareas y la intensidad de los mismos no ha variado demasiado, más que con los puntuales cambios cíclicos que registra el clima en general en todo el planeta. Las condiciones para la navegación no han debido ser muy diferentes de las presentes a lo largo del período histórico que se corresponde con la navegación en estas aguas. Así veremos que los peligros para la navegación; bajos y estrechos por donde discurren las embarcaciones, serán los mismos que en nuestros días.

También los fondeaderos y puertos naturales que hoy en día son utilizados por las embarcaciones en torno a los diferentes archipiélagos, serán los mismos que fueron utilizados en el pasado, aunque en nuestros días con fines diferentes. Dado que fondeaderos y parajes que albergan peligros para la navegación son puntos prioritarios a la hora de localizar el Patrimonio Cultural Sumergido, dedicaremos a los mismos una atención especial a la hora de identificarlos y situarlos para poder proceder a su estudio pormenorizado.

## El archipiélago de Cíes

Estas islas, dada su situación y características, fueron frecuentadas por los navegantes desde el nacimiento de la navegación en estas aguas.

Se trata de tres islas, o dos, según el criterio que utilicemos, unidas las dos más septentrionales por un arenal. De San Martín se denomina actualmente la isla del sur, del Faro la central y del Norte o de

### Poniendo nombres a las islas Cíes

El archipiélago de las islas Cíes es el más renombrado de todos los que componen el Parque Nacional, situado como defensa de la ría de Vigo sobre el Atlántico, ha tenido a lo largo de su historia numerosas denominaciones siendo, islas de Bayona el de mayor éxito aparte del actual.

Otras denominaciones más o menos afortunadas han sido Ciceas, Sicas, Ciccas, Cicae, palomeras o de los dioses.

En algunos puntos todavía se las denomina Ficas como variante popular.

Algunos autores han identificado las islas con las clásicas Cassitérides.

Las propias islas que conforman el archipiélago recibieron diferentes denominaciones a lo largo del tiempo; Isla Norte, Albiano, San Paio o Monte Agudo; la isla del Medio fue conocida como Cibeira, San Esteban y actualmente del Faro; por último Lancia o Lacia y San Martín son otras variantes para denominar a la isla Sur.

Monte Agudo la situada más al norte. Las dos islas del norte se hallan unidas en este momento por una construcción muraria y una barra de arena que ya existía con anterioridad a la construcción de aquella como nos demuestra el derrotero de Tofiño de San Miguel (1789): *“La Isla más N. es la mayor teniendo de largo dos y media millas escasas, y quasi por los dos tercios de esta distancia contada de N. á S. tiene una mella que de alguna distancia parece dividirla; pero no lo está porque la une un placer de arena baxo, que quando hay mucha mar suele alguna vez atravesar de una banda á otra”*. Este arenal denominado Lagos o también Rodas, según la época que estudiemos, en ocasiones era salvado por los temporales, de tal manera que los golpes de mar atravesaban la barra de arena llegando al interior de la ría.

Rodean a estas islas multitud de escollos peligrosos para la navegación que adquieren por tanto importancia a la hora de poder situar el patrimonio cultural sumergido, base de nuestro trabajo.



*Ribera del Berbés, Vigo, en el año 1908. Vida Marítima. (Ribera del Berbés)*

También los fondeaderos están presentes en este archipiélago, lo mismo que en el resto del Parque Nacional. Sin embargo y dado lo expuesto de todas estas islas, los que encontramos no son adecuados para la estancia indefinida de embarcaciones, pues todos ellos presentan carencias con determinadas condiciones de mar o viento. Así embarcaciones de cierto porte debían permanecer alerta ante cualquier cambio en la dirección o intensidad de viento. Las embarcaciones menores empleadas por pescadores podían en cualquier

circunstancia, simplemente ser arrastradas por la playa hasta ponerlas a salvo, lo que favoreció la presencia de poblaciones estables a partir de la pacificación de estas aguas, sobre todo a partir del fin de nuestra Guerra de la Independencia.

Sin embargo las condiciones de refugio ante determinadas condiciones o bien la presencia de recursos para abastecer a los buques sí han favorecido la afluencia de embarcaciones a estos puntos. Así la presencia de agua y leña en Cíes, además de un fondeadero relativamente seguro para buques de gran porte, favoreció la recalada de embarcaciones con objeto de aprovisionarse. El archipiélago de Cíes con sus pasos francos para salir de la ría fue especialmente utilizado, ya que los buques apenas debían separarse de su rumbo en una navegación costera norte sur o viceversa.

Estos lugares de concentración de embarcaciones a lo largo del tiempo son un excelente lugar donde evidenciar la riqueza arqueológica de una zona, por cuanto, ofrecen

una visión diacrónica de los elementos materiales que se han ido depositando en sus fondos. Además, pueden albergar los restos de embarcaciones



Fondeaderos en el entorno de las islas del Faro y Monteagudo

#### Una visión de las islas Cíes y la ría de Vigo en el año 1400

Las favorables condiciones de las islas Cíes como apoyo a la navegación, quedan de manifiesto en una carta náutica, datada en torno al año 1400, de la siguiente manera: “La isla de Bayona es un buen puerto. Cuando estés dentro de la isla, entra hasta que descubras el arenal blanco frente a la iglesia de San Esteban; aquí es un buen fondeadero y con fondo limpio. Todo el frente de dichas islas, en dirección al levante, está el golfo de Redondela, que se adentra 25 millas y más. En este golfo nunca entran naves porque queda fuera de camino.”

que, sorprendidas fondeadas, naufragaron por cualquier motivo. Estos puntos de concentración de embarcaciones tienen más posibilidades de albergar restos de naturaleza patrimonial.

Los **fondeaderos** más a propósito en las islas Cíes los encontramos detallados en los derroteros consultados que los mencionan como puntos de refugio o de apoyo en la navegación a lo largo de esta costa.

El principal fondeadero en estas islas que abriga de los vientos y mar del oeste se sitúa frente a la *playa de Rodas*, en la medianía de la misma, en la enfilación de *Punta Muxieiro* y *Punta das Vellas*. Otro fondeadero se sitúa en la *playa de Area de Figueiras*, por último se cita el fondeadero situado al W de los *islotos Viños*.

Un último fondeadero se recomienda en la *isla del Norte*, aunque con severas limitaciones por lo expuesto de su situación, Y es que la *ensenada de Monte Agudo*, en la caída occidental del monte de ese nombre, sirve accidentalmente de abrigo a pequeñas embarcaciones contra los vientos del primer cuadrante, es decir, del norte al este. Lo expuesto de este punto, en caso de ocurrir un cambio brusco en la dirección del viento, se vuelve en oportunidad en el caso de la Arqueología Submarina ante la posibilidad de que alguna embarcación tuviera la desgracia de sufrir esta situación. En esta ensenada y muy cerca de tierra hay un peñasco grande que vela siempre y que supone un riesgo más para la estancia en este improvisado surgidero.

Los dos fondeaderos localizados en el entorno de la isla de San Martín





El actual muelle de Carracido se sitúa en el punto donde existió otro fondeadero, en este caso apto únicamente para botes pescadores y sólo en el caso de presentarse vientos del sur a suroeste.

Sólo encontraremos un fondeadero en la isla de San Martín, situado frente a la playa homónima ofrece resguardo al viento y al mar pero sólo resulta seguro mientras no se arboleen mares gruesas, pues la resaca que penetra por el *Freu da Porta* hace menos seguro este punto. En tales condiciones a los buques de mayor porte se les recomienda ganar el puerto de Vigo. Para embarcaciones menores, en esta isla se recomienda fondear en esta playa en poca agua.

Entre la *Punta de Cabaliño* y *Cabo Vicos*, al sur de la isla, se forman dos pequeñas ensenadas separadas por la *Punta Rambla*. En estas ensenadas, encuentran abrigo las embarcaciones de pesca en otro surgidero, con evidentes peligros en caso de rolar la dirección del viento, y al que se pueden aplicar las consideraciones citadas en el caso del fondeadero de la *ensenada de Monteagudo*.

Los **peligros para la navegación** son otro punto a considerar en el momento de situar los posibles yacimientos arqueológicos consecuencia de antiguos naufragios. En este estudio nos hemos basado, una vez más en las descripciones de los derroteros como fuente más fiable, pues entre sus funciones está precisamente advertir de la peligrosidad de estos accidentes<sup>1</sup>.

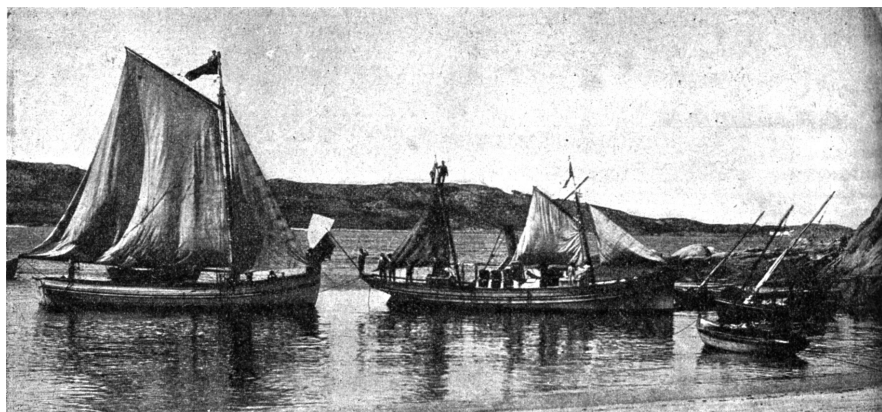
Así los numerosos bajos que rodean a los diferentes archipiélagos del Parque Nacional constituyen puntos susceptibles de albergar restos patrimoniales. Sería demasiado prolijo relatar aquí todos y cada uno de estos puntos peligrosos para la navegación, trabajo que realizamos durante los estudios previos a la prospección arqueológica subacuática del Parque nacional realizada en el año 2007. Nos limitaremos únicamente a citar aquellos peligros de los que tenemos conocimiento que acumulan materiales de origen antrópico o noticias acerca de naufragios.

---

<sup>1</sup> Nos referiremos únicamente a aquellos que suponemos que pueden ser susceptibles de haber provocado la pérdida en su momento de algún buque que, a día de hoy, pueda tener interés desde el punto de vista patrimonial. Obviaremos todos aquellos bajos que se sitúen por debajo de los 10m de profundidad por no considerarlos un riesgo en el pasado para la navegación.



*Los Biduidos*: son los cabezos de una restinga que, en dirección próxima al 325° y extensión de 1,1 millas, despiden la *punta del Caballo*, al norte de la isla de *Monteagudo*. Están a unos 400 m al norte de los límites del Parque Nacional en este punto y la razón para su cita es su evidente peligrosidad que los convierte, probablemente, en uno de los puntos más prometedores desde el punto de vista de la Arqueología Submarina en la zona. La cercanía al propio Parque Nacional no puede descartar que su influencia no se haga sentir sobre el mismo. Su peligrosidad viene dada por la cercanía al canal N de entrada y por situarse bajo el agua con una sonda mínima de 2,7 m. Tofiño, en su célebre derrotero, los describe de la siguiente manera: “Al N 27° O. media legua de la Punta del Caballo está otro Baxo que nombran de Biduido con tres y media brazas de fondo en baxa mar, acantilado por la parte del N. y con fondo de seis á siete brazas por la del S. y luego crece hasta catorce entre él y la Punta del Caballo. Este Baxo es de mucha consideración en las entradas y salidas del Puerto de Vigo,...”.



*Vapor y Galeón encargados de recoger la pesca y transportarla hasta las fábricas en el interior de la ría de Vigo. Vida Marítima. (Vapor y galeón)*

En este punto conocemos la pérdida de varios buques que en época contemporánea pretendían ganar o abandonar la ría viguesa. Así, extrapolando el dato a momentos anteriores, podemos inferir la hipotética presencia de naufragios de interés arqueológico.

Al sur de los *Biduidos* y aproximadamente al norte de la punta del Caballo se sitúan las piedras de *Las Negras*, que descubren en bajamar, situadas hacia la mitad de la restinga de *los Biduidos* donde se engloban. También el bajo de

la Roncosa descubre en bajamar, es el último bajo antes de llegar a la costa ya inmediata.

Entre todos estos bajos existen pasos para la navegación con sondas entre 10 y 20 m. La localización de los cabezos de los bajos es sencilla pues normalmente rompe la mar sobre ellos facilitando su situación.

Las *Piedras Cantareira*, son dos piedras que velan siempre y una piedra que cubre y descubre, que es la de más al sur se sitúan en la isla del Norte a 260 m de la costa, frente a *punta Herrero*, tienen unos 140 m de extensión en dirección aproximada del NNE al SSW. John S. Potter, en la documentación realizada durante la búsqueda del pecio del *Monmouth*, el conocido popularmente como Santo Cristo de Maracaibo, sitúa en sus inmediaciones el naufragio de un buque del que no hemos localizado ninguna otra referencia.

En torno a la isla de San Martín destacamos entre los muchos existentes los siguientes peligros para la navegación:

Los Bajos *Forcados* son un grupo de piedras que ocupan una extensión de 500m de E a W. El *Forcado* propiamente dicho consiste en dos piedras que cubren y descubren orientadas NE SW, situado 940 m al 235° de *punta Cabaliño*. Por fuera de éstas, a 1000 m al 245° de dicha punta, se halla el cabezo occidental de este grupo, o *Forcado* del W, peligroso paraje cubierto por apenas 2,3 m de agua en marea baja. En algún punto de estos bajos, se cita el hallazgo de los restos de un vapor identificado como el Bonika, hundido en el año 1874 y del que ningún otro dato hemos podido obtener.

El *Bajo Carrumeiro* es el más famoso de los peligros situados en torno a la isla de San Martín por haber causado la pérdida del buque de línea británico *H.M.S. Júpiter* en 1808. Asoma hasta 3,2 m por debajo de la superficie a 600 m al este de cabo *Vicos*.

El islote *Boeiro* o *Agoeiro* es la parte más evidente de un conglomerado de rocas situadas a poco más de una milla al SSW de *cabo Vicos*, tiene una altura máxima de 21 m. Todo alrededor presenta un arrecife de piedras que descubren en bajamar y que avanza 300 m. hacia el este.

Estos bajos fueron objeto de maniobras militares consistentes en el bombardeo de las piedras por la artillería de los buques. El 20 de agosto de 1881 la Armada española, con la presencia del rey Alfonso XII procedió a dispa-

rar las piezas de la escuadra contra los islotes. Lamentablemente, una explosión registrada a bordo de la corbeta Tornado, consecuencia de haber reventado la recámara de una de las piezas artilleras, conllevó la trágica pérdida de un marino además de siete heridos.

Extendiéndose hasta casi 900 m al sur de ese islote se encuentran otros bajos que, lo mismo que los de los Biduidos al norte de la isla de Monteagudo, parecen situados

para molestar a la navegación en la zona. Así en este punto también se sitúan varios naufragios además de noticias acerca de hallazgos de elementos de interés patrimonial. Se trata de los *Castros de Agoeiro*, tres bajos rocosos sobre los cuales arbola considerablemente y llega a romper el mar cuando reinan temporales tercero y cuarto cuadrantes. Son los más avanzados de la entrada S de la ría de Vigo por lo que constituyen el más serio peligro de la zona.

Hasta hace pocas décadas la zona estaba mal cartografiada, ya que al tratarse de agujas de piedra, su localización por medio de sondas mecánicas era muy azarosa, no fue más que merced a las denuncias reiteradas de pescadores y buceadores, que se demostró su existencia mediante sondas ecoicas de ultrasonidos.

## Las islas de Ons

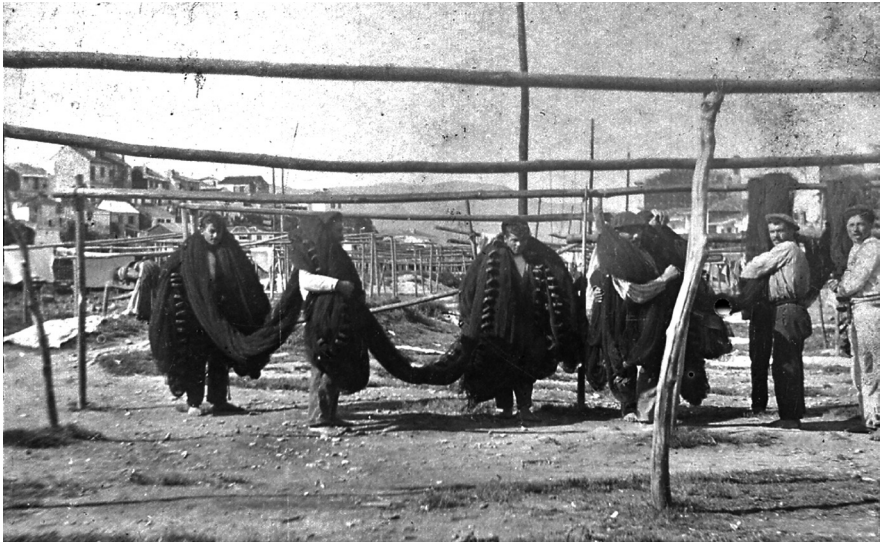
Las dos islas situadas frente a la ría de Pontevedra se denominan *Ons* y *Onza* la menor. Al igual que más al sur estas islas ejercen la labor de abrigo resguardando del mar y viento del NW particularmente.

La mayor de las islas mide 2,8 millas de longitud y tiene 1.400 m de anchura máxima en el centro. Discurre, al contrario de Cíes con una topografía bas-

### Por los pelos

En los Castros de Agoeiro, peligrosísimo para je, poco y mal cartografiado hasta época muy reciente, embarrancó el buque de la Armada Real Inglesa, *H.M.S. América*, en 1847. Su comandante Sir Thomas Maitland, navegaba por lo que suponía, y así constaba en las cartas y derroteros de la época como aguas libres: "4:45 p.m. El barco (...) chocó contra una roca, supuestamente *Os Castros*, que no figura en la carta del Almirantazgo (...). La roca llamada *Boeiro* se hallaba en aquel momento a una distancia de media milla al NE ½ N (...). Tanto antes como después del choque lanzamos 20 brazas de cuerda sin que tocase fondo".

El Coronel Gowen, en otro de los intentos de localización de los supuestos tesoros del galeón de las islas Cíes, pensaba que en este bajo fue donde chocó el *Sto. Cristo de Maracaibo*.



*Poniendo las redes a secar en el puerto de Marín. Archeonauta S.L. (Redes Marín)*

tante regular, con alturas máximas en el centro y extremidades, sin alcanzar las alturas registradas en sus vecinas del sur. Ha sido la más poblada de todos los archipiélagos, estando todavía en nuestros días su aldea habitada durante todo el año en la parte que mira al este, hacia el interior de la isla donde se sitúa el pequeño embarcadero actual. La parte W que se asoma al Atlántico está inculta y sin habitar.

La costa occidental de la *Isla Ons* es casi toda ella escarpada y sucia, rodeada de piedras, unas visibles y otras sumergidas, más o menos separadas de la costa. La peligrosidad de la misma queda de manifiesto por la recomendación dada en los derroteros de que *“ningún buque debe acercarse a esta costa, debiendo navegar siempre a más de una milla de ella”*.

La otra isla que conforma este pequeño archipiélago recibe la denominación de Onza, llamada también Onceta. Situada al S de la *isla de Ons*, es casi redonda, con un diámetro máximo de 800 m y una altura de 75 m. Su costa es escarpada de piedra, salvo por la parte del S, donde hay una pequeña ensenadita con playa, llamada *Porto do Sol*, formada por el avance hacia el SW de *punta Galera*, único saliente de la isla.

Al igual que en el caso ya tratado de las islas Cíes, el estudio de los **fondeaderos** reconocidos para estas islas será un paso imprescindible para el estudio

de la arqueología submarina presente en la zona. El situado más al norte de estos puntos de refugio es la *ensenada de la Posiña*, englobada entre las puntas del *Centolo* y de *Pasante*, es limpia, pero, como está completamente abierta al N, con poca mar que haya es inabordable. Además se trata de fondos mayoritariamente rocosos, lo que los hacía poco apropiados para fondear embarcaciones anteriores a momentos englobados en época contemporánea reciente.



Fondeaderos en el entorno de Ons

También ofrece refugio, en este caso de los vientos duros del nordeste, la *Ensenada de Canibeliñas* que es amplia y hondable. Esta ensenada se abre entre las puntas *Liñeiros* y *Freitosa* y reduce el ancho de la isla en esta parte a poco más de 200 m, donde se forma un istmo.

Otro fondeadero apto para embarcaciones menores se encuentra en el extremo sur de la isla de Ons, entre las puntas *Rabo d'Egua* y *Fedorento* se forma una ensenada con playa, en la cual tienen muy buen abrigo para los vientos del NE las embarcaciones.

El principal fondeadero de *Ons*, apto ya para buques de cualquier porte, se sitúa entre las playas *Melide* y *O Curro*. Ofrece refugio del mar y los vientos del oeste. Entre ambas playas, y a 1.000 m de la costa, se puede fondear en 25 m de fondo, con fango y cascajo. Se recomienda como muy adecuado para embarcaciones de vela por cuanto se está franco para dar la vela si saltan los vientos del este.

Otro fondeadero adecuado se sitúa frente a la *playa de Melide*, que es la mayor y más al N de la costa, a unos 600 m frente a ella, en 15 m de fondo de arena.

Onza presenta un único punto reconocido como refugio para embarcaciones menores, en esta isla existe una pequeña cala al sur de la misma, abrigada por la *punta Galera*, conocida como Porto do Sol.

## Peligros para la navegación

Los dos frontones que ofrece la isla, frente a la ría y el mar abierto, presentan características diferentes, en lo que se refiere a las dificultades que presentan a la navegación.

Mientras la costa este, la que se presenta al continente se encuentra libre de peligros en su casi totalidad, la costa oeste de la isla presenta una serie de bajos y arrecifes que aconsejan mantener una prudente distancia frente a su costa.

La costa este es casi continua de norte a sur quedando libre de peligros sólo con apartarse unos 400 m de la costa, sin salientes notables, siendo la mitad norte más limpia que la sur.

### El paso del Nordeste

*“Entre la punta de Arre (Fagilda) y el extremo NNE. De la Isla Ons se presenta un canal espacioso; pero lo hace estrecho y dificultoso un Baxo que está mas próximo á la Isla que á la Costa, y tambien la restinga que nace de la Punta de Arre: de suerte que para pasar por él es preciso ejecutarlo por entre la restinga y el Baxo, ó entre el Baxo y la Isla: este es el mas seguro porque consiste en atracarse al Sentolo (Centolo) á menos de un tiro de piedra, ya sea viniendo del N. para el S. ó al contrario, pero para esto es preciso viento largo. El otro paso es mas difícil, porque carece de finas marcas que lo faciliten: no obstante uno y otro son temibles quando hay mucha mar de leva, pues se hace todo un hervidero y un rompiente, pero con buenos tiempos lo frecüentan muchos del modo ya prevenido, ...”*  
Vicente Tofiño, 1789.

No podemos dedicar espacio a cada uno de estos puntos susceptibles de albergar materiales o estructuras de naturaleza patrimonial, por presentar características que favorecieran en el pasado la pérdida de buques.

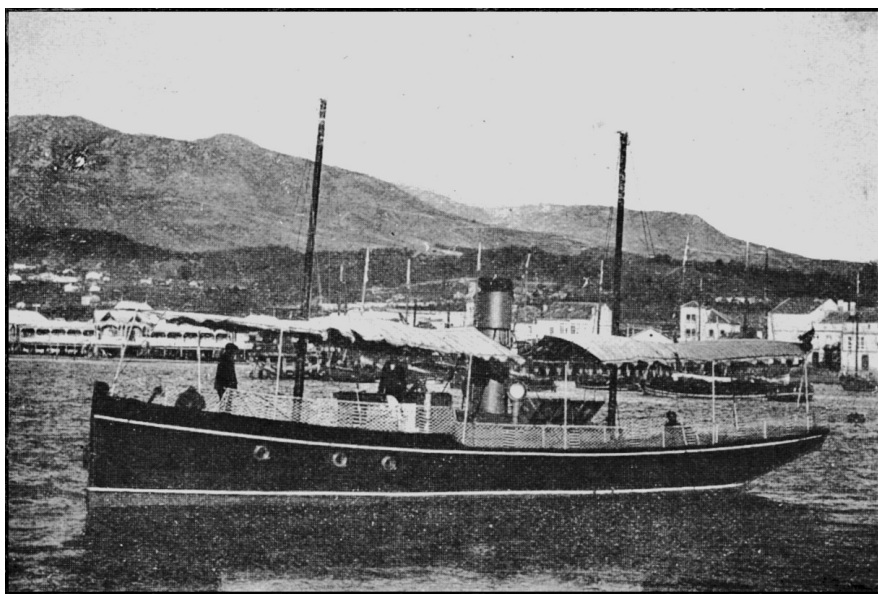
Uno de los puntos acreditados con la pérdida de algún buque se encuentra al sudeste de la *Punta Fedorento*. De aquí sale un arrecife de 200 m, terminando en la *Piedra La Loba* (o *Coba*), que descubre en bajamar. Es precisamente en este punto donde se perdieron el remolcador de la Armada



Española *Cíclope* y el pesquero *Nuevo Maruja Costa*. Es mayor la peligrosidad de este arrecife por adentrarse en el canal que existe entre las islas de Ons y Onza, hasta el punto de que Tofiño en su derrotero lo desaconseja salvo para faluchos pescadores.

La *punta e islote de la Freitosa* es la extremidad S de la *ensenada de Canibeliñas*, y es la parte más occidental de la isla. De aquí a *punta Rabo d'Egua*, extremidad SW de la isla, la costa es quebrada, alta y escarpada. Frente a la primera punta se sitúan dos bajos muy peligrosos para la navegación por presentarse siempre cubiertos de agua, además de a considerable distancia de la costa. El primero de ellos, y el más cercano a tierra, es el de la *Laxe de la Freitosa* que presenta sólo 3 m de agua en bajamar escorada. Su situación es a unos 600 m al oeste de *punta Freitosa*. El *bajo Freitosa* es el segundo de los peligros en esta zona, aunque se encuentra a unos 70 m por fuera de los límites del parque, se localiza a 1250 m al oeste de la misma punta de *Freitosa*, tiene 5,2 m de sonda, rodeado de fondos de 15 m en sus alrededores.

El canal norte de salida de la ría, entre la isla de Ons y el continente, es de azarosa navegación. Su trazado está dificultado por varios bajos rocosos que



*El vapor Opal de Villagarcía, propiedad de Ulpiano Buhigas, adjudicatario, en el año 1908, del servicio de faros a la isla de Sálvora y al resto de los de la ría de Arosa.*

*Vida Marítima. (Vapor Opal)*



constituyen un obstáculo para la navegación. El paso más recomendable ha sido siempre aquel que discurre entre la isla y el bajo.

El *bajo de los Camoucos*, marcado en la actualidad por una luz, se encuentra a 950 m al sudeste de la *punta del Centolo*. Mide 1000 m de norte a sur, donde se encuentran las menores sondas, que alcanzan menos de 4 m de agua denominado *Laxe de los Robalos*. Entre estos bajos y la isla existe un canal practicable que era el habitual en la época de la navegación a vela y antes del balizamiento de la zona.

En la Isla de Onza, como peligro más destacado encontramos una restinga que despide desde punta Galera unos 300 metros hacia el sur un ancho arrecife de piedra, con fondo de 3 m, sobre el que descubren muchas piedras en bajamar.

En esta zona, al sur de la isla de Onza, es donde se produjo la trágica pérdida del vapor francés Barsac, cuando ejercía labores de patrullero en el Atlántico.

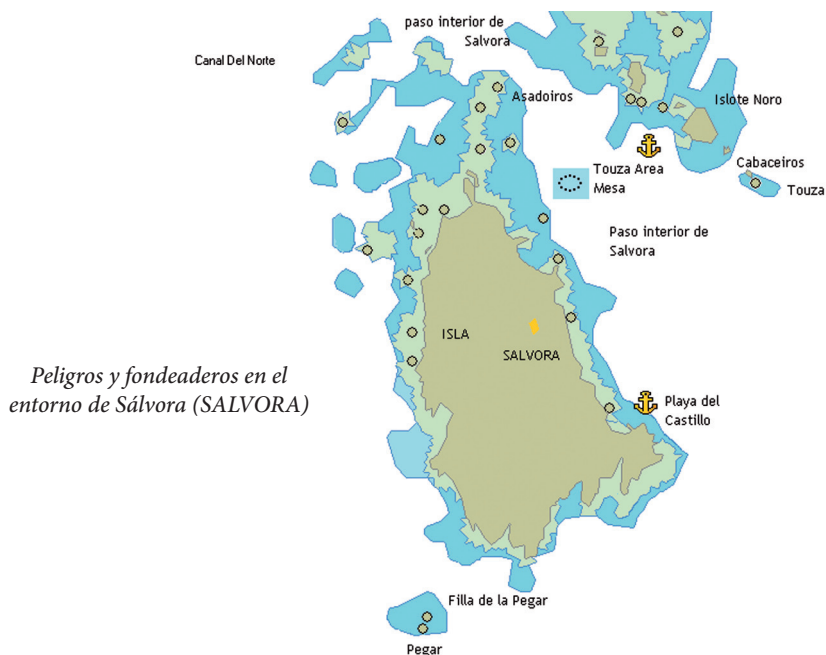
En medio de él, y próxima a la punta, se ve siempre una piedra de poca altura.

En la extremidad SE de la isla, a 200 m de tierra, hay otra piedra, que cubre y descubre, y otras dos más próximas a la costa un poco más al N. Al sur de ellas se encuentra el peligroso bajo denominado *Laxiña de Galera*, que es una piedra con 3,4 m de agua, situada a 540m de punta Galera, sobre el veril de los 15 m de profundidad.

## Isla Sálvora

La ría de Arousa es la más grande de toda la costa occidental de Galicia, ofrece fondeaderos buenos y seguros pero requiere cuidado y mucha práctica para sortear el gran número de bajos y peligros que contiene, sobre todo con anterioridad al balizamiento de los mismos y al uso generalizado de cartas náuticas con la debida precisión.

La boca de la ría se abre entre la punta Falcoeiro en la provincia de La Coruña al noroeste, y la de Con de Agueira en Pontevedra, al sudeste, y desde ella se interna la ría 14 millas hacia el NE., con anchura variable entre 2 y 8 millas y braceaje que oscila entre los 70 m de la boca hasta 20 m entre las puntas del Chazo y de Sinas. En todos los fondeaderos predomina el fondo fangoso.



*Peligros y fondeaderos en el entorno de Sálvora (SALVORA)*

Las costas que rodean esta ría son accidentadas y están dominadas por alturas considerables.

La ría de Sálvora presenta difíciles características para la navegación si la comparamos con el resto de las gallegas, sobre todo a vela y por embarcaciones de cierta envergadura. El derrotero de Vicente Tofiño de San Miguel (1789) así lo demuestra: *“Dicha Isla Salvora está en la boca de la Ría de Arosa, la qual no se ha reconocido porque es notoria su inutilidad, pues está llena de Baxos en que los mismos Patricios (se puede referir a los naturales de la zona con tradición familiar en la misma) baran freqüentemente y las mas veces se pierden”*.

Esta falta de cualidades para la navegación, hace que la ría no se viera inmersa en las rutas comerciales a media y larga distancia, al menos desde época medieval, hasta momentos relativamente recientes. El extrañamiento de los circuitos de navegación ha dado como consecuencia el escaso número de naufragios de interés histórico detectado o conocido en la zona, que en un área tan extensa y con tantos accidentes debería ser mucho mayor. De todas formas que en la actualidad no se conozcan, al menos oficialmente restos de interés patrimonial, no significa que éstos no existan.

El aprovechamiento de los recursos marinos sí favoreció movimientos de importación y exportación al margen de los grandes movimientos comerciales o históricos y que son susceptibles de haber dejado restos materiales en el *bento*.

Las características de la ría, la tranquilidad de sus aguas con olas de superficie de pequeño tamaño y la densa sedimentación registrada la convierten en una de las más prometedoras a la hora de albergar elementos de navegación antiguos. Si como hemos dicho esta ría no se incluyó dentro de los grandes circuitos de navegación, sí se presenta como una magnífica vía de penetración hacia el interior del continente. La cantidad y diversidad de asentamientos humanos en la zona a lo largo de la historia, la mayoría de ellos en relación con el mar, es un factor más en la valoración patrimonial de esta ría.

El archipiélago de Sálvora incluido en el Parque Nacional, está constituido además de por la isla principal, por los islotes de Sagres, Vionta y Noro, por citar los principales.

A 800 m de punta Falcoeiro, que cierra por el norte a la ría de Sálvora, se encuentra la isla de Sagres, en realidad son dos islotes separados por un estrecho canal apto para embarcaciones menores, tiene un contorno muy irregular con una anchura de 350 m y una longitud de 1200.

La *isla Vionta* es la más grande de las que limitan por el este el paso interior de Sálvora, canal navegable que discurre paralelo a Sálvora por el este. Esta isla está prácticamente cubierta en su totalidad de arena con grandes dunas. Su parte norte es rocosa y tiene una longitud de 600 m con una altura de 11 m.

*Insuabela* es un islote formado por piedras superpuestas que alcanzan una altura de 7,5 m, al oeste de Vionta.

El islote de Noro lo describiremos en otro lugar al tratar del fondeadero a él asociado.

La *isla Sálvora* y los numerosos islotes y arrecifes a ella adyacentes hasta punta Falcoeiro, hacen como en el resto de las islas hasta ahora estudiadas, de rompeolas natural, que defienden a la ría de la mar de travesía.

Al parecer esta isla sólo estuvo habitada durante períodos estacionales relacionados con las actividades pesqueras

## Fondeaderos

El de la *isla de Sálvora* se sitúa enfrente de la *playa del Castillo*. Es un fondeadero abrigado a los vientos del sudoeste al norte por el oeste. Se considera provisional y sólo en buenas condiciones climatológicas, pues se deja sentir la marejada por poca que haya. El mejor punto para fondear está en 10 ó 15 m de agua al NE de la *punta del Castillo*, sin rebasar el E - W de la del *Molino*.

En la Edad Media, según un portulano veneciano datado en torno al 1400, ya se recomendaba este fondeadero a sotavento de Sálvora:

*“Si quieres entrar en la isla de Sálvora, dobla la isla por el SW hasta que llegues a un lugar llamado Belabén (¿?) y descubras la playa y las cabañas, y fondearás enfrente de la isla, en 16 brazas de agua”*<sup>2</sup>.

Estas cabañas se deben referir a aquellas que montaban los pescadores en la campaña de pesca veraniega, principalmente la del pulpo y merluza.

Tofiño<sup>3</sup> en su derrotero recomienda como fondeadero, aunque sólo en verano, con vientos flojos, y, en caso urgente el nordeste de la isla, entrando entre ella y la *punta de San Vicente*, aunque advirtiendo de su demasiado fondo y de no muy buena calidad.

Un fondeadero apto para embarcaciones menores se sitúa al abrigo del *Islote Noro*, se trata de un peñón de 41,6 m de altura con forma de cono truncado. A su resguardo y al de los arrecifes a él asociados, hay un fondeadero protegido de los vientos del primer cuadrante. El mejor punto se sitúa a unos 200 a 300 m al SW del islote en fondos de 15 m.

---

<sup>2</sup> FERREIRA PRIEGUE, E., 1988.

<sup>3</sup> TOFIÑO DE SAN MIGUEL, V., 1789.

## Peligros para la navegación

Entre todas estas islas e islotes se localizan bajos y arrecifes que hacen sumamente peligrosa esta zona. Analizaremos únicamente aquellos puntos más sobresalientes entre estos peligros y sobre todo aquellos que sabemos han provocado pérdidas de embarcaciones.

### Fondear en Sálvora en el siglo XVIII

*“En caso urgente y tiempo de verano se puede fondear con los vientos a la briza al NE. De la Isla Salvora entrando por entre ella y la Punta de S. Vicente que es la meridional de la Ria, aunque hay demasiado fondo y no de muy buena calidad”.*

Las piedras conocidas como *Asadoiros* se encuentran en la punta norte de la *isla de Sálvora*, forman parte de una restinga de más de media milla que termina en las *piedras Pardiñas*. Lo peligroso de toda esta zona hizo que la navegación por la misma nunca fuera de entidad, a pesar de existir un canal entre los bajos, limitándose a un tráfico local. Forzosamente el poco tráfico registrado ha tenido como consecuencia que no exista el número de naufragios correspondiente al peligro que representa este paso.

El bajo conocido como Touza Arena Mesa, es uno de los más temibles por su posición avanzada hacia el canal, en la línea que une *punta Lagos* con el N de *Cabaceiro Grande*. Tiene una sonda de apenas 1,1 m en marea baja. Ya hemos indicado la peligrosidad de este paso que, aunque permite el ahorro de varias millas, su paso está penalizado por los riesgos apuntados.

El punto con la fama más negra en el entorno de la *isla de Sálvora* lo constituye el arrecife que conforman las piedras de *la Pegar* y su *“Filla”*. Ambas piedras se sitúan en el extremo sur de la isla y, por lo tanto, en las inmediaciones del quiebro que deben dar los buques en su derrota al entrar en la ría desde el norte. *La Pegar* y *la Filla de la Pegar* velan siempre y se encuentran a 800m al sudoeste de *punta Besugueiros*, siendo la primera la mayor y la más importante. Por su parte Noroeste, a 100 y 150 m, están las *Touzas del Oeste*, que cubren y descubren, y por el este, a 110 y 250 m, las *Touzas del Este*, con 1,6 y 1,7 m de agua.

Precisamente en la Filla de la Pegar es donde embarrancó el buque de la Compañía Transatlántica Santa Isabel con una importante pérdida de vidas humanas el 12 de enero de 1921.

No acaban con la Pegar y su Filla los problemas a la hora de embocar la entrada principal de Arosa en el área incluida en el Parque Nacional. La piedra conocida como *Touza del Cabaceiro Grande* es otro punto de consideración, se sitúa a 200 m al sudeste del *Cabaceiro*, adentrándose en el canal y, con sólo 0.6 m de agua, la hace temible en tiempos de cerrazón.

El paso hacia el interior de la ría por el norte de la isla de Sálvora es posible, aunque su angostura sólo lo hacía practicable para los conocedores del mismo, antes de que el balizamiento actual y las ayudas a la navegación facilitaran el tránsito por un paraje que apenas tiene 200 m de ancho. No es apto para buques de más de 4 m y mucho menos con mal estado de la mar.

Las *Piedras del Sargo* son el límite sur del *Paso do Carreiro*, con el que se conoce el canal de la ría que evita la necesidad de dar la vuelta por el sur a la *isla de Sálvora*. Estas piedras son un grupo, de las cuales sólo velan dos. Forman además el extremo N del conjunto de bajos y piedras que cierran por el este el *Paso Interior de Sálvora*. Desde estas piedras hasta el extremo N de la *isla de Vionta* se extienden numerosos bajos cubiertos que impiden totalmente la navegación, aunque con la marea mediada parece desde la distancia un paso franco. La alternativa, al rodear por el sur a la isla de Sálvora, hace deseable este paso a condición de la embarcación y el conocimiento del paso permitan abocar esta vía con seguridad.

## Isla de Cortegada

La isla de Cortegada se sitúa en lo más profundo de la ría de Arosa, siendo el único de todos los archipiélagos que componen el **Parque Nacional de las Islas Atlánticas** que no se halla enfrentado directamente al océano Atlántico. Durante algunas horas al día, la isla principal incluso se encuentra unida al continente al bajar la marea, aunque las embarcaciones locales aprovechan la marea alta para pasar por este punto.

Se enlaza con la costa, a 4 cables al norte de Carril, por medio de un arrecife de piedra suelta y arena, llamado *Los Viveros*, que descubre en bajamar. Mide la isla 6 cables de norte a sur, y 3 de este a oeste. Es de regular elevación, con una pequeña meseta, que domina el pueblo de Cortegada, que se eleva detrás de la playa del mismo nombre, situada en la costa S de la isla.

Lo más notable del contorno de la isla, de 1,5 millas de perímetro, es *punta Corbeiro*, al N, con restinga que avanza más de 400 m hacia la desembocadura del Ulla.

En ocasiones se han efectuado rellenos con el objeto de aumentar la zona de viveros, lo que habrá supuesto el soterramiento de cualquier estrato arqueológicamente fértil que pudiera haberse conservado.

La isla de Cortegada y la *Punta del Porrón o del Castro*, en el otro extremo de la desembocadura del Ulla, pueden establecerse como los límites de la boca de la Ría de Padrón, puesto que entre ellos dos empieza la barra de la misma. Esta ría es todavía navegable para embarcaciones de pequeño porte y muy prácticas en la zona, hasta el puerto de Padrón, que tradicionalmente se sitúa en el puente de Pontecesures. El principal problema que presenta este tránsito es la colmatación de sedimentos arrastrados por el río, hasta el punto que hay lugares donde en marea baja escorada existen puntos de apenas 30 cm de calado máximo.



*Archipiélago de Cortegada*

Esta isla fue testigo en el año 1124 del paso del embrión de lo que sería casi 600 años después la Armada Española, la salida al mar de las galeras, justo frente a la isla de Cortegada, que el arzobispo Gelmírez hizo construir

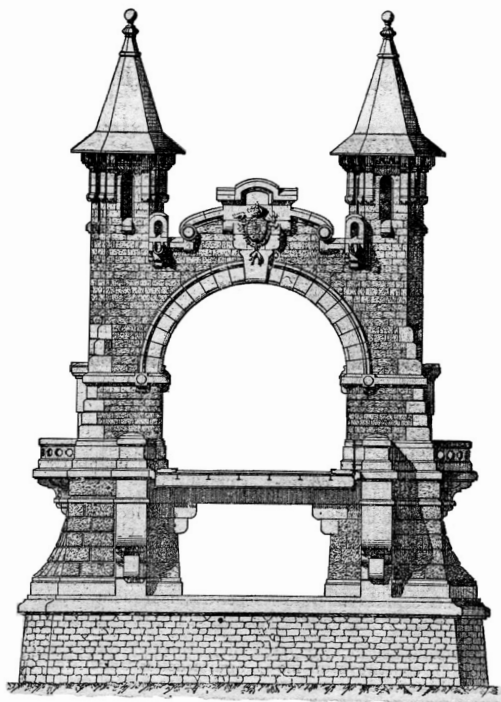


en la cercana Pontecesures marca el inicio de la historia de una institución que estableció el control español en gran parte de los mares del planeta. Estas nave pronto acabarían, durante bastantes siglos, con las depredaciones ejercidas por los musulmanes establecidos en el sur de la Península Ibérica y que hasta el momento permanecían impunes.

La progresiva pérdida de calado impide en la actualidad el acceso de embarcaciones a zonas anteriormente más fácilmente navegables. La penetración en el continente que permite esta ría es de aproximadamente 10 millas, es decir, casi 20 kilómetros que nos acercan a Santiago de Compostela. La facilidad de comunicación que suponen las vías fluviales fueron un recurso aprovechado lo que ha dejado numeroso restos materiales que veremos reflejado en las aguas que ocupan el Parque Nacional en esta zona.

Las avenidas que registra el río Ulla no lo hace tan temible como otros ríos que pueden desaguar elevadas cantidades de agua en poco espacio de tiempo. Sin embargo, con no ser muy elevadas, sí son suficientes para variar la disposición de los bancos de arena que sedimentan en la desembocadura.

A la isla principal, hacia el sudoeste, la acompañan en el archipiélago varios islotes, todo este grupo constituido por las Malveiras y Briñas son de peligrosa aproximación pues despiden varios bajos y arrecifes. es



*Diseño de una de las puertas del puente colgante que habría de unir la isla de Cortegada al continente, de haberse llevado a cabo el proyecto de construir un palacio real sobre la isla.*

(PUENTE CORTEGADA)

sucio, pues de él se desprenden varias piedras y bajos fondos, que hacen peligrosa su aproximación. Su peligro se agrava por cuanto se adentran hacia el canal que conduce a la desembocadura del Ulla.

*Isla Malveira Chica* o de *Los Ratones*, es una isleta rasa, sobre un arrecife que descubre en bajamar, quedando entonces unida a la *Malveira Grande* por una faja de piedra y arena. Está separada de la *isla de Cortegada* por un canal de 100 m de ancho y fondos inferiores a 1m.

La *Isla Malveira Grande* o de *San Bartolomé* es bastante alta. Se halla al WSW de la anterior y tiene su eje mayor de N a S. El islote *El Con*, a 400m al oeste de ella, está formado por dos peñascos blanquecinos casi unidos, que constituyen lo más avanzado hacia esta parte de las piedras que despiden la isla.

Las *Isla Briñas* o *Beriñas* están situadas hacia el norte del islote *El Con*, es baja, aunque visible siempre, y tiene hacia el W, hasta 500 m, una porción de piedras, llamadas *las Briñas*, que en su mayor parte quedan cubiertas en pleamar.



# **Capítulo 2**

## **Arqueología Submarina**



## Arqueología submarina

La arqueología se ocupa del estudio del pasado humano mediante el análisis de los restos materiales generados por la actividad de nuestros antepasados. Su razón de ser es la búsqueda de información de las poblaciones humanas que nos precedieron. La arqueología escribe páginas del conocimiento junto a otras ramas de las ciencias históricas. La Historia es en definitiva el fondo común donde aportar el conocimiento generado por ésta y otras disciplinas.

La arqueología tiene como premisas la documentación, la interpretación y la conservación de los restos materiales generados por la actividad humana, sin ella perderemos una parte sustancial del conocimiento del pasado.

No debemos olvidar que no todos los procesos humanos han quedado recogidos por la Historia como proceso de acumulación histórica del pasado. La invención de la escritura marca el inicio del período histórico, pero no comprende más que un minúsculo fragmento del devenir humano y ni siquiera eso para la totalidad del planeta. Existen regiones que aún no han sido recogidas por la Historia, por cuanto todavía existen colectividades humanas aisladas que no han desarrollado la escritura como sistema de transmisión del conocimiento, sin contactos que permitan recoger información sobre ellos.

Determinados procesos o acontecimientos humanos no fueron establecidos por escrito, por lo que carecemos de información sobre ellos. Otros los conocemos de manera muy fragmentada e incluso algunos fueron falseados o recogidos de forma errónea.

Los objetos y estructuras del pasado, si los sabemos leer, nos ofrecen nuevas visiones sobre el ayer, algunas desconocidas, otras nos muestran aspectos diferentes de una realidad definitivamente desaparecida.

La Arqueología Subacuática es la traslación del método de estudio histórico basado en los restos materiales al medio subacuático. Estudia los restos materiales producidos por el hombre que se han conservado bajo el agua.

La conservación de los restos materiales en su contexto resulta fundamental para poder interpretar un pasado que en la mayoría de los casos nos resulta desconocido. La acción humana, pero también aquella derivada de procesos naturales, puede llevar a la destrucción de yacimientos históricos y arqueo-

lógicos. Si esa destrucción es total, nada de lo que pudiéramos hacer nos devolvería la riqueza perdida.

En muchas ocasiones es preferible no hacer nada al respecto antes de arriesgarnos a dañarlo todavía más o a su pérdida definitiva. La falta de medios técnicos o humanos a la hora de abordar una intervención arqueológica puede aconsejar la inacción puntual antes de arriesgarnos a perder una información irrecuperable. Es preferible esperar a tiempos mejores antes que perder la información.

Un yacimiento arqueológico es producto de un proceso histórico único, en un momento irrepetible.

Si en una zona determinada por cualquier actuación hiciésemos desaparecer toda la fauna existente, podríamos establecer los mecanismos necesarios para su regeneración y conseguir recuperar esa zona, al menos en parte, desde un punto de vista biológico. Si hablamos de yacimientos arqueológicos nunca podremos conseguir reponer un paisaje histórico destruido. Nunca seremos capaces de recuperar un pecio romano expoliado o el registro arqueológico de un puerto destruido, simplemente porque ese momento histórico ha desaparecido y nunca volverá. Es imposible recrear la secuencia arqueológica desaparecida.

La arqueología desarrollada en el medio subacuático no se diferencia ni en su método ni en su planteamiento de aquella que se desarrolla en el medio aéreo. No constituye sin embargo ni una nueva subdisciplina ni una actividad independiente. Se trata de la ejecución del método arqueológico en un medio diferente. La única diferencia la encontraremos en las adaptaciones necesarias para intervenir en un ámbito tan hostil a la presencia humana como es el subacuático. Sin embargo, aunque necesitemos nuevas técnicas y habilidades a la hora de intervenir en un yacimiento arqueológico bajo el agua, hemos de aceptar que el mismo rigor que se aplica a la hora de acometer una investigación “terrestre” se exige en la investigación subacuática. Un arqueólogo no se despoja de su formación a la hora de sumergirse, y por lo tanto su trabajo debe responder a las mismas garantías científicas y metodológicas que el de sus colegas en tierra.

Actualmente se considera a la Arqueología Subacuática ya madura, décadas de aplicación de sus principios y sus técnicas, además de sus resultados, así lo avalan. Utiliza no sólo sus propios recursos, sino que tiene la capacidad

de aprovechar los que ofrecen otras disciplinas científicas para aplicarlos al campo de su actuación.

La Arqueología Subacuática nos ofrece respuestas nuevas en el plano general del conocimiento del pasado. De no existir esta disciplina, ninguna otra rama de las ciencias históricas estaría capacitada para despejar determinados pasajes de nuestro pasado. Ciertas actividades humanas sólo las comprenderíamos parcialmente de no haber contado con la ayuda de la Arqueología adaptada al medio subacuático.

Aspectos como la evolución de la arquitectura naval, la configuración de determinados puertos, rutas marítimas de comercio, la vida desarrollada a bordo de las embarcaciones, actividades pesqueras y extractivas, etc. Si profundizamos un poco más, podremos ver cómo el recurrir a esta disciplina es fundamental para iluminar ciertos aspectos históricos poco conocidos.

Hasta mediados del siglo pasado, la práctica de la Arqueología en general se limitaba normalmente al estudio de un único yacimiento. Casi nunca se iba más allá de la localización y excavación de un único paraje. Aspectos como la integración en el espacio, otros yacimientos o el paisaje, las relaciones con el ecosistema o entre los diferentes grupos humanos, a menudo quedaban marginados ante los hallazgos más o menos importantes o deslumbrantes de un yacimiento o un limitado conjunto de objetos.

La evolución de la praxis arqueológica ha llevado a acometer cada vez más estudios generales que permiten comprender el devenir humano de una manera más amplia. Si anteriormente se tendía a estudiar únicamente los asentamientos humanos, hoy nos lanzamos ya a conocer amplias zonas y analizar la interacción del hombre con el medio en que ha desarrollado su existencia. El arqueólogo que descubre un yacimiento y acto seguido se lanza a la excavación sin levantar los ojos del sondeo que le ocupa, afortunadamente es cada vez más un objeto del pasado.

Lo que no es Arqueología, tanto en su vertiente terrestre como subacuática, es la mera recuperación de objetos. Se ha repetido hasta la saciedad que el objetivo del arqueólogo no es recuperar piezas más o menos vistosas o significativas; eso es coleccionismo, actividad respetable en su debido cauce legal y metodológico, pero que tiene una débil relación con la praxis arqueológica. El objetivo del verdadero investigador –arqueólogo submarino, en nuestro caso - ha de ser el conocimiento completo de su área de investigación



más que llegar al principal depósito de artefactos<sup>1</sup>, el “*Banco de España*” le llamaba el infausto Mel Fisher.

## La arqueología submarina en nuestro país

La actividad arqueológica que resulta más habitual en los últimos tiempos para la profesión arqueológica en general y sobre todo en la desarrollada en el medio marino es aquella derivada de la protección del patrimonio subacuático.

Hoy en día la mayor parte de las campañas arqueológicas que se realizan en nuestro país se deben a tareas de control, recuperación y estudio de áreas donde se realizan tareas constructivas o extractivas. El más elevado porcentaje de intervenciones arqueológicas en España, y donde se concentran la mayor parte de los profesio-

Existe un amplio consenso en referirse a la arqueología desarrollada en el medio acuático como arqueología subacuática, se trata así de no hacer distinciones entre la actividad científica desarrollada en lagos o ríos y aquella que tiene lugar en el medio marino. Como es el caso de que la totalidad de las aguas que envuelven al Parque Nacional de las Islas Atlánticas son marinas –incluida la laguna de los niños – nos referiremos siempre al nombrar esta disciplina como arqueología submarina.

nales, no se deben a las tareas de investigación de Universidades o centros públicos, sino a la intervención en la protección del Patrimonio durante la construcción de infraestructuras, viviendas y en el caso subacuático en puertos, dragados, o trazados de conducciones submarinas.

Las tareas de control arqueológico resultan fundamentales a la hora de proteger elementos de interés histórico que en muchos casos nos son desconocidos antes de dar comienzo las obras. Frente al escaso número de campañas de investigación arqueológica oficial, hoy en día la mayor parte de los arqueólogos submarinos en España trabajan en el desarrollo de obras públicas.

España, pese a que nuestra mentalidad colectiva es mayoritariamente continental, ha sido un país de tradición marítima cuyo desarrollo ha estado siempre de cara al mar. Por ello no es de extrañar que desde épocas muy

---

<sup>1</sup> MARTIN, C., 1981. Protection of the underwater heritage. UNESCO, Ginebra.

tempranas se vieran con curiosidad aquellos objetos antiguos que de vez en cuando se asomaban desde los fondos marinos.

En el año 1716, durante el reinado del primer Borbón, Felipe V, se recoge la noticia del descubrimiento de los restos de una embarcación romana durante las tareas de limpieza del puerto de Cartagena. Este hallazgo, en una mentalidad claramente arqueológica, se relacionó con una moneda vinculada de Alejandro Severo (222-235) localizada junto al pecio. Los riquísimos fondos del puerto de Cartagena siguieron – y aún continúan – ofreciendo restos materiales del pasado, así en 1752 y mientras se construía el dique seco del arsenal, apareció un nuevo pecio. Sus maderas acabaron alimentando el fuego, lo que en una época dominada ya por las luces y el pensamiento racional ya no se podía consentir, por lo que Fernando VI dictó una Real Orden por la que todo objeto o pieza arqueológica que apareciese en las obras, se enviara a la Corte para su estudio, además de dictar las instrucciones para la toma de datos de su localización y la recuperación de los restos y objetos asociados. Esta es la primera legislación a nivel mundial establecida para la protección de la arqueología submarina o marítima, y estamos hablando del año 1752.

Con el paulatino desarrollo de las técnicas de buceo a lo largo del siglo XIX, van a aumentar el número de hallazgos casuales a cargo de pescadores de esponjas, coralleros y otros profesionales. Además los cada vez más numerosos dragados van a ofrecer impresionantes aportaciones. El depósito de la ría de Huelva, recogido en el año 1923 nos ofrece un espectacular conjunto de armas pertenecientes al Bronce Final.

Estos hallazgos favorecieron que se incluyera en la legislación aplicable a la arqueología española, *“los trabajos de rebusca arqueológica que tengan carácter espeleológico o submarino”*.

La invención de la escafandra autónoma por el ingeniero Gagnan y el oficial de la Armada francesa Jacques - Ives Cousteau supuso un cambio fundamental en la relación del hombre con el medio marino. Este cambio tuvo una importancia determinante en el ámbito de la Arqueología permitiendo el nacimiento de una de sus subdisciplinas más llamativas.

Los primeros buceadores en sumergirse en aguas del Mediterráneo descubrieron infinidad de naufragios, la mayoría de ellos de indudable interés arqueológico y que habían descansado, protegidos por la profundidad, en

algunos casos desde milenios atrás. En pocas décadas la mayoría de ellos habían sido total o parcialmente destruidos por buceadores sin escrúpulos que desviaron ese conocimiento científico y su aprovechamiento cultural al mercado ilegal de antigüedades o a la simple destrucción por una manipulación chapucera de los hallazgos. Otros buceadores sin embargo vieron enseguida la potencialidad del estudio del pasado material bajo el agua y pronto surgieron grupos de estudio del mismo. Estos buceadores aficionados pronto se vieron enfrentados a diversos problemas, el primero de ellos consistió en la falta de formación en el estudio del pasado. La aplicación de métodos y técnicas de intervención no solventó el problema de base que resultaba de una formación específica en el estudio del pasado. La aparición de problemas burocráticos consecuencia de la carencia de profesionales de la Arqueología dispuestos a implicarse en el estudio subacuático, provocó que una vez disipado el entusiasmo inicial en este campo los buceadores deportivos dieran la espalda al estudio del pasado bajo el agua. La idea de que las administraciones públicas no actuaban en la defensa del Patrimonio sumergido y que cualquier aportación del público en este campo recibía en el mejor de los casos la indiferencia, hizo que hasta nuestros días exista una fuerte corriente de desconfianza hacia la Arqueología Submarina entre muchos de los buceadores deportivos.

Asimismo muchas intervenciones arqueológicas, por falta de preparación o carencias metodológicas y de medios supusieron en algunos casos destrucción del patrimonio en vez de conservación y avance en el conocimiento científico del pasado.

Estos antecedentes no sirvieron para desarrollar científica y profesionalmente la Arqueología aplicada al medio subacuático en nuestro país. Pese a los esperanzadores inicios, desarrollados básicamente por los pioneros del buceo con escafandra autónoma, con aportaciones en ocasiones testimoniales de arqueólogos, el desarrollo de esta disciplina en España no ha despegado ni aún en nuestros días.

Siendo los trabajos actuales mayoritariamente una consecuencia de las intervenciones en obra pública en el medio subacuático más que del trabajo metódico de una investigación que nos permita al menos conocer la entidad de nuestro patrimonio subacuático.

En el año 1962 la Comisaría General de Excavaciones Arqueológicas creó los Patronatos de Excavaciones Arqueológicas de las Provincias Marítimas.

Este primer intento de racionalizar la actividad, ni siquiera ha sido posible desarrollarlo en nuestros días, cuando desde la Administración Central y las autonomías se están dando los primeros pasos en este sentido ¡47 años después!

La actividad de los deportistas pioneros en el buceo ha quedado recogida en la meritoria labor desarrollada por el Centro de Recuperación e Investigaciones Submarinas (C.R.I.S.). Sus actividades se desarrollaron principalmente en el área de Valencia y Cataluña y aunque sus resultados fueron muy limitados por la ausencia de una dirección técnica, sería imposible pedirles más, máxime cuando las propias autoridades encargadas de velar por el patrimonio subacuático ni entonces ni casi hasta nuestros días tomaron la menor iniciativa por ganarse el sueldo en este aspecto.

## **Técnicas de investigación arqueológica subacuática**

Hemos establecido que la Arqueología submarina – o subacuática – no se diferencia ni en sus objetivos ni en su método de aquella desarrollada en tierra firme. La diferencia estriba en que los arqueólogos, durante sus trabajos e investigaciones, utilizan métodos y equipos distintos en cada medio.

Dado que el planteamiento de partida es el mismo, la Arqueología desarrollada en ambos medios, terrestre y marino, utiliza las mismas estrategias para alcanzar objetivos equivalentes.

El primer paso lógico en cualquier intervención arqueológica sea del tipo que sea consiste en la documentación previa del área de estudio.

A través de diferentes fuentes podemos obtener datos acerca de la existencia de elementos materiales de interés patrimonial o localizar un origen para los ya detectados.

- Planimetría. Nos ofrecerá información acerca de la situación de pecios modernos además de servir como identificador de puntos peligrosos para la navegación susceptibles de haber producido accidentes marítimos. Especial atención merece el estudio de cartografía antigua, fundamental a la hora de conocer los puntos más peligrosos para la navegación antes de la aparición de la propulsión mecánica.

- Fotografía aérea, tanto sea referente a series antiguas o a los recursos volcados en la red pueden ofrecer datos e informaciones de interés.
- Análisis toponímico y talasonímico. El estudio de los topónimos de los accidentes geográficos ofrecen en ocasiones información acerca del uso en el pasado en ese lugar o de elementos de interés visibles o ya desaparecidos. Es una de las fases de cualquier estudio arqueológico y ha sido también utilizada durante las tareas de prospección arqueológica desarrollada durante el año 2007 en las aguas del Parque Nacional, desvelando sino la localización exacta de los yacimientos, al menos sí la existencia de los mismos.
- Análisis bibliográficos y archivísticos susceptibles de recoger datos o noticias de elementos de naturaleza arqueológica susceptibles de localizarse en las aguas que rodean al archipiélago.
- Encuesta etnográfica, basada en informaciones basadas en los usuarios de la zona, pescadores y buceadores principalmente. Éste es un elemento básico a la hora de recabar información antes de cualquier intervención arqueológica, sobre todo en el medio marino.

La importancia de todas estas fuentes normalmente es bastante relativa individualmente, y sólo puede valorarse una vez que se pone en su conjunto en el contexto del documento final de síntesis de todos los datos obtenidos durante la intervención arqueológica.

Por poner un ejemplo real de una intervención arqueológica, durante la prospección arqueológica subacuática desarrollada en el año 2007 en el Parque Nacional, los datos obtenidos de los archivos fueron en realidad bastante decepcionantes en cuanto a información, aquellos provenientes de bibliografía imprecisos en su mayor parte pues cuando recogían noticias de algún hecho histórico en esta aguas de interés para el presente trabajo - por cuanto fuera susceptible de haber dejado restos de interés arqueológico - resultaron ser excesivamente imprecisos en lo referido a la localización de los mismos.

Las informaciones provenientes de buceadores habituales de la zona en su mayor parte declararon no haber localizado ningún elemento de naturaleza arqueológica y cuando lo hicieron, la mayoría coincidieron en señalar los mismos elementos ya recogidos previamente en las fuentes bibliográficas. En general los datos que aportan son fragmentarios e imprecisos y por otra

parte distan mucho de ofrecer seguridad por cuanto normalmente sus inmersiones tienen diferentes objetivos a lo relacionado con el Patrimonio Cultural. Esto último no quiere decir que existan buceadores que conozcan otros yacimientos en el Parque Nacional, sino que simplemente durante el presente trabajo no hemos tenido acceso a ellos.

Todos estos datos recibidos, una vez combinados sí han dado algún resultado, por cuanto han podido establecerse puntos de concentración de restos y pautas para localizar nuevos parajes donde pudieran localizarse elementos no detectados hasta este momento. Otros casos permitieron relacionar pecios conocidos con determinados naufragios, cuyas noticias han llegado por fuentes bibliográficas.

Disponemos por tanto de información a través de diferentes vías acerca de donde se pueden ubicar yacimientos de interés arqueológico o patrimonial en el entorno del Parque Nacional, pero desconocemos actualmente cual es su situación, tanto espacial en algunos casos, como en lo que se refiere a su estado de conservación. Sólo avanzando en la investigación conoceremos totalmente los recursos que atesora este Parque Nacional.

De otros yacimientos o elementos de interés patrimonial lo desconoceremos todo porque los mismos no han sido recogidos por las fuentes a las cuales hemos tenido acceso o todavía no han sido descubiertos.

En la Arqueología de campo son dos los recursos generales para obtener información del pasado a través de los restos materiales que dejaron los seres humanos en un ámbito determinado de estudio: la prospección y la excavación arqueológicas.

### **Prospección subacuática**

La prospección subacuática arqueológica podríamos definirla como aquel método que nos permite localizar objetos o yacimientos de interés patrimonial y cultural en un territorio dado.

La prospección arqueológica se puede efectuar de manera sistemática o aleatoria. La primera implica reconocer la totalidad de la superficie del fondo marino en un área determinada. Por medio de esta búsqueda se pretende recopilar la mayor parte de los yacimientos o depósitos de interés patrimonial.

La prospección aleatoria en cambio consiste en la elección de determinados parajes del área a estudiar donde desarrollar la prospección. Nos proporcionará únicamente información acerca de un porcentaje de la totalidad de la superficie, valor que podremos extrapolar al resto del espacio objeto de nuestro estudio.

En el medio subacuático la prospección arqueológica se suele realizar de dos formas; mediante la presencia de buceadores (prospección directa) o bien con sistemas de teledetección geofísica, robots, etc. (prospección indirecta). Cada uno de los sistemas expuestos tiene sus propias estrategias cuyo fin último es desarrollar una intervención obteniendo los mejores resultados posibles de la manera más rápida y eficiente posible.

La prospección sistemática es un sistema muy lento y por tanto caro de ejecutar y sólo se utiliza en áreas muy pequeñas cuando debe de desarrollarse mediante buceadores. Hoy en día las prospecciones sistemáticas subacuáticas normalmente se realizan únicamente con medios geofísicos a través de equipos de teledetección. Estos sistemas permiten supervisar grandes extensiones de una manera rápida y eficiente, aunque sólo son capaces de detectar grandes elementos bajo el agua o fuertes acumulaciones de elementos metálicos.

## **Buceadores en prospección**

La inmersión de un ser humano bajo el agua conlleva introducirlo en un medio hostil donde la vida resulta imposible de no contar con una serie de sistemas tecnológicos avanzados. Este condicionante de partida implica que cada vez que nos sumergimos ponemos en riesgo nuestra vida e integridad física en mayor o menor medida, aunque el riesgo, en realidad, sea inferior al de circular en automóvil por cualquier carretera.

Debemos de tener presente que la propia fisiología del ser humano impide la permanencia durante mucho tiempo bajo el agua. Los factores de presión y tiempo, junto a aquellos derivados de la temperatura, limitan la permanencia humana en las profundidades. Por ello, prospecciones intensivas de grandes superficies mediante buceadores, dejan de ser rentables más allá de profundidades de apenas dos decenas de metros.

Sumergirse resulta económicamente muy caro. Adquirir y rentabilizar los equipos, desplazarse hasta el punto de inmersión, el tiempo empleado, las medidas de seguridad y hasta el aire que se respira son factores que encarecen la actividad arqueológica subacuática. No debemos olvidar por otra parte que cualquier tarea a realizar bajo el agua precisa inexorablemente la presencia de por lo menos una pareja de buceadores. Esta máxima se aplica siempre por motivos de seguridad y aunque en ocasiones parezca ridícula, la necesidad de garantizar la integridad física del equipo debe llevarnos a no prescindir jamás de esta regla.

### **Evitar la pérdida del compañero de inmersión**

En trabajos de arqueología subacuática en ocasiones será conveniente alternar la presencia de un buceador no arqueólogo con un técnico. El arqueólogo será el encargado de realizar el trabajo especializado, mientras su compañero le servirá de apoyo, siendo su principal misión no perderle nunca de vista. Así descargaremos al arqueólogo de velar de no perderse – su compañero no debe quitarle la vista de encima – y sólo controlar que su pareja no tenga problemas durante la inmersión con rápidos vistazos a intervalos más dilatados.

Durante las prospecciones, que en ocasiones implican navegaciones de varios cientos de metros en diferentes sentidos, acostumbro a pedir a mis parejas que se mantengan siempre que sea posible a mi derecha y ligeramente elevados sobre mi posición. De esta manera siempre sé dónde debe estar y me basta una rápida ojeada para saber que todo está OK. Ahorramos así tiempo y desconciertos.

Es por todo ello que será una regla fundamental reducir al mínimo la permanencia bajo el agua de los técnicos encargados del desarrollo de una actividad arqueológica subacuática. Las estrategias adoptadas para desarrollar una prospección – lo mismo que cualquier otra actividad - tendrán por tanto esa premisa básica.

El primer paso a realizar en cualquier intervención de este tipo será la acotación exacta del área a investigar. Anteriormente se balizaba la zona mediante boyas para tener una referencia clara. En la actualidad no es necesario al contar con la ayuda de GPS adaptado para su uso subacuático (técnica que explicaremos detalladamente más adelante).

Los sistemas de prospección se basan en recorrer la mayor parte de la superficie en el menor tiempo posible, siempre teniendo en cuenta la fiabilidad del resultado. Para ello contamos con diversas técnicas y tácticas.

Por un lado podemos buscar un sistema de propulsión alternativo a los músculos del buceador – arqueólogo. Para ello contamos con dos herra-



mientas fundamentales: por un lado el *scooter* o torpedo submarino y por otro el planeador remolcado.

El primero de los sistemas consiste en un pequeño motor eléctrico encapsulado en una caja estanca que aloja asimismo las baterías encargadas de alimentarlo. Una hélice unida al motor por un eje, propulsa al conjunto que arrastra al buceador que controla la intensidad de la corriente suministrada a través de un gatillo o pulsador.

Este sistema de prospección tiene la ventaja de que, además de facilitar los recorridos y ahorrar tiempo de inmersión, permite total libertad y permite además, mediante el rebufo de la salida de la hélice, despejar de arena o fango objetos o superficies a observar. Permite cubrir grandes extensiones en poco tiempo, minimizando así la exposición de los buceadores al medio hiperbárico.

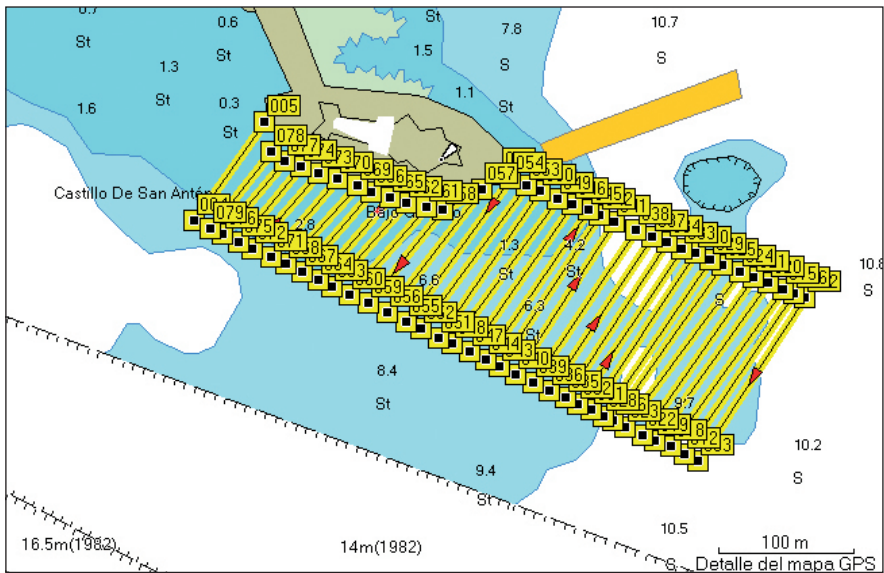
Entre sus desventajas se encuentra la necesidad de ser capaces de ejecutar una navegación precisa y la existencia de aguas con adecuada visibilidad. Otro factor a tener en cuenta es la necesidad de estar muy pendiente de la situación en cada momento de la pareja de inmersión pues dada la velocidad del torpedo, basta una simple distracción para perder de vista al compañero y precisar ambos de salir a superficie. En general este sistema tiene la necesidad de emplear buceadores muy experimentados.

El segundo de los métodos de prospección con propulsión independiente del buceador, consiste en el sistema de buceador con planeador remolcado.

#### **Realización de una campaña mediante buceadores dotados de scooter submarino**

En este tipo de rastreo, se sumerge una pareja de buceadores por cada turno. El buceador jefe de turno encargado de la prospección está dotado de un compás (brújula) por el cual mantiene un rumbo predeterminado que lo ha de llevar a través del área predefinida. Además podrá llevar un equipo GPS adecuado a su uso subacuático que mediante el *plotter* correspondiente le señala en cada momento su posición con respecto al área de intervención, el compás del mismo evita el recurso a uno externo.

Existen varios métodos para recorrer un área mediante *scooter*, utilizando el GPS. El sistema más sencillo consiste en marcar una serie de caminos sobre el *plotter* del aparato que el equipo ha de seguir durante el transcurso de la investigación. Estos caminos deben trazarse a la distancia estimada de visibilidad del agua y con la geometría adecuada para abarcar la totalidad de la superficie y garantizar la sencillez del trabajo.



*Planteamiento de una prospección intensiva en el proyecto 1809-2009, La Coruña*

Es muy importante, antes de plantear la prospección mediante este sistema, asegurarse de eliminar los obstáculos que puedan suponer riesgos para el buceador, tales como aparejos de pesca, fondeos de embarcaciones, etc.

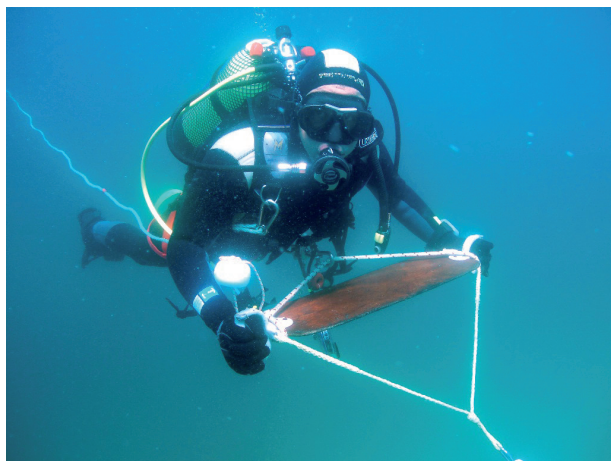
En este tipo de rastreo, habitual en las labores de buceo profesional, se sumerge un sólo buceador por cada turno, siendo este tipo de búsqueda la única excepción a la norma de que la unidad mínima de buceo es la pareja. En la embarcación de apoyo se encuentra en todo momento un buceador en *stand-by* totalmente equipado en previsión de cualquier incidencia.

El planeador consiste básicamente en una tabla dotada de dos manetas en sus extremos a las que se fijan dos cabos cortos, en pata de gallo, que convergen a unos 40cm por delante del buceador, desde aquí se unen al cabo de remolque que pende por la popa de la embarcación que ha de dar el remolque. El buceador, además, posee una boya de señalización unida por un cabo a su cinturón de lastre. Este elemento flotante tiene dos funciones, la primera y más importante es la de señalar la situación del buceador para que desde la embarcación se pueda controlar en todo momento su posición y darle apoyo en caso de ser necesario. La otra función de la boya es la de emitir señales preconvenidas a la embarcación. El buceador mediante el planeador está dotado de cierta capacidad de movimiento en cota, siendo muy

escasa en el plano horizontal. El buceador encargado de la prospección está dotado de un arnés de espeleología – escalada que le permite la posición de silla para reducir el esfuerzo sobre los brazos, este arnés se sujeta mediante un mosquetón marino de zafado rápido al planeador.

El desarrollo de la prospección con planeador es la siguiente: tras equiparse en superficie con los equipos ligero y pesado de buceo, se coloca el arnés dotado de mosquetón de zafado rápido y se fija al equipo la boya de señalización, el buceador se sumerge. Una vez llegado al fondo, siguiendo el cabo de remolque del planeador que previamente ha sido largado por la tripulación, el buceador sujeta su mosquetón a la gaza del cabo preparado para

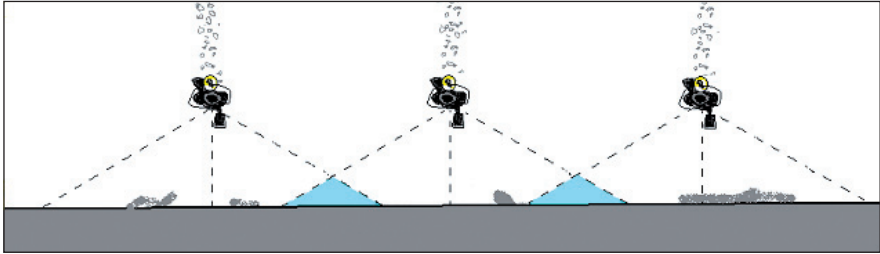
ello en el planeador. Una vez todo preparado, y tras cerciorarse de que toda la maniobra está clara, el buceador, mediante la boya de señalización, da la señal de listo. En la embarcación de remolque comienza entonces la tarea de trazar el recorrido que permita prospectar adecuadamente el área prefijada.



*Buceador dotado de planeador*

Existen varios métodos para recorrer un área mediante planeador, preferentemente se recurrirá al de rastreo por calles.

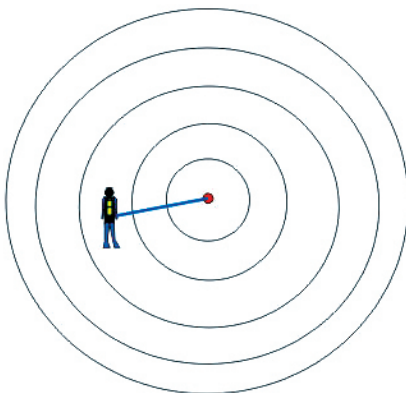
En caso de localizar algún objeto durante el recorrido, el buceador tirará de un estrobo sujeto por un extremo al pasador del mosquetón de zafado rápido, de tal manera que queda suelto, flotando entre dos aguas. La embarcación en superficie, al percibir que la boya del buceador flota libre, virará hasta situarse en las cercanías del buceador, cuya posición conoce perfectamente gracias a ese elemento. Una vez comprobada la naturaleza del objeto que ha motivado la parada, el buceador podrá optar por posicionar el objeto, para lo cual dará la señal convenida, o bien continuar el recorrido, con lo que efectuará la señal para que le larguen el planeador. Existe también



*Prospección con buceadores*

otra señal para dar cuenta a la embarcación de apoyo de que el buceador va a ascender.

La prospección mediante planeador remolcado permite cubrir grandes extensiones en poco tiempo, minimizando la exposición de los buceadores al medio hiperbárico. Tiene como inconvenientes la necesidad de emplear buceadores muy experimentados, tanto por la complejidad del manejo del planeador y toda su maniobra, como por la capacidad de localizar e interpretar los hallazgos que se producen mediante el rastreo. No serviría de mucho que el buceador se detuviera cada vez que aprecia un elemento sobre el fondo o que, en cambio, no tuviéramos la garantía de que no se ha pasado por alto cualquier objeto. Es necesario que el buceador localice e identifique con rapidez cualquier material depositado sobre el fondo, y se detenga únicamente cuando se trate de objetos de interés o cuando la identificación de dichos objetos no sea posible en el primer contacto.



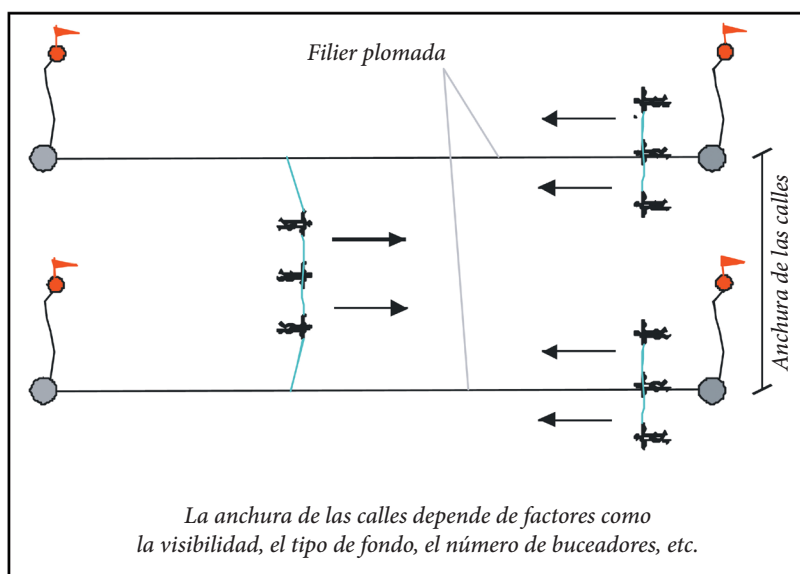
*Búsqueda circular*

En todos los casos y como medida de seguridad todos los buceadores deberán ir provistos de ordenador de buceo que gestione los datos hiperbáricos y minimicen los riesgos de sufrir un accidente hiperbárico.

En caso de realizar algún tipo de hallazgo, se realizará inspección circular alrededor del objeto localizado para comprobar su posible asociación con otros restos.

Resulta muy útil en todos estos casos contar con un equipo de GPS adecuado para su uso subacuático ya que permite un gran ahorro de tiempo y esfuerzo a los buceadores, que redundará no sólo en una mejor gestión económica, sino en mejorar la seguridad de los trabajos. Esta mejora en la seguridad ha de ser en toda circunstancia el objetivo básico de cualquier intervención.

Estos equipos, además de permitir una planificación previa de los trabajos subacuáticos, nos permitirán recorridos en inmersiones sin necesidad de ascender en ningún momento a la superficie con objeto de orientarnos o situar cualquier hallazgo.



## La utilización del GPS en la arqueología subacuática. Una nueva propuesta de trabajo.

*Los problemas de la posición georeferenciada en la arqueología subacuática.*

El posicionamiento de los objetos arqueológicos en el ámbito marino ha sido desde siempre una premisa esencial para la documentación de un hallazgo arqueológico.

Para los lugares cercanos a costa las enfilaciones han servido de alivio a muchos arqueólogos a la hora de posicionar sus hallazgos en las cartas náuticas. Posteriormente la estación total, para zonas no muy alejadas de costa y con

días de calma (necesita una mar más o menos llana), mejoró el posicionamiento de los yacimientos, evitando los problemas de las enfilaciones en una costa que por el *boom* constructivo (desarrollo turístico y expansión de las zonas portuarias) ha sufrido en las últimas décadas infinidad de transformaciones que dieron en muchos casos con la pérdida de las referencias situadas en costa.

En mar abierto, tanto el método de enfilaciones como la estación total plantearon un gran problema hasta la aparición del GPS: al aumentar la distancia de la costa se incrementa la dificultad de determinar el punto correctamente. El GPS nos permite posicionar en cualquier parte del mundo cualquier punto geográfico casi en cualquier situación ambiental.



*Posicionamiento desde tierra firme por medio de una estación total, el círculo marca la situación de un buceador, en la vertical del punto a posicionar. Archeonauta. Estación total.*

Un GPS normal puede dar un error de hasta 10 metros. Aplicando diversas correcciones la situación puede reducirse hasta escasos centímetros.

El Problema que se plantea es cómo salvar la columna de agua que separa el yacimiento u objeto localizado en el fondo del mar con la superficie. Se han utilizado numerosos métodos para ello, el más común hasta nuestros días es mantener el GPS y su antena en superficie (sobre una embarcación) y utili-



zar a dos buceadores para mantener la verticalidad sobre el hallazgo a posicionar. Un buceador con el extremo de un cabo sobre el punto a posicionar y otro en superficie intentando mantener con el otro extremo la verticalidad sobre su compañero. En este caso se acercaría la embarcación y colocaría la antena sobre el punto establecido. Esto sobre el papel parece muy fácil, pero si añadimos corriente, viento, oleaje, visibilidad entre los buceadores, etc., la cosa se complica. A la vez que se necesitan al menos tres personas para hacer esta operación con una pérdida de tiempo considerable.

Al realizar una prospección mediante buceadores es necesario además conocer exactamente qué zonas han sido prospectadas y cuales no al reflejarlas sobre la planimetría; conocer exactamente dónde se localizan los puntos que hemos documentado y qué zonas faltan aún por prospectar. En la prospección de un área dada, el compás es una ayuda a la hora de trazar líneas o áreas, pero la deriva se incrementa debido a las corrientes, la habilidad en la navegación del buceador, o el esfuerzo físico que desarrolle, llevándonos en algunos casos a errores no admisibles. Lo ideal sería poder llevar en las inmersiones un localizador GPS con carta náutica incorporada para saber en todo momento dónde estamos y hacia dónde debemos dirigirnos. La pregunta obvia sería si es posible hoy día poder navegar bajo el agua con tecnología GPS, y qué mejoras técnicas aportarían a la Arqueología Subacuática.

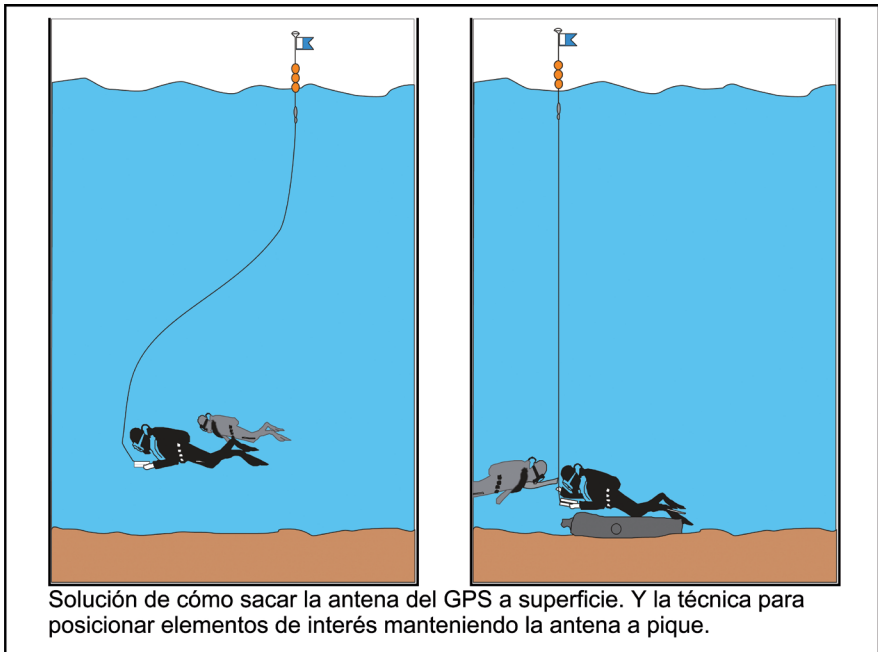
La utilización del UW/GPS en los trabajos arqueológicos subacuáticos.

El GPS bajo el agua.

Fabricar una caja estanca para poder manejar aparatos electrónicos no es difícil.

El segundo paso es llevar la antena a superficie (para ello es necesario utilizar aparatos GPS con salida de antena), protegido el equipo del agua mediante la utilización de una caja estanca, sabemos que no trabaja bajo el agua, puesto que ésta impide la comunicación de la antena de la unidad a la constelación de satélites GPS, incluso a escasos centímetros bajo la superficie.

Con la ayuda de un mástil unido a un flotador y los suficientes metros de cable para la zona en la que queramos trabajar, el problema estaría resuelto. Con este sistema el buceador puede saber en cada momento de la inmersión dónde se encuentra, qué recorrido ha realizado y hacia dónde debe dirigirse, independientemente de la visibilidad, la corriente, etc.



Además esta herramienta permite que el buceador pueda memorizar en el aparato los puntos que estime oportuno antes de realizar la inmersión para que durante la misma sepa exactamente hacia dónde debe dirigirse sin necesidad de sacar la cabeza del agua ni efectuar tediosas comprobaciones periódicas de su situación en superficie

La boya de la antena cumplirá además un importante servicio de señalización de los buceadores lo que redundará en la seguridad del trabajo.

#### La aplicación de una nueva herramienta en la Arqueología Subacuática.

Una vez resuelto el problema de poder navegar con GPS, la aplicación de esta técnica de posicionamiento y de orientación bajo el agua para la Arqueología Subacuática es muy útil.

Su aplicación en los trabajos arqueológicos subacuáticos nos ha permitido una gran exactitud y una gran comodidad en la realización de los mismos, tanto en prospecciones como en sondeos arqueológicos. A continuación expondremos la experiencia del equipo en diversos trabajos con la utilización de esta herramienta y sus resultados.



- Prospecciones Arqueológicas:

Es una herramienta de trabajo que nos permite plantear de antemano una prospección. En los trabajos preventivos de obras portuarias (pantalanes, dragados, etc.), emisarios submarinos, como en trabajos puntuales (Cartas Arqueológicas, Inspecciones de zonas, etc.) introducimos de antemano en el GPS los datos de la zona o recorrido a realizar en la jornada, marcando desde el ordenador una ruta de referencia. Gracias al uso de esta técnica podemos realizar todo tipo de técnicas de prospección conocida (por calles, circular, filieres, etc.) sin necesidad de tener que replantear de antemano balizamientos, calles, círculos, etc. con el consabido ahorro de tiempo (jornadas de trabajo) y dinero (personal, cabullería, maniobras de fondeo y retirada, etc.) que representa.



*Utilización del sistema durante una prospección*



*Detalle de una carcasa con los mandos*

Durante las prospecciones es muy fácil el posicionamiento de elementos o zonas que queramos georeferenciar, así como la dispersión o delimitación de zonas o de los yacimientos localizados. Simplemente debemos ir marcando cada uno de los puntos que creamos necesarios poniendo a pique la boya con la antena del GPS sobre el punto en cuestión; e ir anotando en una libreta o bien directamente en la memoria del GPS la naturaleza de cada punto que tomamos de referencia (hallazgo aislado, perímetro, extremo de una pieza, naturaleza, etc.).

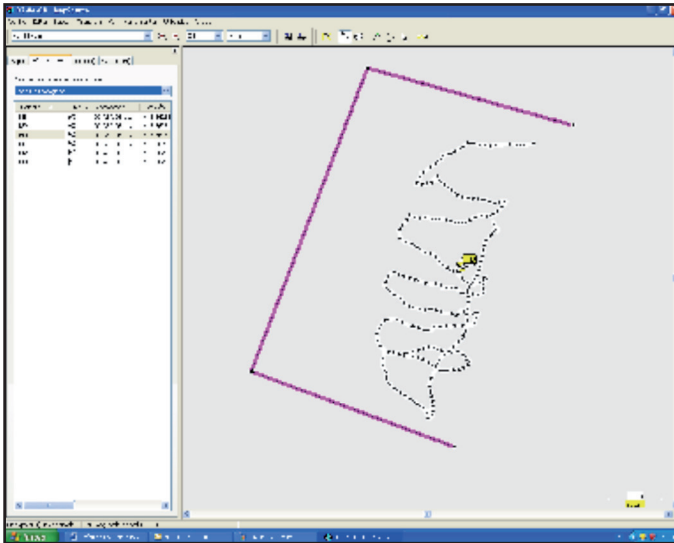
Este sistema nos aporta además un elemento más de seguridad en el trabajo: el no tener que salir reiteradamente a superficie cada vez que nos encontremos desorientados o queramos referenciar el punto en cuestión.

El software integrado en el GPS nos permite llevar de una manera muy cómoda datos como el control del tiempo de la inmersión (fecha, hora de inicio, fin, etc.), la distancia exacta recorrida, metros cuadrados prospectados...

- Delimitación de yacimientos:

Durante los trabajos que hemos realizado con esta herramienta ha resultado muy cómoda la realización de la delimitación de los yacimientos, ya sean fondeaderos, pecios, u otro tipo de estructuras.

Podemos con esta herramienta saber las medidas exactas de los restos de un pecio (eslora y manga conservada) o la delimitación y ubicación de los restos hallados de cualquier yacimiento con gran exactitud. Salvando para las distancias grandes el error de las cintas métricas (comba, inclinación, etc.).



*Representación del recorrido de una prospección arqueológica*

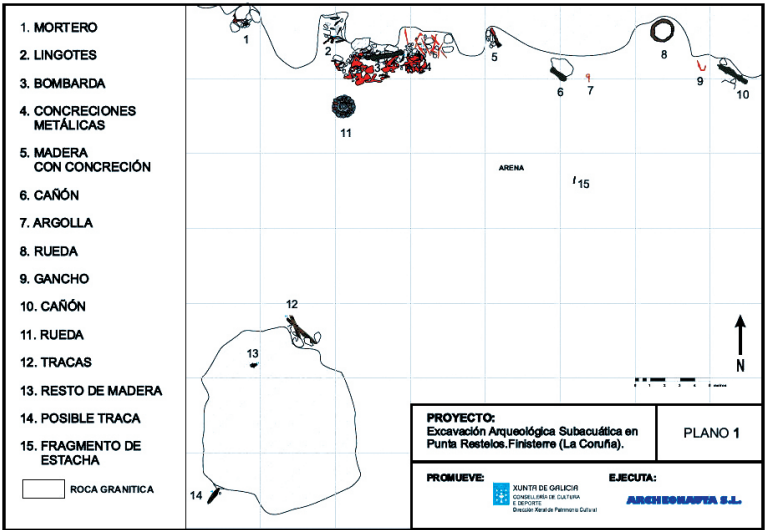
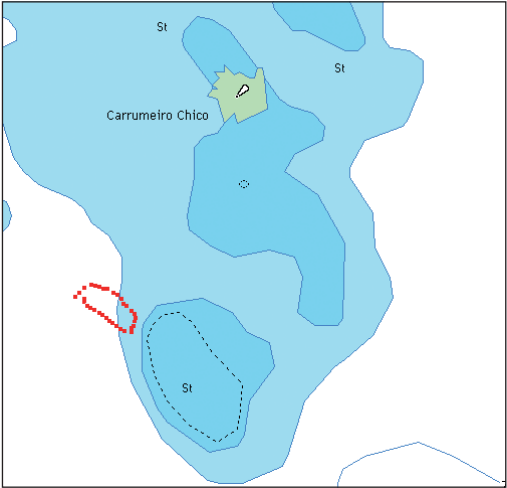
- Sondeos Arqueológicos:

Al igual que con los trabajos de prospección podemos utilizar esta herramienta para ubicar o replantear de antemano los sondeos a realizar sin necesidad de emplear para ello una embarcación, o utilizar medios topográficos basados en tierra.

En sondeos realizados en el interior de puertos, con muy escasa visibilidad, nos ha permitido, sin la necesidad de balizar desde superficie el regreso cada jornada a determinados puntos de una manera rápida y sencilla.

Este sistema sin embargo no tiene la necesaria precisión como para posicionar elementos de pequeño tamaño dentro de un contexto general como pueda ser un pecio. Para ello sigue siendo imprescindible el método tradicional de toma de medidas en cualquiera de sus variantes.

La técnica utilizada a no más de 20 metros de profundidad garantiza que los errores debido a los factores externos (corriente, viento) no afecten a los resultados deseados. Más allá, los errores aumentan y, aunque no anulan el sistema sí lo hacen cada vez más inestable.



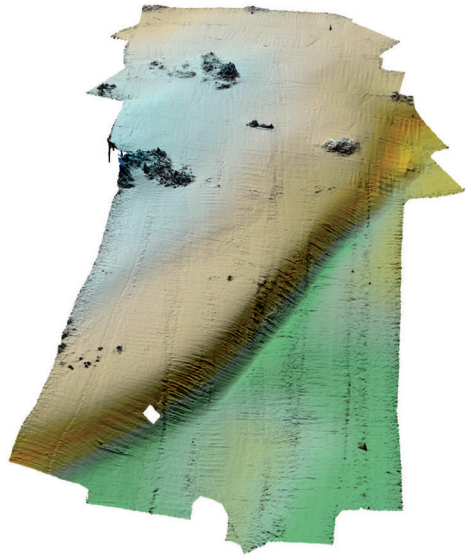
Representación en plano de hallazgos arqueológicos utilizando como herramienta el GPS y un software de corrección. (pecio punta restelos)

## La prospección Arqueológica de tipo Indirecta

Llamada en el ámbito anglosajón *Prospección Instrumental*. Definimos así a la técnica aplicada durante los trabajos de prospección que no nos permite una visión directa del trabajo realizado.

En ella hablaremos tanto de las técnicas geofísicas aplicadas comúnmente en las prospecciones arqueológicas subacuáticas, hasta los sistemas de visión indirecta (ROV y circuitos cerrados).

En los trabajos de *Prospección Geofísica*, a pesar de que existen multitud de equipos, se utilizan generalmente 4 aparatos: el sonar de barrido lateral, la sonda multihaz, el magnetómetro de protones y el perfilador de sedimentos. Usados en combinación unos con otros resulta una herramienta muy útil para la realización de prospecciones sistemáticas.



*Sonografía del área de la isla de Ons.  
Centro de Investigaciones Submarinas. (Sonografía)*

### *Sonar de barrido lateral*<sup>2</sup>

Este equipo se caracteriza por un sensor hidrodinámico arrastrado bajo el agua (“pez”) sobre el que van montadas dos cerámicas piezoeléctricas: emisor – receptor; que emiten un haz lateral hacia el fondo con frecuencias seleccionables, las cuales son capaces de recoger los ecos reflejados por los accidentes topográficos y los materiales que lo forman en función de su reflectividad, lo que a través de un procesador en superficie se traduce en un registro en el que se pueden ver las calidades de los materiales del fondo, determinar accidentes topográficos, cuantificar alturas y precisar ubicaciones, como si de una fotografía oblicua bilateral se tratase.

<sup>2</sup> Utilizado por primera vez en arqueología subacuática por el equipo de G. Bass en 1967 en las costas de Turquía.

### *Sonda multihaz*

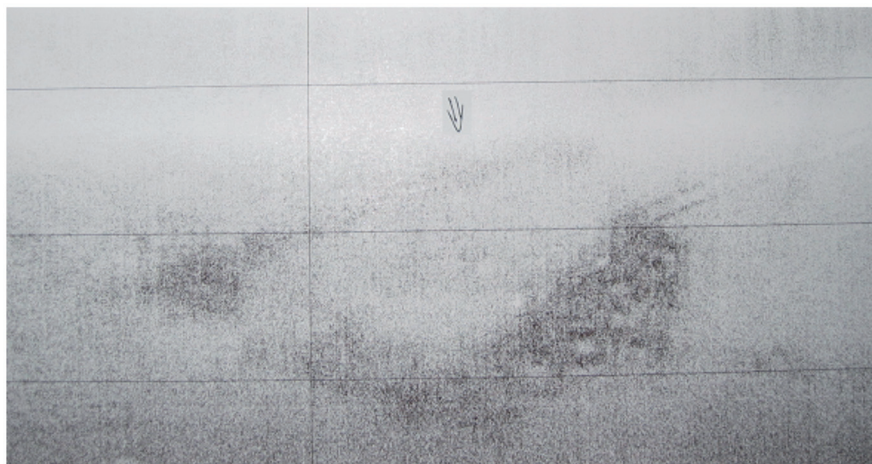
Empleado por primera vez en Galicia en prospección arqueológica subacuática en la intervención del muelle de Ferrazo, Villagarcía. Este novedoso sistema resulta muy adecuado para obtener batimetrías en aguas someras donde obtiene lecturas de alta definición. Su resolución es centimétrica permitiendo por tanto la obtención de lecturas más definidas que las tradicionales obtenidas mediante sonar, sistema al que al tratarse de fondos someros lo sustituye totalmente.

El equipo consta de un transductor situado bajo el agua que emite una serie de impulsos sonoros que son recogidos y trasladados a un sistema informático. Estas lecturas son posteriormente reflejadas sobre pantalla pudiendo ser impresos.

### *Perfilador de sedimentos*

Este sistema de teledetección tiene por objeto el estudio de los elementos inmersos en la matriz estratigráfica. Su detección se produce por técnicas geocústicas capaces de penetrar en las capas sedimentarias.

Como es habitual la prospección en este caso se realiza mediante el trazado de transeptos paralelos que permiten conocer la situación sedimentaria del área a prospectar.



*Sonografía captada en 2002 por nuestro equipo en Rande y que muestra un posible pecio antiguo*

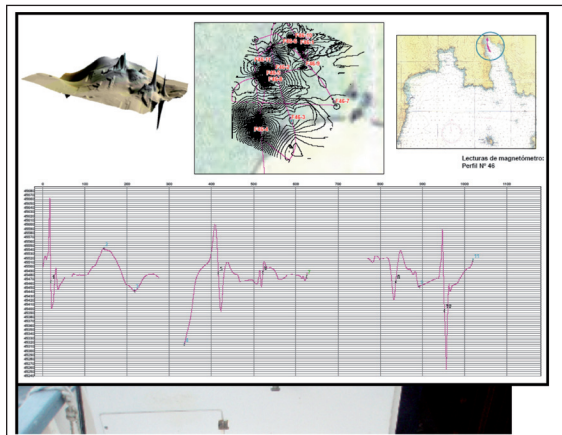
## Magnetómetro

Trabaja este instrumento en base a la detección de alteraciones del campo magnético terrestre. Detecta objetos de metal que transportaban los barcos, como cañones y anclas, capta el campo magnético terrestre total.

Las pequeñas anomalías en el campo magnético pueden significar objetos con contenidos magnéticos o ferrosos. Esta técnica usada en combinación con el sonar de barrido lateral y el perfilador de sedimentos es muy efectiva a la hora de identificar posibles bienes patrimoniales.

## Cámara de TV en circuito cerrado

Este sistema se basa en una cámara remolcada desde embarcación con pantalla en la superficie dotada de sistema de grabación. Son muy utilizadas en profundidades superiores a los 30 metros. Anulando el riesgo para los buceadores.



Se emplea una cámara de televisión que discurre paralela al fondo documentando cualquier elemento que sobresalga del mismo.

Es un sistema novedoso pero que en tareas de prospección subacuática ofrece evidentes ventajas a la hora de identificar elementos dispersos indetectables por cualquier otro método. Sobre todo plantea la ventaja sobre el uso de ROV's por la mayor eficiencia obtenida por la CCTV dada la mayor velocidad alcanzada y por ser una herramienta más barata.

## ROV

Robot subacuático filodirigido con cámara de TV y brazo mecánico capaz de prospectar y tomar muestras, dependiendo del modelo utilizado, hasta los 4000 m de profundidad. Su construcción modular permite una fácil



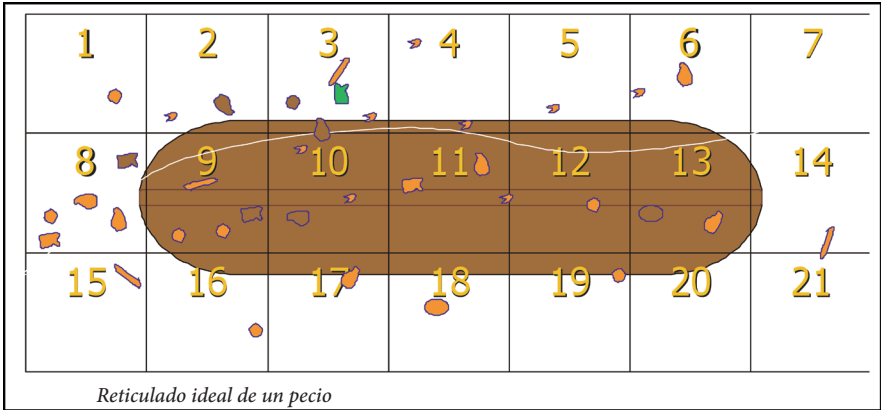
adecuación según sea la operación que se persigue. Y la tecnología que lleva permite tener en todo momento georeferenciadas las imágenes tomadas.

Todos estos sistemas facilitan además la posición de cada objeto mediante el posicionamiento obtenido mediante GPS durante la prospección. Cada una de estas localizaciones deben comprobarse posteriormente una por una mediante una supervisión lo más directa posible. Es posible enviar cámaras de televisión en circuito cerrado, o ROV's, aunque, de ser posible, quizás la comprobación más precisa corresponda con aquella efectuada por arqueólogos.

Para ejecutar las comprobaciones, se introducen en el UW/GPS las coordenadas de cada punto de manera que incluso bajo el agua se pueda localizar cada punto de una manera rápida y precisa. Incluso en casos de acumulación de puntos o anomalías es posible navegar de un punto a otro, mediante el establecimiento de rutas, sin necesidad de ascender a la superficie, se desarrolla así el trabajo de una manera más rápida y precisa que la tradicional basada en un posicionamiento situado únicamente sobre la embarcación de apoyo.

### La excavación arqueológica subacuática

Conceptualmente, como ya se ha dicho en capítulos anteriores, el método utilizado por la arqueología subacuática es el mismo que el utilizado en la arqueología terrestre. Lo que cambian son las técnicas por la adaptación del método al ámbito subacuático.



La organización en este tipo de trabajos tiene que ser la prioridad. Máxime cuando el pecio o yacimiento se encuentre a una profundidad que nos limite el tiempo de inmersión. Las reuniones previas y posteriores a la jornada de trabajo de todo el equipo son más que necesarias. Cada integrante del equipo debe saber *a priori* lo que va realizar bajo el agua, su misión en su turno de trabajo, y conocer de antemano todo el yacimiento. Así podremos evitar situaciones bajo el agua que sean incompatibles (por ejemplo el técnico que baja a documentar fotográficamente una cuadrícula de trabajo y en la de al lado se encuentre otro miembro del equipo levantando sedimentos con la manga de succión).



*Sondeos con manga de succión de agua.  
P5280367 tratada*

Lo primero que hay que efectuar en una excavación arqueológica es una buena delimitación del área a intervenir. Bajo el mar es muy importante buscar elementos, o crearlos si no existen, que nos sirvan para georeferenciar tanto las cuadrículas de intervención como los demás objetos visibles.

Una vez establecido uno o varios puntos (dependiendo de la extensión del área o de la inclinación del terreno) lo más cercanos posible al área de intervención a los que daremos unas coordenadas geográficas; procederemos a la delimitación de la zona de trabajo. El sistema más utilizado es el reticulado del yacimiento.

Las cuadrículas son generalmente unidades de 1 metro x 1 metro. Una vez señalizadas (números, letras, etc.) sirven de gran ayuda a la hora de organizar la excavación, así como para el apoyo al registro gráfico y fotográfico.

Todo técnico podrá reconocer fácilmente en que cuadrícula va a trabajar y situarse de manera muy sencilla dentro de la excavación. Se utilizan gene-



ralmente tres tipos de materiales para delimitar las cuadrículas: flexibles, rígidos y las semirrígidos (por ejemplo: cabos, tubos de PVC o aluminio, etc.).

Para la retirada de los sedimentos que cubren el registro arqueológico se utilizan varios sistemas. El más utilizado y conocido por todos es la manga de succión, ya sea accionada mediante agua o aire comprimido. Existen diversos condicionantes, tanto técnicos como ambientales (espacio, profundidad, estado del yacimiento, etc.), a la hora de decidir qué sistema utilizaremos.



*Motobomba para manga de succión  
de agua sobre cubierta*

Así la manga de succión de agua nos ofrece la ventaja técnica del reducido espacio que ocupa en la embarcación o pontón de apoyo. Es más fácil de montar, transportar y poner en funcionamiento. Los sedimentos que retiramos son más fáciles de controlar, con lo que nos facilita el mantener limpias las aguas del yacimiento. Trabaja bastante bien hasta profundidades de 12-15 metros.

Las mangas de succión de aire necesitan un compresor industrial potente que ocupa mucho espacio y es difícil de manejar por su elevado peso. Son más lentas de montar por su aparatosidad: Es necesario que esté fijada al fondo mediante contrapesos y sujeta con flotadores en su parte superior. Trabaja mejor cuanto más aumentamos la profundidad y no está indicada para aguas someras. El control de la salida de sedimentos también es más complicado.

El chorro de agua directo con manguera, es adecuado para la retirada de sedimentos no fértiles (arqueológicamente hablando), arenas o lodos que se interponen entre el arqueólogo y el registro arqueológico. No es adecuado su uso directo sobre el yacimiento ya que deteriora el registro. G. Bass utilizó también en las aguas turcas el chorro de agua indirecto, pero no es un sistema que haya sido posteriormente utilizado a causa de su escaso rendimiento.



*Compresor de aire para manga de succión. Y salida de sedimentos en superficie.*

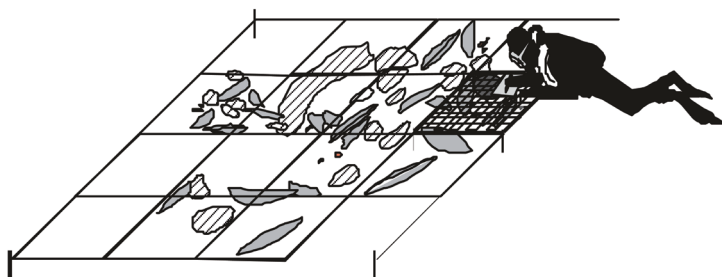
El objetivo de cualquier excavación es la documentación más exhaustiva posible del yacimiento. Cuando excavamos estamos destruyendo al mismo tiempo el registro arqueológico. Así el Arqueólogo responsable deberá documentar y registrar de tal forma que se pudiese recomponer cada instante de la excavación.

Para el registro o documentación arqueológicos se utilizan generalmente tres sistemas: el dibujo (a sus diferentes escalas), la fotografía y el vídeo.

En el dibujo, por la precisión que se necesita, se debe realizar con instrumentos adecuados tanto al medio como a los elementos que vayamos a representar (Lo recomendable son elementos plásticos, que no puedan dañar los elementos arqueológicos, como maderas, y además eviten problemas de oxidación). Siempre debemos estar en contacto directo con el objeto u objetos a dibujar. Es de muy buena ayuda antes de realizar la inmersión para dibujar cualquier elemento, cuadrícula, etc., tener claro qué medidas o elementos debemos dibujar, y anotarlos en una tablilla, para que no tengamos que perder tiempo en otra inmersión para medir partes que se hayan olvidado.



*Utilización del chorro de agua directo. PB180818*



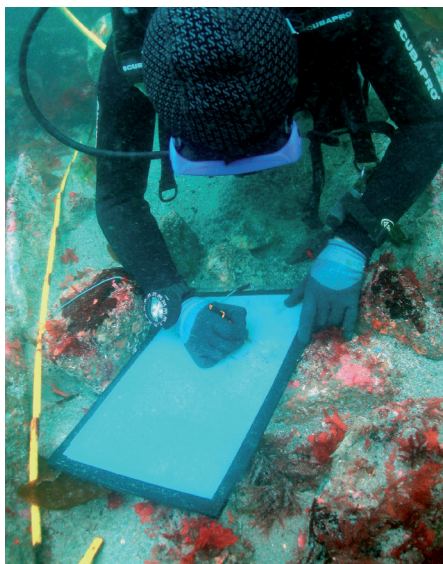
Utilización del decímetro

La escala a utilizar depende de la información que esta nos pueda dar. Así para planos generales se utilizan escalas pequeñas, y para documentar elementos de construcción naval se recomienda la escala 1:1.

El decímetro (o bastidor de 1 x 1 metros de lado interior dividido por cabos en cuadrículas de 10 centímetros) es una gran ayuda a la hora de representar los elementos que van apareciendo en cada cuadrícula de excavación, con la ayuda de las cintas métricas y la plomada.

En la fotografía y en el vídeo, gracias a los últimos avances en tecnología digital, se ha avanzado mucho en precisión y en tiempo a la hora del registro. Nos ayuda a documentar de una manera fácil, siempre que la visibilidad nos lo permita, todo el proceso arqueológico. Debemos documentar tanto las técnicas utilizadas como el propio registro arqueológico. Hay dos tipos esencialmente de fotografía: la de *detalle* y la de *planos generales*. Que deberemos utilizar para documentar todo el registro arqueológico.

La fotografía debe ser además el complemento del dibujo, para ello en ella deberá aparecer un elemento de orientación y otro para escalar los objetos que aparecen en la misma. Una imagen por muy bien realizada que esté puede resultar arqueológicamente inútil sino se cumplen estos parámetros.



Dibujo en el pecio de punta Carballeira, Finisterre. Archivo archeonauta s.l. dibujo carballeira



Ejemplo de fotomosaico.  
Archivo Archeonauta s.l. (fotomosaico)

En la fotografía de detalle son muy útiles los objetivos tipo *macro*. Y para los planos generales los objetivos tipo *gran angular* a pesar de la distorsión que producen.

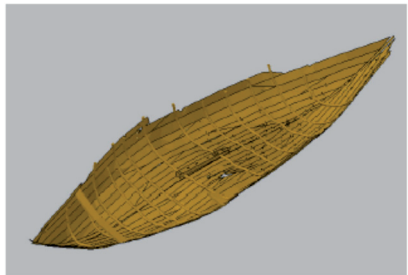
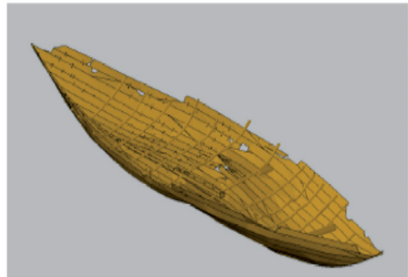
Las torres de fotografía apoyadas en las cuadrículas se utilizan muy comúnmente para la elaboración de fotomosaicos; esto es, la realización de planimetrías compuestas por imágenes fotográficas. Deben utilizarse objetivos que no distorsionen la imagen (50 mm.). Y realizar imágenes que se solapen al menos en un 40 %, para poder acercarnos lo máximo a la realidad.

A partir de estos fotomosaicos, además de los datos obtenidos mediante medidas *in situ*, permitirán realizar planimetrías generales.

La Fotogrametría es una variante del fotomosaico. Utilizando los principios de la fotogrametría aérea se pueden conseguir imágenes que con un estereoscopio o restituidor fotogramétrico podremos ver en tres dimensiones.

Se han aplicado en algunas excavaciones restituciones fotográficas para la elaboración de modelos en 3D, con muy buenos resultados.

El vídeo subacuático en la arqueología fue introducido en la excavación del Gran Conglué por el famoso Jacques Ives Cousteau. Además de servir de apoyo tanto al dibujo como a la fotografía en la documentación de un proyecto arqueológico, es una herramienta básica de difusión al público del trabajo realizado.



Restitución fotogramétrica de un pecio  
(Mazarrón 2). ARCHEONAUTA S.L.

Hoy en día gracias a la tecnología digital el video se utiliza en muchas excavaciones como complemento del dibujo arqueológico. La digitalización permite que un barrido con la cámara sobre el yacimiento pueda servir para utilizar los distintos fotogramas en la elaboración de un plano muy fidedigno de la excavación o del yacimiento.

## La Conservación

No es admisible plantear una intervención sin tener garantías plenas de la conservación de los materiales recuperados y del propio yacimiento. Si para el medio terrestre esto es así, donde sólo una parte de los materiales necesitan de complicados y costosos procesos de conservación, para el medio acuático (donde todos los materiales recuperados son muy superiores en número y calidad a los normalmente localizados en tierra) acometer una actividad como la que nos ocupa sin disponer de un equipo de restauración humano y técnico y del soporte de una institución que garantice la posterior conservación parece, al menos, imprudente.

No tiene sentido plantear unos trabajos que inevitablemente conlleven a recuperar materiales condenados a destruirse por la falta de una adecuada conservación o por la dispersión de los mismos por la falta de una institución que los custodie en el futuro.

La extracción de materiales de un yacimiento arqueológico supone para el excavador asumir una gran responsabilidad, únicamente obviada por los imprudentes o los temerarios. Las posibilidades de destruir los objetos conservados hasta ese momento son tan reales que deberían frenar cualquier arranque de entusiasmo.

La conservación de materiales en medio acuático puede ser aparentemente espectacular. Esta buena conservación viene dada por haber permanecido en un ambiente anaerobio, con unas temperaturas homogéneas y sepultados en el sedimento que los libra de la incidencia de la luz y de la actividad biológica.

En un primer momento, los elementos sumergidos en agua son sometidos a un rápido deterioro hasta que se alcanza un proceso de estabilización con el medio. Con la extracción cambian una vez más radicalmente las condiciones de conservación, entrando los objetos en otro rápido proceso de



alteración hasta llegar a un nuevo proceso de equilibrio. Todos estos procesos lamentablemente en la mayoría de los casos, acaban suponiendo la destrucción total del objeto recuperado.

Las condiciones de conservación de determinados objetos provocan en ocasiones que cualquier manipulación, o su simple descubrimiento, acarreen su destrucción si no se les somete inmediatamente a un tratamiento de consolidación. Resulta evidente que dicho tratamiento sólo puede ser aplicado por un experto que, a la condición de buceador una la de restaurador cualificado. La carencia de restauradores capaces de realizar su trabajo bajo el agua supone un serio condicionante para la viabilidad de cualquier proyecto de intervención en Arqueología Submarina que conlleve la remoción de sedimentos o la retirada de objetos.

La figura del restaurador submarinista es imprescindible en Arqueología Subacuática y debe realizar su actividad en íntima relación con los arqueólogos que dirigen los trabajos y éstos subordinarse a los requerimientos por aquellos planteados. No debemos olvidar que bajo toda esta actividad lo que prevalece es la defensa y conocimiento del pasado a través de los restos materiales que éste ha dejado. Si favorecemos su destrucción o alteración partimos de una base incorrecta que condicionará todo nuestro trabajo.

Las diversas tareas del restaurador en la excavación arqueológica son las que a continuación se citan: realización de moldes de estructuras sumergidas; construcción de camas rígidas de extracción; consolidación *in situ* de piezas arqueológicas; protección de piezas para la extracción; diseño de cubriciones de yacimientos; diseño y supervisión del embalaje para el transporte a laboratorio; diseño y aplicación de los tratamientos de restauración; etc.

El restaurador precisa para desarrollar su cometido de unos medios técnicos que tienen su soporte en el laboratorio de conservación sin el cual su trabajo es inviable.

## **Los Naufragios y la Arqueología Submarina**

El yacimiento arqueológico típico por excelencia de la Arqueología Subacuática y el que normalmente se nos viene a la cabeza cuando hablamos de esta disciplina es el *pecio*.

Un pecio es el resultado material de un naufragio, el elemento sobre el que la arqueología desarrolla su actividad. Pero no es el único tipo de yacimiento ni siquiera el más rentable desde el punto de vista del conocimiento histórico, objetivo final de toda esta actividad.

Un pecio viene siendo definido en la historiografía del ramo como una cápsula del tiempo. Es un instante histórico que se conserva de un momento pasado<sup>3</sup>. Presenta materiales coetáneos y constituye en su conjunto una unidad cronológica. Un buque es en sí un único objeto a pesar de estar constituido por numerosos elementos individuales que por sí mismos cada uno contiene información que puede resultar muy útil.

El pecio, al ser el resultado casi siempre de un accidente, presenta una imagen vívida de todo aquello que rodea a los seres humanos que tripulaban o transportaba el objeto de estudio. Presenta una cierta ventaja sobre los yacimientos terrestres donde se ha producido una ocupación a lo largo del tiempo y es que normalmente todos los objetos que contiene son coetáneos y, en aquellos producto de un naufragio, al ser objeto de un hecho fortuito,



*Severas corrosiones sobre un cañón extraído de un pecio sin tratamiento de Conservación.  
Archeonauta. Archivo archeonauta s.l. (158\_5896)*

---

<sup>3</sup> Este factor llevó al ilustre arqueólogo italiano Nino Lamboglia a dedicarse en los años 50 a excavar pecios; veía en los pecios la oportunidad única de establecer claras tipologías cerámicas, especialmente sobre ánforas, todo ello le llevó a crear en 1957 el Centro Sperimentale di Archeologia Sottomarina, con sede en Albenga.

presentan materiales que en otras circunstancias hubieran sido retirados, desapareciendo del registro arqueológico.

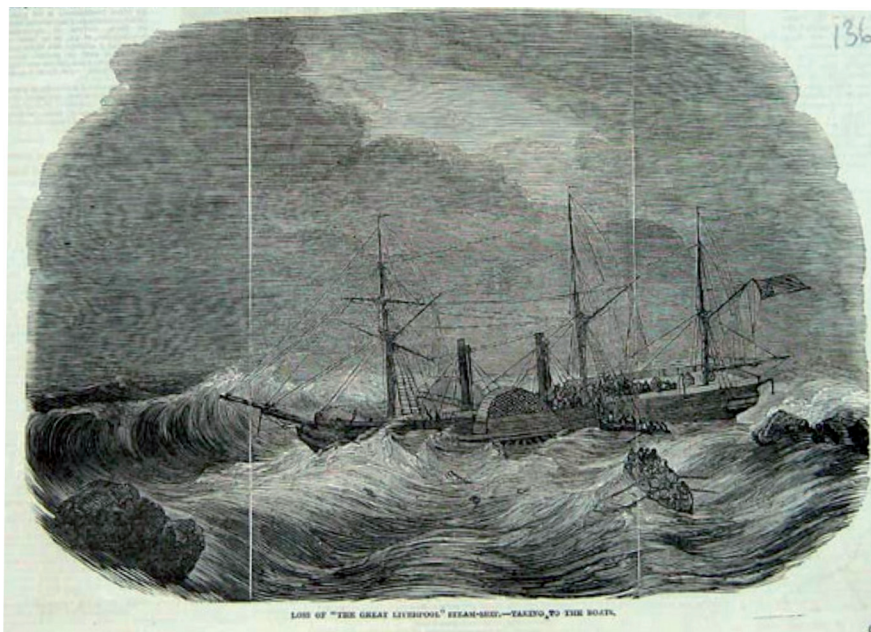
Otros yacimientos, asimismo subacuáticos, ofertan una imagen más diacrónica y por lo tanto favorecen el estudio a lo largo del tiempo de una zona o puerto. Los *puertos y fondeaderos* facilitan información acerca del devenir histórico y relaciones comerciales mediante los objetos que se depositan en sus fondos y que hoy somos capaces de recuperar y estudiar. Se trata, en el caso de los puertos, de la mejor información histórica disponible acerca de determinados procesos históricos de lo que es un asentamiento ligado normalmente a un *hinterland* más o menos amplio.

La Arqueología como quedó establecido se ocupa del pasado del ser humano desde el punto de vista de los restos materiales que éste ha desamparado en cualquier actividad. Esta disciplina por tanto podría ocuparse de la actividad de una banda de cazadores recolectores en plena prehistoria como de las tareas de los pescadores artesanales en nuestros días, la lectura de los restos materiales abandonados por ambos grupos humanos serían además muy similares en muchos aspectos por tratarse de labores extractivas realizadas en el mismo nicho ecológico, es más, podrían incluso encontrarse entremezcladas por encontrarse materiales similares en ambos casos y en un espacio muy similar. ¿Dónde debemos entonces poner el límite de lo que es patrimonio histórico?

El estudio del pasado bajo el mar nos lleva también en muchos casos a recoger noticias de buques naufragados en períodos cronológicos recientes. La tradición de la arqueología se ha centrado por regla general en períodos cada vez más antiguos a medida que retrocedemos en la historia de su desarrollo. Por otro lado, los campos de estudio se han ido modernizando a medida que evolucionaba el método. Si en un principio se consideraba a la Arqueología más como un medio por el cual conseguir información de aquellos períodos o actividades de las que se carecía de otras fuentes de información, poco a poco la Arqueología ha conseguido afianzarse con un método capaz de explicar casi cualquier actividad humana susceptible de dejar restos materiales independientemente de su ámbito cronológico.

Según la Ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español, forman parte del Patrimonio Arqueológico “*los bienes muebles o inmuebles de carácter histórico, susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica*”. Es evidente que una aplicación amplia de este enunciado incluirá





*El naufragio del Great Liverpool en 1846 en Gures, Finisterre, nos plantea los límites cronológicos acerca del Patrimonio Cultural Sumergido. <http://www.wrecksite.eu> (Great Liverpool)*

prácticamente cualquier resto material de la actividad humana dentro de la definición de Patrimonio independientemente de su antigüedad. Pues si ésta es la definición legal aceptada para todo el territorio nacional, la conclusión inmediata es que cualquier pecio como potencial sujeto pasivo de cualquier tipo de actividad arqueológica (prospección sin ir más lejos) puede y debe ser incluido en este catálogo.

Sin embargo, y siguiendo las recomendaciones a nivel mundial, hoy en día se acepta como límite, a partir del cual podemos considerar un elemento como componente del Patrimonio Cultural Sumergido, la barrera de los cien años. Esto en cuanto a tal consideración, porque como hemos visto, en cuanto a estudio, no tenemos límite temporal alguno.

Poco de lo dicho anteriormente sucede en el ámbito subacuático. La investigación arqueológica está todavía por hacer, normalmente desconocemos básicamente las características de la zona a investigar desde un punto de vista arqueológico y debemos ceñirnos a extrapolar nuestros conocimientos sobre yacimientos en tierra firme al medio subacuático. Por otro lado prác-

ticamente no hay información disponible en campos afines sobre la existencia de los posibles yacimientos a localizar bajo las aguas. Los apoyos que por ejemplo brinda la toponimia a la hora de la localización o interpretación de yacimientos en el ámbito terrestre, en el subacuático esta información es drásticamente menor. En el caso de la fotografía aérea, la información a obtener es, por razones obvias, ínfima más allá de ciertos casos de localización de grandes estructuras a escasa profundidad. Será del estudio de la cartografía de donde más información previa podremos obtener aunque solo sea para la obtención de datos previos para la planificación de los trabajos.

Cualquier manual de práctica arqueológica que consultemos insistirá en la necesidad de realizar un acopio de datos lo más exhaustivo posible previo a la realización de cualquier tipo de intervención. Esto último referido a la Arqueología realizada en el medio habitual del ser humano ha de ser llevado al extremo en el caso del medio subacuático. Los condicionantes inherentes a la intervención en un medio hostil provocan que cualquier reducción en los tiempos de permanencia en ese medio sea, en algunos casos, de vital importancia. No hemos de pensar que únicamente merece la pena la reducción en tiempos de inmersión, el trabajo en el mar supone tal despliegue en medios y personal (y por lo tanto en recursos) que cualquier dato que podamos obtener previamente a la intervención, servirá para mejorar nuestros resultados. El plantear una prospección previa a la documentación exhaustiva en gabinete puede provocarnos estupefacción ante los posibles resultados de los trabajos de campo.

Existe en la zona gallega un continuo en los accidentes marítimos que vincula espacialmente grandes períodos históricos mediante los restos materiales que en forma de naufragios se conservan. Una zona cualquiera de escasa extensión puede contener restos adscribibles a diferentes épocas. Si, como hemos dicho más arriba, el estudio arqueológico no responde a criterios cronológicos, cualquier hallazgo en el lugar de actuación que nos propongamos debe merecer más atención que una simple referencia. Parece una irresponsabilidad soslayar o no considerar cualquier yacimiento que no esté comprendido en el ámbito cronológico objeto de nuestras expectativas. Las inferencias a extraer de cualquier pecio localizado pueden ser de tal importancia que una simple frase o nota a pie de página no debe ser aceptada en ningún estudio medianamente serio.

Por esto, y abundando una vez más en la necesidad de recoger cualquier dato, independientemente de su origen cronológico, no sería aceptable que

en un estudio amplio, tal como hoy en día se exige, de una zona, no se registrasen aquellos datos procedentes de época plenamente industrial si es el caso.

El conocer de antemano lo que nos espera al realizar la hipotética prospección, nos permitirá, una vez localizados los pecios, la adscripción de unos datos y una historia a unos restos materiales que no en todas las ocasiones responden a nuestras preguntas.

El mundo de la navegación apenas ha realizado cambios significativos durante dilatados períodos. Aún así estos cambios no han sido determinantes a la hora de elegir los buques los lugares donde deciden terminar sus días. Los lugares donde se producen los naufragios tienden a repetirse. Un bajo aislado fuera de la costa se convierte en la sentencia definitiva para un número importante de naves, convirtiendo a algunas zonas en verdaderos cementerios de embarcaciones a lo largo de la historia. Es fácil comprobar también que en determinadas condiciones de mar y viento los naufragios tienden a producirse casi siempre en zonas muy concretas.

### **¿Nos debe limitar el disfrute de una inmersión la presencia de elementos arqueológicos?**

Hemos de reconocer de entrada que el Patrimonio Histórico está al servicio de la Sociedad. Si estudiamos, conservamos y divulgamos nuestra riqueza histórica, artística y arqueológica es para que el conjunto de ciudadanos nativos y foráneos se beneficien de su existencia.

Por otra parte, para que tal riqueza sea puesta a disposición de los ciudadanos es necesario garantizar su conservación y protección frente a las amenazas humanas y ambientales que puedan sufrir.

Son las autoridades encargadas de la conservación del Patrimonio Histórico las que deben poner las cautelas y medios necesarios que garanticen la integridad de los yacimientos subacuáticos para que así éstos puedan ser disfrutados por un mayor número de personas durante más tiempo.

Los yacimientos arqueológicos son un recurso de gran importancia en la economía de determinadas regiones y naciones modernas. Los ejemplos a lo largo del mundo de este aprovechamiento nos debería de servir como referencia a la hora de valorar el Patrimonio Cultural.

En el caso subacuático ya existen numerosas iniciativas que tienen en el patrimonio cultural sumergido su razón de ser. Se pueden visitar yacimientos arqueológicos submarinos de la misma manera que lo hacemos en tierra firme. Ahora bien, las administraciones deben ser capaces de establecer los sistemas necesarios para garantizar la conservación de los mismos y evitar su afectación. Además estas autoridades, tal y como es su obligación, deben promocionar y aprovechar la presencia de elementos de interés patrimonial como un recurso más.

Los buceadores deben además velar por su conservación, por cuanto son bienes de interés patrimonial de la misma manera que lo son los situados más acá de la orilla del mar. Si la destrucción del patrimonio terrestre parece una actitud reprobable, esa misma actitud debería extrapolarse al medio subacuático, por cuanto la categoría de elemento cultural de los objetos históricos no se disuelve en agua de mar.

**La Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático** del año 2001, en el apartado 10 de su artículo 2 relativo a Objetivos y principios generales dice lo siguiente:

*Un acceso responsable y no perjudicial del público al patrimonio cultural subacuático in situ, con fines de observación o documentación, deberá ser alentado para favorecer la sensibilización del público a ese patrimonio así como el reconocimiento y la protección de éste, salvo en caso de que ese acceso sea incompatible con su protección y gestión.*

Coincidimos plenamente con esta posición y creemos necesario incentivar el conocimiento de nuestro pasado en este caso el localizado bajo las aguas.

No entendemos que las reglas de urbanidad y respeto a los bienes culturales de un país se diluyan en el medio marino. Es necesario inculcar en los aficionados al submarinismo que, de la misma manera que, se supone, no dañan las piezas expuestas en un museo o no atentan contra los yacimientos arqueológicos que visiten en el medio aéreo, los restos arqueológicos que se encuentran bajo el agua son depositarios de las mismas categorías que impiden que atentemos contra ellos.

Creemos necesario dejar claro el principio de que la presencia de un yacimiento arqueológico no debe impedir o condicionar su visita por parte de buceadores formados y aleccionados en la condición de no remover o retirar elementos del fondo marino, exactamente igual que cualquier yacimiento arqueológico situado en tierra firme. A este respecto haremos referencia a la Convención de la UNESCO acerca del Patrimonio Cultural Subacuático.

Para conseguir lo anterior es necesario inculcar en el buceador no sólo el valor que tiene el Patrimonio Subacuático, sino que dicho patrimonio es objeto de atención y estudio y que no se encuentra abandonado a merced de cualquiera – el argumento de que antes de que se lo lleve cualquiera me lo llevo yo – si el público en general percibe que un bien es objeto de estudio y atención y que se encuentra gestionado de alguna manera, es mucho más fácil obtener su colaboración y comprensión en la protección.

No debemos también dejar pasar por alto que cualquier medida restrictiva sobre la práctica del buceo, establecida en base a medidas conservacionistas, sobre un patrimonio del cual no se obtiene ningún beneficio ni es objeto de actuación alguna, sería difícilmente justificable. No conseguiría otra cosa que restar apoyos en la defensa de este recurso y por lo tanto evitaría la colaboración activa de los buceadores a la hora de proteger y comunicar nuevos hallazgos arqueológicos.

Consideramos por tanto la posibilidad de entender la presencia de elementos de Patrimonio Cultural Subacuático como un recurso que permita ofrecer a los aficionados a las actividades subacuáticas un aliciente más a las inmersiones. Para ello sin embargo y como es lógico, es preciso conocer este recurso y establecer las medidas correctoras que permitan su salvaguarda. En otras latitudes ya se han desarrollado yacimientos arqueológicos subacuáticos visitables con recorridos y elementos destacados bajo el agua (tenemos el ejemplo más próximo en nuestro vecino Portugal).

Otra idea es el establecimiento de colecciones visitables bajo las aguas – Museos submarinos - en base a elementos de naturaleza histórica y arqueológica que permiten a los buceadores efectuar un recorrido junto a objetos a los que por diversos motivos no es necesario o no es recomendable proceder a su extracción.

En numerosas ocasiones objetos de naturaleza patrimonial han venido siendo extraídos del mar no siempre razonadamente. Elementos como cañones o anclas antiguos fueron reflotados con ánimo de situarlos en lugares más o menos públicos. Todos hemos visto estos elementos adornando (¿?) plazas o rotondas. Pierden así estas piezas el valor añadido de la situación original en la que fueron descubiertos, la visita a elementos como los descritos en su lugar de hallazgo es un valor añadido que no es necesario desperdiciar.

Permitir que otros experimenten la alegría del descubrimiento puede ser una estrategia aconsejable a la hora de hacer más interesante un área de buceo. Si retiramos los materiales más evidentes perderemos su valor añadido y haremos cada vez menos atractivo un posible yacimiento arqueológico visitable.

En general es imprescindible para un correcto aprovechamiento de este recurso establecer las pautas generales que permitan su divulgación entre los aficionados al submarinismo que deseen contemplarlo en su depósito original.

Para una correcta gestión de estos elementos es necesario establecer los mecanismos que permitan su conocimiento y caracterización para poder establecer un **Plan de Gestión Patrimonial**.

Las razones que justifican una férrea defensa del Patrimonio Histórico es que es un **bien no renovable**. Nunca podremos recuperar un bien arrasado y nunca podremos reponer la información de carácter histórico de una destrucción patrimonial. El número de yacimientos arqueológicos, sea cual sea el marco que establezcamos – temporal o espacial – es finito. Si en un área determinada destruimos los yacimientos arqueológicos, nada podremos hacer para recuperar la información o los beneficios que esa presencia podría generar. La pérdida será total y para siempre. La conservación permite, por otro lado, mantener los yacimientos hasta el momento en que puedan ser estudiados y ofrecerán además el valor añadido de su visita.

Es prioritaria la tarea de conocer los bienes patrimoniales presentes en un área, como el Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia, que tiene en los fondos inmediatos uno de sus principales valores, así se enriquecerán en tanto conozcamos la riqueza histórica que en ellos se sitúan.

Debemos entender el Patrimonio Histórico Submarino como una **fuentes de oportunidades**. La fragilidad de este recurso y su característica de no renovable, debe llevarnos a ser extremadamente cuidadosos con su tratamiento. Nunca debemos ni permitiremos a otros dañar este recurso, entre otras cosas porque una vez destruido no lo podremos recuperar.

Una de las preguntas más frecuentes entre los buceadores deportivos es qué pasos se deben seguir en caso de localizar un elemento que consideremos de valor arqueológico. Objetos o estructuras que en un primer momento puedan parecer sin importancia, pueden ser de gran importancia cultural,

por lo tanto **nunca se deben extraer** restos que puedan tener naturaleza arqueológica. Si desconocemos su valor dejemos que sean los profesionales los que dictaminen y seamos lo más cuidadosos posible a la hora de tratar con piezas que nos pertenecen a todos en general y a ninguno en particular. Se debe comunicar a las autoridades la localización y características de los objetos localizados para que sean éstas, mediante los mecanismos propios, las tomen las medidas que consideren más oportunas.

En Galicia las competencias en materias de Patrimonio Arqueológico, tanto si se encuentra sobre o bajo el agua, corresponden a la **Xunta de Galicia**, que, a través de las direcciones provinciales, son los cauces adecuados para realizar las comunicaciones en este tema. En el caso de que se efectúe un hallazgo de tipo patrimonial en el área gestionada por el Parque Nacional, el camino lógico pasa por la comunicación a través de sus responsables.

Ante una inmersión en un punto susceptible de albergar restos arqueológicos se debe aleccionar a los buceadores de la prohibición absoluta de la retirada de elementos de tal naturaleza, de la misma manera que de la retirada de elementos biológicos, además de dejar claro que es una **infracción severamente castigada** por la ley.

El **Patrimonio Histórico** es una fuente de recursos de la que obtienen beneficio no sólo comunidades más o menos grandes, sino incluso países enteros. A una escala menor, si somos lo suficientemente hábiles, seremos capaces de aumentar los valiosos recursos que ofrece el Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia.







# **Capítulo 3**

## **Guerras, Corsarios y Piratas**



## Guerras, Corsarios y Piratas

La guerra es en el fondo una forma de relacionarse de los seres humanos, más que entre individuos, entre colectivos, sean estos, bandas, tribus, reinos, naciones o alianzas.

Galicia ha sido escenario de numerosos conflictos armados, llegando las referencias históricas, al menos desde el siglo V de nuestra era, que han servido para configurar un paisaje que pervive hasta nuestros días. Castillos, baterías, vigías y fortalezas son todavía visibles y deben ser objeto de atención para garantizar su conservación y aprovechamiento desde un punto de vista de recurso cultural, también los numerosos buques hundidos en combate o como consecuencia de éstos deben ser objeto de nuestra atención.

Es evidente que si pretendemos realizar una breve historia naval de los archipiélagos que conforman el Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia, la misma no podrá desvincularse de la más general del espacio en el que se insertan. Asistiremos por lo tanto a varios episodios que no se circunscribirán en exclusiva al espacio del Parque, pero que sin duda condicionaron su devenir.

Los archipiélagos del Parque Nacional fueron en el pasado escenario o testigo de numerosos hechos de armas que en algunos casos han dejado huellas en el registro arqueológico sobre los fondos marinos que rodean el Parque Nacional.

Las islas asomadas al océano: Sálvora, Ons y Cíes vieron discurrir las naves de las diversas naciones que transitaban por estas aguas al menos durante los dos mil últimos años. Observaron también las diferentes maneras en que el hombre se relaciona con sus semejantes, y todos sabemos que estos contactos no siempre han sido pacíficos, es de estas relaciones, de la guerra y la piratería de lo que tratará el siguiente capítulo.

No es de extrañar que, con las buenas condiciones que ofrecen las islas como refugio para la navegación, fueran visitadas por normandos, ingleses y berberiscos *“que ancoran y refrescan con la misma seguridad que bajo las torres del mar Bermejo”*. Era tanta la impunidad en algunos casos de los merodeadores musulmanes que los habitantes de las villas cercanas llegaban a decir que el *“Emperador de los turcos era señor de estas islas”*. Esta situación

no debió de salirles siempre gratis, pues en algunos momentos pagaron con sangre su osadía como veremos más adelante.

Las frecuentes visitas de estos embajadores de la destrucción y lo fácil de la guerra contra civiles y religiosos indefensos, provocó que las islas se despoblasen. Antes del año 1572 el monasterio se encontraba ya abandonado “*porque ingleses luteranos lo habían saqueado*” como sostiene Ambrosio de Morales en su libro de viajes editado en ese mismo año.

La presencia de estos indeseables por aguas de las rías, al abrigo del magnífico resguardo ofrecido por las islas, impidió no sólo la vida en ellas o el comercio en sus inmediaciones, sino también las simples labores de pesca por el temor que sentían los marineros a ser capturados por naves enemigas.

### **La batalla de Muros**

En el año 1543, el emperador Carlos encomendó a D. Alvaro de Bazán, padre del primer marqués de Santa Cruz, la formación de la armada, con el doble fin de enviar tropas a Brujas y de guardar de franceses las costas. En poco tiempo D. Álvaro reunió 40 naos de 200 a 500 toneladas, despachando 15 con la tropa a Flandes.

El 8 de julio de ese año, le llegó aviso de que habían sido vistas 30 naves francesas. Don Álvaro reunió todas las tropas que pudo. En los días siguientes llegaron correos de Galicia dando cuenta que los franceses habían desembarcado, saqueando los pueblos de Laxe, Corcubión y Finisterre, estando preparándose la defensa de Santiago, sin esperanzas, casi sin tropas y mal armadas.

El día 25 de julio, día de Santiago, patrón de España, la flota llegó a la altura de Finisterre, donde se localizó a la francesa fondeada en la ría de Muros. El almirante francés de Sana estaba extorsionando a los vecinos de la villa, exigiendo 12.000 ducados por no saquearla.

Con las dos armadas en posición dio comienzo la pelea con buen ánimo aunque con la española en inferioridad numérica. La capitana, con D. Alvaro al mando, abordó de proa a la capitana enemiga y la echó al fondo en la acometida, no sin considerable daño de la suya, y ocasionando la pérdida de 100 hombres en la francesa. Aferró inmediatamente a otra nao rindiéndola, mientras se generalizaba la acción con vigor por ambas partes. Al cabo de dos horas, se decidió la lucha por los españoles, cesando la resistencia francesa. Sólo una nave enemiga, con el palo partido de un disparo, escapó, 23 quedaron rendidas, y la capitana hundida. Murieron más de tres mil franceses y en la flota española se contaron 300 muertos y más de 500 heridos.

Las presas fueron conducidas a La Coruña donde se repartió el botín, excepto las ropas que fueron devueltas a sus propietarios, desnudos tras el despojo al que fueron sometidos por las tropas españolas, y es que no es lo mismo robar a civiles indefensos, que defenderse frente a tropas y marinería profesionales.

Las actividades de piratas, corsarios y otros merodeadores harán que las islas sean vistas con desconfianza por los habitantes y pescadores de los pueblos próximos los cuales temían, no sin razón, resultar capturados de faenar sobre ellas.

Esta circunstancia, de combates y visitas piratas, se prolongó casi ininterrumpidamente hasta el final de las guerras napoleónicas, momento en que desapareció prácticamente el corsarismo en nuestras costas. Bien es verdad que con la independencia de la América Hispánica, alguna de las neonatas repúblicas armaron corsarios que también tuvieron como campo de actuación nuestras costas, aunque sin alcanzar el volumen de los siglos anteriores.

Sin embargo este mal no era único de las islas del Atlántico, los estragos de la guerra y las incursiones piratas o corsarias los sufrían todos los pueblos de la costa y sólo se libraban las poblaciones mejor defendidas.

Los primeros piratas conocidos por el gran público y que asolaron las costas gallegas, fueron los normandos, popularmente denominados vikingos. En el año 844 hicieron su aparición por las costas de Galicia, siendo derrotados por el ejército del rey asturiano Ramiro I en la ciudad de Faro, que era como entonces se conocía a la actual La Coruña, donde perdieron 62 embarcaciones, de hacer caso a las crónicas.

En el año 966 estos mismos merodeadores arruinaron los monasterios erigidos en las islas Cíes. Éstas se convirtieron en puntos de apoyo en las depredaciones de posteriores ataques.

Piratas y corsarios eran simples oportunistas, sólo atacaban allí donde pudieran obtener un beneficio sin comprometer gravemente vida o ganancias. Las villas de escasa entidad, sin defensa, eran por tanto su campo de actuación predilecto, evitando comprometerse en pugna con poblaciones dotadas de defensas adecuadas.

La reacción contra las depredaciones piráticas, en este momento musulmanas, ya pacificados los normandos merced al cristianismo, hizo nacer a la Armada de Castilla - y como heredera de ésta a la Armada Española - en aguas gallegas. El arzobispo Gelmírez fue el primero en poner los cimientos de una armada que habría de escribir numerosos y brillantes capítulos en la Historia Universal. En el año 1124, tras un viaje a Roma, hizo traer de Génova a varios constructores de naves y marinos que fabricaron y tripularon

ron los primeros buques militares permanentes existentes en la Península, probablemente desde la caída del Imperio Romano.

Las dos galeras fabricadas en Pontecesures, marinadas por vecinos de la zona de la desembocadura del Ulla, pronto establecieron las bases para permitir el resurgimiento de las poblaciones costeras y sus actividades económicas. Del éxito de estas medidas puede dar idea el hecho histórico de la actuación destacada de una flota de buques gallegos al mando de Payo Gómez Charino, en el año 1250, en la conquista de Sevilla por Fernando III.

### Los monjes guerreros de Oia

El monasterio de Oia se encuentra en la costa continental a 11,5 millas al sur de las islas Cíes, fuera por tanto del Parque Nacional. A pesar de ello queremos desvelar los combates que desde este lugar de oración tuvieron lugar para defender naves acosadas por los piratas que arribaban buscando la protección de su artillería. Frente a los peligros que provenían del mar, los propios monjes decidieron armarse mediante una batería de artillería servida y mantenida por el propio cenobio. Esta batería estuvo activa al menos desde el año 1463, hasta el primer tercio del siglo XIX. José Cornide, en 1764, define de esta manera al *pequeño puerto, y villa de Oya, que tiene con sus anejos doscientos vecinos del campo, (...). Pertenece a la religión de San Bernardo, que tiene en ella un rico convento y en él una batería propia de ellos para la defensa del monasterio, que solía ser insultado de corsarios*. En 1789 esta batería todavía existe y es citada por Tofiño en su derrotero del año 1789.

Un 20 de abril 1607 Los monjes avistaron dos mercantes, uno portugués y otro francés, que eran perseguidos por cinco navíos berberiscos. Se aprestaron las defensas y cuando estaban cerca de la costa se atacó a los piratas con la artillería del monasterio y con fuego de mosquete, con tan buena suerte que consiguieron hundir uno de los navíos perseguidores dándose a la fuga los otros cuatro.

14 Marzo 1624, el buque francés *Glanda* y otro inglés eran perseguidos por un navío corsario berberisco y se refugiaron en Oia. Desde el monasterio dispararon los cañones y hundiendo al navío francés después de que éste cayese en manos de los berberiscos. Los supervivientes encargaron, mediante un poder, a los frailes, que recogieran lo que el mar enviara a la costa del cargamento. Les ponen como condición que si al año no se lo reclama nadie pasase a su poder definitivamente, en el caso de reclamación se les recompensaría el rescate. El capitán de la *Glanda*. Jerónimo Gómez, dona 100 reales al monasterio.

**Emilio González López**, narra otro combate - aunque con significativas diferencias a la hora de explicar la defensa con las armas del monasterio - que tuvo lugar frente al monasterio de Oia, apenas un mes después del anterior, entre varias naves berberiscas y los propios monjes. *“El encuentro ocurrió el 20 de abril de 1624 y los vencedores fueron”* - una vez más - *“los frailes del monasterio benedictino de Oya, frente al mar abierto. Ese día dos barcos mercantes, uno portugués y otro francés, fueron atacados y*

*derrotados por cinco piratas argelinos: los atacados intentaban desembarcar acometidos por los piratas; y los frailes defendieron su intento de retirada, por tres horas, con fuego*

*de mosquetería y de artillería, de una pieza que habían dejado ciertos soldados alejados del lugar por una cacería de lobos(?). Al final, Fr. Pablo de Lascano, un motilón que recordaba tiempos de milicia, y que había disparado ya 15 proyectiles, logró (...) hundir una de las embarcaciones de los piratas, en la que murieron 17 turcos, cautivándose a nueve más, y consiguiendo la huida de los restantes”.*

Estos combates se producían al buscar refugio embarcaciones acosadas por enemigos más poderosos, como le ocurrió, en el año 1767, al paquebote inglés Prince Frederick, perseguido por el navío de 64 cañones francés Aquila que, debido a su tamaño debe mantenerse alejado de la orilla. Los británicos hundieron las chalupas enviadas al asalto por el navío, que se mantuvo 6 días patrullando la costa para evitar la huida. Finalmente el inglés acabó encallando, salvándose con la ayuda de los monjes del monasterio toda la carga. Como recompensa el cenobio recibió el regalo de dos piezas de artillería que servirían para mejorar sus defensas. El recibir piezas en gratitud ya se había producido en 1629, cuando una nave portuguesa fue hundida en la zona y los monjes recibieron un cañón del navío por salvar la carga.

Todos estos episodios han dejado huellas en el fondo marino, en forma de un registro arqueológico todavía visible en las inmediaciones de este pequeño puerto.

La pobreza estructural que arrastraban las poblaciones costeras de Galicia se vio aumentada, sobre todo a partir de la Edad Media, y de manera destacada desde finales del siglo XVI, a causa de las incursiones bélicas o de depredación debidas a los diversos enemigos que asediaban al dominio español que extendía su imperio por cuatro de los cinco continentes. Tras la visita que el cardenal Jerónimo del Hoyo hizo a la villa de Finisterre a principios del siglo XVII, afirmó que la población era muy pobre y las casas “las habían quemado tres o cuatro veces”.

No siempre estas depredaciones resultaron provechosas para los enemigos del reino, España era por entonces la primera potencia mundial, y si bien durante dos siglos luchó en frentes diversos, era perfectamente capaz de guardar sus costas contra esta guerra de guerrillas que constituían el corso y piraterías varias. No se trataba más que de los clásicos alfilerazos contra el gigante, que si bien a éste no le suponen preocupación estratégica de primer plano, sí ponen de manifiesto la debilidad de un enemigo que se ve forzado a atacar sólo en aquellos puntos periféricos donde consigue una superioridad coyuntural. Se trata de ataques, que si bien prolongan el conflicto, no consiguen darle la vuelta a la situación estratégica general. Un ejemplo de ello lo tenemos en la batalla de Muros, una importante victoria española frente a la flota francesa en el año 1543.

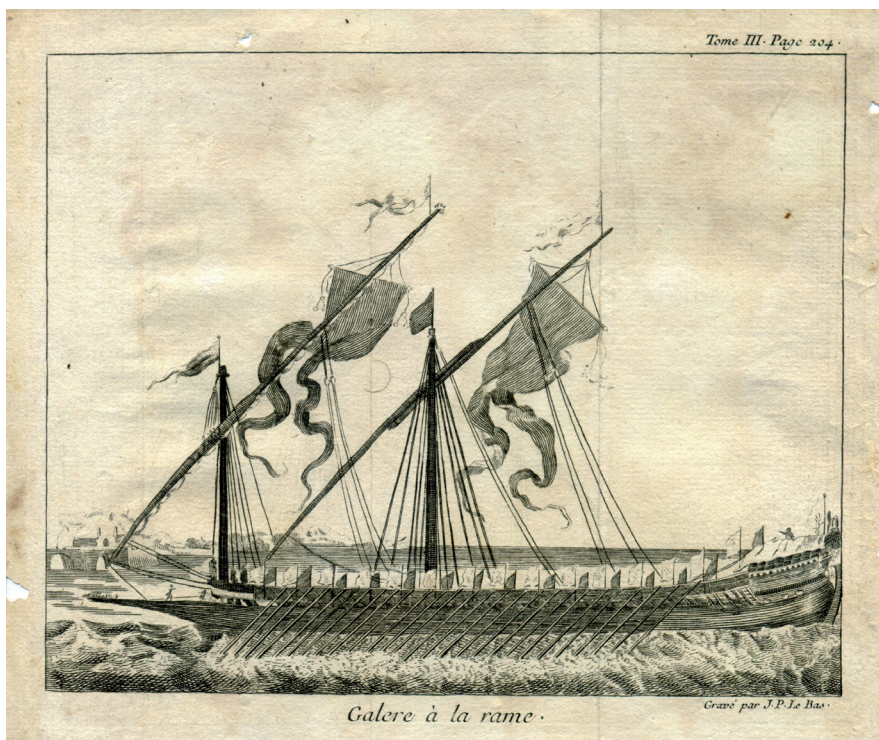


Que el mar constituye la mejor vía de comunicación del planeta es sabido. Por el mar pueden llegar ideas, mercancías pero también destrucción. En unas costas tan próximas unas a otras como las que se asoman al golfo de Vizcaya, no es de extrañar que las actividades piráticas o de guerra se transfirieran rápidamente a estas costas.

Harry Pay fue un famoso pirata inglés de principios del siglo XV, natural del puerto de Poole, Dorset. En su ciudad fue un héroe, al estilo que posteriormente Francis Drake lo sería para Plymouth. Cada vez que Harry Pay arribaba a su puerto base, la ciudad explotaba en fiestas de las que alcohol era el protagonista; *“en el curso de la cual fueron abiertos gran número de barriles de Oporto y de aguardiente de suerte que pronto no hubo un solo hombre en ayunas en toda la ciudad, y en vez de atender los negocios ya no se pensaba más que en beber y alborotar”*. Muchas de las depredaciones de este pirata las aplicaba sobre propiedades españolas y en general sobre las naciones en guerra con Inglaterra en ese momento. El mayor de los insultos realizados por este pirata consistió en el robo de la imagen de cristo crucificado que se veneraba en la iglesia de Finisterre, insulto que aún hoy en día es recordado. Harry Pay, por las riquezas expoliadas, fue una bendición para su ciudad hasta que a su puerto llegó una escuadra mixta hispano francesa en septiembre de 1405.

La parte española estaba al mando de Pero Niño, un marino y hombre de armas castellano que además gustaba de practicar el corso. Durante una de sus campañas en las que estaba saqueando e incendiando los puertos ingleses, al conocer que se hallaban cerca del feudo de Harry Pay decidió hacerle pagar las anteriores ofensas.

Los franceses se negaron al desembarco aduciendo el peligro que suponían los bajos de la costa y la fuerte guarnición de la ciudad, así que Pero Niño decidió efectuar el asalto con sus propias fuerzas. Tras saquear e incendiar la ciudad a pesar de la fuerte oposición comenzaron a embarcar el botín cuando fueron hostilizados por las fuerzas inglesas, sobre todo por sus famosos arqueros, por lo que finalmente los franceses tuvieron que desembarcar para cubrir el reembarco castellano. Harry Pay no estaba en casa ese día para recibir a la visita, por lo que fue su hermano el que pagó con su vida, en combate, las hazañas de su pariente. La ciudad de Poole, nunca se recuperó del golpe castellano y entró en decadencia a pesar del desquite buscado posteriormente con la captura de quince naves castellanas.



*Galera navegando a remo. Ar. M. San Claudio. GALERA AL REMO001*

Las islas del Atlántico, que constituyen hoy en día el Parque Nacional de las Islas Atlánticas, fueron utilizadas como lugar de reposo, avituallamiento y de provisión de agua y leña por diferentes flotas y naves enemigas, tanto berberiscas como del norte de Europa, esto fue causa directa de la total despoblación de aquellas situadas en el exterior de las rías. La primera noticia de uno de estos ataques en época moderna la tenemos a partir de mediados del siglo XVI.

Drake es el más famoso habitual visitante de las islas Cíes. Lo veremos rondando en varias ocasiones estos parajes. En su primera visita de 1585 las islas ya estaban deshabitadas debido a los constantes asaltos sufridos sin posibilidades de defensa. Drake, a la sazón un pirata – España estaba nominalmente en paz con Inglaterra – forjó su fama en el asalto de poblaciones desguarnecidas o con fuerzas manifiestamente inferiores. Así en ese año cuando pretende tomar al asalto la villa de Bayona, ha de retirarse ante la defensa de su población y los refuerzos traídos por el conde de Gondomar

y debe contentarse con maltratar algunos monjes y quemar el convento de San Esteban. Tras la retirada y ante la amenaza de temporal, penetra en la ría de Vigo e intenta el asalto de la villa, pero vuelve a cosechar un nuevo fracaso y debe retirarse.

Una vez nombrado Sir por la reina Isabel, Drake visitó de nuevo las islas Cíes en mayo de 1589, esta vez tras haber sido vapuleado y derrotado en La Coruña y antes de ser obligado, una vez más a retirarse, en esta ocasión ante Lisboa, donde pretendía lavar su derrota.

En un golpe de mano que parece más propio de piratas que de operaciones militares, la flota que para la época transportaba un fuerte ejército, había atacado La Coruña, pretendiendo apropiarse de una remesa de dinero recibida por el capitán general, el marqués de Cerralbo, para recomponer, tras el fracaso de la flota de 1588, una flota que debiera incursionar a su vez sobre Inglaterra. Tras fracasar ante la decidida defensa de los habitantes y tropas de guarnición de la capital coruñesa, en un episodio que popularizó la actuación de la heroína local, María Pita, los ingleses se vieron forzados a reembarcar, buscando refugio en la ría de Vigo para reorganizarse.

### Galeras

Era el buque de guerra por antonomasia del Mediterráneo desde la época clásica.

En el Atlántico también tuvo su participación, aunque estaba más expuesta por sus características náuticas, muy baja de obra muerta y construcción muy ligera para ganar velocidad.

Su ventaja táctica provenía de la propulsión a remo que la hacía independiente del viento.

Un velero encalmado en el mar era una presa fácil para las galeras que gracias a los remos tenían capacidad de evolucionar y atacar con su artillería montada a crujía, por la parte más vulnerable, la popa donde se encontraba el timón, y los disparos podían barrer las cubiertas.

Por su rapidez era un buque muy apreciado por los piratas que obtenían la chusma encargada de los remos entre los prisioneros capturados.

Sobre todo a partir del siglo XVIII las galeras fueron substituidas por veleros sobre todo jabeques, buques muy ligeros y bien armados.

Tras partir de esta ría, entró nuevamente, en junio, la desmantelada flota británica. Venía de sufrir una humillante derrota ante Lisboa donde las armas españolas habían desbaratado el desembarco de una fuerza expedicionaria que pretendía poner en el trono al prior de Crato, frente al rey legítimo que en ese momento era el propio Felipe II. La flota ya sabemos que la comandaba Francis Drake, mudado de pirata en almirante, y las tropas estaban bajo del mando de John Norris.

El intento ante Lisboa fue un fracaso rotundo. Las fuerzas inglesas, entre 11.000 y 17.000 hombres, no eran enemigo para la infantería y caballería españolas que las fueron diezmado a medida que progresaban lentamente hacia la capital portuguesa. La flota de galeras del Tajo, al mando de Alonso de Bazán, atacó y hostigó, sobre todo a la infantería y a la escuadra inglesa, que tuvo que reembarcar a los supervivientes y buscar parajes más acogedores.

Aún tras la retirada, con la flota enemiga de más de 200 naves, encalmada por la falta de viento, fue objeto de hostigamiento por parte de únicamente siete galeras que echaron a pique o incendiaron cuatro grandes navíos, un patache y una lancha. En total los ingleses hubieron de lamentar en este episodio naval la pérdida de 700 hombres, 130 prisioneros y el resto muertos; por dos muertos y 10 heridos entre los españoles, en un combate que se prolongó desde el amanecer hasta dos horas después del mediodía.

Además se consiguió liberar numerosas presas que los ingleses habían hecho de buques pesqueros y comerciales españoles, portugueses y neutrales (es necesario recordar que las expediciones británicas eran organizadas, principalmente por particulares, en base a la consecución de botín).

La flota inglesa, desde Lisboa, se dirigió entonces hacia las islas Azores, con objeto de establecerse en ellas y utilizarlas como base contra el tráfico trasatlántico español. Pero ni siquiera fueron capaces de tomar este archipiélago, sobre todo por la defensa que ejercieron una vez más las tropas encargadas de su defensa, por lo que derrotados, esta vez por el mar, se refugiaron, cómo no, al abrigo del archipiélago de Cíes. Desde allí hicieron lo único de lo que fueron capaces, saquear la indefensa ciudad de Vigo, hasta que las tropas de refuerzo enviadas desde Portugal los hizo retirarse una vez más. Vigo fue tomado sin resistencia y saqueado “sin respetar sexo ni edad”. Los ingleses quemaron la iglesia mayor y se llevaron las campanas de iglesias y monasterios. Destacaron además avanzadillas para asolar toda la comarca, comenzando por el cercano puerto de Bouzas. Las únicas víctimas españolas del ataque fueron dos mujeres - una de ellas hospitalizada e imposibilitada de huida, fue asesinada y quemada en el incendio del hospital tras proceder a su saqueo- y el hecho de que las víctimas fueran de este sexo, deja bien a las claras las intenciones de los atacantes y su impotencia. Mientras sus tropas no pudieron vencer frente a tropas profesionales españolas, vieron su única oportunidad de victoria enfrentándose a un escaso número de paisanos y milicias locales mal armadas en el puerto de Vigo.



*Navíos de línea españoles del siglo XVIII. Ar. M. San Claudio. (NAVIOS)*

Los ingleses robaron la plata y objetos de culto de las iglesias que no pudieron ponerse a salvo, además de destruir todas las imágenes y quemar la colegiata. Su furia iconoclasta llegó a raspar las pinturas de las iglesias. Desmontaron las cuatro campanas de la colegiata así como el reloj retirándolos como botín junto con el órgano. Otras iglesias como la de la Orden Tercera sufrieron suerte semejante. Además los enemigos quemaron alrededor de 270 de las mejores casas. Toda la rabia acumulada en su derrota la aplacaron sobre la pacífica Vigo.

Los alrededores, principalmente Bouzas sufrieron asimismo la furia inglesa, hasta que el paisanaje, viendo la indisciplina de la tropa comenzó a enfrentarse a la invasión. Tras el comienzo de la resistencia y la llegada de refuerzos, los ingleses se vieron obligados a reembarcar habiendo perdido numerosos hombres tanto durante el ataque como en la reacción española. Las fuentes hablan de unas 700 bajas entre los alrededor de 7000 infantes desembarcados, cifras que habrá que tomar con cautela.

Aún habría un último capítulo en este drama cuando Drake envió un mensajero al señor de Salvatierra instándole a la liberación de los más de 200 prisioneros que se le habían hecho. Drake ofrecía como contraprestación abandonar la ría sin causar más daño. El de Salvatierra le contestó que no iba a hacer tal cosa pues su propósito era colgarlos a todos ellos en el castillo del Castro “...y que enviase más ingleses a tierra, y viniese él mismo, que lo mismo haría”. Ni que decir que lo cumplió a la vista de la escuadra sin que ésta se atreviese a impedirlo.



Tras la expedición, sus propios generales acusaron a Drake de cobardía. En el ataque contra Lisboa se le llegó a tachar de cobarde tanto por Norris, general del ejército, como por el propio prior de Crato. No se movió de Cascaes, donde había fondeado al desembarcar al cuerpo expedicionario, pese a los requerimientos a forzar el paso del Tajo y apoyar a las tropas empantanadas frente a las defensas de Lisboa. A Drake no le volverían a encomendar ningún mando hasta 5 años después, cayendo en cierto ostracismo. El almirante inglés no era más que un afortunado corsario, pirata en otros períodos, acostumbrado a fáciles victorias por sorpresa contra enemigos desprevenidos o militarmente inferiores. Cuando estuvo al mando de verdaderas operaciones militares nunca dejó de cosechar fracasos, incluso frente a la flota de 1588, donde fue incapaz de impedir su progreso a través de toda la costa sur de Inglaterra, y retirándose inmediatamente en plena progresión para asegurar su botín.

La flota derrotada como vimos, acudió a refugiarse bajo las islas Cíes con objeto de recomponerse un tanto antes de cruzar el golfo de Vizcaya, adonde deberían de llegar sus supervivientes aunque terriblemente diezmados. En la expedición perecieron entre 9.000 y 12.000 hombres, además de lamentar la pérdida de una veintena de buques. Tres de los cuales se perdieron por naufragio al abandonar la ría de Vigo y ser sorprendidos por un temporal en algún lugar del sur de Galicia.

Aún después de abandonar Vigo, la flota, desperdigada y perdida toda disciplina, debió hacer frente al hostigamiento de la flotilla de zabras de Diego de Aramburu que les tomó dos presas más, conducidas a Santander.

Al llegar a su patria, las tropas supervivientes expandieron una epidemia, además de protagonizar un motín ante la ausencia de pagas o la escasez de las mismas. Ya comentamos que, como era habitual, en la Inglaterra isabelina, todavía muy lejos de un estado moderno, estas expediciones tenían un propósito comercial aportado por inversores particulares en función del botín estimado. En este caso ante la magnitud de la derrota no hubo nada que repartir.

El fin, momentáneo, de la guerra con las potencias del norte de Europa a principios del siglo XVII, se vio pronto sustituida por los ataques de una piratería berberisca que nunca había desaparecido del todo, pero que a partir de esa centuria vivirá su época dorada, alimentada por los moriscos expulsados de España.

### **Los piratas de la república de Salé o de las dos Orillas**

Ningún territorio es un compartimiento estanco, vamos a ver cómo un conflicto surgido en Andalucía en el año 1568, traspasado al norte de África en 1610, ensangrentará las villas de la costa de Galicia 50 años después.

El antecedente más remoto de la república corsaria de Salé lo hemos de situar en la guerra de las Alpujarras, que devastó parte de Andalucía y Murcia. Los moriscos, la población remanente de la presencia árabe en España, una vez fracasada su asimilación a la población cristiana hispana, se sublevaron y proclamaron rey a Aben Humeja, anteriormente conocido como Fernando de Córdoba. Inmediatamente solicitaron apoyo de sus hermanos de religión del norte de África, aunque sin resultados. Los rebeldes fueron finalmente vencidos por el hermanastro de Felipe II, Juan de Austria que deportó a los supervivientes a diferentes puntos de Valencia, Extremadura y Castilla. Dividiéndolos pensaba que su asimilación sería más fácil.

El segundo capítulo tiene lugar con la expulsión definitiva de España de las poblaciones moriscas. Éstas constituían por entonces un grupo social diferenciado. Aunque habían perdido el idioma árabe, practicaban en secreto los ritos musulmanes, a pesar de que su praxis era ya muy pobre. La presencia de estas poblaciones en zonas acosadas frecuentemente por los piratas musulmanes del norte de África se llegó a considerar un problema de seguridad nacional y se los identificó como una quinta columna en apoyo del imperio turco y de sus aliados franceses.

Muchos de los expulsados se asentaron en la costa atlántica de Marruecos, en la antigua ciudad romana de Sala Colonia, la actual capital de Rabat. A partir de 1610 muchos de estos expulsados, probablemente con ánimo de revancha comenzaron a armar buques piratas con el apoyo de técnicos del norte de Europa, Inglaterra y Holanda (en paro por el cese de las hostilidades entre España y esas naciones). Los ataques contra las costas españolas comenzaron inmediatamente, con la ventaja para los ofensores que suponía el conocimiento del terreno y la lengua del atacado. En 1627 Salé y su vecina Rabat se erigen ya en república independiente y pasaron a estar dirigidas por los corsarios que con sus actividades constituían la principal riqueza de las dos ciudades. En 1666 la dinastía de los alauíes acabó definitivamente con su independencia, aunque sus actividades depredadoras continuaron nada menos que hasta finales de la década de los veinte del siglo XIX.

El momento más dramático lo vivirá la ría de Vigo en 1617 cuando los berberiscos saquearon los puertos del norte de la ría, sobre todo Cangas, indefensos tras ser rechazados, esta vez sí, los ataques sobre Vigo. Asesinaron en Cangas, puerto sin más defensa que sus vecinos, a más de 100 personas cautivando a otras 200.

El ataque más importante de los corsarios berberiscos contra la ría de Arosa fue en el año 1622 y coincide con la mayor de sus derrotas en estas costas, cuando Benito Abraldes, cabo de la milicia del partido de la ría y Gonzalo

### La Batalla de las islas Cíes

Transcribimos en la redacción original un relato transmitido mediante una carta anónima remitida a la *Gazeta* de Madrid de la fecha el relato de una escaramuza entre piratas berberiscos y fuerzas de las milicias gallegas que defendían la costa.

*De Vigo, à 10. de Iulio de 1677.*

*En estas Coftas eftamos todos con las Armas en la mano, por bordear en ellas muchas Velas de Moros, y por el rezelo de que no executen fus acoftumbrados robos. A 5 de este embió la Capitana de Argel vn bergantín á hazer aguada en vna de las Islas de Bayona, con cerca de 100 hombres de mar, y guerra. Lo qual reconocido de los nueftros, fe apercibieron algunos Barcos longos, con refolucion de aprefarle; pero no dio lugar la diligencia à mas, que adelantarse Don Antonio de Araujo con fu Chalupa, y 14 hombres de valor, como quié los capitaneaua, que defembarcados en la Isla, cogieron à los infieles en la funcion de aguada, y mataron à 19. recobrandofe los demás al Bergantin; menos vn renegado natural de Canarias, que quedò prifionero, muriendo tambien dos de los nueftros; el vno hermano de Don Antonio, que por fus muchos brios caufa gran lastima fu perdida. Y como reconoce el Señor Marqués de Falces, Conde de Santifiteuan, Capitan General de este Reyno, originarse en gran parte el arroj de los Barbaros de la reifision, y defcuido que ha auido en las Guardias, y Centinelas de estas Marinas, que les han franqueado las frequentes inuafiones en ellas, ha difpuefto fu Excelencia, que fe aumenten los Cuerpos de Guardia, y Atalayas; y que fe oberue en ellas la mas puntual, y vigilante difciplina Militar; de fuerte, que à la primera feñal de que parezcan Embarcaciones Enemigas, eftén prontos en todos los pueftos para oberuarlas, y oponerse à fus intentos, focorriendofe vnos à otros con facilidad, y breuedad: de cuya acertada difpoficion fe ha comenzado à ver el fruto en la ocafion referida.*

de Valladares y Sarmiento, señor de Fefiñanes y Sanjenjo, derrotaron a diez de esas naves en un combate sangriento en el que destacó la bravura de las milicias gallegas.

La derrota sin embargo poco tuvo de escarmiento, pues ya al año siguiente estaban los musulmanes saqueando Corrubedo, lo que llevó al marqués de Cerralbo a lamentarse de la falta de defensa de las rías de Galicia.

Pero no sólo las costas gallegas se vieron afectadas por las andanzas de estos piratas, la mayoría de ellos de origen español, de religión árabe y afincados en el actual Marruecos. Sabemos que en sus depredaciones llegaron a saquear poblaciones en las costas de Cornualles, así ocurrió en 1625, lo que se repitió en los años 1631 y 1636, no sin antes detenerse una vez más en Finisterre y saquearla de nuevo.

En 1619, los famosos navegantes gallegos, hermanos García de Nodal propusieron la construcción de un fuerte en las Cíes para defender el surgidero



ante las facilidades de las flotas enemigas para aprovisionarse y descansar en ellas. Nada de ello llegó a ejecutarse.

La última incursión berberisca tuvo lugar en 1718 cuando una flota de ese origen estuvo cruzando frente a la costa entre las Cíes y las islas Sisargas.

Además de los piratas del norte de África, a lo largo del siglo XVII las flotas holandesa y francesa protagonizarán varios asedios y golpes de mano sobre Vigo, acciones que se vieron apoyados por el excelente fondeadero y abrigo que ofrece el archipiélago de Cíes.

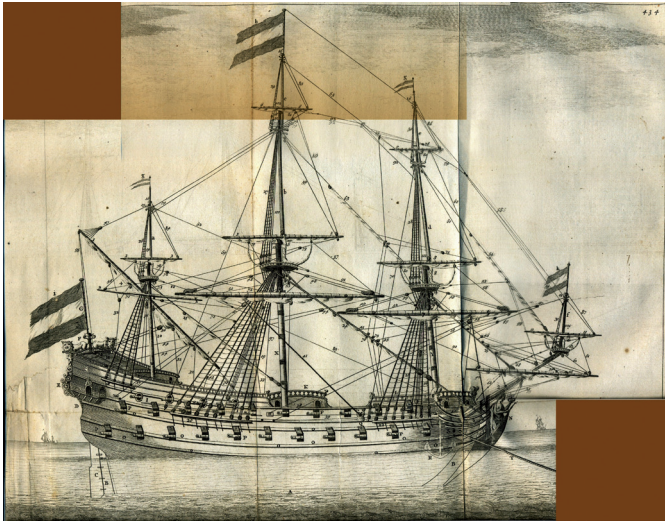
En la descripción que el ilustrado Cornide da de la costa de Galicia en el año 1764, al hacer referencia a la isla de Ons, deshabitada en esos momentos, cita la existencia de las ruinas de un monasterio en la isla destruido por piratas berberiscos.

## La Batalla de Vigo

El más importante suceso histórico de los acontecidos en la bahía de Vigo fue la *batalla de Rande*, conocida así por la historiografía española y *batalla de Vigo* para casi todo el resto del mundo. Si bien parece que ni en los prolegómenos ni durante la batalla, las islas Cíes tuvieron el menor papel en el desarrollo de los acontecimientos, sí que es verdad que el más famoso de todos los naufragios consecuencia de la batalla se produjo en el ámbito inmediato al archipiélago. El naufragio del Santo Cristo de Maracaibo o del galeón del *Monmouth*, se produjo tras chocar con algún bajo en o cerca de las Cíes.

La génesis de esta batalla, al igual que el asalto de Drake de 1589, está en una derrota militar. En este caso además de los habituales ingleses los derrotados fueron sus aliados holandeses. En esta segunda jornada, una flota de combinada de ambas naciones de nuevo regresaba, tras ser derrotada y vapuleada, esta vez ante Cádiz. El alto mando inglés sabía de la anterior “hazaña” de Drake y buscó nuevamente una victoria fácil.

Los mandos angloholandeses supieron de la presencia de la flota de la plata y de su escolta francesa fondeada en la ría de Vigo. Los buques españoles, cargados a su partida con la mayor transferencia de metales preciosos recibidos nunca del Nuevo Mundo, ya habían sido, como es lógico, descargados



*Buque holandés  
de unos 50 cañones  
del año 1702.  
Ar. M. San Claudio.  
NAVIO HOLANDES  
1702.2*

mucho tiempo atrás. Pese a ello los ingleses necesitaban una victoria, que salvara su honor, tuviera un efecto propagandístico relevante y, no menos importante, permitiera a su almirante conservar la cabeza pegada a su cuerpo. Tras la batalla y la rápida victoria – más de 150 naves contra 25 –, y ante los escasos resultados obtenidos, se inventaron lo del gran tesoro capturado y hundido en el fondo de la bahía, y el perdido a la salida de la ría de Vigo tras el naufragio del galeón del *Monmouth*, el popularmente conocido como Santo Cristo de Maracaibo.

La batalla de Rande, como hecho histórico, no deja de ser más que una pequeña anécdota dentro de un drama general que es la Guerra de Sucesión española. Ésta se produjo tras la muerte sin descendencia del rey español Carlos II. La consecuente avidez del resto de las monarquías continentales, deseosas de sacar tajada del hecho, incendiaron una guerra que vino a traer divisiones al reino que aún podemos rastrear en nuestros días. El resultado final fue la victoria de las armas españolas que defendían el testamento del monarca español frente a las apetencias del Imperio, sus aliados y parte de la propia población española que se oponía a la presencia de un Borbón en el trono.

La Armada - ahora sí Británica - a partir de ese siglo XVIII vino a ocupar el espacio de los piratas del norte de África y pronto los vamos a ver protagonizando algunos episodios en las islas del Parque Nacional.

## Corsarios españoles en pugna por el mar

Es a partir del siglo XVIII cuando verán cosechar sus laureles los marinos españoles a bordo de los buques corsarios que se armaron en los puertos de Galicia y del resto de la franja atlántica española para combatir el tráfico mercante principalmente británico.

Los corsarios eran buques armados por particulares dedicados a la lucha contra enemigos de la corona en caso de guerra declarada.

Los buques eran autorizados por la corona a actuar contra los naturales del país enemigo o sus bienes, previo pago de una tasa de garantía y cumplimiento de determinadas disposiciones.

### *Buques españoles en San Simón 1702 y sus comandantes*

*Jesús María y José*, capitana, Manuel Velasco.  
*Santísima Trinidad*, almiranta, José Chacón.  
*San Juan Bautista*, almiranta de Azogues, Fernando Chacón.  
*Santa Cruz*, Alonso de Iparraguirre.  
*Santo Cristo de Maracaibo*, Vicente Álvarez.  
*Santo Cristo del Buen Viaje*, Francisco Blanco.  
*Santo Domingo*, Miguel Cañete.  
*Ntra. Sra. de las Mercedes y San Nicolás*, Francisco Barragán.  
*Ntra. Sra. Del Rosario, Santo Tomás y Santa margarita*, Ignacio de Asconovieta.  
*Ntra Sra de los Remedios y San Francisco Javier*, Cosme Antonio Monteagudo.  
*Jesús, María y José y las Ánimas*, Tiburcio de Berra.  
*Ntra. Sra. Del Rosario*, San José y las Ánimas, Martín de Noguera.  
*Jesús, María, José y San Diego*, José Blanco del Álamo.  
*Ntra. Sra. Del Buen Viaje y Felipe V*, Miguel Oviedo.  
*Santa Cruz*, Alonso López.

La guerra de corso tiene como objetivo el colapso económico del enemigo. Su lucha es casi irregular, para enfrentar el tráfico mercante se utilizan los medios y caudales de particulares que aportan su contribución al estado con el objetivo de recibir una compensación económica por las presas capturadas, es decir, sin que al estado otorgante de la patente, le suponga a priori ningún desembolso. Es una lucha llevada a cabo por particulares, aunque sujetos a unas normas que exigen transparencia en las presas y obligan a un trato justo a los prisioneros y bienes capturados, aunque siempre y en todas las naciones se cometieron abusos. Se trata casi de una guerra de guerrillas desarrollada en el mar, aunque los partícipes en este tipo de lucha sí tienen rango de combatientes, nivel que no alcanzaron sus émulo terrestres.

Esta manera de hacer la guerra, dada su naturaleza irregular, tuvo situaciones chuscas, como aquel vecino de la isla de Mahón que pedía socorro, el

10 de diciembre de 1806, desde el alcázar de la fragata inglesa **General Hunter**, fondeada a la entrada de la ría de La Coruña. Este hombre, él solo, había encerrado en la cámara al capitán y a la tripulación de la fragata a los cuales había previamente emborrachado. La fragata finalmente resultó capturada por un solo hombre.

De la importancia que para la Corona tenía este tipo de guerra marítima da cuenta el hecho de que los servicios a bordo de corsarios eran computados como servidos en la Armada, a cuyos efectos la tripulación gozaba del fuero de la Marina Militar.

La reglamentación en materia de recompensas, a partir de 1801, establecía que el valor obtenido en la venta de las presas se distribuía a razón de tres quintos para la tripulación y guarnición y los dos quintos restantes para la oficialidad.

En el año 1719, en el marco de la guerra emprendida por el monarca español Felipe V, que intentaba rehacer el tratado de Utrecht en condiciones más ventajosas, una escuadra británica penetró en la ría de Vigo.

Llevaba algún tiempo cruzando la costa con la misión de hostigar a las bases de los corsarios españoles, que se cebaban con el tráfico mercante británico.

### Lanchas cañoneras

Las lanchas cañoneras españolas fueron una de las aplicaciones bélicas de la Armada Española de mayor éxito de la historia, junto al destructor y al empleo de aeronaves de despeque vertical en los buques. Su inventor fue Antonio Barceló, Teniente General de la Armada que ascendió por méritos de guerra desde simple capitán de jabeque en lucha contra argelinos, británicos y otros enemigos de su país.

Estas embarcaciones, según las innumerables versiones y diferentes adaptaciones habidas, tenían unos 18 m de eslora, armadas con un cañón de 24 libras, o un mortero (las bombarderas) y propulsadas por una vela latina. Armaban también 9 remos por banda y tenían un parapeto que podía alzarse para protegerse del fuego enemigo, algunas incluso armaban un hornillo para calentar las balas al rojo, conocida como bala roja, que provocaban incendios en las naves alcanzadas.

El éxito de la invención fue tal que se armaron muchas más de estas lanchas y empezaron sus correrías tanto en defensa del tráfico como con funciones ofensivas. Un oficial británico llamado Sayer posteriormente relataba desolado su uso en el asedio de Gibraltar:

*“La primera vez que se vieron desde nuestros buques causaron risa; mas no transcurrió mucho tiempo sin que se reconociese que constituían el enemigo más temible que hasta entonces se había presentado, porque atacaban de noche y, eligiendo la mayor oscuridad, era imposible apuntar a su pequeño bulto. Noche tras noche enviaban sus proyectiles por todos lados de la plaza. Este bombardeo nocturno fatigaba mucho más que el servicio de día. Primeramente trataron las baterías de deshacerse de las cañoneras disparando al resplandor de su fuego; después se advirtió que se gastaban inútilmente las municiones”.*

Esta expedición era además una represalia a la flota enviada por España, ese mismo año a Escocia, y que tuvo un trágico final cuando 26 de las naves que formaban el convoy se hundieron dando de través contra las costas gallegas y portuguesas.

Los ingleses, antes de entrar en Vigo, habían atacado Ribadeo, donde habían forzado la destrucción de dos embarcaciones de la Armada Española; la *Galga Andaluza*, la *San Francisco* y una presa inglesa allí fondeada. Procedieron además a destruir en tierra numerosos efectos, y a exigir, cómo no, un rescate por respetar la vida y hacienda de los habitantes de la villa.

La flota dispuesta a entrar en la ría estaba compuesta por ocho navíos de línea, brulotes y bombardas además de 40 transportes que conducían 4.000 infantes. Mandaba la escuadra el almirante James Mighels y las tropas Lord Cobhan. Vigo, una vez más presa fácil, fue asediada y forzada a la rendición, capturando además en el puerto varios de los corsarios allí estacionados. Tras la toma, los ingleses avanzaron hasta Pontevedra navegando por la ría de Vigo hasta el embarcadero de Ulló, frente a Arcade, utilizado por los viajeros para dirigirse a Pontevedra. En este lugar desembarcaron las tropas británicas para tomar Pontevedra, Este desembarco, en un punto tan cercano como desprotegido a la ciudad de Pontevedra, hizo lamentar a fray Martín Sarmiento *“que no haya en aquel paraje alguna batería de media docena de piezas”*, por su falta dice: *“perdió mucho el rey en el año de 1719, y no poco padecieron los naturales”*. una vez tomada Pontevedra, se llegó a poner en peligro a Santiago de Compostela, del que una vez más se pidió rescate, recibiendo la callada por respuesta del arzobispo. Los ingleses, hostigados por las guerrillas levantadas entre las milicias y temerosos de la reacción de las tropas enviadas a combatirlos acantonadas en Caldas, reembarcaron en Vigo.

Durante esta incursión, el 10 de octubre de 1719, en la ensenada de San Simón, se encontraban fondeados dos corsarios y cuatro presas. No había escapatoria posible con toda la flota británica en el interior de la ría, por lo que, imposibilitada la huida y ante la desproporción de fuerzas, sus tripulantes los incendiaron para evitar su captura. Bajaron así, otros seis buques, a hacer compañía a los perdidos allí diecisiete años antes durante la batalla de Rande, con cuyos restos se deben confundir hoy en día.

Este ataque británico ya hemos dicho que tenía ánimo revanchista, por las numerosas presas que los corsarios españoles hacían sobre el tráfico inglés.

Así en la *Gazeta de Madrid* de 25 de julio de 1719 se recoge lo siguiente: *Por cartas de la Coruña de 25 de Junio se tuvo noticia de que la fragata San Antonio y San Vicente, armada en Corso por el Capitán Juan Bautista Masi, vecino de Vigo, apresó en las Costas de Galicia tres navíos ingleses.*

### El Derrepentillo

La lancha cañonera resultó ser una herramienta de guerra por novedosa, sorprendente. Pese a las burlas con las que los británicos saludaron su debut en Gibraltar, pronto aprendieron a temerlas y a sufrir a sus manos - ¿remos? - humillantes derrotas.

Pero no sólo para la marina militar supusieron utilidad. Los corsarios españoles pronto le sacaron partido a su uso. En 1798 varios comerciantes de Santander armaron en corso una lancha a la que pusieron de nombre el muy adecuado de *Derrepentillo*. La embarcación se envió a Vigo donde fue habilitada para su nuevo rol y armada con un cañón y cuatro pedreros. Su tripulación la componían únicamente 20 hombres al mando de Pedro Juan de Oyarzabaete.

El 6 de diciembre de ese año comenzó su primer crucero, encontrándose esa noche a unas 15 millas al oeste de Vila do Conde, Portugal, donde descubrió a un convoy de cinco velas británicas.

Esta zona, inmediata a Oporto, fue desde siempre un terreno de caza propicio para los corsarios españoles basados en los puertos de Galicia en busca de presas británicas, dado el elevado comercio que entre las islas y esta costa se hacía, sobre todo de vinos.

Nuestro corsario, aprovechando su pequeño tamaño y la oscuridad, se introdujo entre los enemigos apresando a dos bergantines, en los que puso una tripulación de presa de ocho hombres en cada uno, despachándolos al puerto de Vigo. Nuestro intrépido comandante se lamentaba de no contar con más hombres con los que marinar las presas, pues los hubiera capturado todos. El día 10 entraron las dos presas con sus tripulaciones prisioneras y el *Derrepentillo* tripulado únicamente por cuatro hombres. El *Mercurio* y la *Venus* eran los nombres de los buques apresados, provenientes de Terranova, con bacalao salado y estaban mandados respectivamente por William Fuchon y John Sinkins

Al mes siguiente, el 17 de enero de 1799, nuestro capitán corsario, hizo una nueva presa "*a despecho del inglés*": el bergantín *Denton*, armado con dos cañones de ocho libras y 6 pedreros, esta vez sí hubo lucha. Tras dos horas de cañoneo, Richard Chapman, su capitán, se vio forzado a arriar su bandera ante un enemigo minúsculo.

La última de las presas que nos constan de esta embarcación fue la mayor de todas, otro bergantín pero en este caso de nada menos que 180 toneladas. Estaba armado con 6 piezas de artillería: cuatro cañones y dos pedreros. Venía de Inglaterra para Oporto con 4000 quintales de carbón y patatas. Un combate de 3 horas y un asalto al abordaje, preludió al izado de la bandera española sobre la británica.

### La Elena de Londres

La *Gazeta de Madrid*, bisabuela de nuestro B.O.E., nos brinda un nuevo relato de una victoria corsaria. El 30 de Marzo de 1741 entró en el puerto de Vigo el barco inglés **La Elena de Londres**, de 120 toneladas, y armado con 16 cañones, bajo el mando del capitán corsario español Jerónimo Biguet. Este corsario estaba al mando del bergantín **Sagrada Familia**, armado en Marín.

El 27 del mismo mes a unas 35 millas de Bayona localizaron un buque inglés, entablado de inmediato combate con el resultado de que, alcanzado el bergantín por varios cañonazos a lumbre de agua, comenzó a hundirse sin remedio. Una respuesta tan contundente por parte de un simple mercante tuvo su explicación cuando se conoció posteriormente por sus papeles que además estaba armado en corso por su Majestad Británica. Los tripulantes españoles del **Sagrada Familia**, a bordo de un buque que se hundía, sólo vieron posibilidades de salvación en el abordaje, enfrentándose a la tripulación del inglés, corsarios asimismo, a la que vencieron después de duro combate.

En el combate perecieron dos españoles y el piloto inglés, además de registrar los dos bandos varios heridos.

### Recompensas

La Tesorería de Marina de cada departamento recompensaba a los corsarios con determinadas cantidades en función de la presa obtenida, así la captura de una embarcación de una Armada enemiga suponía un incremento en los ingresos obtenidos por la venta del buque y su cargamento. Se obtenía de la Hacienda Real por cada cañón superior a 12 1.200 reales de vellón, y si era menor de 12 libras, 800 reales, por cada tripulante de un buque de guerra se incrementaba la recompensa en 200 reales. La cotización si el buque era corsario se reducía hasta los 900 reales por cada cañón del más alto calibre, 600 por los de menor y 160 reales por tripulante, suponemos que capturado vivo. La idea era que los corsarios no desdénasen los buques de guerra y corsarios dado que ofrecerían mayor defensa que los simples mercantes y no obtendrían beneficios ante la normal ausencia de cargamentos.

A partir de 1740 una nueva guerra con Gran Bretaña, vino a dar nuevas oportunidades a la historia naval en el Parque Nacional. Las islas, situadas en el exterior de las rías, se convirtieron en refugio y apostadero de buques corsarios españoles, al acecho del tráfico mercante enemigo.

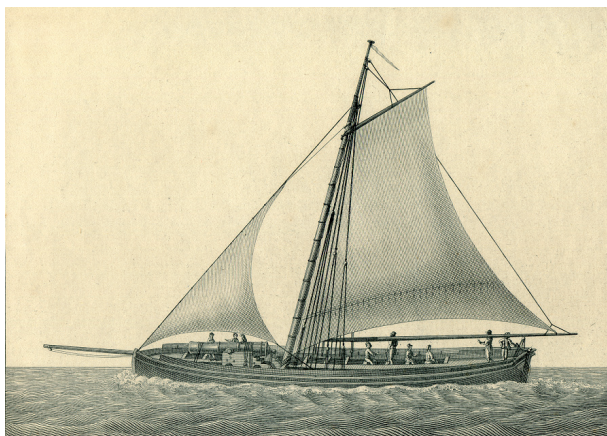
Durante esta nueva guerra, entre 1740 a 1748 entraron, apresados en Bayona, 31 buques, siendo un solo capitán corsario, Barrera, del mismo pueblo, que mandaba el bergantín San Telmo y Ánimas, responsable de 4 presas con variados cargamentos de tejidos, bacalao, carbón, cueros, arroz, harinas y cereales.



En ocasiones los corsarios permanecían fondeados hasta que eran obligados a retirarse por las fragatas británicas, encargadas de reprimir esta “actividad económica” muy rentable para sus armadores, a juzgar del número de armamentos.

Dos de estas fragatas, apostadas en las islas Cíes, daban caza el 25 de julio de 1743 a una fragata de guerra española, la *Conde de Chinchón*. La caza se prolongó hasta que

el buque español alcanzó amparo bajo los cañones de Monterreal, en Bayona. Quizás los ingleses hubieran demostrado más diligencia en el ataque si conocieran la carga que transportaba la fragata española. Ésta consistía en más de dos millones de pesos en barras de plata además de granos, y



*Navíos de línea españoles del siglo XVIII. Ar. M. San Claudio.  
(NAVIOS)*

frutos transportados desde Veracruz y la Habana. Tampoco hubiera estado de más para la *Navy* vengar las dos presas que la española había hecho desde que partiera de la Habana el 8 de junio y que había enviado a ponerse a las órdenes del gobernador de Puerto Rico.

Tan bien lo hicieron los corsarios españoles que fueron los propios comerciantes británicos que alentaron el rompimiento de hostilidades, con ánimo de hacerse con el comercio con la América Hispánica, los que acabaron presionando para lograr la paz con el Reino de España.

En ese período, el puerto de Vigo, lo mismo que la mayoría de los españoles situados en ambos hemisferios, armaron numerosos corsarios. En Galicia, en concreto se alcanzó la cifra de 33 buques, lo que da idea de lo rentable que era capturar ingleses en esos días. Además, el puerto de Bayona tenía otros 14 buques que se dedicaban a hostigar el tráfico comercial británico que forzosamente debía circunnavegar las costas del Finisterre atlántico.



### **Buques armados en corso en Pontevedra a 8 de diciembre de 1796**

Balandra *Santísimo Cristo de la Victoria*, de 10 cañones, Capitán, Buenaventura Marco; goletas *San José* y *Animosa (a) el Atlante*, de dos cañones y 10 pedreros, Capitán Juan Antonio de Soto, y pinaza *San Antonio (a) Guerra*, de un cañón y siete pedreros, Capitán José Fernández Guerra.

### **Relación de los buques corsarios armados en Vigo el 5 de noviembre de 1806**

Corbeta *Príncipe de la Paz*, de 24 cañones; bergantines el *Bravo (a) el Velero*, de 16, *San Pedro (a) la Aurora*, de dos; místicos *Santo Tomás*, de seis, *San Manuel (a) el Príncipe de la Paz*, de 4; *lugres la Estrella*, de dos; *San Pedro Telmo*, de seis, y lanchas *San Juan de Navarrete*, de uno; *Arlequín*, de dos; *San Carlos*, de dos; *San Francisco (a) Espadante*, de cuatro; *Nuestra Señora del Arco*, de uno; *Nuestra Señora del Carmen (a) Vengadora*, de uno; la *Guipuzcoana*, de uno; *Nuestra Señora de las Mercedes*, de uno; *San Carlos (a) Atrevido*, de cuatro pedreros; *Santa Rita (a) la Mosca*, de cuatro pedreros; *San José la Concha*, de uno, y *Gallardo*, de dos.

59 presas británicas fueron hechas durante la Guerra de los Siete Años (1756-1763) por los corsarios españoles según los datos recogidos, aunque probablemente fueran muchas más. Sin embargo pese a un número tan significativo este conflicto no parece haber sido muy rentable para la empresa corsaria.

Durante la Guerra de Independencia Norteamericana (1775-1783), donde formamos junto a los franceses en apoyo de los entonces aliados norteamericanos en pugna contra los británicos, los puertos españoles del Atlántico acogieron numerosos buques corsarios propiedad de armadores como Jerónimo de Hinojosa de La Coruña y Marcó del Pont de Vigo.

Además de los corsarios autóctonos, en estas costas actuaron corsarios americanos, como el famoso John Paul Jones, primer marino militar de los EE.UU., quien visitó y tuvo su base en la lucha contra el tráfico marítimo británico en La Coruña.

Las posibilidades de enriquecimiento y progreso social que ofrecía la práctica del corsarismo a los marinos y tripulantes de los buques militares españoles, se refleja en la carta de D. Juan Ruiz de Apodaca, comandante del navío *San Agustín*, de 26 de julio de 1797, en la que se queja contra los corsarios de Vigo, por las continuas deserciones entre sus propios subordinados para engrosar el rol de estos buques, y es que debía ser mucho más rentable la honrosa carrera de corsario que la no menos de marino de Su Majestad.

### Algunas presas de los corsarios españoles en aguas gallegas en febrero de 1806

Transcribimos aquí una muestra de algunas de las innumerables presas hechas por nuestros corsarios.

Febrero:

Entra en Vigo el bergantín inglés *Ylumtorf* apresado por el corsario *San Pedro Telmo*; en Muros el nombrado *Enelot*, tomado por el *Brillante* y en Corcubión los bergantines *Hermes* y *Arure* apresados por nuestro corsario *San Telmo el Tunante*. También entraron en Vigo a principios del mismo mes los bergantines ingleses *Providencia* y *Sofis*, apresados por nuestro corsario *Sto. Tomás*; el *Hunter* por el nombrado el *Tunante*; y el bergantín *Minerva*, apresado por los corsarios *Buena Dicha* y *Empresa*.

En noviembre:

Entra en Bayona el bergantín inglés *Ana*, apresado por el *Tunante*; su Capitán, D. Sebastián Burcini; en Vigo el bergantín inglés *Arges*, Capitán, Víctor Arturo, apresado por el *San Carlos*, (a) *Atrevido*.

### La respuesta de la Navy

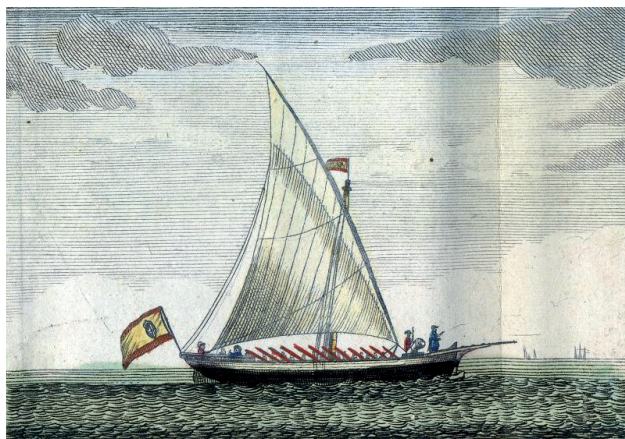
La *H.M.S. Minerva* era uno de esos riesgos en forma de fragata de guerra a los que se debían enfrentar los corsarios, pescadores y marinos españoles. El 29 de octubre de 1806 este buque penetró en la Ría de Pontevedra capturando dos embarcaciones pesqueras. Al día siguiente un bote enviado desde la fragata capturó un lugre español, un tipo de embarcación de pesca o de tráfico de cabotaje.

El día 3 de ese mes el buque británico fondeó en la isla de Ons destacando las embarcaciones auxiliares en busca de seis cañoneras de la Armada Española que se hallaban cerca de Carril, en la ría de Arosa. Tras siete horas remando fueron advertidos por una de las embarcaciones buscadas, fondeada cerca de la orilla, que fue inmediatamente abordada por las dos británicas. Era la cañonera española *Número 2*, que fue tomada sin pérdida de vidas humanas. Estaba mandada por el teniente José López y marinada por 30 hombres. Montaba como artillería un cañón de 24 libras y dos piezas de bronce de 4 libras.

En 1779 una nueva escuadra británica, esta vez al mando del famoso almirante Hood, fondea en las Cíes con objeto de avituallarse de agua. Los emisarios enviados a la villa de Vigo con órdenes de instar a la rendición, regresaron dando cuenta de la negativa de su población. La observación de los aprestos para la defensa de la ciudad, recomendó a los británicos proceder a una prudente retirada.

Los corsarios españoles no se veían circunscritos a las zonas costeras sino que acechaban a sus presas incluso en mitad del Atlántico como el jabeque corsario español *Santo Cristo* del que sabemos que batió y envió al fondo a una balandra inglesa de 10 cañones el 11 de marzo de 1781 en las inmediaciones de las islas Azores.

*Si las cañoneras se armaban con un mortero, se denominaban bombarderas. Se empleaban entonces en el ataque a enclaves costeros. Estas naves se distinguieron en el asedio a Gibraltar y los ataques contra Argel. Ar. M. San Claudio. (LANCHA BOMBARDERA ESPAÑOLA).*



Esta actividad económica, pese a las pérdidas habidas frente a buques de la Navy y a la actuación de otros corsarios enemigos, obtuvo brillantes resultados, haciendo frente al comercio mercante, principalmente británico. Este hecho queda demostrado por el aumento paulatino de armadores y embarcaciones dedicados a esta actividad “mercantil”.

Pero esta lucha no estaba exenta de riesgos y de pérdidas. Las fragatas de la Armada Británica eran uno de los riesgos a los que debían enfrentarse tanto armadores de buques mercantes o corsarios como los propios buques de la Armada Española que también hacían frente tanto a sus correspondientes marinos militares como a los corsarios y, como es lógico, al comercio enemigo.

Un naufragio nos ilustra acerca de los usos de este tipo de guerra. Cuando un buque correspondiente a una nación enemiga era apresado, él mismo era conducido a un puerto amigo marinado por una “dotación de presa”, la cual consistía normalmente en un oficial al mando de varios hombres de la dotación del apresador. Estos marineros y / o infantes de marina se encargaban de vigilar a la tripulación prisionera, en el caso –frecuente– de que la misma fuera enviada a puerto en su propio buque, y de marinarlo. Esto debió de ser lo que le pasó a un bergantín español capturado por los ingleses y que embarrancó en algún punto de Arosa el 22 de diciembre de 1806. La dotación de presa, junto al oficial al mando - un guardiamarina -quedaron presos de los españoles que los capturaron. Que ese naufragio se incluya en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas entra dentro de lo posible.

## Las Guerras Napoleónicas

Frente a la entrada de la ría de Vigo se situaban en ocasiones los buques de la Armada Británica con objeto de hacer presas, tanto sobre el tráfico mercante hispano - francés, como sobre los corsarios y aún de retomar las presas hechas por estos últimos. La goleta de la Armada Británica *Netley* de 16 cañones se situó en la entrada de la ría, probablemente apoyándose en las deshabitadas islas Cíes durante las postrimerías del año 1799. Pudo represar al bergantín hamburgués *Catharina*, cargado con vino y fruta de Oporto para Limerick, que había sido previamente capturado por corsarios españoles. El día de Navidad capturó dos corsarios y represó otros dos buques; el *Duchess of Gordon* proveniente de Terranova con bacalao y el buque *Venus* de Londres. Otros tres mercantes fueron capturados el día 27. Sin embargo el inglés no pudo disfrutar de la mayoría de sus presas. El tiempo empezó a empeorar hasta alcanzar la categoría de galerna. El *Duchess of Gordon* se hundió cerca de Lisboa donde pereció toda su tripulación incluida la británica de presa, salvo un hombre. Dos de las presas llegaron a salvo a Lisboa – no hemos de olvidar que Portugal era aliado de Gran Bretaña – pero otros dos buques fueron represados una vez más por los españoles. Otra de las presas, un lugre francés, también naufragó en la barra de Viana do Castelo, aunque en este caso se pudo salvar toda la tripulación.

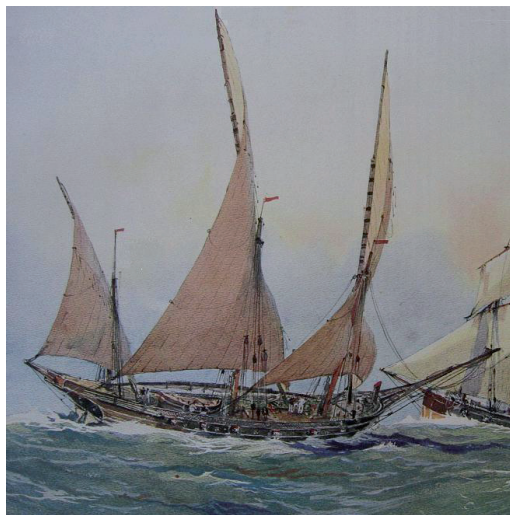
### La Armada Española en lucha

No sólo actuaba la *Navy* británica contra los corsarios españoles y franceses en aguas gallegas. La Armada Española también tenía destacadas embarcaciones para enfrentarse al enemigo y proteger el tráfico mercante propio. Un ejemplo de esta lucha lo constituye Dn. Baltasar Hidalgo de Cisneros, quien habría de llegar a comandante del mundo en su época, en la batalla de Trafalgar y que empezaría a ejercitar el mando en buques de guerra por esta aguas, a bordo de la balandra *Flecha*, con la que hizo varias presas a los británicos, durante la Guerra de Independencia Norteamericana.

Además de las actividades de los corsarios de uno y otro bando, en las luchas desarrolladas en esta costa no estaban exentas las actividades de las Armadas enfrentadas, sobre todo en las operaciones realizadas por la *Navy* Británica.

El 30 de agosto de 1800, en su viaje a Malta el navío británico *H.M.S. Trusty* de 50 cañones entró en la ría de Vigo. Sus tripulantes fueron testigos de cómo varios botes británicos incursionaban contra los buques que se encontraban al amparo de las baterías del puerto de Vigo. Los británicos tu-

vieron 8 muertos y un herido, el primer oficial del también británico *H.M.S. Renown*, con la ventaja de haber capturado una balandra de guerra.



*Jabeque corsario de la época de las guerras napoleónicas.  
Histoire de la Marine. (JABEQUE CORSARIO)*

Los botes pertenecían a un escuadrón al mando de *Sir John Warren*. Su presencia en la ría viguesa obedecía a una enésima derrota británica. Parece una constante histórica desde el siglo XVI el que tras una derrota frente a las armas españolas, los británicos acuden a la ría de Vigo a lamerse sus heridas y a intentar restañar su honor. Esta vez resultó que tras la retirada en agosto de 1800 ante la enérgica defensa del puerto de Ferrol, la flota encargada del ataque se vio en la necesidad de buscar refugio en la

bien conocida para ellos ría de Vigo. Cinco navíos de 2 y tres puentes además de cinco fragatas y hasta 97 buques menores y transportes fondearon

### Táctica de combate de las cañoneras

Las cañoneras, lo mismo que sus antecedentes, las galeras tenían la ventaja táctica de contar con una propulsión independiente del viento.

Su pequeño tamaño ofrecía un blanco tan reducido que era prácticamente imposible alcanzarlas con la imprecisa artillería de la época. Este pequeño tamaño sin embargo las hacía muy vulnerables en la lucha contra buques de cierto porte.

Este tipo de embarcaciones, inventados por Miguel Barceló, fueron recibidos con risotadas por parte de los británicos durante su debut en el asedio de Gibraltar, aunque inmediatamente se convirtieron en su peor enemigo, siendo por supuesto, prontamente imitados. Por aquellos que en principio se mostraban risueños.

Ante un buque parado por la falta de viento las cañoneras se situaban en línea, atacando sucesivamente por la popa, evitando los costados erizados de cañones y barriendo las cubiertas enemigas de proa a popa con el único cañón con los que estaban armadas. Además de averiar el timón del buque, se buscaba atacar a los mandos del mismo, normalmente situados en este lugar.

en la zona para refugiarse del temporal que se levantó tras su retirada de la costa ferrolana frente a la playa de Doniños.

Tampoco en esta ocasión, como le pasara a Drake tras las derrotas ante La Coruña y Lisboa, los británicos se pudieron librar de acrecentar el patrimonio cultural sumergido español.

Los botes de servicio de la flota, en número de 20, atacaron al corsario francés *Guepe* armado con 18 cañones de 9 libras y con una dotación de 161 hombres. El francés estaba al amparo de las baterías que protegían el puerto, pero enfrentado a tantos enemigos, poco podía hacer. Aún así opuso una desesperada resistencia. Su comandante clavó las escotillas de su barco para prevenir la retirada de sus hombres y la lucha se prolongó hasta la muerte de 25 de los corsarios y las bajas de otros 40 heridos.

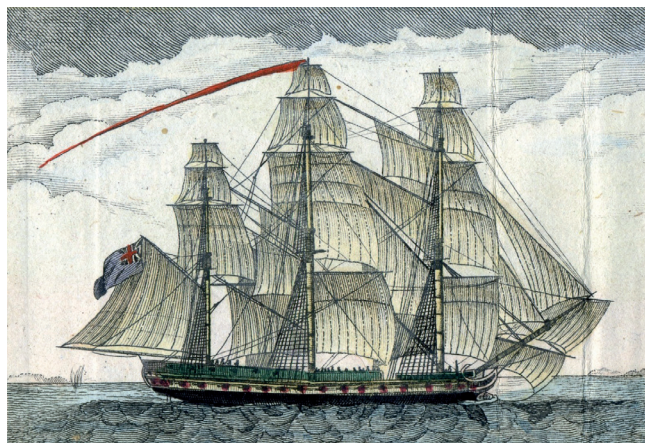
Uno de los botes utilizados en este golpe de mano pertenecía al *H.M.S. Stag* del que volveremos a saber pronto.

En ocasiones, las embarcaciones capturadas, sobre todo aquellos construidos como buques de guerra o corsarios, pasaban a servir en la Armada Británica, de la misma manera que ocurría con aquellos ingleses capturados por franceses o españoles. Éste fue el caso del *Wasp*, de 14 cañones, que entró en servicio en la Navy después de su captura. Era anteriormente el mismo corsario francés *Guepe* capturado en la ría de Vigo en el combate que acabamos de relatar. Entró en servicio en la Navy en 1801.

A la hora de utilizar los datos obtenidos de fuentes británicas, basados en los partes de guerra de los buques, y en la prensa, asimismo británica de la época, debemos ser muy cuidadosos. En ocasiones los comandantes exageran y mienten descaradamente con el objetivo de resaltar sus acciones y denigrar las del enemigo, para con ello hacerse acreedores a méritos y recompensas. Es lamentable que en demasiadas ocasiones estas informaciones hayan servido para escribir la propia historia marítima española, que queda así disminuida frente a un aparente rosario ininterrumpido de victorias británicas. Nunca hemos de olvidar, como vimos en el episodio de la Batalla de Rande, que los británicos siempre han utilizado la información como arma de guerra y en eso son maestros. Esquilo ya lo dijo hace más de 2500 años: *“La verdad es la primera víctima de la guerra”*.



*Fragata británica, la H.M.S. Stag debía ser en todo similar. Ar. M. San Claudio. (FRAGATA BRITANICA 36 CAÑO-NES004)*



Mientras estaba fondeada, en medio de un temporal, la fragata *H.M.S. Stag*, de 32 cañones, al mando del capitán Winthrop, rompió los cables de fondeo. La fuerza del viento la hizo escorar de tal manera que le impidió cualquier posibilidad de maniobra. El buque se hizo a la vela intentando doblar punta Subrido, en el cabo Home, inmediato al norte con las islas Cíes, pero la fuerza del viento cada vez mayor lo aconchó contra la costa haciéndolo varar. Una roca perforó el casco dañando irremisiblemente a la fragata y sellando su destino.

De inmediato comenzaron las labores de salvamento. Toda la gente fue puesta a salvo así como algunos de los pertrechos del buque. En estas tareas



*El vapor británico Madrid, hundido en las proximidades del H.M.S. Stag, punta Subrido, cabo Home. Cortesía P&O (009)*

se distinguió la goleta *H.M.S. Milbrook*, de 18 cañones, la cual, al mando del teniente de navío Smith, repartió, ayudado por varios botes, a la tripulación de la *Stag* entre los buques supervivientes. Tras hacer todos los esfuerzos posibles, el almirante Warren ordenó darle fuego a la fragata, renunciando a ulteriores maniobras. Mientras se procedía a cumplir la orden, uno de los oficiales salió despedido al mar como consecuencia de una explosión, aunque pronto fue recuperado, suponemos que ileso.

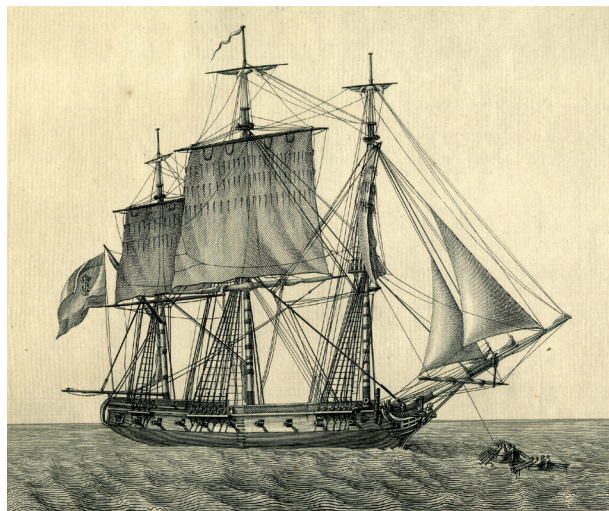
Una nueva y fortísima explosión, probablemente la de la Santa Bárbara, proyectó gran cantidad de restos de la fragata en todas direcciones acabando con la vida de un infante de marina británico, única víctima mortal de todo este episodio.

Esta explosión y consecuente naufragio, se situó por la historiografía española, en la costa de las islas Cíes. F. Ávila y Lacuela da cuenta en el siglo XIX de la llegada de la flota en busca de refugio, citando que uno de los buques fue a embarrancar en las islas Cíes donde fue necesario darle fuego en vista de ser imposible su reflotamiento en breve plazo “de manera que saltó por los aires iluminando aquellas poblaciones como si fuera de día y el estruendo se oyó a seis leguas” en la misma cita se da cuenta de que durante ese temporal una balandra y dos naves menores se hundieron en la costa del Morrazo. Sin quitar mérito al relato, las fuentes británicas coinciden en situar el lugar del naufragio de esta jornada en la punta citada.

En las postrimerías del pasado siglo XX, en el lugar del naufragio, se llevaron a cabo una serie de intervenciones arqueológicas que localizaron numerosos objetos de un naufragio, de un velero británico del siglo XIX, que podrían coincidir con los restos de la *H.M.S. Stag*. En la misma punta se localizaron además los restos de un vapor británico de mediados del siglo XIX que deben corresponderse con el vapor de la *Peninsular & Oriental Steam Company (P&O) Madrid*, que consta perdido aproximadamente en el mismo lugar el 20 de febrero de 1857. Tras la entrada de España, de nuevo, en guerra contra Gran Bretaña, tras el incidente que tuvo lugar al sur del cabo de Santa María y que finalizó con la pérdida por explosión de la fragata de guerra española, *Nuestra Señora de las Mercedes*, de actualidad estos días por la recuperación de su tesoro por parte de la compañía norteamericana *Odyssey Marine Exploration*. Se decidió proteger las costas y rías gallegas mediante flotillas de embarcaciones sutiles, principalmente cañoneras. A pesar de que por abril de 1805 ni en Galicia ni en todo el Cantábrico existieran lanchas capaces de embarcar el cañón de 24 libras con el que eran armadas, Godoy, nom-



brado Príncipe de la Paz, autorizó la compra de dos lanchas para defender la ría de Arosa y de otras seis para la ría viguesa. Estas embarcaciones tuvieron un costo de 67.326 reales de vellón.



*Corbeta española de 24 cañones según Berlinguero.  
Archivo archeonauta s.l. (Corbeta001)*

Durante las guerras napoleónicas y en el período de nuestra guerra de independencia, la *Guerra Peninsular* para la historiografía europea, el cambio de aliados desde los franceses a los británicos hizo que los que hasta entonces enemigos y desde hacía nada menos que trescientos años de forma casi continua, devinieran en aliados. La fortaleza de los británicos

en el mar hizo que desde éste las fuerzas españolas, militares e irregulares, se vieran continuamente apoyadas con pertrechos y maniobras por los buques de la Navy. El apoyo a los patriotas españoles en su lucha por arrojar a los franceses fue en algunos casos fundamental. Varios de los más importantes episodios de la Guerra de Independencia desarrollados en Galicia incluyó la participación británica. Episodios como la batalla de Elviña o de La Coruña, la batalla de Ponte Sampaio y la toma de Vigo, conocida como la Reconquista, tuvieron un fuerte componente naval, apoyado desde el mar por la Armada Británica.

No descontaremos la presencia de la Armada Española e incluso de la Portuguesa, la cual participó en alguno de los episodios de esta guerra en Galicia. Así en la batalla del puente Sampaio colaboraron el buque de guerra británico *H.M.S. Cadmus*, las goletas de guerra portuguesa, *Curiosa*, y española *Tigre*, también varias cañoneras además de innumerables embarcaciones menores. Entre las tropas terrestres, sobre todo en la artillería, formaban numerosos marinos españoles.

### Lanchas cañoneras

Las lanchas cañoneras españolas fueron una de las aplicaciones bélicas de la Armada Española de mayor éxito de la historia, junto al destructor y al empleo de aeronaves de despegue vertical en los buques. Su inventor fue Antonio Barceló, Teniente General de la Armada que ascendió desde simple capitán de jabeque por méritos de guerra en lucha contra argelinos, británicos y otros enemigos de su país.

Tenían unos 18 m de eslora, armadas con un cañón de 24 libras y propulsadas por una vela latina. Montaban 9 remos por banda y tenían un parapeto que podía alzarse para protegerse del fuego enemigo.

El éxito de la invención fue tal que se armaron muchas más de estas lanchas y empezaron sus correrías en defensa del tráfico y con funciones ofensivas. Un oficial británico llamado Sayer posteriormente relataba desolado por su uso en el asedio de Gibraltar:

*“La primera vez que se vieron desde nuestros buques causaron risa; mas no transcurrió mucho tiempo sin que se reconociese que constituían el enemigo más temible que hasta entonces se había presentado, porque atacaban de noche y, eligiendo la mayor oscuridad, era imposible apuntar a su pequeño bulto. Noche tras noche enviaban sus proyectiles por todos lados de la plaza. Este bombardeo nocturno fatigaba mucho más que el servicio de día. Primeramente trataron las baterías de deshacerse de las cañoneras disparando al resplandor de su fuego; después se advirtió que se gastaban inútilmente las municiones”.*

El final de las guerras napoleónicas, que resultó el culmen del corsarismo, no tuvo sin embargo la consecuencia de traer la paz a nuestras islas. Las guerras civiles sucesivas impuestas por los diferentes criterios de gobierno que los españoles arrastramos, provocaron un paulatino empobrecimiento de la sociedad, agravado con la pérdida de la parte de las Españas que se situaban en el territorio continental americano. Esta decadencia en todos los aspectos, no dejó de lado a nuestra Armada. El hueco de poder y dominio del mar, fue pronto aprovechado por los enemigos, que se apresuraron a ocuparlo. Así las novísimas repúblicas en que devino el control continuo español de América, desde Alaska hasta Tierra de Fuego, se apresuraron a otorgar patentes de corso que fueron aprovechados por aventureros de toda ralea, principalmente británicos y estadounidenses, principales beneficiarios de la independencia de la América Española. Nuevos corsarios se vieron de nuevo por las aguas gallegas, aunque ahora en vez de arbolarse en señas habituales lo hacían con la bandera de conveniencia de los territorios hermanos recientemente emancipados.

La lucha por hacerse con el dominio del mar en esta zona implicó también a simples delincuentes. La fragata de la Armada Española *Diana* de 34 caño-

nes tuvo que salir del puerto de Vigo en busca de un buque contrabandista de bandera sarda al que apresó el 17 de junio de 1822 sobre la isla de Sálvora. El bergantín polacra **Fortuna**, estaba mandado por un tal Thomas, armado con cuatro cañones y dos carronadas de a ocho. Precisamente en ese año tenía la Armada Española una base naval en Vigo en la que también figuraba la fragata **Aretusa**.

#### Un combate poco afortunado

En septiembre de 1805, la fragata británica **H.M.S. Aigle** se encontraba encalmada en las inmediaciones de Vigo, cuando fue atacada por nueve cañoneras españolas. El combate se desarrolló a lo largo de una hora favoreciendo a los atacantes, pues contaban con propulsión gracias a sus remos. La fragata estaba inerte ante sus enemigos, sin posibilidades de maniobra. Lamentablemente en medio del combate se levantó una brisa que cambió las tornas, permitiendo a la inglesa hundir una de las cañoneras, capturar otra, mientras el resto de las embarcaciones se refugiaron en la costa, aunque el inglés las reclamó como perdidas.

#### La defensa de las islas Atlántica de Galicia

La utilización de las islas atlánticas, sobre todo de las Cíes como punto de apoyo a fuerzas enemigas, hizo que en diferentes momentos se planteara la necesidad de establecer algún punto fortificado de control que impidiese la utilización del fondeadero.

Ya desde los lejanos tiempos de las incursiones de Drake y una

vez alcanzada la paz con Inglaterra y Holanda y tras la batalla de Rande de 1702, en todos estos momentos se planteó la necesidad, imperiosa, de defender las islas. Además de la recomendación hecha en 1619 por los hermanos García de Nodal.

Finalmente los únicos trabajos de naturaleza militar realizados en las islas Cíes consistieron en la construcción del almacén de artillería construido sobre los cimientos del antiguo convento, con el cual se confunde. La presencia militar se extendió durante algunas décadas más allá de la Guerra de Independencia con un destacamento de artillería.

Pero los proyectos continuarían incluso ya pasada la medianía del siglo XIX, a lo que sin duda no sería ajeno el progresivo despunte comercial e industrial de la ciudad de Vigo y lo necesario de su defensa.

Sería la isla de Ons la que vería construidas sendas baterías de costa de la que se conserva una de planta semicircular, el *Castelo de Rueda*, cerca del muelle actual.

### El debut de las cañoneras en Galicia

No pudo ser más afortunada la entrada en combate de este tipo de embarcaciones en aguas de Galicia.

Poco antes de las 12 de la noche del 3 de julio de 1805, cuando un convoy español de 20 velas mercantes y los buques de su escolta se encontraba norte sur con los Aguillones de Cariño, se acercó por la retaguardia una balandra enemiga.

En esa posición se encontraba la cañonera española **Centella** que escoltaba al convoy, su comandante, el alférez de navío José Toledo, se aperció de la maniobra y arribó sobre la balandra, al mismo tiempo el comandante de la escolta divisó la maniobra de su subordinado, antes de distinguir que éste se abalanzaba sobre un merodeador. La escolta maniobró sobre el atacante, pero mientras tanto la Centella ya había efectuado una descarga y pasado inmediatamente al abordaje del inglés al cual venció inmediatamente.

Cuando Fernando Freire, comandante de la escolta, se disponía a efectuar una descarga, el comandante de la Centella desde el alcázar enemigo, daba a conocer, a gritos, que ya era presa.

El ataque de la Centella, rápido como su nombre apunta, ocasionó en el inglés la pérdida de ocho hombres entre los 20 de la tripulación, cuatro muertos y otros tantos heridos. Entre los primeros estaban su comandante y el segundo piloto. Es muy posible que, como aconsejaba su empleo táctico, la descarga se produjese desde la popa enemiga y que, precisamente por eso, los muertos fueran oficiales, los cuales se solían situar en ese punto del buque durante el combate.

La presa fue marinada con doce hombres de la escolta y, al mando de Bartolomé de Pita, se unió al convoy. Armaba 6 cañones, cuatro de cuatro libras y dos de seis.

Es muy probable que el comandante inglés, de noche, despreciase una lancha de unos 18m de eslora, que navegaba a popa del convoy con una vela latina y creyese que por esa parte estaba desguarnecido. Nunca supo que en realidad se enfrentaba a una eficaz “arma secreta”.

La **Hope**, nombre de la balandra, tenía su puerto base en las islas del Canal británicas, concretamente en Jersey, se trataba de un afortunado corsario, que ya había ocasionado 17 presas españolas. En esta acción, la Armada Española, además de conseguir una buena presa puso fin a las andanzas de un peligroso enemigo para nuestro tráfico mercante.

Hasta tal punto existía el convencimiento del aprovechamiento de las islas por parte de los enemigos y la imposibilidad de su defensa que cuando en 1775 se plantea la construcción de una factoría de salazón en las islas Cíes, la petición es denegada ante la evidencia de que pudiera servir de refugio en caso de conflicto a fuerzas hostiles que se aposentaran en las islas.

Uno de los últimos enfrentamientos bélicos que se produjeron en aguas gallegas, en el entorno del Parque Nacional, recibió el nombre de batalla de cabo Silleiro. El término Batalla es sin duda demasiado grandilocuente, para lo que no fue más que intercambio de artillería indeciso.

Este enfrentamiento tuvo lugar el 10 de octubre de 1832 durante la Guerra que experimentó el vecino Reino de Portugal y que enfrentó a las facciones

### Un aspecto de la batalla de Sampaio

El 6 de septiembre de 1809 se combatía furiosamente sobre el puente de Sampaio. En un vado situado río arriba, lanchas cañoneras inglesas y españolas, luchaban, esta vez codo con codo, frente a los franceses, mandados por Ney, apoyando a las fuerzas terrestres del conde de Noroña. Las lanchas españolas estaban mandadas por el capitán de navío Carranza, comandante de la fragata Efigenia y las británicas por el de mismo mando Mac Kinlay, comandante de la Lively. En este momento, en el que británicos y españoles pasan a ser aliados, al británico ya no se le caen los anillos al afirmar: "*Es imposible exagerar el valor y constancia de los españoles*", y es que ya es conveniente resaltar el valor de los nuevos aliados.

absolutista y liberal comandadas respectivamente por el infante Don Miguel y el rey Dom Pedro, ex emperador de Brasil.

La boca sur de la ría de Vigo fue el lugar elegido por la flota liberal para interceptar a los buques miguelistas que se encontraban bloqueados en el puerto de Vigo por la flota real fondeada en el surgidero de las islas Cíes. Desde este punto se reaprovisionaron y establecieron una estrecha vigilancia sobre los buques enemigos.

La primera de las flotas había arribado a Vigo a finales de septiembre

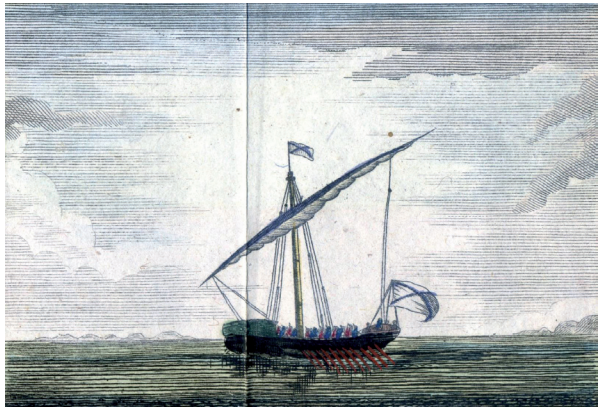
para reparar las averías sufridas mientras cruzaba frente a Oporto, la cual había caído en manos de la facción liberal comandada por el rey Dom Pedro. Poco después buscaría el abrigo de las Cíes la flota del partido liberal compuesta por las fragatas *Doña María II* de 42 cañones y la *Rainha* de 46, una corbeta de nombre *Juno* además de varias auxiliares, entre los que se encontraba un vapor.

La política española fue la que decidió en última instancia la salida de la flota absolutista forzando a los absolutistas a abandonar el puerto vigués con sus buques. La flota Miguelista estaba formada por un navío de 74 cañones, *Don Joao VI*, la fragata *Douradiña* de 50, cuatro corbetas y cuatro bergantines de 30 a 16 cañones. La flota contaba además con el apoyo de dos vapores encargados según los planteamientos tácticos de la época en las marinas europeas de situar a los buques en línea de combate en situaciones de poco viento y apoyarlos en las maniobras durante la lucha.

Una vez que la flota Miguelista se situó fuera de puntas, frente a Bayona, fue alcanzada por la flota liberal, comenzando un vivo cañoneo entre ambas. Toda Bayona y parte de Vigo vino a contemplar este enfrentamiento entre dos flotas de buques exclusivamente de vela, probablemente el último enfrentamiento de este tipo de la historia en aguas españolas, aunque fuera de aguas jurisdiccionales.

El enfrentamiento finalizó, tras vivo cañoneo, en la madrugada del día 11 con la huida de la facción liberal cuyos barcos de menor valor militar sufrieron un fuerte castigo de parte de los buques de Dom Pedro. La flota tuvo que retirarse hasta el interior de la ría viguesa donde vararon en la playa de Ríos con objeto de reparar sus buques. Una vez reparados los buques fueron obligados por el gobernador vigués a retirarse y fondear en las islas Cíes donde pasó en total inactividad todo el invierno de 1832 a 1833. Esto último tuvo como consecuencia el descenso de la moral y disciplina de la flota, agravado con la aparición de un brote de cólera entre la flota y las comarcas viguesas.

Más allá de una moderada y absurda pérdida de vidas humanas el enfrentamiento no tuvo otras consecuencias. Posteriormente los miguelistas serían vencidos emigrando Miguel I a Austria tras firmar la capitulación de Évora – Monte que da el poder al liberalismo en Portugal, pronto oscurecido por las tensiones internas entre éstos.



*De la bondad del desarrollo español de las cañoneras da cuenta que este tipo de buques fue pronto adoptado por casi todas las Armadas de su tiempo. En este caso se trata de una cañonera de la Marina Imperial Rusa. Ar. M. San Claudio. (CAÑONERA RUSA)*

Durante la Guerra Franco Prusiana de 1870 que tan desastrosa resultó para los franceses y que puede remontarse como antecedente de las dos Guerras Mundiales que asolaron centroeuropa durante el siglo XX, tuvo varios episodios navales entre los que podemos citar una escena trágica que tuvo como escenario la ría de Vigo y el siempre presente fondeadero de las islas Cíes en todo capítulo bélico de la zona.

La corbeta de guerra prusiana **Augusta** buscó el refugio de la neutralidad española el día 27 de diciembre de 1870, acosada en el Atlántico por fuerzas francesas. El 14 de enero de 1871, entró la fragata francesa **Heroine** que, tras provocar a los prusianos mediante el “bombardeo” con



los tacos de las salvas dadas al castillo del Castro, fondeó inmediata a la prusiana.

El armisticio de Versalles firmado el 30 de enero de 1871, puso fin a los continuos intentos de huida de los prusianos y a las maniobras de los franceses, reforzados por diversas embarcaciones de refuerzo, para impedirlos.

Un último episodio de lucha contra el tráfico enemigo desarrollado por buques de superficie nos lo ofrece la Segunda Guerra Mundial, último de los conflictos bélicos que han tenido como escenario estas aguas. En realidad el enfrentamiento tuvo lugar a unas 100 millas al oeste de las islas Cíes, aunque nos sirve para destacar una vez más que pueden cambiar los seres humanos y su tecnología, pero lo que nunca cambia es el mar y sus circunstancias.

El *Leander* era un pequeño mercante alemán de 989 toneladas de registro bruto. Con este nombre fue bautizado en 1925 cuando se botó en los astilleros *Atlas Werke* de Bremen para la *Compañía Neptun* de la misma ciudad. Tenía unas dimensiones de 74m por 11 m. El 9 de noviembre de 1939 fue capturado probablemente por el *H.M.S. Iris* cuando navegaba bajo el disfraz del ruso *Metallist*.

Esta presa no sobrevivió mucho más, el 8 de agosto de 1940, el ya ex *Leander* fue bombardeado y hundido por un avión alemán cerca de la isla de Wight, cuando se había convertido en el británico *Empire Crusader*.

No quisiéramos finalizar este capítulo referido a la lucha por el dominio del mar en las aguas gallegas, y aún más allá, a parte del Atlántico Norte realizada por los corsarios españoles, sin referirnos a una constancia material de las depredaciones ejecutadas sobre cientos de buques enemigos a lo largo de los años.

Bayona fue en época de conflicto un importante puerto de apoyo a la guerra en el Atlántico tanto en la regular – por fuerzas estatales – como aquella un tanto irregular realizada por armadores privados, es decir por corsarios. Durante los trabajos de dragado ejecutados en los años 2007 y 2008 con objeto de ampliar la línea de atraque de dicho puerto, se establecieron una serie de cautelas arqueológicas con objeto de proteger el posible patrimonio cultural que albergaran los fondos de ese histórico puerto.

### Unas cuantas fechas y datos sobre la actividad corsario en el puerto de Bayona

3 de octubre de 1741. El corsario **Barrera** condujo al Puerto de Bayona un Bergantín Inglés apresado en las costas de Portugal.

27 de noviembre del año 1741 el corsario **Luis Oliver** capturaba y entraba en Bayona al navío inglés Guillermo (sic), de 80 toneladas y 8 hombres de tripulación que se dirigía desde el puerto portugués de Viana a Inglaterra con carga de sal, limones y naranjas.

6 de octubre de 1742, **Francisco Barrera** captura y entra en Bayona al bergantín británico Concordia de 115 toneladas. Este buque había sido capturado frente a las costas de Portugal.

4 de diciembre de 1743, en esa fecha el intendente del Departamento de Marina de Ferrrol da cuenta de que de nuevo el corsario **Francisco Barrera** apresó y condujo al puerto de Bayona un navío inglés cargado de bacalao.

El 23 de diciembre de 1745 entraron dos presas inglesas en el puerto de Bayona (y una en el de Vigo). La primera denominada el Despacho (sic) tenía 110 toneladas con 100 toneladas de carbón de Portsmouth a Oporto. La segunda de las presas tenía 80 toneladas de desplazamiento transportaba carbón, quesos, plomos, batatas, algunos fardos de paños y loza para Portugal. Las presas fueron hechas por los corsarios **Jacome Bonjuan** y **Andrés Barrera**.

Agosto 1747, la barca corsaria, al mando del capitán **Manuel Taforel** apresó cerca de La Guardia y entró en el puerto de Bayona a la fragatilla inglesa la *Linda Gallarda*, de 90 toneladas cargada de hierro, trigo, harina carbón y duelas de barril.

12 de octubre de 1747, el corsario **Lucas Constantino**, al mando del *Nuestra Señora del Pilar*, entró una polacra inglesa de 40 toneladas capturada el día 7 a 40 leguas "a la mar" (Ca. 220 kms ) de Oporto cargada de sardina de Plymouth a Liorna.

16 enero 1748 **Pedro de Ger**, al mando del corsario bayonés *Diligente*, apresa y conduce a Bayona la balandra inglesa de 30 toneladas *Guillermo y María* (sic), con carga de vino, limones y naranjas de Portugal a Inglaterra.

9 noviembre de 1746, con esta fecha el Intendente de Marina del Departamento de Ferrrol informa de haber entrado, capturada, en Bayona la fragata inglesa *Jorge y Thomas* (sic), apresada a 13 leguas fuera de Viana por el corsario **Domingo de Sosa**. La inglesa tenía 120 toneladas y estaba cargada con carga de trigo y barriles de sardina de Londres a Oporto.

20 febrero 1748, los capitanes corsarios **Pedro de Ges**, **Francisco Laforel**, **Vicente Cavallero** y **Jacome Granel** apresaron las balandras inglesas el *Foleau* (sic), *Roberto* (sic), *Mercante Báltico* (sic) y el bergantín San Jorge (sic), las cuales quedaron aseguradas en los puertos de Muros y Bayona.

5 de junio de 1748, **Miguel Oliveira**, corsario, captura y conduce a Bayona al bergantín inglés *Proffpre* (sic) de 50 toneladas con rumbo a la isla de Madeira con cobertores y bayetas.



7 de marzo de 1798, por carta fechada en Bayona publicada en la Gaceta de Madrid de la época, sabemos de la actividad de la goleta corsaria *Atlante*. Este buque estaba armado con la nada despreciable fuerza de 10 cañones y 6 pedreros y había sido armada por **Joseph Colmenero** y otros socios bayoneses. En un crucero comenzado el 1 de febrero del mismo año hizo las siguientes presas: un bergantín cargado de arenques por cuenta de ingleses, una balandra inglesa cargada de sal, un bergantín inglés en lastre, además de capturar, tras un duro combate, una fragata inglesa de 400 toneladas que entró en Portimao cargada de fardería. No le benefició en nada al corsario bayonés el haber destacado gran parte de su tripulación en las presas hechas anteriormente, pues hubo de entablar el combate con apenas 20 hombres. Esta misma carta da cuenta de la entrada del bergantín inglés *Liweli* (sic) capturado por el capitán corsario **Juan Ageo** al mando del **Gavilán**, otro buque corsario perteneciente a armadores bayoneses, entre los que se encontraban **Joseph Manuel Martínez**.

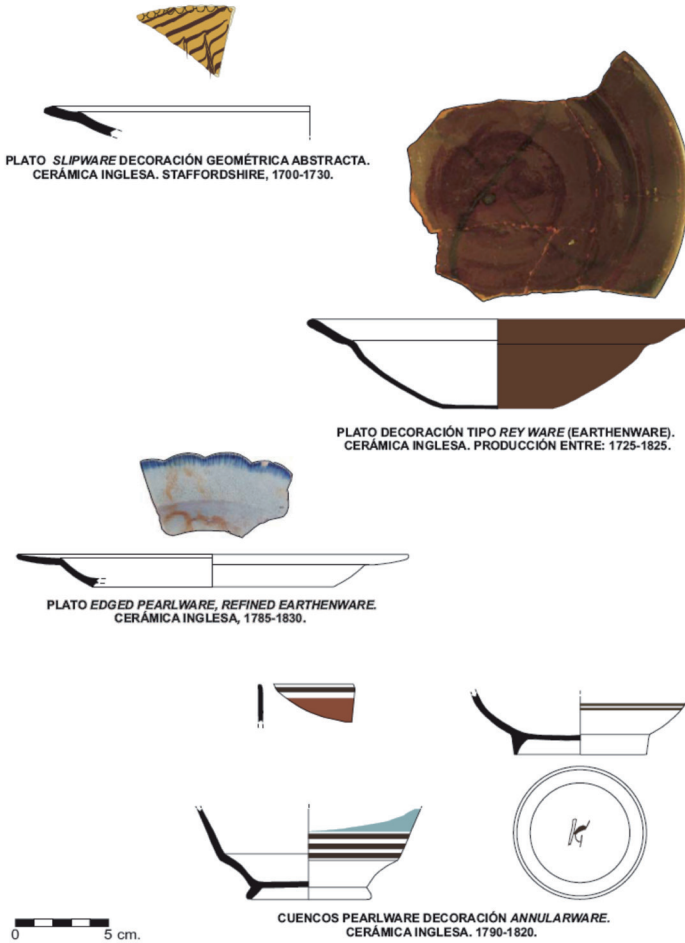
9 de enero de 1799, el corsario bayonés *Diligente*, al mando de **Juan Barrosa** entró en Bayona con un bergantín inglés cargado con 3.500 quintales de bacalao, apresado tras dos horas de combate. Con esta sumaban 6 las presas hechas al enemigo “bien que se le han malgrado dos”.

1 de junio de 1800, sale de Bayona el corsario *San Francisco Xavier* (a) el *Espadarte*, armado por **Pedro Vicente Colmenero** por comisión de capitalistas de Madrid. Capitán **Lorenzo Olveyra**, 20 hombres de tripulación, dotado con un cañón y un obús de armamento.

25 de enero de 1805 El lugre corsario de Bayona, *Vengador*, es capturado frente a Lisboa por embarcaciones de la fragata británica *H.M.S. Pomone*. El corsario, armado con un cañón y 28 tripulantes, llevaba 6 semanas de crucero.

Este control arqueológico permitió recuperar mediante arqueólogos buceadores y en la propia draga – merced a un dispositivo que recogió todos los objetos de interés cultural contenidos en los fangos retirados – más de 4 toneladas de material arqueológico compuesto principalmente por cerámicas. Estas producciones procedían de diferentes orígenes que comprendían desde China y el Mediterráneo cristiano (España, Italia, Francia) hasta la mayoría de los países que se asoman al ámbito Atlántico (Francia, Alemania, Holanda, Inglaterra,...).

Esta disparidad de orígenes no nos sorprendió en absoluto, previamente conocíamos de la importancia de este puerto, así como de las importantes relaciones comerciales que sostuvo, principalmente, desde finales de la Edad Media. Así, las relaciones con el tráfico comercial y militar, permitió detectar los circuitos que incluían las diferentes partes del Imperio español en Europa, entre principios del siglo XVI hasta el XVII, con el tráfico aparentemente fluido entre las posesiones españolas en Italia y las situadas en



Algunas producciones cerámicas inglesas recuperadas en el puerto de Bayona durante los trabajos arqueológicos ejecutados por el ente público Portos de Galicia. Archeonauta S.L.(composición cerámica inglesa)

los Países Bajos y aún Francia. Por ello recuperar de los fondos del puerto bayonés cerámicas de esta época y estos orígenes no tenía nada de extraño.

Lo que sí resultó sorprendente fue localizar significativos porcentajes de piezas cerámicas pertenecientes a países con los que estábamos en guerra en las épocas en que esas producciones fueron datadas. La explicación proporcionada por la existencia de un activo contrabando o un comercio bajo cuerda a cargo de terceros, neutrales, se nos vino abajo por cuanto en ocasiones

estos materiales de procedencia de naciones enemigas – por supuesto, principalmente Inglaterra – son claramente mayoritarios en esos momentos. La explicación creemos haberla encontrado más bien en la importancia que tuvo el corsarismo en la villa de Bayona. En este puerto, fundamental a la hora de entender el devenir marítimo de toda esta franja costera en la época de la navegación a vela, se establecieron importantes armadores corsarios además de servir de puerto base a otros buques matriculados en diferentes provincias marítimas. Además a este puerto se dirigían numerosas presas capturadas por los corsarios, donde podían encontrar refugio y apoyo, y un tribunal donde juzgar las presas.

Una vez que el buque capturado era llevado a puerto amigo o neutral y obtenido el certificado de buena presa, el barco se descargaba para vender el cargamento y los nuevos propietarios se deshacían de todo aquello inútil que simplemente era arrojado por la borda. Hoy en día esos desperdicios, conservados en los fondos de nuestros puertos, son verdaderos archivos históricos que, convenientemente recuperados y estudiados nos permiten documentar nuestro pasado.





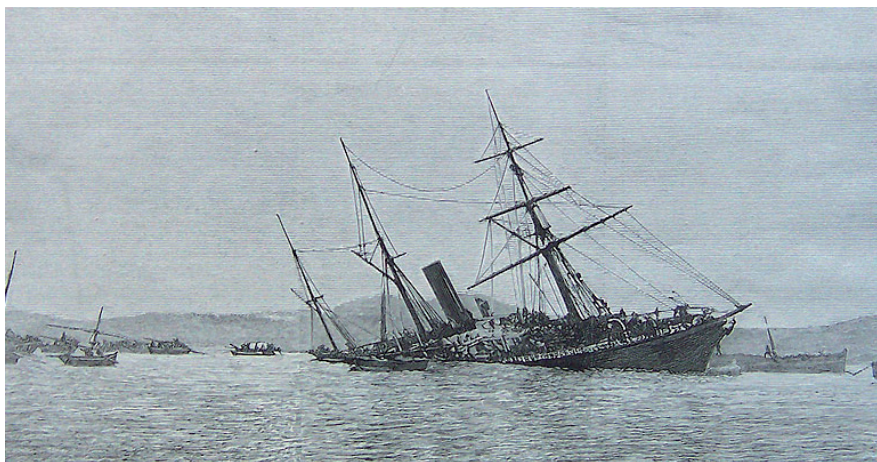
# **Capítulo 4**

## **Nafragios en el Parque Nacional**



## Naufragios en el Parque Nacional

Un naufragio es la pérdida de una nave, tanto si se produce en el mar como en cualquier otra extensión de agua navegable. Como es obvio que necesitamos una embarcación para que se produzca un naufragio, no es esperable que se produzcan naufragios allá donde no existe navegación. Por el contrario, podremos encontrar un mayor número de naufragios allí donde exista un elevado volumen de tráfico naval.



*El vapor Valparaiso embarrancado en la Borneira, Cangas el 28 febrero 1887. Illustrated London News. Archeonauta S.L.. (valparaiso)*

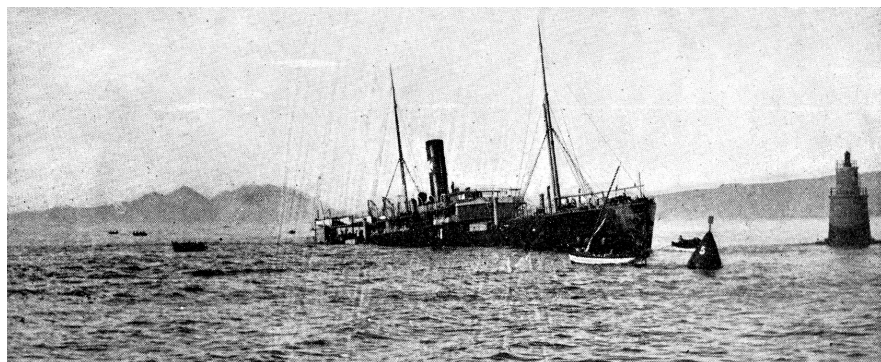
La mayoría de las islas que conforman el Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia, salvo la isla de Cortegada, se sitúan abrigando las rías de Arosa, Pontevedra y Vigo precisamente allí donde se produce el tránsito de entrada y salida de embarcaciones a las rías y frente a una de las más concurridas líneas marítimas del mundo.

El tránsito de buques *a* o *desde* los diferentes puertos de las rías que cobijan las islas se realizan a través de unos pasos relativamente angostos y por lo tanto peligrosos. La afluencia de embarcaciones ha provocado, a lo largo del tiempo, la creación de un registro arqueológico cuya riqueza hoy en día nos disponemos a evaluar.

Estas islas además se encuentran precisamente frente a una de las rutas marítimas más transitadas del mundo en los últimos dos mil años. La mayor



parte del comercio europeo discurrió frente las costas gallegas. Podemos por tanto esperar encontrar un gran número de naufragios en sus fondos, naufragios que en muchos casos constituyen hoy en día yacimientos arqueológicos que conforman nuestro Patrimonio Histórico Sumergido y el de aquellas naciones de origen de las naves.



*El trasatlántico británico Southern Cross embarrancado en la Borneira el 24 de diciembre de 1909, con las Cíes al fondo. La Actualidad, Archeonauta S.L. (Southern Cross)*

Una pauta habitual en el estudio de los naufragios es que los mismos se concentran básicamente en dos puntos: en aquellos parajes que, situados en las inmediaciones de las rutas de navegación, presentan algún peligro para la navegación y allí donde confluyen los buques, principalmente en los puertos y sus accesos.

El primer punto es precisamente el caso de los archipiélagos que conforman el Parque Nacional. Los barcos generalmente los hunde la costa, no el mar; y es que chocar contra las rocas o los bajos fondos a ella asociados es el principal peligro para la navegación. Resulta mucho más saludable mantenerse alejado de tierra, convirtiendo en un riesgo cualquier acercamiento a la misma, aún para alcanzar un puerto.

Somos conscientes de que los buques perdidos en los momentos más cercanos a nuestros días no pueden alcanzar la categoría de objetos de interés patrimonial; pero creemos necesario recogerlos por dos motivos: el primero de ellos es el de conocer el propio Parque Nacional en concreto sus fondos y saber lo que éstos conservan; la segunda de las razones tiene una explicación más cercana al punto de vista patrimonial, y es que estos naufragios pueden ser extrapolables a periodos anteriores, por cuanto donde se pro-

duce un accidente marítimo es muy posible que anteriormente se produjeran otros. Obtenemos así un cuadro de naufragios con zonas de concentración donde existen mayores posibilidades de localizar otros elementos de interés patrimonial.

## Recorrido histórico por los naufragios en el Parque Nacional

El primero de los naufragios producidos en el Parque Nacional del que tenemos noticia se produjo en el año **899**, cuando una flota musulmana al mando

### El origen de la voz Almirante

Esta voz proviene del árabe *al amir*, emir, es decir: jefe. *Al amir al bahr*: el jefe del mar.

del emir **Walsd Ben Abdelhamid Ben Ganim** se dirigía, por orden de Muhammad I, "*para hacer la guerra en las costas de Galicia*<sup>1</sup>". Sorprendida la flota por una tempestad a la altura de la desembocadura del río Miño, "*con encontrados vientos que levantaban olas como montes, y las naves se quebrantaron unas contra otras remolinando con la violencia del viento y el ímpetu de las olas, y otras fueron a estrellarse contra los peñascos de unos islotes y en la costa brava, en donde pocos se salvaron*", casi todas las naves se estrellaron contra la costa en la zona de las islas Cíes – Bayona o se perdieron en alta mar. Las escasas embarcaciones supervivientes fueron atacadas y algunas apresadas por galeras pontevedresas. Los escasos supervivientes, entre los que se hallaba el emir, debieron darse por satisfechos de poder regresar caminando a lo largo de la costa hasta las tierras que ocupaban. Esta tragedia para las armas musulmanas envalentonó sin embargo a los gallegos – castellanos que, viendo al enemigo debilitado, corrieron la Lusitania, conquistando Salamanca y llegando a poner sitio a Coria (Sevilla).

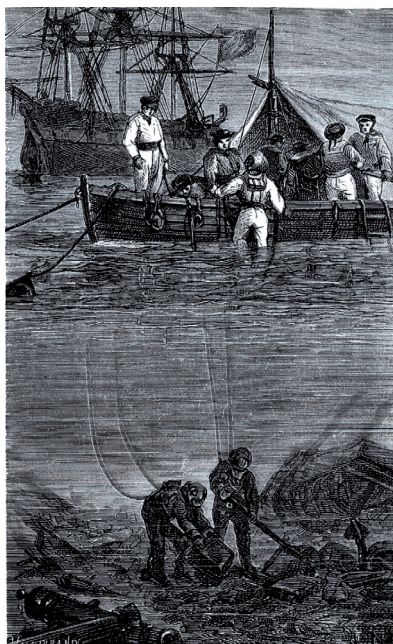
Seis siglos después, los piratas musulmanes seguían dando que hablar en nuestras costas; en el año de 1642 un armador de buques corsarios afincado en La Coruña desde 1641, Francisco Zárraga Beográn, hace una petición para que "*se le permitiese extraer y usar la artillería de un navío turco hundido ocho años antes en la costa gallega*." Es en esa fecha, 1634, cuando se pierde una embarcación "*norteafricana*" sobre la isla de Ons, el naufragio concretamente de un **Navío turco**. Sobre esta isla fueron capturados un grupo de 36 "moros" supervivientes del naufragio, tras proceder las autoridades

<sup>1</sup> En ese momento los hispanomusulmanes llamaban Galicia a todas las tierras de cristianos al norte del Duero.

pontevedresas a una verdadera cacería. El destino de estos piratas era el habitual en estos casos de manera que fueron vendidos como esclavos, y es que salía más rentable un moro trabajando que colgando de una cuerda. ¿Este buque del que procedían los piratas náufragos es posible que sea el mismo barco del que F. Zárraga Beográn pretende extraer su artillería en 1642?.

De todos los buques perdidos en el entorno de las islas Cíes, el conocido popularmente como *Santo Cristo de Maracaibo* es el que ha alcanzado reconocimiento a nivel mundial, convirtiéndose en un icono para los cazatesoros que acechan nuestro patrimonio subacuático. Su fama es debida a la leyenda del riquísimo tesoro que se supone transportaba en el momento de su naufragio. El origen de su pérdida se encuentra en la conocida *Batalla de Rande* o *de Vigo*, donde se produjo la pérdida de la *Flota de la Plata* de 1702 a manos de una flota anglo-holandesa. Este barco fue una de las escasas presas que pudieron hacer los agresores entre los 25 barcos franco-españoles fondeados en la ensenada de San Simón, la mayoría de los cuales fueron quemados y hundidos por sus propias tripulaciones.

La tradición sitúa a este buque como el más ricamente cargado de toda la flota. El capitán del buque inglés *H.M.S. Monmouth*, Baker, que fue el que lo apresó, hizo inventario de lo que transportaba y selló los accesos a las bodegas, estableciendo además una guardia, por lo que se supone que su carga estaría intacta en el momento del naufragio.



*La búsqueda de los Galeones de Vigo en el siglo XIX. Les naufrages celebres. Ar. M. San Claudio. galeones vigo001*

Hoy en día sabemos que mucho de lo que creíamos conocer acerca de este hecho histórico no es verdad. Ni probablemente este buque contuviese un gran tesoro en el momento de su naufragio, ni siquiera que el nombre con el que lo conocemos fuera el suyo original. Parecen existir dudas acerca de su identidad que fue establecida a mediados del siglo pasado por el cazatesoros norteamericano John. S. Potter. Juan Juega Puig, apunta más moderna-

mente el nombre de *Nuestra Señora de los Remedios* para el supuesto buque perdido en la costa de las islas Cíes.

La flota fondeada en el interior de la ría de Vigo había descargado el tesoro del rey y lo había puesto a salvo hacia el interior. Los caudales propiedad de particulares se retiró en los momentos anteriores al combate, cuando se preveía como inminente el ataque anglo holandés con el que pretendieron vengar su humillante derrota ante Cádiz. Si algo permanecía a bordo de los buques, debía tratarse de contrabando y de aquellos caudales privados que no hubo tiempo de poner a salvo. Eso sin contar con los objetos que pudieran transportar los buques franceses de escolta, aunque en este caso conocemos también que los caudales, y aún propiedades privadas, fueron puestos a salvo previamente al ataque.

De los cinco barcos españoles capturados que llegaron a Inglaterra los ingleses obtuvieron muy poca plata, poco más de 4.504 libras (unos 2068 kgs.) y poco más de 7 libras de oro. Escaso botín para el autobombo que se dieron tras la batalla comparado con las casi cuatrocientas toneladas de plata que se calcula transportaba la flota.

### **¿Santo Cristo de Maracaibo?... o la lubina era así de grande...**

No faltan los autores que sostienen que en realidad no existió tal pérdida de un galeón español en la zona de las islas Cíes tras la batalla de Rande.

Esta argumentación sostiene que en realidad se mintió sobre la pérdida del galeón más ricamente cargado de todos los presentes en Rande, todo ello para ocultar la falta de grandes riquezas capturadas a la flota, al apresar unos buques que previamente habían sido aligerados de su carga de metales preciosos. Hay que recordar que según los datos conservados, los metales ingresados en la casa de la moneda inglesa ascendían a unos 2125 kilogramos de plata y unos 3 kilos y 468 gramos de oro. Es decir: alrededor de un millón ciento diez mil euros de nuestros días, cantidad irrisoria a todas luces.

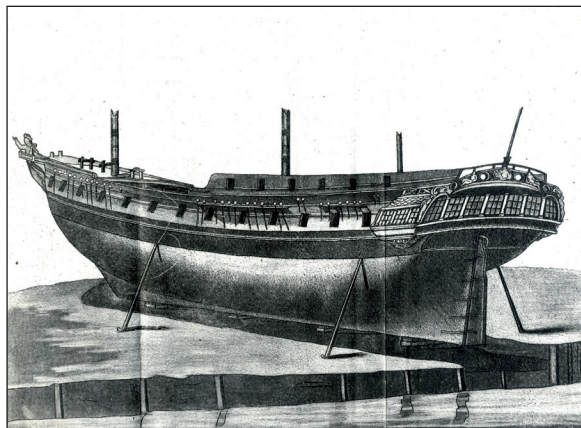
Es sorprendente la mala fortuna británica, pues entre los 27 buques de su majestad, los navíos holandeses, más los auxiliares de ambas flotas y las presas españolas y francesas, el único buque que se perdió fue precisamente aquél más ricamente cargado, el que llevaba el más grande tesoro de toda la flota... Ninguno de los barcos de guerra o de los transportes, auxiliares, ni siquiera el *Monmouth* que lo remolcaba, sufrieron daño alguno aquel día al salir de la ría de Vigo.

Este cuento no sería ni siquiera original pues una expedición holandesa enviada anteriormente a buscar beneficio en el latrocinio, al "lago Español", lo que hoy conocemos como océano Pacífico, justificó de la misma manera su fracaso y derrota ante los españoles.

Tras esta misma batalla, el 5 de noviembre, la flota enemiga fondeó entre las islas Cíes y el puerto de Bayona para efectuar el intercambio de prisioneros

y esperar vientos favorables. Al día siguiente, el *H.M.S. Monmouth* abandonó la ría por la boca sur llevando a remolque a su presa.

El **Santo Cristo de Maracaibo**, más correctamente denominado como “el galeón del *Monmouth*”, tuvo la mala fortuna de tocar en algún punto del archipiélago de las islas Cíes, con toda probabilidad en algún bajo situado en las proximidades de la *isla de San Martín*. Los esfuerzos de sus captores por salvar su presa fueron vanos. El barco se hundió y hoy en día, de ser cierta su historia, descansa en algún punto que varía, según quienes pretendieron localizarlo, entre las 25 millas a partir del archipiélago o en alguno de los bajos que rodean las islas.



Fragata británica de 36 cañones. Ar. M. San Claudio.  
(FRAGATA BRITANICA 36 CAÑONES005)

El barco ha desaparecido, pero no su leyenda, que provoca que cada cierto tiempo surja una iniciativa que pretenda su localización y la recuperación de su supuesto tesoro. En el año 2007, según la prensa local, un barco de rescate el *John Lethbridge*, propiedad de la compañía británica *Subsea Resources* estuvo realizando tareas de prospección en la

zona del naufragio sin contar con los permisos pertinentes. El barco fue detenido por el Servicio Marítimo de la Guardia Civil y forzado a detener sus actividades. Su capitán debió responder ante las autoridades. Una buena actuación de nuestra Guardia Civil en la defensa del Patrimonio Cultural Sumergido.

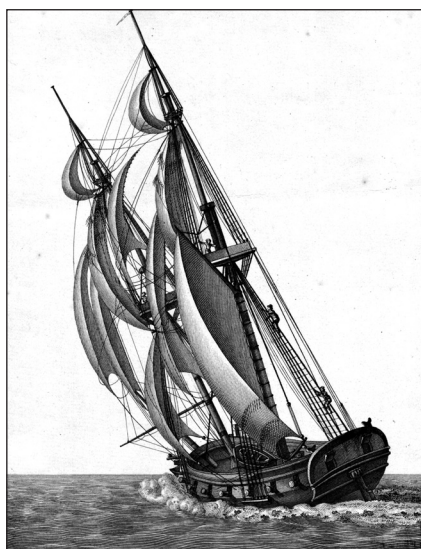
En el entorno de la **isla de Sálvora** tenemos noticias de otro más que dudoso naufragio, por cuanto su noticia es de la mayor endeblez. Este naufragio está recogido en el derrotero de **Vicente Tofiño** de 1796, en el que este sobresaliente oficial de la Armada Española da cuenta, al describir esta zona costera, de la presencia en las cartas francesas de un bajo situado a ocho millas de la isla de Sálvora “*Algunas cartas francesas suponen un baxo al SO. de la isla Sálvora distante ocho millas, y que en el año de 1713 se perdió en él de noche una embarcación holandesa*”.



El mismo autor niega la existencia de tal bajo con el siguiente argumento: “...pero los naturales de la Ría de Arosa y de Muros que todo el año andan buscando los Baxos para pescar en ellos, aseguran que no solo no saben de tal Baxo, pero que ni tampoco lo han oído decir á sus antepasados: lo qual asegura no existir.”

Ninguna carta recoge este accidente geográfico, pero a pesar de que dicho bajo no exista, no podemos descartar la posibilidad misma del naufragio de la nave holandesa y la referencia a la isla de Sálvora nos ha hecho apuntar la posibilidad de que dicho naufragio se produjera en este entorno.

Tres son las tragedias marítimas que han dejado las más profundas huellas en las aguas de la Comunidad Autónoma de Galicia, generando una enorme riqueza patrimonial en nuestros fondos. La primera es la pérdida de la flota de Padilla de 1596 en las aguas que rodean el cabo Finisterre y que es objeto de estudio en la actualidad en el marco del **Inventario del Patrimonio Arqueológico Subacuático de Galicia**, de ella ya se han estudiado e identificado al menos cuatro pecios de otras tantas naves. La segunda es la pérdida de la flota de la Plata de 1702 en la ensenada de San Simón – estrecho de Rande. La tercera, la Armada de 1719, otra de esas tragedias que en nuestros días abren nuevas oportunidades en el estudio y revalorización de nuestro Patrimonio Cultural. De esta última es de la que nos vamos a ocupar a continuación.



*Bergantín español de finales del siglo XVIII. Ar. M. San Claudio. (BERGANTIN ESPAÑOL)*

Se dirigía a Escocia al mando de **Baltasar de Guevara** con objeto de levantar el país y colocar en el trono al pretendiente **Jacobo Stuart**. Sorprendidos por un temporal, varios buques dieron de través contra la costa a sotavento. La flota la componían dos navíos de guerra, una fragata, cuatro buques más de guerra y 45 transportes con soldados de infantería y caballería, 30.000 fusiles, 500 monturas, pólvora, municiones y pertrechos. El buque insignia era, según algunas fuentes, el **San Luis** de 60 cañones. Todos estos buques

provenían de los puertos de Cádiz, Vigo, La Coruña, Santander y Pasajes. Debían recalar en Galicia para recoger tropas y exiliados escoceses e irlandeses supervivientes de la fallida intentona de 1715; siendo La Coruña la segunda base de la expedición. Un temporal, a comienzos del mes de abril a la altura de cabo Finisterre, los forzó a correr hacia el sur con la costa a sotavento. Alguno de los buques zozobró y otros dieron contra la costa. Cuatro arribaron a Lisboa, dieciocho a Vigo y otros puertos (La Coruña y Pontevedra) llegando a Escocia únicamente cuatro buques. El buque del segundo comandante de la flota, Rodrigo de Torres y Morales, era el *Nuestra Señora de Guadalupe*, capitana de la Armada de Barlovento, este buque consta que se refugió en el puerto de Vigo a salvo del temporal. Los naufragios se produjeron en las costas de Galicia y Portugal siendo una de las pérdidas un navío de guerra. Es posible que esta flota, que sembró de naufragios las costas gallegas, perdiera alguno de sus buques en alguno de los archipiélagos que conforman el Parque Nacional, ya que como sabemos estas islas se sitúan en la entrada de las rías, protegiéndolas de los embates del mar, pero también dificultando su acceso.

Durante la guerra sostenida por España contra Gran Bretaña al lado de Napoleón, hasta la revuelta del 2 de mayo de 1808, se produjeron en torno a las costas gallegas una larga serie de combates y escaramuzas además de alguna verdadera batalla naval.

Esta guerra comenzó con el ataque a traición por parte de fuerzas británicas contra tres fragatas españolas en octubre de 1804 que, en tiempo de paz, navegaban de regreso del Río de la Plata. En ese combate resultó destruido por explosión uno de los buques españoles, que se hundió con un enorme tesoro en su interior. La recuperación en el año 2007 de parte de estas riquezas, por parte de la compañía norteamericana **Odyssey Marine Exploration**, dió lugar al mayor escándalo producido nunca en torno al **patrimonio cultural español**.

Sucesos como el combate de Finisterre del 22 de julio de 1805 han escrito muchas páginas en la Historia. Sin embargo habrían de ser los combates entre corsarios, buques mercantes y la reacción de las Armadas de las potencias implicadas las que tendrían a la larga mayor transcendencia para el patrimonio cultural submarino gallego, pues dejaron una serie de naufragios que hoy en día estamos en disposición de rastrear.

En las primeras horas de la mañana del 4 de diciembre de 1799 el corsario británico *Revenge* de 10 cañones y 40 hombres de tripulación, se encontraba en la ría de Vigo cuando fue atacado por otros cuatro corsarios, en este caso españoles, dos goletas, un bergantín y un lugre. El comandante británico,

### Forro de cobre en la obra viva

Todo objeto sumergido en el mar es inmediatamente colonizado por seres vivos, que en algunos casos lo utilizan como soporte donde fijarse y en otros, literalmente se alimentan del mismo. Ambos factores estaban presentes en los buques de madera, a los cuales se fijaban diversos organismos que aumentaban considerablemente el rozamiento del casco dificultando su desplazamientos o, en caso de determinados organismos xilófagos se alimentaban directamente del casco provocando vías de agua que llegaban a hundir las naves.

Se idearon diversos métodos para impedir estos inconvenientes, el más efectivo de los cuales fue forrar la obra viva – la parte sumergida del casco – con láminas de cobre.

Este forro, debido a la toxicidad del cobre, tenía por objeto impedir que los organismos marinos se fijaran al casco de las naves restándoles así velocidad, o que el molusco conocido como broma (*Teredo navalis*) atacase a la madera del casco.

Ya desde 1514 empezaron a forrarse de plomo los cascos de las embarcaciones. Se ensayó el recurso, a propuesta de Antonio Hernández, con la carabela Santa Catalina que llevó Pedrarias Dávila al Darien, Los resultados fueron tan buenos que a su inventor, por Real Cédula dada a 12 de julio del mismo año, se le nombró emplomador de naos con salario de 25000 maravedíes. Sin embargo el sistema ya era conocido, al menos desde época romana.

Se acepta normalmente que el cambio de las planchas de cobre por las de plomo se remonta a 1760 y se debe a los ingleses, aunque la primera noticia que hemos podido constatar se encuentra en el Dictionaire de Marine de Aubin, impreso en Ámsterdam en 1702, donde se recomienda, para los buques destinados a los puertos del Oeste, un buen forro bien dotado de clavos en cobre “*afin de garantir le bois de la criblure des vers*”.

Parece ser que a partir de este momento se comenzó a emplear con profusión este sistema, que a pesar de su coste resultó tremendamente eficaz, así las primeras noticias de su generalización las tenemos en las experiencias realizadas con la fragata británica H.M.S. *Alarm* en 1761, donde se pudo apreciar el error de clavar las planchas con clavos de hierro, por la corrosión debida a la acción galvánica.

A partir de ese momento el forro de cobre se generalizará en todas las marinas del mundo y así el navío español San Juan Nepomuceno, botado en 1779 tenía la carena forrada de cobre, como todos los navíos españoles.

Es necesario considerar lo económicamente elevado de esta disposición, un navío como el Victory disponía, bajo la línea de flotación de 3.923 placas de cobre, con un peso total de 17 toneladas. Otros tipos de forro utilizados fueron los de latón y cinc.



Robert Hosier huyó hacia el norte perseguido por los españoles con los que trabó combate en plena retirada durante 15 minutos hasta estar fuera de las islas Cíes. Una de las goletas resultó alcanzada en su palo de mesana, siendo apoyada por el resto de la flotilla que la puso a salvo permitiendo huir al inglés aunque con daños.

El *Revenge* puso rumbo hacia el noroeste poniendo océano de por medio de tan poco acogedoras aguas. Esa misma tarde cuando el inglés dió caza a una goleta española, se sorprendió al comprobar que lo que parecía una presa fácil era un nuevo corsario español. Se trataba del español *Brillante* (*Brilliant* en las fuentes inglesas). Estaba armado más someramente que el inglés con ocho cañones de 6 y 12 libras, a pesar de ello, el corsario no tuvo empacho de enfrentarse con el inglés con el que trabaron combate durante más de una hora. Estando ambas naves muy próximas y en pleno combate, la nave española explotó de manera repentina.

Dadas las averías que el inglés había recibido, entre las que se contaba la pérdida de las embarcaciones auxiliares, le llevó algún tiempo acudir en ayuda de los supervivientes de la goleta, que se hundió inmediatamente tras la explosión. Los ingleses recuperaron 8 tripulantes del que entonces conocieron como corsario español *Brillante*, al mando de Ramón (o Ramo) del Castillo y con 63 hombres de tripulación. Había salido esa misma mañana de Pontevedra con objeto de atacar y apresar buques entre los 50 que permanecían frente a la barra de Oporto incapaces de alcanzar el puerto debido al mal tiempo. Dado que el corsario español saliera de Pontevedra con rumbo sur, es muy probable que el combate se desarrollara en el entorno de las Cíes - Sálvora - Ons.

La noche del 16 de mayo de 1801 los botes auxiliares de los buques de guerra británicos *H.M.S. Naiad* y *Phaeton*, penetraron por la ría de Pontevedra hasta el puerto de Marín. Allí, pese a la reacción de los cinco cañones de 24 libras del fuerte que guarnecía la villa, capturaron, a las órdenes del primer oficial del *Naiad*, a la corbeta española *La Alcudia* y destruyeron al paquebote *El Raposo*. *La Alcudia*, al mando de Juan Antonio Barbuto, había depositado sus velas en tierra, por lo que los británicos, incapaces de remolcar a su presa, sólo con la ayuda de los remos de sus botes, se vieron forzados a plantarle fuego y destruirla. No sabemos donde descansan hoy en día los restos de este buque, pero no es descartable a priori que acabaran perdiéndose en algún lugar del archipiélago de Ons.

También en el naufragio de un bergantín español apresado previamente por los ingleses, entra dentro de lo posible que el mismo terminara perdiéndose en el tramo del Parque Nacional que se localiza en la ría de Arosa. Este hecho se produjo el 22 diciembre 1806, cuando este buque naufragó quedando la tripulación de presa a su vez prisionera de los españoles.

El *H.M.S. Júpiter*, era un buque perteneciente a la Armada Británica, botado en 1778 en los astilleros Randall, en Rotherhite, era, ya, un buque viejo.

### Las dotaciones de presa

Cuando un buque enemigo es apresado caben dos posibilidades; o bien se le hunde privando al oponente de su carga y de los futuros servicios de la presa pudiera ofrecer; o bien se la marina con una dotación de presa hasta un puerto amigo donde pueda venderse su carga y al propio buque si no es que el mismo entra a formar parte de la propia marina, sea esta privada (corsarios) o estatal.

Antiguamente la segunda de las posibilidades era la preferida, por los corsarios, pues era la base de su negocio; y por la marina militar, cuyos oficiales y tripulaciones tenían derecho a una parte de los beneficios de la venta obtenidos.

Sin embargo este sistema tenía un límite, la necesidad de marinar a las presas con oficiales y tripulantes propios, podía llevar a que un buque especialmente afortunado pronto se vería con su propia dotación alarmantemente recortada.

Algo así le ocurrió a la fragata británica *H.M.S. Ambuscade*, cuando fue abordada y arrollada su reducida tripulación por la muy inferior en todos los aspectos corbeta Francesa *Bayonnaise* el 14 de diciembre de 1798.

La británica había hecho varias presas previamente que tuvo que marinar lo que fue en detrimento de su propia dotación. Eso, y sobre todo el arrojo de los franceses – no vayamos a disculpar a los británicos con sus propias excusas – contribuyó a la captura de la fragata.

Por cierto, a la *Bayonnaise* se le acabó la suerte el 28 de diciembre de 1803 a la altura del cabo Finisterre. Ese día la corbeta fue sorprendida por el navío de 64 cañones británico *H.M.S. Ardent* cuando volvía de La Habana para La Coruña. Merced a una hábil maniobra y tras haber intercambiado algún hierro entre ambos buques, el francés pudo doblar el cabo Finisterre y entrar en la playa de Langosteira donde embarrancó. Los franceses, para evitar que las lanchas del navío tomasen el buque, lo incendiaron, explotando posteriormente cuando el fuego alcanzó la Santabárbara. Así esta corbeta vino a engrosar el rico patrimonio cultural sumergido gallego.

El pecio de este buque ha sido localizado recientemente por nuestro equipo en el ámbito de las prospecciones arqueológicas subacuáticas que venimos desarrollando en el entorno del cabo Finisterre, a cargo de la *Dirección Xeral de Patrimonio* de la *Xunta de Galicia*.

Lo armaban 50 cañones, en el límite de ser considerado un navío de línea, casi del tamaño de una fragata. Hoy, tras su naufragio el 10 de diciembre de 1808, los escasos restos que de él se conservan, enriquecen el patrimonio arqueológico del Parque Nacional. Poseía en el momento de su pérdida una dilatada y orgullosa historia; en 1781 había participado en la batalla de Porto Praia en la isla de Cabo Verde, además de la Batalla de Cabo de Buena Esperanza en 1795 y en algún momento había sido reputado como el navío más rápido de la Armada Británica.

Este buque, después de haber sido objeto de una reparación, recibió órdenes de dar escolta a un convoy encargado de reembarcar al ejército británico, que al mando de Sir John Moore venía retirándose hacia Galicia empujado por el ejército francés.

Los informes recibidos por la flota eran que el reembarque se realizaría en la ría de Vigo, aunque la retirada se llevaría a cabo finalmente en el puerto de La Coruña, lo que daría lugar a la batalla homónima, también conocida como de Elviña.

Precisamente cuando pretendía ganar el puerto vigués, el buque se perdió tras chocar contra una roca sumergida, la noche del 10 de diciembre de 1808, 7 meses después de que la traición napoleónica hiciera olvidar a los españoles la previa traición británica respecto al ataque a nuestras fragatas procedentes del Río de la Plata.

Su comandante, el capitán Baker, fue juzgado a bordo del *Salvador del Mundo* (una presa hecha a los españoles) junto a sus oficiales y tripulación por la pérdida total del buque. El único sancionado sería el capitán, amonestado por entrar en la ría de noche, sin fondear hasta esperar el día, y sin práctico y ni siquiera haber intentado conseguirlo, fue exhortado a actuar con mayor precaución en el futuro.

El pecio de este buque lo hemos identificado, en base a los objetos localizados y el lugar donde se produjo, con el existente en el *bajo del Carrumeiro*, junto a la *isla de San Martín*. Este pecio fue primeramente descubierto, el 4 de agosto de 1956, por los buceadores de la Atlantic Savage Co. del ingeniero norteamericano John S. Potter, Jr., durante la búsqueda del mítico *Santo Cristo de Maracaibo*, aunque fueron incapaces de atribuirle un nombre al buque origen del pecio descubierto. En un principio y ante los cañones de hierro así como su munición creyeron haber localizado al galeón español,

lo que los llevó a mantenerlo en secreto hasta obtener la autorización de las autoridades españolas para las extracciones en esa zona.

Los buceadores localizaron dos cañones de hierro, uno de ellos de 2,5 metros de longitud y 0,70 metros de diámetro, una uña de ancla, balas de cañón de hierro macizo, balas encadenadas (palanquetas encadenadas a la española), vasijas de cerámica y piezas del forro de un casco en cobre y plomo. Además localizaron cargas de metralla y porcelana blanca de Delft.

Parece ser que los cañones, así como la mayor parte de los objetos localizados fueron extraídos, no ocurrió lo mismo con la munición parte de la cual continúa en el lugar. En el año 1983, buceadores de la SAS del Grupo García Alén, localizaron objetos del pecio entre las rocas, redescubriendo este buque para la ciencia.

Es de destacar que según todos los indicios en ese momento, unos 142 años tras el naufragio, nadie pareciera recordar la pérdida precisamente en ese lugar de un buque de línea de la Armada Británica.

Sin abandonar el marco geográfico del más meridional de los archipiélagos del Parque Nacional, citaremos la pérdida del vapor *Bonika* en los bajos de los Forcados en el año de 1874. Conocemos la existencia de este naufragio merced a la catalogación del SAS García Alén cuyos buceadores dicen haber localizado sus restos aunque ninguna información adicional hemos podido recabar acerca de este buque, ni de su pérdida.

En la *playa de San Martín* en la isla homónima o Sur del archipiélago de Cíes, fue embarrancado el vapor *Adriano*, en el año 1886, para prevenir su pérdida total a causa de una vía de agua de origen desconocido. Posteriormente se pudo recuperar su máquina.

El 6 de diciembre de 1907, navegaba la goleta santanderina *María Vicenta* con carga de arcilla hacia algún puerto del norte de España, Bilbao o Santander probablemente. La tripulación la formaban un patrón y cuatro marineros todos ellos de Zumaya. Al cruzar frente a la isla de Sálvora les sorprendió un violento temporal y aún cuando el buque realizó varias viradas con ánimo de ganar puerto no pudo conseguir este objetivo. La goleta quedó a la deriva y a la media hora embarrancaba en algún punto de la isla de Sálvora por la proa hundiéndose cuando la tripulación intentaba sacar el bote. Fallecieron su capitán y dos tripulantes.

El 11 de diciembre de 1910 se hundió el quechemarín<sup>2</sup> coruñés **Juan Federico** tras tocar en un bajo junto al islote Noro, situado al noroeste de la isla de Sálvora. Navegaba con carga general de licores, vino y harina, sin que se produjeran pérdidas de vidas humanas. Su tripulación se puso a salvo a bordo de la embarcación auxiliar del velero con la que llegó a Ribeira.

El vapor **Juan Cunningham**, de la Compañía Marítima de Barcelona embarrancó en la punta Lagos al sur de Sálvora el 6 de octubre de 1912 tras quedarse sin gobierno como consecuencia de habersele roto los guardines del timón.

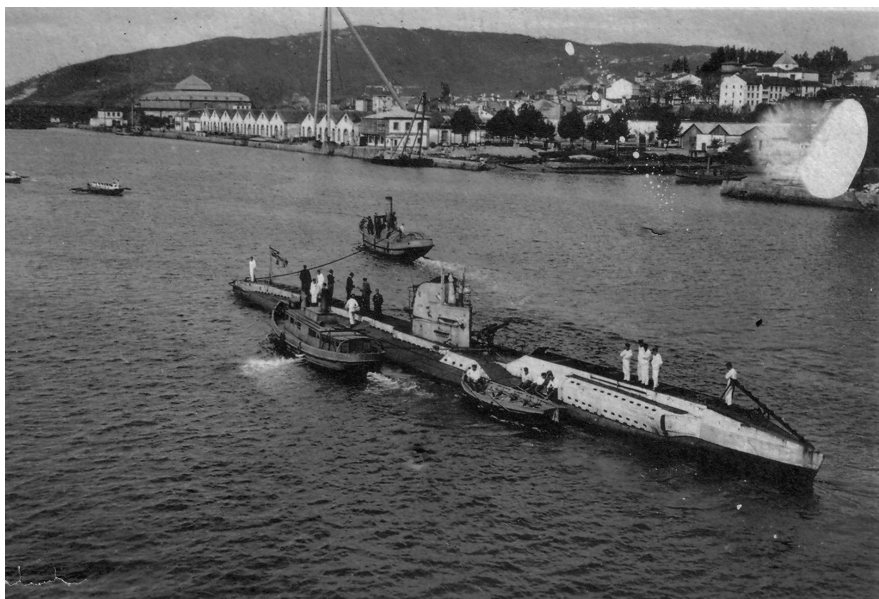
El vapor francés **Asturianne** navegaba en plena Primera Guerra Mundial, el 26 julio 1917 con una carga de lingotes de hierro de Avilés a Lisboa. Los tripulantes creyeron ver un submarino alemán en las proximidades de su barco por lo que iniciaron la huida con ánimo de refugiarse al amparo de las aguas neutrales de la ría de Vigo. El resultado fue perder su buque en las inmediaciones del Parque Nacional, sobre los bajos de Biduido, a la entrada de la ría de Vigo. Desconocemos si la tripulación del barco francés en realidad había visto a un sumergible germano, pero sí sabemos que en esos días se encontraba patrullando la zona del Noroeste de la Península Ibérica el **UC-69**, al mando del Oberleutnant zur See Erwin Waßner. Este oficial fue un exitoso comandante de submarinos responsable de la pérdida de 86 buques aliados con un total aproximado de 150.000 toneladas. El **UC-69**, pertenecía a una clase de submarino minador costero que, pese a su escaso desplazamiento, 417 toneladas en superficie, vio desplegadas varias de sus unidades durante la Gran Guerra en aguas gallegas. Todavía existen restos de una unidad gemela hundidos a la entrada de la ría de Ferrol.

El naufragio más famoso de todos los ocurridos en las costas del Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia, y uno de los más trágicos de la historia naval española es el del vapor correo español **Santa Isabel**, ocurrido en las piedras de la Pegar y su “fillá”, el 2 de enero de 1921.

Esta catástrofe se produjo en un área donde parece concentrarse los naufragios de barcos de pasaje, recordemos las pérdidas del **Salier** en 1896 en los bajos de las Basoñas y **Don Pedro** el 28 de mayo de 1895 en la Touza de Varea, Corrubedo. Esta concentración es debida a que estos barcos iban re-

---

<sup>2</sup> Embarcación de dos palos con velas al tercio y foques en un pequeño botalón.



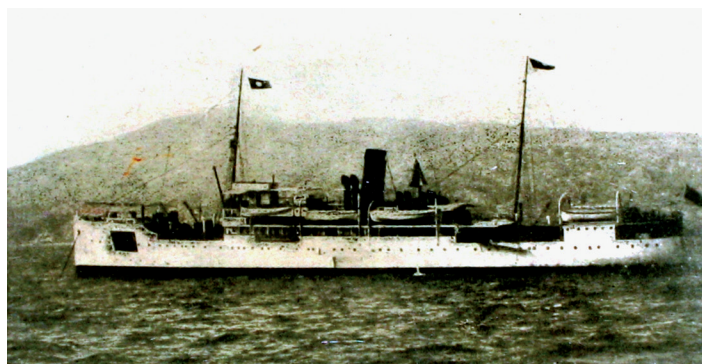
*El UC 48 en el puerto de Ferrol, su gemelo, el UC 69 fue el causante indirecto de la pérdida del vapor francés Asturianne. Fot. origen desconocido, Ar. M. San Claudio. (UC48D)*

corriendo los puertos del litoral embarcando emigrantes antes de cruzar el Atlántico con destino a América. Realizaban por tanto una navegación que los ceñía a tierra, y ya hemos visto que la tierra es el principal peligro para los buques. Cualquier error de situación podía provocar un final imprevisto sobre cualquiera de los bajos que salpican esta zona de la costa gallega. Todos los buques citados procedían de La Coruña y se dirigían a completar el pasaje en los puertos de Villagarcía o Vigo.

Las mismas circunstancias se produjeron en el suceso que nos ocupa, aunque no iba a ser este barco el encargado de cruzar el Atlántico. El ***Santa Isabel*** procedía de La Coruña donde había embarcado 31 emigrantes y se dirigía hacia Villagarcía y Vigo para completar pasaje. De allí partiría hacia Cádiz para embarcar los emigrantes en el trasatlántico ***Reina Victoria Eugenia***, en el cual debían partir rumbo a América.

Transportaba 266 personas entre tripulantes y pasajeros de los cuales en esta catástrofe murieron 213 personas rescatándose con vida únicamente 53, entre ellas su capitán D. Esteban García Muñiz.

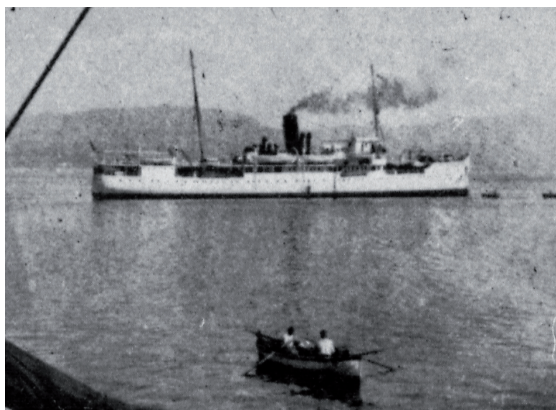




*El Santa Isabel, fotografiado durante la I Guerra Mundial, y perdido en la Pegar en 1921. Vida Gallega. (Santa Isabel.2)*

Alrededor de la una de la madrugada, en medio de un fuerte temporal con vientos del sudoeste y mar gruesa, se vieron por la proa unos rompientes. Inmediatamente se ordenó dar atrás toda máquina, aunque no consiguieron eludir los bajos. El choque se produjo en el costado de estribor y la inercia hizo que el barco continuara avanzando montando por encima de las rocas hasta quedar finalmente detenido, encallado por la popa.

El fuerte mar que se experimentada esa noche comenzó a barrer la banda de estribor. Inmediatamente se apagaron las luces. El primer maquinista antes de abandonar la inundada sala de máquinas, ordenó abrir las válvulas de seguridad con el objeto de prevenir cualquier riesgo de explosión de la caldera. Era evidente que el barco estaba perdido, ante esta situación el capitán dió la orden de abandono. Los botes de estribor fueron destrozados contra el barco en cuanto se arriaron. Algunos pasajeros presas del pánico comenzaron a arrojar al mar. Sólo un bote, arriado por la banda de babor, consiguió alejarse con varios tripulantes y pasajeros, pero fue a destrozarse contra la costa de la isla. Parte del pasaje y algunos tripulantes se congregaron en la popa, por ser la parte menos expuesta.

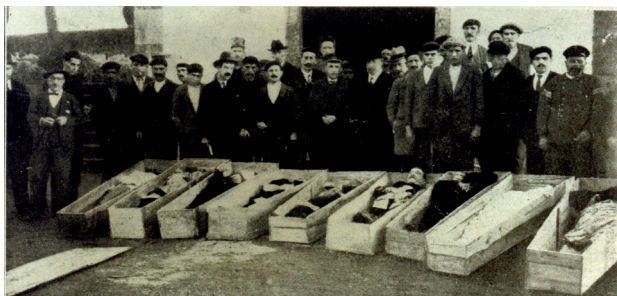


*El Santa Isabel, fotografiado durante la I Guerra Mundial, y perdido en la Pegar en 1921. Vida Gallega.*



A las nueve de la mañana, por haberse partido en dos el casco, esa parte también comenzó a hundirse, por lo que los pasajeros allí congregados embarcaron en el único bote que quedaba. Del barco únicamente sobresalía la chimenea, el palo de proa, los pescantes y el puente de mando. Alertados por el farero de Sálvora, los habitantes de la pequeña aldea de la isla acuden al lugar, la mayoría por tierra, salvo dos dornas, una tripulada por varios marineros y la otra por tres mujeres – apenas unas adolescentes - de la aldea (Xosefa Parada, María Fernández y Cipriana Ouje). Para cuando llegaron hasta el naufragio, el barco ya se había partido en tres trozos, aún así cargaron cuantos supervivientes pudieron trasladándolos hasta la playa del almacén, de donde volvieron a partir a recoger a nuevos naufragos.

La suerte de los que optaron por lanzarse al agua y tratar de alcanzar la costa a nado fue dramática, pues habían de perecer los más ahogados y el resto destrozados contra la inaccesible costa. Al amanecer, cerca de 60 cadáveres se alineaban en las rocas.



*Exposición de los primeros cadáveres del Santa Isabel.  
Fot: Ksado, Vida Gallega. (Santa Isabel 5)*

En la Punta Besugueiros, frente al lugar de la tragedia, se conservan los restos de la base de una cruz con una placa de mármol en la que se puede leer: "Al joven Don Carlos Verdier y Escobar. Agregado que

*desapareció en el naufragio del vapor "Santa Isabel" y a la memoria de las demás desgraciadas víctimas de dicho siniestro ocurrido en estas aguas en la madrugada del 2 de enero de 1921. Dedicán este recuerdo los desconsolados padres de Carlitos. Cádiz 22 de julio 1921".* Perdida hoy la cruz, el monumento queda relegado a la categoría de monolito.

Este buque como la casi totalidad de los naufragados en aguas someras en Galicia fue objeto de desguace con objeto de aprovechar su chatarra.

Tras un desastre, sea de la naturaleza que sea, parece que siempre se busca uno o varios héroes que sirvan para enjugar la desgracia vivida. Si en los ataques a las Torres Gemelas de Nueva York o a los trenes de Madrid

los equipos de emergencias fueron por sus propios méritos los héroes en la desgracia, en este caso varios protagonistas de los hechos fueron objeto de merecidos premios y recompensas además de prolongar su humanitaria fama más allá de su desaparición física.

El ayuntamiento de La Coruña tomó el acuerdo de rendir un homenaje a las tres mujeres de Sálvora que tanto se distinguieron en el salvamento. Además llovieron las distinciones sobre el segundo oficial del barco, D. Luis Cebreiro, segundo oficial del *Santa Isabel*, responsable de agrupar a los pasajeros en el bote de popa y de organizar las tareas para su salvamento. Posteriormente este oficial conseguiría alcanzar la costa a nado tras negarse a subir en el bote por temor a sobrecargarlo.

Luis Cebreiro, segundo oficial del *Santa Isabel*, y quien nos ha dejado el más vívido de los relatos acerca de los momentos posteriores al naufragio, fue recompensado por el rey Don Alfonso XIII con la Cruz del Mérito Naval, el Gobierno le otorgó la Cruz de la Orden de Beneficencia de primera clase, asimismo recibió la Medalla de Oro de la Sociedad Estatal de Salvamento de Náuticos.

Otros tripulantes recompensados fueron los miembros del equipo de máquinas Miguel Calvente Villalva, primer maquinista, y el fogonero Manuel Flores Martínez. Los dos fallecieron en el naufragio no sin antes abrir las válvulas de seguridad de la caldera, evitando que explotaran, poniendo en peligro las vidas de los que estaban a bordo, como ocurriera en otros muchos naufragios de la época.

### Un héroe

Luis Cebreiro López, marino mercante asturiano, era el segundo oficial a bordo del *Santa Isabel* en el momento del naufragio. una vez terminada la Guerra Civil Española llegó a ser ayudante de Marina de Vivero durante muchos años con el cargo de capitán de corbeta. Allí organizó un servicio de salvamento de naufragos en la ría. Esta meritoria labor tuvo si cabe más mérito por cuanto en aquellos tiempos era uno de los pocos ejemplos en todas las costas españolas, junto al existente en San Sebastián. Este servicio estaba basado en una embarcación de hierro de 14 metros de eslora, dotada de dos motores de gasolina. Pero antes, el 10 de noviembre de 1944, durante la Segunda Guerra Mundial, colaboró en el salvamento de los naufragos del submarino alemán *U966*, barrenado por su propia tripulación en Punta Maeda, Estaca de Bares y del hidroavión británico *Sunderland* derribado por la *Luftwaffe* cuando investigaba el desarrollo de los acontecimientos; 6 cadáveres fueron recuperados por la embarcación mandada por Cebreiro de una tripulación de doce hombres.

El capellán del buque, Antonio Pescador Saberón, tuvo otro de los comportamientos heroicos registrados aquel día, negándose a embarcar en los botes y permaneciendo junto con los naufragos a los que intentaba animar

**Relato del naufragio del Santa Isabel en primera persona  
Luis Cebreiro, segundo oficial:**

*"A eso de la una y media, aproximadamente, de la mañana del domingo día dos y estando descansando en mi camarote que estaba bajo el puente, sentí un fuerte golpe en el buque y empecé a vestirme y, al momento, se presentó el capitán, avisándome de que encallara el buque y dando órdenes para proceder al salvamento del pasaje y tripulación. Salí rápidamente de mi camarote y subí al puente. Allí estaban el capitán y el primer oficial con pasajeros que se proponían salvar. Yo bajé a atender a muchos que estaban en la cubierta de botes de babor, pues los de estribor los destrozó el mar contra el barco, por ser el costado que daba de donde venía el mar. De babor se arrió un bote con tripulación y pasaje que pudo salir; pero más tarde supe, cuando llegué a tierra, que ese bote se destrozara contra la isla de Sálvora".*

*"Viendo que daba el fuerte mar reinante contra el vapor que estaba ya sin luz decidí trasladarme con todos ellos a la cubierta de popa, pues podría quedar aquella parte fuera del agua y de ésta forma podrían acudir en nuestro auxilio. Así lo hice y pasé con todos a aquella parte animándolos y allí los agrupé al lado del bote nº 8 que estaba en la parte de babor".*

*"Oí, decía el segundo oficial, gritos pidiendo varias personas auxilio, voces que partían del fumadero de segunda clase y bajé y allí estaban varios hombres y mujeres del pasaje, y los llevé a donde podían estar más seguros, al lugar mencionado. Por si aquella parte del buque se hundiese, los metí dentro del bote a todos y quedamos tres fuera del bote, yo y otros dos más que supiesen nadar para que el bote no fuese muy cargado. También se metió el primer maquinista, Dn. Miguel Calvente, que falleció de frío cuando llegaba a tierra y quién ordenó que se abriesen las válvulas de seguridad de las calderas al abandonar el correo cuando empezó a entrar agua en ellas".*

*"Acurrucada en un rincón de la cubierta, una madre intentaba amparar y cubrir con su cuerpo a cinco infelices criaturas. Durante un tiempo las olas, furiosas y gigantes, parecían respetar aquel cuadro de ternura y amor. Cambió el viento, y el mar se abalanzó sobre las inocentes víctimas. Fue un momento de angustia sin igual ver como cada ola iba arrancando un hijo de los brazos de aquella madre, a quien ahogaba el dolor. Con el último de los hijos, al que abrazó desesperadamente, llevó el mar la figura más hermosa de madre que contemplé en mi vida".*

*"Amaneció y siempre tenía la esperanza de que llegasen auxilios y no tuviésemos necesidad de arriar el referido bote, pues, dado el mar que había, resultaría peligroso, pero a eso de las nueve de la mañana empezó a hundirse aquella parte de la popa, seguramente porque partiera en dos el barco, quedó el salvavidas sobre los calzos y llegó el mar a donde estaba y flotó, quedando fuera del barco con todos los que metiéramos dentro del mismo, quedando en la cubierta algunos que sabían nadar, y que se metieron, al caer al agua arrastrados por otro golpe de mar, dentro del mismo, con los demás naufragos. Salieron bogando con dos remos dos marineros del buque y otro que era de Palmeira, ya viejo, gobernando el bote.*

*Quedamos yo y un pasajero joven, que agarré en el agua ya que no sabía nadar, y, aunque desde el bote nos ofrecían sitio, les manifesté que, por ir muy sobrecargado no quería embarcar, pues era peligroso, y dejé embarcar al joven que yo llevaba nadando. Así siguieron por sus medios en dirección a la isla y, más tarde y ya bastante separados del buque, supe en tierra que fueran auxiliados por dos dornas de la isla de Sálvora, una tripulada por mujeres y otra por hombres.*

*Continué yo nadando, aunque era peligroso, fui a la isla y a ella llegué después de luchar mucho con el mar, pues intenté ir nadando a una ensenada de Sálvora llamada Besugueiros. No me fue posible y entonces, sorteando las rompientes, pude llegar a otro sitio de la misma donde se encontraba un grupo de mujeres y algunos hombres haciendo señales indicándome el lugar mejor para que llegase y, una vez allí, me auxiliaron y vendaron los pies, por herirme en las piedras, pues iba descalzo para poder nadar mejor. Se portaron todos muy bien conmigo y me llevaron al faro nuevo que aunque no funcionaba aún, vivían en él, y allí me dieron una cama, por no servirme ninguna de las ropas de las que me traían, pues soy de mucha estatura. Cuando desperté, me trajeron el traje ya seco y me vestí. Fui en el vapor Rosiña a Riveira, donde se encontraba en el puerto mucha gente que me animó y atendieron mucho a todas las personas que se salvaron".*

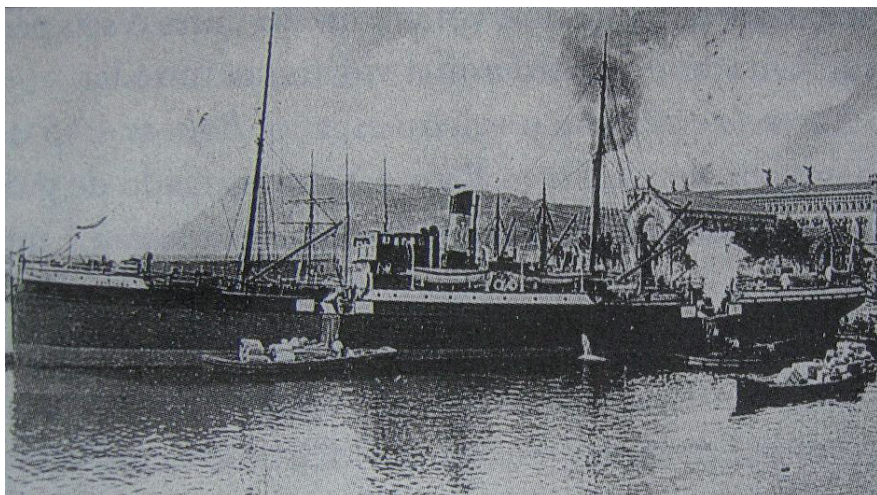


*El segundo oficial del Santa Isabel, Luis Cebreiro con algunas de las heroínas de Sálvora. Foto Ksado. (Luis Cebreiro001)*

y dar consuelo. Finalmente un golpe de mar lo arrancó de la cubierta. El que no hubiera reservado para sí ninguno de los chalecos salvavidas que había repartido entre el pasaje sin duda contribuyó a su trágica muerte.

No sólo entre los tripulantes se vivieron momentos heroicos. La primera persona que se dió cuenta del naufragio fue el farero de la isla de Sálvora, quien despertado por los ladridos de su perro avisó a los colonos de la isla, varios de los cuales se embarcaron en sus dornas de pesca acudiendo en ayuda de los náufragos.

Entre los recompensados por su desinteresada actuación estaban Josefa Parada, Cipriana Ouje y María Fernández Ouje, quienes remolcaron al bote N° 8, así como a varios náufragos en varios viajes. 48 personas les debieron la vida y por tal hazaña fueron recompensadas por la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo además de ser homenajeadas como heroínas.



*El Cataluña perdido en la isla de Sálvora en 1922. (Cataluña 1922)*

El mismo pueblo de Ribeira, que se desvivió en atenciones para con los supervivientes, fue reconocido por el rey Don Alfonso XIII como "*Muy Noble, Muy Leal y Muy Humanitaria Ciudad*".

En 1922 el vapor español *Itálica*, que arbolaba la divisa de la compañía *Ibarra*, embarrancó, envuelto en la niebla, en los bajos de los Biduidos, al norte de la isla de Monteagudo, perteneciente al archipiélago de las Cíes. Era un viejo vapor de 1070 toneladas de carga general botado en Inglaterra en 1884. Había salido de Vigo a las 8 de la noche del 11 de enero en medio de una densa niebla. Aunque se dirigía hacia el sur salió por la boca norte de la ría, pues su capitán juzgó que allí la niebla era menos espesa. A medida que progresaba la navegación la visibilidad disminuyó y el buque terminó chocando con los bajos horas después. El choque se produjo en la parte central del casco, hundiéndose ligeramente de popa.

El pasaje y tripulación se hallaba en su mayor parte durmiendo en sus alojamientos. Tras el choque todos se embarcaron en los botes salvavidas siendo más tarde recogidos por un velero y dos vaporcitos pesqueros que los trasladaron a Vigo, no hubo que lamentar pérdida de vidas en este caso.

El capitán regresó posteriormente a su buque a bordo de uno de los vapores para reconocer la situación del *Itálica*, pero éste se había hundido ya totalmente.



Solo 5 meses después de la pérdida del *Itálica*, en junio de 1922 el griego *Spyridon*, y a causa también de la niebla, “bajaría” a hacer compañía al buque español. Había sido fabricado, en 1898, para la British & South American Steam Navigation Co. De Liverpool con el nombre de *Herminius*, en el astillero Russell de Port Glasgow, posteriormente sería vendido a M.G. Livanos de Chios, Grecia, que lo renombró *Spyridon*. Estaba propulsado por una máquina de triple expansión.

El vapor de la Islaña Marítima de Mallorca *Cataluña*, de 1000 toneladas, embarrancó el 17 de noviembre de 1922 en una restinga de la isla de Sálvora cuando pretendía entrar en la ría de Arosa procedente de Vigo. No hubo que lamentar pérdida de vidas humanas. Destinado a la navegación de gran cabotaje, tocó en un bajo que le abrió una vía de agua de 5 m por el costado de babor. Su capitán Isidro Plá y el resto de la tripulación se salvó llegando a tierra con sus petates y con la documentación del buque.

Procedía de Barcelona y, tras recalar en los puertos de Vinaroz y Vigo, debería alijar mercancía en el puerto de Villagarcía y otras 99 toneladas en el puerto de La Coruña.

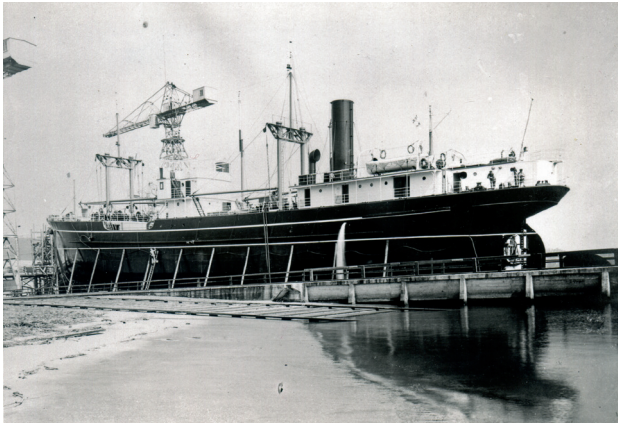
Son numerosos los naufragios de embarcaciones pesqueras que se produjeron en el entorno de estas islas. La poca entidad de la mayoría de ellas ha provocado que en ocasiones no hayan llegado hasta nosotros noticias acerca de su pérdida o que la misma no sea de entidad para los fines del presente documento. Ejemplos de lo dicho son embarcaciones como el *Arlanza nº2* (en el Bajo del Cabanal, 1925), el *Weyler 8* (cerca del islote Agoeiro, 1927), el *Laureano Monte-negro* (también en los *Biduidos* en 1928), el *Cuatro Hermanos* con pérdida de 6 vidas en el entorno de las islas en 1934.

El mercante costero *Orozko Tar Miker de Bilbao* tocó en una restinga al sur de la isla el 2 septiembre de 1930 cuando se dirigía de Villagarcía a Gijón con 320 toneladas de puntales de pino. Su tripulación fue puesta a salvo por el buque *Ilvesca* que se encontraba en las proximidades. Era un vapor de casco de madera de 432 toneladas dedicado al tráfico de cabotaje.

Una nueva guerra, la peor de todas las que haya sufrido la Humanidad volvió a tener como escenario parcial las aguas gallegas y las que rodean al **Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia**. Adolf Hitler, un oscuro suboficial del desaparecido Ejército Imperial Alemán, nacido en Austria, se hizo con el control de un partido ultranacionalista germano. Amparado

en la desazón que se abatió sobre Alemania y Austria por la derrota en la I Guerra Mundial y las duras condiciones impuestas por los Aliados, se impuso en unas elecciones democráticas. Combinando victimismo y odio al diferente, junto a avances de tipo laboral y social, consiguió embarcar a su nación y a varias naciones europeas en una empresa que no sólo conllevó la propia destrucción del tirano, sino la muerte, ruina y destrucción de la mayor parte de Europa y más allá por otros dos continentes, provocando la muerte de alrededor de 60.000.000 de seres humanos.

Dentro de los sucesos en nuestras aguas relacionados con ese período histórico conocido como Segunda Guerra Mundial, hemos de citar el trágico naufragio del patrullero francés *Barsac (P-20)* en la Isla de Onza, subsidiaria de Ons, ría de Pontevedra, a las once de la noche del 6 de enero de 1940. Es el accidente más luctuoso de los ocurridos en este archipiélago.



*Un gemelo del francés Barsac en el carro. C. Musée national de la Marine. (barsac001)*

El *Barsac* era un buque de 1.049 toneladas y pertenecía a la compañía francesa Worms, Josse & Cie., aunque había sido incautado por el gobierno francés para dedicarlo, tras armarlo, a patrullero.

El *Barsac* había sido requisado el 13 de septiembre de 1939 en Le Havre por la Marine Nationale. Tras unas modificaciones, el buque quedó encuadrado en la 3e EPA (Escadrille de Patrouilleurs Auxiliaires) en el canal de la Mancha, pasando posteriormente a la 4e EPA en el Atlántico.

Esta escuadrilla estaba formada con seis mercantes de la misma compañía, de aspecto exterior idéntico aunque con fechas de construcción dispares. El *Barsac* era del tipo "Super Listrac", construido en 1922-23.

La misión básica de estos buques era la de realizar cruceros a la búsqueda de buques mercantes enemigos y así destruir su tráfico mercante. Las fun-



ciones como vemos son muy similares a las de los antiguos corsarios, por lo que algunos autores así los vienen denominando, aunque en occidente este tipo de guerra realizado por particulares desapareció de *facto* a mediados del siglo XIX.

Para desarrollar su función había sido armado con cuatro cañones de 100 cm, montando dos por banda, otros dos de 3,7 cms y dos ametralladoras antiáreas de 8 mm. Estaba al mando de un alférez de navío de la reserva naval.

Se encontraba en patrulla de vigilancia frente al sector de Vigo en compañía de su similar *Leóville* cuando embarrancó en la isla de Onza, concretamente en punta Galera en la noche del 6 al 7 de enero de 1940. Ambos buques al parecer se dirigían a la ría de Pontevedra a resguardarse del fuerte temporal que afectaba a la zona, buscando el abrigo de las islas de Ons y Onza.

El barco encalló en medio de un violento temporal con gran cerrazón. Habían ido en demanda de la entrada sur de la ría, pero al no distinguir el faro de la isla de Ons ni las enfilaciones de entrada, había acabado estrellado contra la costa. Chocó violentamente contra los bajos, quedando casi completamente destrozado e imposibilitado de pedir ayuda por radio al arrancarle un golpe de mar el puente. Ante esta situación los tripulantes comenzaron a disparar bengalas que fueron vistas por el *Leóville* desde el que se lanzaron insistentes llamadas de auxilio por radio.

El buque tras el choque se partió en dos y varios de sus tripulantes perecieron al volcar una ballenera y otros fueron arrastrados por las olas desapareciendo. Los supervivientes, tras alcanzar la costa, se agruparon en las rocas de donde fueron rescatados a la mañana siguiente por numerosas embarcaciones españolas aún a riesgo propio por el mal estado del mar.

Las señales de radio emitidas por el *Leóville* fueron recibidas por el vapor español *Isla de Tenerife*, de la Compañía Trasmediterránea, que enfilaba la boca norte de la ría de Vigo. El capitán inmediatamente viró en redondo y salió a toda máquina para prestar ayuda. También acudieron el remolcador *Moncho* y el cañonero de la Armada Española *Canalejas*, la lancha *C14* y la lancha *Vila II* de Ribeira.

El rescate presentaba grandes dificultades dado el estado del mar. El *Isla de Tenerife* poseía un aparato lanzacabos, con el cual pudo recoger trein-

ta supervivientes y los condujo rápidamente a Vigo por estar algunos de ellos heridos. Mediante los botes auxiliares de las embarcaciones fue posible recoger a los naufragos que se encontraban en las islas y comenzar a buscar los cadáveres que flotaban alrededor del **Barsac** o habían sido arrojados contra la costa. El **Canalejas** rescató a 15 naufragos y los cadáveres de 5 tripulantes. El **Moncho** entró en Vigo con otro cadáver más.

Al día siguiente se pudo ver que el buque se había hundido completamente en los arrecifes de punta Galera, a unos 200 m de tierra el lugar del naufragio lo marcaba un único palo que sobresalía del agua.

El número total de víctimas fue de 18, los cadáveres recuperados fueron enterrados en el cementerio de Pereiro. El cónsul francés en su discurso durante los funerales, resaltó que Francia nunca olvidaría el salvamento de estos marinos de su Marina de Guerra. Hoy en día todavía permanecen bajo el agua fragmentos del casco del buque así como munición y otros objetos.

Los tripulantes supervivientes fueron trasladados a Ferrol a bordo del guardapescas de la Armada **Fogonero Bañobre**, donde fueron internados provisionalmente, como marcaban las normas de neutralidad.

Los restos fueron pronto objeto de saqueos y “recuperaciones”, incluso de aquellos más peligrosos y que ocasionaron alguna víctima entre los habitantes de la isla de Ons.

### El naufragio en cabo Home del Cabo la Plata

El cabo de la Plata era un vapor mixto de carga y pasaje, propiedad de la compañía Ibarra había sido botado en 1908 y, durante la Guerra Civil española había sido requisado por los Nacionales, recuperando sus propietarios el buque en el año 1939.

Procedía de Sevilla y había hecho escala en Vigo antes de continuar rumbo a “*El Ferrol del Caudillo*”, al salir por la boca de la ría y, debido a la niebla, embarrancó al sur del cabo Home, sobre los bajos Capeludos. Inmediatamente en su auxilio se presentaron el vapor de los prácticos de Vigo, la lancha **V2** de la Comandancia viguesa, el guardacostas **Pegaso** con botes y personal del crucero **Canarias**; el remolcador Cíclope, además de un aljibe por si sus potentes bombas fueran útiles en caso de proceder al achique del buque naufrago.

Antes su capitán ya había dado orden para que abandonaran el barco los 30 hombres de su tripulación dado que presentaban una bodega inundada, además de la sala de máquinas por lo que nada podían hacer por su salvamento. Esa tarde un equipo de buzos proveniente del puerto vigués reconocieron los bajos y la obra viva del buque por si se pudiera proceder a su salvamento.

De todas formas el estado francés hizo concesión de los restos para su aprovechamiento como chatarra a favor de José F. Landín.

Posteriormente el pecio de este buque sería objeto de algún tipo de actuación por parte de la Atlantic Savage Co. de Potter que realizó algunas inmersiones en el lugar y recuperó diversos objetos.

#### Por los pelos

El vapor alemán *Erna Oldendorff* embarrancó a las 2 de la madrugada del 27 de enero de 1941 en la isla de Ons, cuando pretendía fugarse desde Vigo, donde estaba internado y alcanzar un puerto francés ocupado por los germanos, aunque pudo ser rescatado y remolcado a Marín.

En la zona donde se localiza el pecio del *Barsac* se ha citado la localización de una hélice<sup>3</sup>. En los últimos tiempos se han localizado los restos de este buque, que forzaron la intervención de la Armada Española al localizarse varios proyectiles de artillería y procederse a su retirada.

El 29 de enero de 1947, al norte de las *islas Cíes*, aunque en este caso en la *punta do Cabalo*, embarrancó perdiéndose por completo, el británico *Samwater*. Se encontraba sin tripulación, que había abandonado el buque a consecuencia de un incendio. Se trataba de un buque tipo Liberty construido en Baltimore, EE.UU, de Norteamérica durante la Segunda Guerra Mundial.

Se encontraba en viaje de Australia a Europa con escala en Capetown para aprovisionarse de *fuel*. Transportaba carga general entre la que se encontraba lana y productos químicos. A bordo viajaban 41 personas, 36 miembros de la tripulación y 5 pasajeros. Fue abandonado alrededor de las 4:30 de la madrugada a unas 40 millas al sudoeste del cabo Finisterre cuando el incendio que se había declarado a bordo poco antes era evidente que se hacía incontrolable al alcanzar la acomodación del buque.

La tripulación recibió órdenes de abandonar el buque reuniéndose junto a los botes. No se desató el pánico y la maniobra se realizó en buen orden. Sin embargo la intensidad del fuego impidió detener las máquinas y el buque continuaba navegando por lo que al descender los botes varios volcaron. Esta circunstancia provocó que muchos de sus ocupantes cayeran al agua, 18 tripulantes y 2 pasajeros desaparecieron para siempre pese a llevar puestos los chalecos salvavidas.

---

<sup>3</sup> Dato facilitado por la empresa Servisub.

Los supervivientes fueron recogidos por el buque sueco *P.L. Pahlsson*.

El buque acabó estrellándose en la punta do Cabalo, al norte de la isla de Monteagudo, a unas 63 millas al sudeste de donde había sido abandonado. El *Samwater* fue posteriormente comprado por la empresa de desguaces Construcciones S.L. de Vigo por 23.625 pesetas al Ministerio de Transportes inglés.

En este mismo lugar, el 2 de octubre de 1952, según algunas fuentes, embarrancó el mercante español *Cabo de la Plata*. Tenía 9.000 toneladas y llevaba carga general con tabaco, vino Sansón, motores Perkins, jabón, aceite, etc. En realidad parece que el barco embarrancó en los bajos Capeludos, en el inmediato cabo Home, ya en el continente.

El 23 de octubre de 1952 se produjo la pérdida del remolcador de la Armada española *Cíclope* en la isla de Onza.

Han existido dos buques de la Armada española que ostentan el dudoso honor de haber naufragado dos veces. Uno de ellos fue el remolcador *Cíclope*<sup>4</sup>, en su tiempo el mayor remolcador con el que contaba la



Remolcador de altura *Cíclope* de la Armada Española. CICLOPE

Armada española, había sido botado en Inglaterra con el nombre de *Saint Clement*.

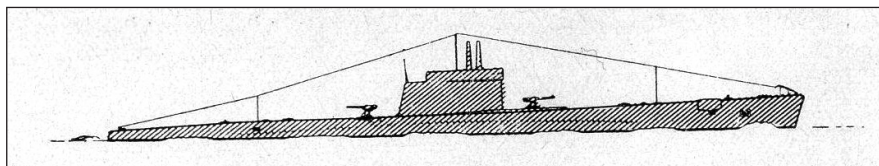
Un dato poco conocido acerca de este buque es que fue el encargado de transportar el submarino *Peral* desde Cádiz donde estaba abandonado, hasta Cartagena, donde fue recibido como una reliquia histórica y aún hoy se conserva como monumento público. La instalación del submarino pionero en el interior del Arsenal quedó ultimada el 15 de marzo de 1930.

<sup>4</sup> El segundo buque con esa dudosa distinción es el destructor *Císcar* hundido definitivamente en la ría de El Ferrol.

Al comienzo de nuestra Guerra Civil el *Cíclope* se hallaba en Cartagena, quedando en manos del gobierno republicano. El 5 de noviembre de 1938, mientras se encontraba en el puerto comercial de Cartagena, resultó alcanzado por un bombardeo aéreo que lo dejó semihundido con una gran brecha en su costado.

Una vez terminadas las hostilidades fue recuperado y adscrito a la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques, cambiando su mitológico nombre por el más anodino de *RA-I*.

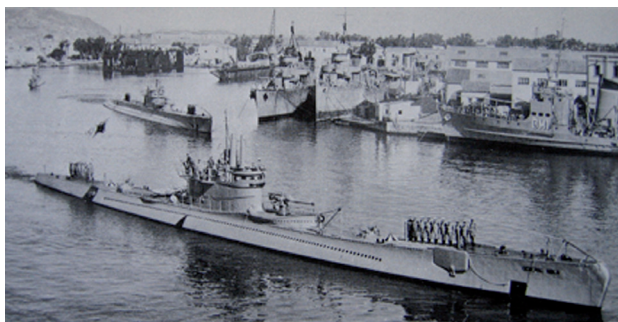
Tras la disolución de la citada Comisión, continuó prestando servicios con la Armada hasta que el 23 de octubre de 1952, cuando se dirigía hacia la Escuela Naval Militar de Marín, tuvo una caída de presión en las calderas que le privó de movimiento (según la versión más común) yendo a estrellarse contra los bajos situados al sur de la Isla de Onza, en la Borneira, donde se perdió totalmente siendo imposible su recuperación. Posteriormente se ría desguazado.



Perfil del sumergible español *General Mola* según el *Almanaque Naval Italiano de 1941*.  
(GENERAL MOLA).

Existe otra versión de la pérdida de este barco que sostiene que su naufragio se produjo cuando regresaba de unos ejercicios de tiro en los cuales había tomado parte remolcando el blanco sobre el que se ejercitaban los buques. Cuando se hallaba a la altura de la isla de Onza se decidió recoger el cabo de remolque para lo que se redujo la velocidad. Al encontrarse ya en un lugar de poco fondo, el seno que formó el cable quedó enganchado en algún obstáculo bajo el agua impidiendo cualquier maniobra al sentenciado remolcador que nada pudo hacer para evitar estrellarse contra las rocas.

El 10 noviembre 1956 en el *Freu da Porta*, se produce uno de los naufragios más conocidos de todos los acaecidos en las islas Cíes: el del pesquero *Ave del Mar* (con el permiso del galeón del *Monmouth*, el popularmente conocido como *Santo Cristo de Maracaibo*). El elevado número de fallecidos, y que la mayoría de ellos fueran vecinos del puerto de Cangas, (varios, parientes entre sí), hizo que los hechos perdurasen más en la memoria popular que



*El submarino español General Mola abandonando la base de submarinos de Cartagena*

otras tragedias en la misma zona.

Otra circunstancia que hizo de éste un naufragio excepcional es que es uno de los primeros casos donde fueron utilizados buceadores autónomos en tareas de salvamento,

en este caso de los cuerpos de los fallecidos, y ello fue por la desinteresada colaboración de los buceadores de la *Atlantic Salvage Co.* de John S. Potter que se encontraba en esas fechas prospectando los fondos de las *Cíes* en búsqueda de los restos del galeón del *Monmouth*.

El archipiélago de Ons semeja un cementerio de buques de guerra, el 23 de diciembre de 1959, se habría de producir en estas islas la pérdida de un submarino, perteneciente a la Armada española, el *General Mola*, perdido concretamente en la isla de Ons.

La historia de este submarino en España es consecuencia directa de nuestra Guerra Civil. Cuando se produce la sublevación de parte del Ejército y de la Marina, se produce una especie de división de las fuerzas navales, las cuales quedaron repartidas de forma desigual entre ambos bandos. Las considerables fuerzas submarinas con las que por entonces contaba la Armada Española, quedaron en su totalidad bajo la disciplina del gobierno republicano, no contando los sublevados con ninguna unidad de este tipo. Como consecuencia el bando sublevado no contaba más que con varios cruceros y únicamente dos destructores para impedir el comercio republicano y ejercer el dominio del mar a pesar de la disparidad de fuerzas, favorable al bando del Frente Popular. La fuerte carga de misiones que debían soportar un escaso número de unidades, impedía un control efectivo del tráfico mercante enemigo.

Para suplir esa carencia, se buscó el apoyo del gobierno Italiano de Benito Mussolini que llegó a poner a disposición del gobierno de Burgos su flota submarina. Se comenzó así, con buques italianos, a combatir a la flota mercante de la España republicana y su marina de guerra.



Como dato curioso diremos que los sumergibles destinados a esta tarea, tripulados por oficiales y marineros italianos, contaban siempre a bordo con un oficial español, el cual debía hacerse pasar por comandante del submarino, en caso de ser interrogados por cualquier buque de vigilancia del Comité de no Intervención.

Entre otras unidades, destructores principalmente, se cedieron al gobierno de Burgos dos submarinos italianos; *Archimede* y *Evangelista Torricelli*, bautizados aquí como *General Mola* y *General Sanjurjo*. Estos sumergibles llegaron de Italia con parte de su oficialidad española para irse familiarizando con su maquinaria. Se buscaron tripulantes entre los buques afectos al bando nacional y se formaron las tripulaciones que deberían marinarlos. Tras un período de pruebas, pronto comenzaron sus patrullas de guerra logrando importantes éxitos en su misión.

En el momento de su pérdida el General Mola estaba siendo remolcado desde la base de submarinos de Cartagena hasta su desguace en algún puerto del norte de la Península. El submarino había llegado con creces al límite de su vida activa, tenía un diseño anterior a la Segunda Guerra Mundial y por lo tanto no pudo aprovecharse de los avances que esa contienda supuso para los sumergibles. Ya con 23 años se dirigía remolcado para terminar bajo el soplete.

### La muerte de un Viejo Guerrero

El pesquero español *Océano Atlántico* había sido construido durante la Primera Guerra Mundial como un *Admiralty Trawler*, es decir, un buque de guerra basado en el modelo de un pesquero. Se buscó como diseño tipo uno bien probado en los mares del norte y que era el de los trawlers lo que en nuestro país se entiende por arrastrero. Eran buques pensados para faenar en mares duros con grandes redes que debían ser arrastradas por el fondo gracias a poderosas máquinas de vapor, disponían de despejadas cubiertas donde lo mismo se podía instalar una maquinilla para actuar como dragaminas que cargas de profundidad para actuar como patrulleros antisubmarinos, siempre con el respaldo de una poderosa artillería para su tamaño. No es extraño que al finalizar la guerra muchos de estos buques, al quedar desafectos, fueran dedicados a labores de pesca, comprados por armadores españoles. En Gibraltar fueron adquiridos varias embarcaciones de este tipo y abanderados en España. Muchos de ellos aún revivirían tiempos guerreros, cuando fueron requisados por los contendientes en nuestra Guerra Civil donde sirvieron asimismo como buques de patrulla, prestando valiosos servicios.

El 23 de diciembre de 1959, acabó sus días de una manera más honorable, al partir el cable que lo mantenía unido a su remolcador se estrelló contra la costa oeste de la isla de Ons. De todas formas sus restos no debían de ver



la paz, el pecio fue desguazado en el lugar del naufragio. A pesar de esto aún persisten partes destrozadas del mismo al pie de los acantilados.

En punta Pirula al sur de la isla de Sálvora, el 19 de marzo de 1963, se perdió el mercante portugués *San Silverio*. No hubo víctimas, siendo puesta a salvo su tripulación por el guardapescas de la Armada Española Centinela.

El *Océano Atlántico*, un pesquero dedicado al bou, era un tipo de pesquero que había sido muy común en los puertos gallegos. Su construcción era británica y databa de la época de la Primera Guerra Mundial, cuando la necesidad de construir buques de patrulla que se enfrentaran contra los submarinos de la *Reichmarine* hizo que se construyeran buques de este tipo en una proporción nunca vista.

Embarrancó en un punto indeterminado de la isla de Sálvora el 19 de febrero de 1966 cuando pretendía refugiarse de un temporal en el interior de la ría de Arosa. Sólo sobrevivió al naufragio un hombre de los trece de tripulación.

Dos buques cierran de momento la lista de los naufragios en el archipiélago de Cíes. El primero es el del buque tanque noruego *Polycommander*, el cual después de provocar la mayor marea negra en estas costas hasta esa fecha, el 4 de mayo de 1970, fue retirado de los bajos donde embarrancó al este de la isla del norte, fue desguazado en Kaohsiung, la segunda ciudad en importancia de la isla de Formosa (Taiwán) en 1983. Dado que propiamente no se trata de un naufragio cuyos restos todavía se conserven en el lugar no nos detendremos más en él.

El último de los naufragios, es el más trágico de todos los producidos en el archipiélago vigués, supuso la desaparición de 27 hombres en el pesquero *Marbel* perdido en la ensenada de Lago en 1978. Era un buque congelador factoría de 1371 toneladas, botado en 1966 en los astilleros de Marítima Axpe, Bilbao. Tenía rampa a popa y un motor de 2000 caballos fabricado en Barreras, Vigo.

Se dirigía a faenar a África del Sur, en la actual Namibia, el 27 de enero de 1978 con 36 hombres a bordo de los que fallecieron 27. Salió al mar con un temporal de viento que rozaba los 50 nudos y una mar en consonancia. Sin embargo el *Marbel* era un barco capaz de enfrentarse con esas circunstancias y aún peores, no hemos de olvidar que estos buques navegan – y trabajan – en peores condiciones todos los días.

*El Santa Urbana de  
La Coruña, otro antiguo  
patrullero británico,  
como el Océano Atlántico.  
Óleo de Miguel San  
Claudio San Pedro.  
Archeonauta.  
(Santa Urbana)*



Era viernes y nos podemos imaginar el ánimo de la tripulación al salir de esa manera, a las puertas de un fin de semana y con el motor casi sin rodar tras una prolongada reparación, inspección y puesta apunto.

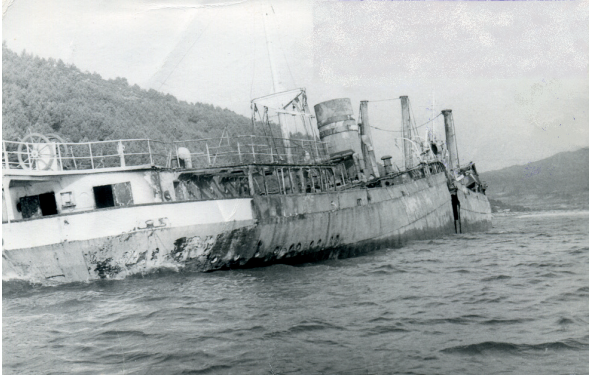
Una explosión dejó claro que algo no iba bien, sobre todo viendo el agujero que presentaba el motor en un costado, precisamente por donde debió de salir una de las bielas. El motor fue parado inmediatamente por el personal de máquinas lo que le costó serias quemaduras al engrasador.

El barco se encontraba sin propulsión, atravesado al mar, con temporal fuerte y con una costa inaccesible a sotavento. Nada podía ir peor.

En España en esos momentos no existía un Salvamento Marítimo digno de tal nombre, la vida en el mar estaba a merced de la suerte y pericia de marinos que sabían que prácticamente nada podían esperar de tierra ni de unas autoridades que sin duda tenían mejores cosas que hacer. Y es que en la Comandancia de Marina de Vigo no había nadie de guardia, la estación costera de radio estaba fuera de servicio por falta de suministro eléctrico y, en fin nadie acudió en auxilio de los naufragos hasta el mediodía siguiente al suceso.

En la máquina del pesquero no se podía liberar el cilindro inutilizado. Ni las anclas ni las puertas de pesca fondeadas pudieron detener la deriva del **Marbel** hacia su fin, arrastrando a la muerte a la mayoría de su tripulación.

Del equipo de máquinas sólo hubo un superviviente, lo que denota la abnegación de los de la “mina”, gente a la que casi nunca se apela cuando se evocan



*Pecio del John Lybe, entre punta Subrido y la playa de Barra, fuera por tanto del Parque Nacional. Ar. M. San Claudio. John Lybe001*

las cosas del mar. Casi siempre que se habla de pelear por salvar un buque en estas circunstancias son ellos los que permanecen al pie del cañón.

El barco terminó chocado contra la costa en la ensenada de Lago. La gente vió en ese momento la única oportunidad de salvar

la vida y comienza a saltar a tierra inmediatamente tras el choque, aunque sólo 9 lo consiguen. El resto, 27, desaparecieron.

En su momento este naufragio fue un escándalo como tantos otros cada vez que se pierde un buque en nuestras costas, sobre todo si hay fuertes pérdidas de vidas humanas o se producen daños al medioambiente. Pero en este caso, que un buque quedara a la deriva frente a un puerto de la importancia de Vigo, y que no se hiciera nada útil para socorrer a esos tripulantes, recuerda el caso de la pérdida en La Coruña del pesquero **La Isla**,



*Urmaya, perdido en Besugueiros en 1984*

en el año 1971 bajo la Torre de Hércules y con todas las fuerzas vivas de la ciudad – que eran muchas – contemplando como iban desapareciendo bajo la superficie uno a uno sus tripulantes, víctimas del frío y la extenuación.

El 2 de noviembre de 1984 el costero español, matrícula de San Sebastián, **Urmaya** abatido por el viento, se dirige con fuerte escora y con avería en el motor a la punta Besugueiros donde se perderá, no hubo que lamentar

pérdida de vidas. Se dirigía en lastre a Villagarcía. Tenía 376 toneladas de registro bruto y se dedicaba a la carga general.

El *Nuevo Torre de Likona* era un pesquero de 27 metros de eslora y unas 129 toneladas de registro bruto. Había sido botado el año 1968 acabando sus días sobre las aguas en la punta Figueiriño, al sudeste de la isla de Sálvora el 15 de septiembre de 1993.

La mayoría de los accidentes registrados en la isla de Sálvora se ubican en su extremo sur. Ello es debido a que es la zona que mayor cantidad de tráfico contempla. Como ya hemos citado, la mayor parte de los naufragios se concentran allí donde más denso es el tráfico de embarcaciones y el sur de esta isla es uno de los extremos de la bocana de la ría de Arosa.

**NAUFRAGIOS EN EL PARQUE NACIONAL DE LAS ISLAS ATLÁNTICAS**

|   |                                 |                                  |
|---|---------------------------------|----------------------------------|
| <b>FLOTA MUSULMANA</b>  | 899                             | Estelas, Islas Cíes, Bayona      |
| <b>Causa</b><br>Embarrancados   | <b>Climatología</b><br>Temporal | <b>Nacionalidad</b><br>Musulmana |
| <p><b>Comentarios:</b> Un número indeterminado de embarcaciones. Al mando de Walsd Ben Abdelhamid Ben Ganim, se dirigía por orden de Muhamad I al norte de la Península. Sorprendida la flota por una tempestad a la altura de la desembocadura del río Miño, casi todas las naves se estrellaron contra la costa o se perdieron en alta mar. Las embarcaciones supervivientes fueron atacadas posteriormente por galeras pontevedresas que apresaron varias naves.</p> |                                 |                                  |

|   |                                |                      |                        |
|---|--------------------------------|----------------------|------------------------|
| <b>DESCONOCIDO</b>  | 1634                           | Isla de Ons          |                        |
| <b>Propulsión</b><br>Vela   | <b>Nacionalidad</b><br>"Turca" | <b>Tipo</b><br>Navío | <b>Casco</b><br>Madera |
| <p><b>Comentarios:</b> Francisco Zárrega Beográn, armador de buques corsarios en La Coruña desde 1641 hace una petición en 1642 para que "se le permitiese extraer y usar la artillería de un navío turco hundido ocho años antes en la costa gallega." Por las mismas fechas se pierde una embarcación norteafricana en el entorno de la isla de Ons. En esta isla fue capturado un grupo de 36 "moros" supervivientes del naufragio de una embarcación. Probablemente se trataba de piratas que tras su captura fueron vendidos como esclavos. ¿Es posible que sea el mismo barco del que F. Zárrega Beográn pretende extraer su artillería en 1642?.</p> |                                |                      |                        |

|   |   |                                |                        |
|---|---|--------------------------------|------------------------|
| <b>SANTO CRISTO DE MARACAIBO(¿)</b>   | 23/11/1702  | Islas Cíes                     |                        |
| <b>Causa</b><br>Bélica  | <b>Tipo</b><br>Galeón                               | <b>Propulsión</b><br>Vela      | <b>Casco</b><br>Madera |
| <b>Capitán</b><br>Vicente Álvarez   | <b>Ruta</b><br>Veracruz,<br>vía Habana,<br>a España | <b>Armamento</b><br>40 cañones |                        |
| <b>Comentarios:</b> Galeón mercante. Artillería de bronce capturado por el británico <i>Monmouth</i> en la batalla de Vigo, era conducido por éste a remolque cuando un choque contra un bajo provocó su naufragio. Hundido al parecer al sur de las islas Cíes. Su capitán no se encontraba a bordo. |   |                                |                        |

|  |                           |                        |                                  |
|--|---------------------------|------------------------|----------------------------------|
| <b>DESCONOCIDO</b>   | 1713                      | Área de Sálvora        |                                  |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Propulsión</b><br>Vela | <b>Casco</b><br>Madera | <b>Nacionalidad</b><br>Holandesa |
| <b>Comentarios:</b> Citado por Vicente Tofiño en su derrotero: “Algunas cartas francesas suponen un baxo al SO. de la isla Sálvora distante ocho millas, y que en el año de 1713 se perdió en él de noche una embarcación holandesa”. A pesar de que dicho bajo no existe, no podemos descartar la posibilidad del naufragio, aunque la situación esté equivocada. |                           |                        |                                  |

|   |  |                           |                               |
|---|--|---------------------------|-------------------------------|
| <b>BRILLIANT</b>  | 4/12/1799                              | Area de Ons               |                               |
| <b>Causa</b><br>Bélica  | <b>Tipo</b><br>Goleta<br>corsaria      | <b>Propulsión</b><br>Vela | <b>Casco</b><br>Madera        |
| <b>Nacionalidad</b><br>Española   | <b>Capitán</b><br>Ramo del<br>Castillo | <b>Tripulación</b><br>63  | <b>Armamento</b><br>8 cañones |
| <b>Comentarios:</b> Explotó repentinamente cuando combatía con el corsario británico Revenge. Probablemente el nombre de este buque esté “britanizado”. |  |                           |                               |

|  |                          |                                 |
|--|--------------------------|---------------------------------|
| <b>DESCONOCIDO</b>   | 22/12/1806               | Arosa                           |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Tipo</b><br>Bergantín | <b>Nacionalidad</b><br>Española |
| <b>Comentarios:</b> Embarranca en algún punto de Arosa un bergantín español apresado y quedan prisioneros los ingleses que lo marinaban, incluido el guardiamarina al mando de la presa. |                          |                                 |



|  |                                  |                           |                                |
|--|----------------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| <b>JUPITER</b>   | 10/12/1808                       | Carrumeiro                | San Martín,<br>Cíes            |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Tipo</b><br>Navío             | <b>Propulsión</b><br>Vela | <b>Tonelaje</b><br>1.173       |
| <b>Dimensiones</b><br>48.18x3.53   | <b>Casco</b><br>Madera           | <b>Botado</b><br>1778     |                                |
| Astillero<br>Rotherhithe   | <b>Nacionalidad</b><br>Británica | <b>Capitán</b><br>Baker   | <b>Armamento</b><br>50 cañones |
| <p><b>Comentarios:</b> Después de haber sido objeto de una reparación, fue ordenado dar escolta a un convoy encargado de reembarcar el ejército británico que al mando de Sir John Moore venía retirándose hacia Galicia empujado por el arrollo del ejército francés. Se perdió tras chocar contra una roca sumergida en la ría de Vigo la noche del 10 de diciembre cuando entraba en la ría de Vigo sin intentar siquiera conseguir un práctico. El capitán Baker fue amonestado por estos hechos en la corte marcial celebrada el 10-01-1809. <i>HMS JUPITER; 4th Rate; 50 cannons; bm; ft; Built in 1778 by Randall, Rotherhithe. HMS JUPITER (Capt. BAKER) was wrecked when she struck a sunken rock 10th December 1808, Vigo Bay.</i></p> |                                  |                           |                                |

|  |      |               |            |
|--|------|---------------|------------|
| <b>BONIKA</b>  | 1874 | Bajo Forcados | Islas Cíes |
| <b>Propulsión</b><br>Vapor   |      |               |            |
| <p><b>Comentarios:</b> Sus restos fueron localizados por el SAS Grupo García Alén.</p> |      |               |            |

|  |                            |                     |            |
|--|----------------------------|---------------------|------------|
| <b>ADRIANO</b>   | 1886                       | Playa de San Martín | Islas Cíes |
| <b>Causa</b><br>Vía de agua  | <b>Propulsión</b><br>Vapor |                     |            |
| <b>Comentarios:</b> Fue embarrancado en la citada playa para prevenir su hundimiento provocado por una vía de agua de origen desconocido. De sus restos sólo se pudo recuperar la máquina. |                            |                     |            |

|   |                                    |                                 |                        |
|---|------------------------------------|---------------------------------|------------------------|
| <b>SAN JUAN<br/>BAUTISTA</b>  | 20/11/1893                         | A 100 m<br>de la isla           | Ons                    |
| <b>Climatología</b><br>Temporal   | <b>Tipo</b><br>Bergantín<br>goleta | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>Denia |
| <b>Comentarios:</b> Supervivientes: Vicente Villoch, José Ripols, Vicente Fernández, se pusieron a salvo a nado en la isla. Entre las víctimas se encontraba su capitán. 8 tripulantes. |                                    |                                 |                        |

|                              |                                   |                                 |                            |
|------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| <b>RAMONCITO</b>             | 1894                              | Playa Figueiras                 | Islas Cíes                 |
| <b>Causa</b><br>Golpe de mar | <b>Tipo</b><br>Lancha<br>Pesquera | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>Redondela |
| <b>Victimas 1</b>            |                                   |                                 |                            |

|                              |                         |                                 |                         |
|------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| <b>ROSALÍA</b>               | --/06/1895              | Inmediaciones<br>Cíes           | Islas Cíes              |
| <b>Causa</b><br>Golpe de mar | <b>Tipo</b><br>Pesquero | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>Cangas |

|   |                                 |                                 |                                       |
|---|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| <b>EL BUEN JESÚS</b>  | --/08/1895                      | Inmediaciones<br>Cíes           | Islas Cíes                            |
| <b>Causa</b><br>Brusca ráfaga<br>de aire  | <b>Tipo</b><br>Bote de<br>pesca | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>Ribeira do<br>Berbés |
| <b>Ciudad base</b><br>Vigo  | <b>Tripulación</b><br>8         | <b>Víctimas</b><br>1            |                                       |
| <b>Comentarios:</b> “...navegando por la banda de mar abierto.”<br>GONZÁLEZ-ALEMPARTE, J. M. (2003) |                                 |                                 |                                       |

|   |                         |                |               |
|---|-------------------------|----------------|---------------|
| <b>ELENITA</b>  | 15/02/1896              | Islas Cíes     |               |
| <b>Causa</b><br>Abordaje  | <b>Tipo</b><br>Pesquero |                |               |
| <b>Nacionalidad</b><br>Española   | <b>Ciudad</b><br>Vigo   | <b>Armador</b> | <b>Ciudad</b> |
| <b>Comentarios:</b> Abordado por el alemán <i>Planet</i> fuera de las Cíes. |                         |                |               |

|  |                            |            |  |
|--|----------------------------|------------|--|
| <b>VALENTINA</b>   | --                         | Islas Cíes |  |
| <b>Tipo</b><br>Vapor mercante  | <b>Propulsión</b><br>Vapor |            |  |
| <b>Comentarios:</b> En 1904 el buque San Clemente de la expedición a Rande de G. Pino inspeccionó los restos de este buque probando los aparatos submarinos traídos de Italia. |                            |            |  |

|  |                           |                                 |                            |
|--|---------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| <b>MARÍA VICENTA</b>   | 06/12/1907                | Área de Sálvora                 |                            |
| <b>Tipo</b><br>Goleta  | <b>Propulsión</b><br>Vela | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>Santander |
| Carga Arcilla  | <b>Tripulación</b><br>6   | <b>Víctimas</b><br>3            |                            |
| <b>Comentarios:</b> Se dirigía a Santander. Perecieron el capitán y dos tripulantes. |                           |                                 |                            |

|   |   |                           |                                 |
|---|---|---------------------------|---------------------------------|
| <b>JUAN FEDERICO</b>  | 11/12/1910  | Islote Noro               | Sálvora                         |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado  | <b>Tipo</b><br>Quechamarín  | <b>Propulsión</b><br>Vela | <b>Nacionalidad</b><br>Española |
| <b>Ciudad</b><br>La Coruña  | <b>Carga</b><br>Pipas y barriles de vino, aguardiente y aceite, sacos de harina | <b>Ruta</b><br>Ribeira    | <b>Tripulación</b><br>5         |
| <b>Comentarios:</b> Tocó en un bajo junto al islote Noro. Su tripulación se puso a salvo en el bote auxiliar, no hubo víctimas. |   |                           |                                 |

|                                 |                            |                           |                      |
|---------------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------|
| <b>FILOMENA</b>                 | 14/01/1911                 | Playa San Martiño         | Islas Cíes           |
| <b>Causa</b><br>Golpe de mar    | <b>Tipo</b><br>Traña pesca | <b>Propulsión</b><br>Vela |                      |
| <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>Moaña     | <b>Tripulación</b><br>7   | <b>Víctimas</b><br>1 |

|   |                                 |                                      |   |
|---|---------------------------------|--------------------------------------|---|
| <b>JUAN<br/>CUNNINGHAM</b>  | 06/10/1912                      | Punta Lagos                          | Isla de Sálvora                                 |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado  | <b>Circunstancias</b><br>Avería | <b>Propulsión</b><br>Vapor           | <b>Tonelaje</b><br>1115t                        |
| <b>Armador</b><br>Compañía<br>Marítima<br>de Barcelona                                | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Capitán</b><br>Jaime Pi<br>Ferrer | <b>Ruta</b><br>Pasajes y<br>Santander<br>a Vigo |
| <b>Comentarios:</b> Sufrió una avería en los guardines del timón quedando a la deriva |                                 |                                      |   |

|  |   |  |                        |
|--|---|--|------------------------|
| <b>ANTONIO<br/>VELÁZQUEZ</b>                           | 30/10/1913                                    | Cabeceira Chica                            | Sálvora                |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado                           | <b>Climatología</b><br>temporal<br>y cerrazón | <b>Armador</b><br>Cía. A. López<br>de Haro | <b>Ciudad</b><br>Gijón |
| <b>Capitán</b><br>Marcelino Muñiz                      | <b>Carga</b><br>General                       | <b>Ruta</b><br>Villagarcía a La<br>Coruña  | <b>Tripulación</b>     |
| <b>Comentarios:</b> Se reputa el suicidio del capitán. |   |  |                        |

|   |                                  |                                 |                                |
|---|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| <b>ZUMAYA</b>   | 28/10/1916                       | Sálvora                         |                                |
| <b>Causa</b><br>Explosión en la caldera   | <b>Propulsión</b><br>Vapor       | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>San Sebastián |
| <b>Ruta</b><br>Ribeira a San Sebastián  | <b>Carga</b><br>Sardina prensada | <b>Tripulación</b><br>10        | <b>Víctimas</b><br>9           |
| <b>Comentarios:</b> Carga asegurada en "Cia. The Indemnity Mutual Marine" por unas 224.980 Ptas. Un golpe de mar provocó una explosión en la caldera. |                                  |                                 |                                |

|   |                                |                            |                                 |
|---|--------------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| <b>ASTURIANNE</b>   | 26/07/1917                     | Los Biduidos               | Islas Cíes                      |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado  | <b>Tipo</b><br>Carga general   | <b>Propulsión</b><br>Vapor | <b>Nacionalidad</b><br>Francesa |
| <b>Carga</b><br>Lingotes de hierro  | <b>Ruta</b><br>Avilés a Lisboa | <b>Tripulación</b><br>30   |                                 |
| <b>Comentarios:</b> Embarrancó y se perdió al pretender huir de un supuesto submarino alemán. |                                |                            |                                 |

|  |                                 |  |                            |
|--|---------------------------------|--|----------------------------|
| <b>SANTA ISABEL</b>  | 02/01/1921                      | Pegar y Filla                            | Sálvora                    |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Climatología</b><br>Temporal | <b>Tipo</b><br>Vapor de línea,<br>correo | <b>Propulsión</b><br>Vapor |
| <b>Características</b><br>turbina, 12,5<br>nudos   | <b>Tonelaje</b><br>2488 T.R.B.  | <b>Dimensiones</b><br>88.75x12.19x8.07   | <b>Casco</b><br>Acero      |
| <b>Astillero</b><br>Soc. Española<br>de Construcción<br>Naval  | <b>Botado</b><br>1916-17        | <b>Nacionalidad</b><br>Española          | <b>Ciudad</b><br>Barcelona |
| <b>Armador</b><br>Compañía<br>Trasatlántica  | <b>Carga</b><br>Pasaje          | <b>Ruta</b><br>La Coruña a<br>Cádiz      | <b>Tripulación</b><br>78   |
| <b>Pasaje</b><br>188   | <b>Víctimas</b><br>213          | <b>Armamento</b>                         |                            |
| <p><b>Comentarios:</b> Construido por esta compañía para su utilización en la línea de Guinea, dos hélices, con castillo y popa de crucero. Embarrancó en medio de un temporal con poca visibilidad e inmediatamente quedó tumbado sobre un costado. Se arriaron varios de los botes salvavidas aunque sólo uno pudo llegar a salvo a la costa, otros tres fueron destrozados contra las rocas de la isla de Sálvora pereciendo todos aquellos que los ocupaban. Embarcaciones de pesca de las proximidades rescataron a los que permanecían encaramados a los restos del buque.</p> |                                 |  |                            |



|  |                                       |                            |   |
|--|---------------------------------------|----------------------------|---|
| <b>ITALICA</b>                               | 13/01/1922                            | Biduidos                   | Islas Cíes  |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado                 | <b>Tipo</b><br>Carga general          | <b>Propulsión</b><br>Vapor | <b>Características</b><br>Compound,<br>113 N.H.P. |
| <b>Tonelaje</b><br>1070 T.R.B.               | <b>Dimensiones</b><br>67.05x9.54x5.05 | <b>Casco</b><br>Acero      | <b>Botado</b><br>1884                             |
| <b>Astillero</b><br>J. L. Thompson<br>& Sons | <b>Nacionalidad</b><br>Española       | <b>Armador</b><br>Ibarra   | <b>Tripulación</b><br>45                          |

**Comentarios:** Golpeó unas rocas. Saliera de Vigo a las 8 de la noche del 11 de enero en medio de una densa niebla. Aunque se dirigía hacia el S. salió por la boca norte de la ría pues allí la niebla era menos espesa. A medida que progresaba la niebla se espesó y el buque terminó chocando dos horas después. El choque se produjo en la parte central del casco hundiéndose ligeramente de popa.

El pasaje y tripulación se hallaba en su mayor parte dormidos, tras el choque se embarcaron en los botes salvavidas siendo más tarde recogidos por un velero y dos vaporcitos pesqueros que los trasladaron a Vigo.

El capitán regresó luego a bordo de uno de los vapores para reconocer la situación del Itálica, pero éste se había hundido ya totalmente. No hubo desgracias personales.

|  |   |                                   |  |
|--|---|-----------------------------------|--|
| <b>SPYRIDON</b>  | 18/06/1922  | Bajos Biduidos                    | Islas Cíes                             |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Climatología</b><br>Niebla                               | <b>Circunstancias</b>             | <b>Tipo</b><br>Carga<br>general        |
| <b>Propulsión</b><br>Vapor   | <b>Características</b><br>Triple<br>expansión,<br>298 N.H.P | <b>Tonelaje</b><br>3548 T.R.B.    | <b>Dimensiones</b><br>72.96x13.99x5.42 |
| <b>Casco</b><br>Acero  | <b>Botado</b><br>1898                                       | <b>Astillero</b><br>Russell & Co. | <b>Lugar</b><br>Glasgow                |
| <b>Ruta</b><br>Seriphos<br>a Rotterdam   | <b>Nacionalidad</b><br>Griega                               | <b>Armador</b><br>N. G. Livanos   |  |
| <p><b>Comentarios:</b> Ex <i>Herminius</i>. Fue fabricado para la British &amp; South American Steam Navigation Co. Vendido a M.G. Livanos, Chios, Grecia, que lo renombró <i>Spyridon</i>. Embarrancó como consecuencia de la niebla.</p> |   |                                   |  |

|  |                                       |  |   |
|--|---------------------------------------|--|---|
| <b>CATALUÑA</b>  | 17/11/1922                            | Sálvora                                  |   |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Climatología</b><br>Mar muy fuerte | <b>Tipo</b><br>Carga general             |   |
| <b>Propulsión</b><br>Vapor tipo<br>Compound  | <b>Características</b><br>151 H.P.    | <b>Tonelaje</b><br>1099 T.R.B.           | <b>Dimensiones</b><br>67.54x9.47<br>x5.63 |
| <b>Casco</b><br>Acero  | <b>Botado</b><br>1880                 | <b>Astillero</b><br>Hodgson<br>& Soulsby | <b>Nacionalidad</b><br>Española           |
| <b>Armador</b><br>Isleña Marítima,<br>Cía. Mallorquina<br>de Vapores   | <b>Ciudad</b><br>Mallorca             | <b>Capitán</b><br>Isidro Plá             | <b>Tripulación</b><br>30                  |
| <b>Ruta</b><br>Barcelona, Vinaroz<br>y Vigo a Villagarcía  |                                       |  |   |
| <b>Comentarios:</b> año de matrícula: 1888. Destinado a la navegación de gran cabotaje. Carga máxima 1000 toneladas. Tocó en un bajo que le abrió una vía de agua por el costado de babor. |                                       |  |   |

|  |  |   |                            |
|--|--|---|----------------------------|
| <b>ARLANZA N°2</b>   | 10/12/1925   | Bajo de Canabal                             | Islas Cíes                 |
| <b>Causa</b><br>Encallado  | <b>Circunstancias</b><br>Rotura de los guardines del timón | <b>Tipo</b><br>Pesquero                     | <b>Propulsión</b><br>Vapor |
| <b>Nacionalidad</b><br>Española  | <b>Ciudad</b><br>Marín                                     | <b>Armador</b><br>Benigno Montenegro y Cía. | <b>Tripulación</b><br>13   |
| <b>Capitán</b><br>Patrón de Costa Isaac Fdez.  |  |   |                            |
| <b>Comentarios:</b> Pudiera tratarse del naufragio que dio origen al hallazgo de un pecio en la punta de Carracido, a unos 600m al este, de existir un error en la posición exacta del naufragio. <i>Pueblo Gallego</i> 12/12/1925 |  |   |                            |

|   |   |                                       |                            |
|---|---|---------------------------------------|----------------------------|
| <b>WEYLER 8</b>   | 08/11/1927  | Islote Agoeiro                        | Islas Cíes                 |
| <b>Causa</b><br>Colisión con otro barco   | <b>Climatología</b><br>Mar arbolada y fuerte chubasco | <b>Tipo</b><br>Pesquero               | <b>Propulsión</b><br>vapor |
| <b>Nacionalidad</b><br>Española   | <b>Ciudad</b><br>Bouzas                               | <b>Armador</b><br>Manuel López y Cía. | <b>Tripulación</b><br>12   |
| <b>Comentarios:</b> 3 víctimas. "...supone que el Joaquina Villoch hubo de embestirlo por la mitad del casco...". GOZÁLEZ-ALEMPARTE, J. M. (2003) |   |                                       |                            |

|                                     |                               |                                 |                            |
|-------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| <b>LAUREANO MONTENEGRO</b>          | 1928                          | Los Biduidos                    | Islas Cíes                 |
| <b>Causa</b><br>Vía de agua         | <b>Climatología</b><br>Niebla | <b>Tipo</b><br>Pesquero, pareja | <b>Propulsión</b><br>Vapor |
| <b>Comentarios:</b> 11 tripulantes. |                               |                                 |                            |

|  |  |   |                                       |
|--|--|---|---------------------------------------|
| <b>OROZKO TAR MIKER (L)</b><br>(Artibay)   | 2 septiembre<br>1930                           | Isla de<br>Sálvora                        |                                       |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Climatología</b><br>niebla                  | <b>Tipo</b><br>costero, carga<br>general  | <b>Propulsión</b><br>Vapor            |
| <b>Características</b><br>1 hélice, triple<br>expansión  | <b>Tonelaje</b><br>432t                        | <b>Dimensiones</b><br>34,90x7,29<br>x4,45 | <b>Casco</b><br>madera                |
| <b>Botado</b><br>1921  | <b>Astillero</b><br>Asequinoloza,<br>A.        | <b>Lugar</b><br>Fuenterrabia              | <b>Nacionalidad</b><br>española       |
| <b>Ciudad</b><br>Bilbao  | <b>Armador</b><br>Miguel Orozko<br>Achaerandio | <b>Capitán</b><br>Manuel<br>Lajón         | <b>Ruta</b><br>Villagarcía<br>a Gijón |
| <b>Carga</b><br>320 toneladas<br>de puntales<br>de pino  |  |   |                                       |
| <b>Comentarios:</b> Botado con el nombre de Artibay. En 1924 recibe su nombre final. Destinado a la navegación de cabotaje. Carga máxima 588t. Se pierde en una restinga al sur de la isla. La tripulación fue rescatada por otro barco que se encontraba en las inmediaciones (Ilvesca) |  |   |                                       |

|  |                         |                            |                       |
|--|-------------------------|----------------------------|-----------------------|
| <b>AZAÑA</b>   | 1932                    | Entre Ons y Sálvora        |                       |
| <b>Causa</b><br>Pérdida de estabilidad   | <b>Tipo</b><br>Pesquero | <b>Propulsión</b><br>Motor |                       |
| <b>Nacionalidad</b><br>Española  | <b>Ciudad</b><br>Cangas | <b>Tripulación</b><br>22   | <b>Víctimas</b><br>19 |
| <b>Comentarios:</b> Sólo hubo tres supervivientes tras una lucha de 52 horas con el mar. |                         |                            |                       |

|  |                                 |                            |                                 |
|--|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| <b>CUATRO HERMANOS</b>   | 12/12/1934                      | Cíes                       |                                 |
| <b>Causa</b><br>Pérdida de estabilidad   | <b>Climatología</b><br>Temporal | <b>Propulsión</b><br>Vapor | <b>Nacionalidad</b><br>Española |
| <b>Ciudad</b><br>Guixar  | <b>Tipo</b><br>Pesquero, traíña | <b>Víctimas</b><br>6       | <b>Tripulación</b><br>20        |
| <b>Comentarios:</b> Regresaba a puerto cuando fue hundido por un golpe de mar, la lancha Alerta, de Moaña, rescató a los supervivientes. |                                 |                            |                                 |

|   |  |                                 |                        |
|---|--|---------------------------------|------------------------|
| ---   | 27/07/1937                                       | Inmediaciones<br>Cíes           | Islas Cíes             |
| <b>Causa</b><br>Golpe de mar  | <b>Tipo</b><br>Chalana pesquera                  | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>Moaña |
| <b>Capitán</b><br>Patrón Antonio<br>Cruz Juncal   |  |                                 |                        |
| <b>Pasaje</b>   | <b>Víctimas</b><br>2 (uno de ellos el<br>patrón) | <b>Armamento</b>                |                        |
| <b>Comentarios:</b> "... <i> pescaba con arte de boliche...</i> ". GONZÁLEZ-ALEMPARTE, J. M. (2003) |  |                                 |                        |

|   |                                 |  |                                      |
|---|---------------------------------|--|--------------------------------------|
| <b>BARSAC P 40</b>  | 06/01/1940                      | Punta Galera   | Ons                                  |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado  | <b>Climatología</b><br>temporal | <b>Tipo</b><br>Mercante,<br>crucero<br>auxiliar            | <b>Propulsión</b><br>Vapor           |
| <b>Características</b><br>Triple expansión,<br>10 kn  | <b>Tonelaje</b><br>1049         | <b>Dimensiones</b><br>65.8x9.32x3.84                       | <b>Casco</b><br>Acero                |
| <b>Botado</b><br>1923   | <b>Víctimas</b><br>18           | <b>Astillero</b><br>Atel. & Ch.<br>De la Seine<br>Maritime | <b>Armador</b><br>Armada<br>Francesa |
| <b>Armamento:</b><br>4X100mm,<br>2x37mm AA,<br>4 mg, 45 cargas  |                                 |  |                                      |
| <b>Comentarios:</b> Supervivientes rescatados por embarcaciones españolas. Era propiedad de Worms, Josse & Cie. |                                 |  |                                      |



|   |                                     |                                 |                       |
|---|-------------------------------------|---------------------------------|-----------------------|
| <b>CAMPOS</b>   | 16/11/1942                          | Isla de Ons                     |                       |
| <b>Causa</b><br>Abordaje  | <b>Tipo</b><br>Pesquero,<br>tarrafa | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>Vigo |
| <b>Tripulación</b><br>41  | <b>Víctimas</b><br>22               |                                 |                       |
| <b>Comentarios:</b> Abordado por el también pesquero Nuevo Camposina, se hundió de noche en pocos momentos con toda su tripulación, posteriormente se rescataron a 19 supervivientes. El barco quedó hundido a unas 20 brazas de profundidad. |                                     |                                 |                       |

|  |                                 |                        |                      |
|--|---------------------------------|------------------------|----------------------|
| <b>NUEVA ROSITA</b>  | 05/10/1945                      | Isla de Sálvora        | Corrubedo            |
| <b>Tipo</b><br>Pesquero  | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>Moaña | <b>Víctimas</b><br>6 |
| <b>Comentarios:</b> Naufragó en la madrugada del día 5 en un lugar próximo a la isla de Sálvora. |                                 |                        |                      |

|  |  |  |                                      |
|--|--|--|--------------------------------------|
| <b>SAMWATER</b>  | 29/01/1947                                       | Punta do Cabalo  | Islas Cíes                           |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Circunstancias</b><br>Incendio,<br>abandonado | <b>Tipo</b><br>Mercante, Liberty                           | <b>Tonelaje</b><br>7176              |
| <b>Propulsión</b><br>Vapor triple<br>expansión   | <b>Botado</b><br>1943                            | <b>Astillero</b><br>Bethlehem<br>Fairfied Shipyard<br>Inc. | <b>Casco</b><br>Acero                |
| <b>Lugar</b><br>Baltimore  | <b>Nacionalidad</b><br>Británica                 | <b>Carga</b><br>Carga general                              | <b>Ruta</b><br>Sidney a<br>Liverpool |
| <b>Comentarios:</b> Abandonado a 35 millas de cabo Finisterre con fuego a bordo. Botado como David de Vries. |  |  |                                      |

|  |  |                         |                                 |
|--|--|-------------------------|---------------------------------|
| <b>TITO</b>  | 1948                                     | Agoeiro                 | Islas Cíes                      |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Circunstancias</b><br>Avería mecánica | <b>Tipo</b><br>Pesquero | <b>Nacionalidad</b><br>Española |
| <b>Ciudad</b><br>Vigo  | <b>Armador</b><br>Luis Iglesias          |                         |                                 |
| <b>Comentarios:</b> Presentaba un cabo enredado en la hélice que lo dejó sin maniobra. |  |                         |                                 |

|  |  |                                 |                                    |
|--|--|---------------------------------|------------------------------------|
| <b>CABO</b><br><b>LA PLATA</b>   | 02/09/1952                                   | Capeludos,<br>Home              | Vigo                               |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Climatología</b><br>Niebla                | <b>Circunstancias</b>           | <b>Tipo</b><br>Carga general       |
| <b>Propulsión</b><br>Vapor   | <b>Características</b>                       | <b>Tonelaje</b><br>2002         | <b>Dimensiones</b><br>80x11,88x4,8 |
| <b>Casco</b><br>Acero  | <b>Botado</b><br>1908                        | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>Sevilla           |
| <b>Armador</b><br>Ibarra y Cía.  | <b>Ruta</b><br>Sevilla y Vigo<br>para Ferrol | <b>Carga</b><br>General         | <b>Tripulación</b><br>37           |
| <b>Comentarios:</b> Dedicado a la navegación de cabotaje. Año de matrícula 1909. Otras informaciones sitúan el lugar del naufragio en punta Cabalo, Cíes. Llevaba carga general compuesta por tabaco, vino Sansón, motores Perkins, jabón. Carga recuperada, probablemente desguazado. |  |                                 |                                    |

|   |   |                                   |                       |
|---|---|-----------------------------------|-----------------------|
| <b>CICLOPE RA 1</b>   | 23/10/1952                                  | Bajo de la Loba                   | Isla de Ons           |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado  | <b>Circunstancias</b><br>Avería<br>mecánica | <b>Tipo</b><br>Remolcador         | <b>Botado</b><br>1918 |
| <b>Lugar</b><br>Gran Bretaña  | <b>Nacionalidad</b><br>Española             | <b>Armador</b><br>Armada Española |                       |
| <b>Comentarios:</b> Ex <i>Saint Clement</i> . Otras informaciones apuntan a un grave fallo humano como causa del naufragio. |   |                                   |                       |

|  |   |                                 |                        |
|--|---|---------------------------------|------------------------|
| <b>AVE DE MAR</b>  | 10/11/1956                              | Islas Cíes                      |                        |
| <b>Causa</b><br>Avería mecánica  | <b>Climatología</b><br>Temporal, niebla | <b>Tipo</b><br>Pesquero         | <b>Tonelaje</b><br>14  |
| <b>Dimensiones</b><br>12m entre PP   | <b>Casco</b><br>Madera                  | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>Moaña |
| <b>Capitán</b><br>José Pérez<br>Rodríguez  | <b>Tripulación/<br/>Víctimas</b><br>26  |                                 |                        |
| <b>Comentarios:</b> Entre punta Galera y punta Canabal. No hubo supervivientes. Las causas del naufragio nunca se aclararon. |   |                                 |                        |

|   |                                       |   |                                 |
|---|---------------------------------------|---|---------------------------------|
| <b>SANTIAGO<br/>CERVIÑO</b>   | 16/11/1959                            | Isla de Onza                            |                                 |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado  | <b>Tipo</b><br>Pesquero, baca         | <b>Tonelaje</b><br>49                   | <b>Nacionalidad</b><br>Española |
| <b>Ciudad</b><br>Marín  | <b>Armador</b><br>Samuel<br>Fernández | <b>Tripulación /<br/>víctimas</b><br>12 | <b>Dimensiones</b>              |
| <b>Comentarios:</b> Desapareció sin dejar rastro, posteriormente se localizarían sus restos en esta isla. |                                       |   |                                 |

|   |  |   |                                    |
|---|--|---|------------------------------------|
| <b>GENERAL MOLA</b>   | 23/12/1959   | Ensenada de Canibeliñas                         | Ons                                |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado  | <b>Climatología</b>  | <b>Circunstancias</b><br>Fallo en remolque      | <b>Tipo</b><br>Submarino           |
| <b>Propulsión</b><br>Diesel - eléctrica   | <b>Características</b><br>Diesel Tosi<br>3000 H.P.<br>Eléctrica<br>1300 H.P. | <b>Tonelaje</b><br>985 / 1259<br>tons           | <b>Dimensiones</b><br>70.5x6.9x3,4 |
| <b>Casco</b><br>Acero   | <b>Botado</b><br>1931- 34  | <b>Astillero</b><br>Tosi                        | <b>Lugar</b><br>Tarento            |
| <b>Nacionalidad</b><br>Española   | <b>Armador</b><br>Armada<br>Española   | <b>Armamento</b><br>2x100 mm,<br>8 TT, 2 mg aa. |                                    |
| <b>Comentarios:</b> 2 hélices. Ex italiano <i>Torricelli</i> . Se dirigía a remolque camino del desguace cuando rompió el cable quedando a la deriva y yéndose a estrellar contra la isla de Ons. Parcialmente desguazado. Sin tripulación en el momento del naufragio. |  |   |                                    |

|  |                         |                                 |                       |
|--|-------------------------|---------------------------------|-----------------------|
| <b>EUROPA NUMERO 4</b>   | 15/11/1961              | Ons                             |                       |
| <b>Causa</b><br>Abordaje   | <b>Tipo</b><br>Pesquero | <b>Nacionalidad</b><br>Española | <b>Ciudad</b><br>Vigo |
| <b>Tripulación</b><br>42   |                         |                                 |                       |
| <b>Comentarios:</b> Abordaje con el <i>Alcalá de Henares</i> , posteriormente éste se hundiría en las proximidades de Ribeira. |                         |                                 |                       |

|  |   |                                   |                        |
|--|---|-----------------------------------|------------------------|
| <b>SAO SILVERIO</b>  | 19 /3/1963  | Punta Pirula                      | Sálvora                |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Tipo</b><br>Mercante   | <b>Propulsión</b><br>Vapor        | <b>Tonelaje</b><br>684 |
| <b>Dimensiones</b><br>54,4x8,8   | <b>Características</b><br>Triple expansión<br>1 hélice, 8 nudos | <b>Casco</b><br>Acero             | <b>Botado</b> 1921     |
| <b>Astillero</b><br>Dible  | <b>Lugar</b><br>Southampton                                     | <b>Nacionalidad</b><br>Portuguesa |                        |
| <p><b>Comentarios:</b> Botado con el nombre de Lorient para la británica Morgan &amp; Cadogan. Vendido a la portuguesa Geral de Comercio que lo bautiza <i>Costeiro</i> en 1959 lo adquiere la compañía Frasil imponiéndole su nombre definitivo. Su tripulación fue rescatada por el guardapescas de la Armada Española <i>Centinela</i>.</p> |   |                                   |                        |

|   |                                 |                              |                            |
|---|---------------------------------|------------------------------|----------------------------|
| <b>OCEANO ATLANTICO</b>   | 19/02/1966                      | Laxes de Brisán              | Sálvora                    |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado  | <b>Climatología</b><br>Temporal | <b>Tipo</b><br>Pesquero, bou | <b>Propulsión</b><br>Vapor |
| <b>Nacionalidad</b><br>Española   | <b>Ciudad</b><br>La Coruña      | <b>Tripulación</b><br>14     | <b>Víctimas</b><br>13      |
| <p><b>Comentarios:</b> Sólo sobrevivió el maquinista. Trataba de entrar en la ría de Arosa para refugiarse de un temporal</p> |                                 |                              |                            |

|  |   |                                  |                                      |
|--|---|----------------------------------|--------------------------------------|
| <b>POLYCOMMANDER</b>   | 04/05/1970                                      | Figueiras                        | Islas Cíes                           |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Tipo</b><br>Buque tanque                     | <b>Tonelaje</b><br>28.945 T.R.B. | <b>Casco</b><br>Acero                |
| <b>Propulsión</b><br>Diésel  | <b>Características</b><br>1 hélice,<br>16 nudos | <b>Dimensiones</b><br>246 m      | <b>Botado</b><br>1965                |
| <b>Astillero</b><br>Eriksbergs   | <b>Lugar</b><br>Gothenburg                      | <b>Nacionalidad</b><br>Noruega   | <b>Carga</b><br>50.000 T<br>de crudo |
| <b>Tripulación</b><br>39   |   |                                  |                                      |
| <p><b>Comentarios:</b> En la tripulación están incluidos algunos familiares de los tripulantes. “Al SSE de las piedras Cantareiras y a unos 480 metros de ellas, se encuentra varado el buque tanque noruego <i>Polycommander</i>”. El barco fue finalmente reflotado y retirado del lugar, sería desguazado en 1983 en Kaohsiung, Taiwán.</p> |   |                                  |                                      |

|   |  |                                     |                                       |
|---|--|-------------------------------------|---------------------------------------|
| <b>NUEVO<br/>MARUJA COSTA</b>                                     | --/10/1972                                   | Coba                                | Isla de Ons                           |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado                                      | <b>Climatología</b><br>Niebla                | <b>Tipo</b><br>Pesquero             | <b>Tonelaje</b><br>75 toneladas       |
| <b>Propulsión</b><br>Vapor, alternativa<br>de triple<br>expansión | <b>Características</b><br>120 H.P.<br>carbón | <b>Dimensiones</b><br>23,7x5,3x3,32 | <b>Casco</b><br>Madera                |
| <b>Botado</b> 1937  | <b>Astillero</b><br>Bueu                     | <b>Lugar</b><br>Vigo                | <b>Tripulación</b><br>11              |
| <b>Víctimas</b><br>6  | <b>Nacionalidad</b><br>Española              | <b>Ciudad</b><br>Marín              | <b>Armador</b><br>José L.<br>Taracido |

|  |                                 |  |                            |
|--|---------------------------------|--|----------------------------|
| <b>MARBEL</b>  | 27/01/1978                      | Ensenada de Lago                                     | Islas Cíes                 |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado                                 | <b>Climatología</b><br>Temporal | <b>Tipo</b><br>Pesquero-<br>factoría<br>(congelador) | <b>Propulsión</b><br>Motor |
| <b>Características</b><br>Diesel, 2000c.v                    | <b>Tonelaje</b><br>1371Tn       | <b>Dimensiones</b><br>60x12                          | <b>Casco</b><br>Acero      |
| <b>Armador</b><br>Domingo López                              | <b>Botado</b><br>1966           | <b>Astillero</b><br>Marítima<br>Axpe                 | <b>Lugar</b><br>Bilbao     |
| <b>Ruta</b><br>A los caladeros<br>de Sudáfrica.              | <b>Tripulación</b><br>36        | <b>Víctimas</b><br>27                                |                            |
| <b>Comentarios:</b> Se dirigía a los caladeros de Sudáfrica. |                                 |  |                            |



|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <b>URMAYA</b>  | 02/11/1984  | Pta.<br>Besugueiros                    | Sálvora                                  |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado   | <b>Tipo</b><br>Carga general                          | <b>Propulsión</b><br>motor             | <b>Dimensiones</b><br>55.48x8.51<br>x4.4 |
| <b>Características</b><br>1070B.H.P.<br>(M.A.N.)   | <b>Tonelaje</b><br>941 T.P.M. 375<br>T.R.B.           | <b>Casco</b><br>Acero                  | <b>Botado</b><br>1968                    |
| <b>Armador</b><br>J. Abeijón<br>Camiña   | <b>Astillero</b><br>Balenciaga, S.A.<br>Nº Const. 146 | <b>Lugar</b><br>Zumaya                 | <b>Carga</b><br>Lastre                   |
| <b>Nacionalidad</b><br>Española  | <b>Ciudad</b><br>San Sebastián                        | <b>Ruta</b><br>Villagarcía de<br>Arosa |  |
| <b>Comentarios:</b> 1 hélice. Declarado pérdida total al embarrancar cuando se dirigía a Villagarcía tras sufrir un fallo en el motor y escorarse progresivamente. |   |  |  |

|   |                          |                                    |                                 |
|---|--------------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| <b>NUEVO<br/>TORRE DE LIKONA</b>              | 15/09/1993               | Punta Figueiriño                   | Isla de<br>Sálvora              |
| <b>Causa</b><br>Embarrancado                  | <b>Tipo</b><br>Pesquero  | <b>Características</b><br>565 H.P. | <b>Tonelaje</b><br>129 T.R.B.   |
| <b>Dimensiones</b><br>27,76x6,4x3,5           | <b>Botado</b><br>1968    | <b>Astillero</b><br>Ardeag         | <b>Nacionalidad</b><br>española |
| <b>Armador</b><br>J. Aranzamendi<br>y otros   | <b>Tripulación</b><br>10 |                                    |                                 |
| <b>Comentarios:</b> Bilb. – Ondárroa – 78- 3ª |                          |                                    |                                 |



**Capítulo 5**  
**Hallazgos e Intervenciones**  
**Arqueológicas**



## Hallazgos e Intervenciones Arqueológicas

Varias intervenciones arqueológicas se han llevado a cabo en las aguas del Parque Nacional. Las primeras de ellas se desarrollaron exclusivamente en los archipiélagos de Cíes y en la isla de Cortegada.

Estas intervenciones han sido pioneras en la Investigación Arqueológica Subacuática en aguas del norte de España. En torno al Museo de Pontevedra y el Museo Municipal Quiñones de León surgieron sendos grupos de aficionados dedicados a documentar el riquísimo Patrimonio Cultural Sumergido gallego, lo mismo que en La Coruña, en torno al Museo Arqueológico del Castillo de San Antón.

La Sociedad Estatal de Quinto Centenario organizó una prospección arqueológica subacuática con medios geofísicos en el entorno al exterior de las islas Cíes con el objetivo de localizar el pecio del galeón del *Monmouth*, conocido popularmente como Santo Cristo de Maracaibo.



*Prospección geofísica desarrollada en la boca sur de la ría de Vigo, en la búsqueda del supuesto pecio del galeón español Santo Cristo de Maracaibo por la Sociedad Estatal del Quinto Centenario.*

*Foto: Archeonauta. (Prospección Geofísica 2)*

No sólo se han realizado hallazgos vinculados a actividades arqueológicas, detallaremos también aquellos hallazgos de objetos de interés patrimonial cuya noticia hemos podido documentar y que han sido localizados en el Parque Nacional o en sus inmediaciones.

Tenemos la certeza de que numerosos hallazgos y extracciones no han sido comunicados, divulgados o recogidos por las fuentes, y por lo tanto, carecemos de cualquier información acerca de ellos, lo que es lo mismo que decir que nunca existieron.

Sólo somos capaces de describir aquellos hallazgos documentados que han sido recogidos por las fuentes escritas u orales. La mayoría de los elementos descritos más adelante han sido descubiertos en las últimas décadas, careciendo casi totalmente de noticias anteriores.

## Islas Cíes

En las inmediaciones de la *Punta do Cabalo* ha sido documentada la presencia de los restos de un naufragio de edad contemporánea. Es muy posible que este pecio se corresponda bien con el del vapor británico *Samwater*, hundido en 1947 o con el español *Cabo de la Plata* embarrancado en 1952 en la

### La intervención arqueológica subacuática del año 2007 en el Parque Nacional

Esta intervención fue una iniciativa del Parque Nacional con el ánimo de conocer la potencialidad arqueológica de los fondos marinos de su responsabilidad en la convicción de que un mejor conocimiento permite una mejor gestión de los recursos.

El Parque Nacional puso a disposición de la investigación los medios humanos y técnicos necesarios para el transporte y apoyo de los buceadores durante los trabajos.

Los trabajos fueron sufragados por la Dirección Xeral do Patrimonio de la Xunta de Galicia.

misma zona, sólo el avance de los trabajos iniciados de prospección arqueológica en el Parque Nacional puede despejar la verdadera naturaleza de estos restos.

La toponimia puede resultar una herramienta muy útil a la hora de situar yacimientos arqueológicos, tanto en tierra firme como en lo que respecta a la Arqueología Subacuática, donde en puridad deberíamos hablar de talasonimia, como el estudio del origen de los nombres de los lugares del mar. Los nombres adscritos a lugares geográficos raramente tienen un origen arbitrario. En ocasiones podemos rastrear su

etimología y determinar un origen para su denominación, origen que nos puede ser útil a la hora de situar lugares de interés para la investigación arqueológica.

En la ría de Corcubión, inmediata al cabo Finisterre, se ha conservado un topónimo tan curioso como *punta do Diñeiro*. La excavación arqueológica de un pecio en sus inmediaciones dio la explicación a tan peculiar nombre. La intervención permitió la recuperación de gran cantidad de monedas de plata, transportadas por un buque, el galeón *San Jerónimo*, perteneciente a la flota de Martín de Padilla, que vio desaparecer en esa zona alrededor de

25 naves en medio de un temporal en el año 1596. Este buque, una de las naves principales de la flota, estaba encargada de transportar los fondos económicos destinados a sufragar los gastos de un cuerpo



Situación del pecio de Cova dos Pesos según Potter.

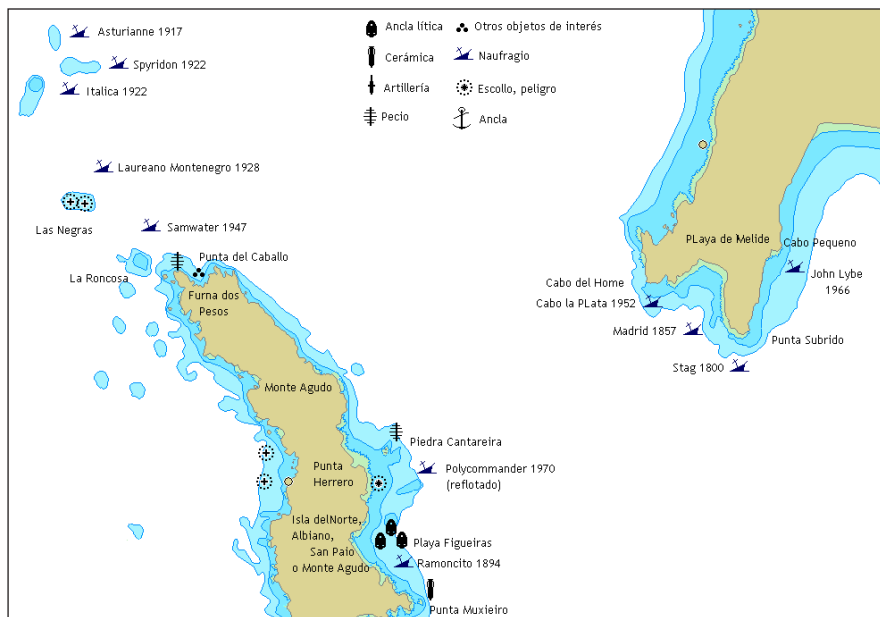
expedicionario enviado a combatir en Irlanda y levantar a sus habitantes en la pugna que mantenían los reinos de España e Inglaterra.

Tenemos por tanto en la ría de Corcubión una punta donde se produjo el naufragio de un buque que transportaba abundante cantidad de monedas de plata. Monedas que irían apareciendo en la playa y la costa al compás de los temporales y embates marinos. Es de suponer que los vecinos de la zona no dudaran en bautizar con el nombre de Diñeiro (Dinero) al paraje que sin duda resultó un maná para ellos.

Al norte de la isla de Monteagudo, en Cíes, existe un paraje bautizado con un nombre tan sugerente como el de la punta vecina al cabo Finisterre. El término *cova* o *furna dos pesos* podría tener un origen similar. Incluso en su libro *Apariciones en Galicia*, nos relata la leyenda de un barco pirata perdido en este lugar cargado con numerosas

riquezas. Adornando la historia se describe a un desalmado capitán, jurando y agitando los puños, mientras se hunde su barco bajo sus pies, antes de morir y convertirse en un aparecido más de esta costa.

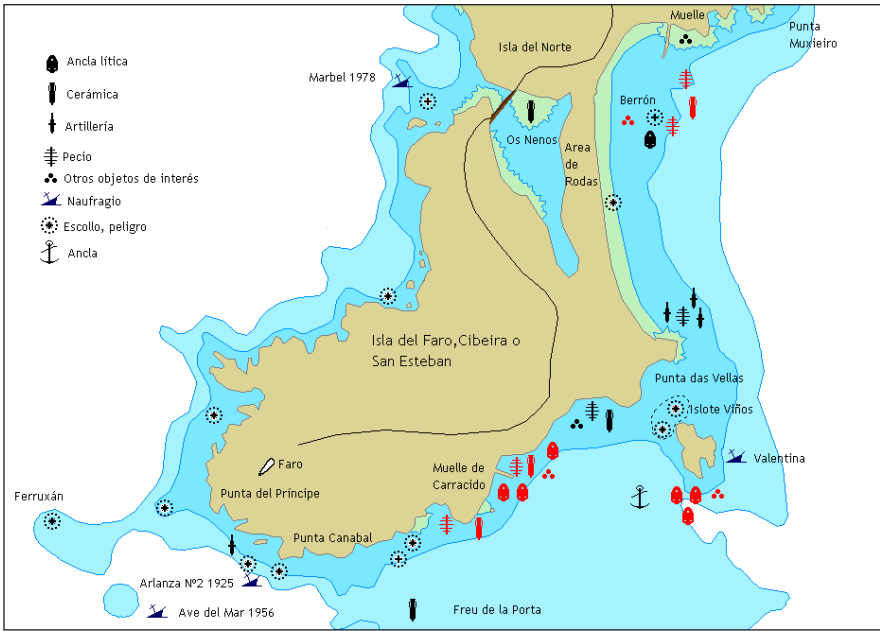
Las leyendas son interesantes fuentes de información, aunque casi nunca en el sentido que la literatura nos tiene acostumbrados. Pero no parece que este sea el caso. El cazatesoros John S. Potter, por las



*Nafragios y yacimientos arqueológicos en el entorno de la isla de Monteagudo*

mismas fechas en que Castroviejo publica la leyenda, narra el naufragio de un buque francés, sin citar sus fuentes, cargado de monedas de plata y perdido precisamente en este punto. Hoy por hoy no sabemos si es cierto que exista el pecio de un buque que transportara plata acuñada, ni que éste fuera francés, ni aún pirata, pero, apuntalando estos indicios, hemos recogido una tradición oral en la isla acerca de la captura de pulpos que ascendían con monedas de plata a ellos adheridas. Este dato nos fue transmitido por personal del Parque Nacional que recogía la tradición de alguno de los últimos moradores de la isla.





*Hallazgos y naufragios en el entorno de de la isla de Faro, las figuras en rojo señalan los objetos localizados durante la campaña de prospección de 2007*

Los pulpos son moluscos cefalópodos, carecen de concha y se encuentran sin protección frente a los depredadores, más allá de su contrastada inteligencia y capacidad de camuflaje. Buscan grietas y agujeros entre las rocas que les permitan proteger sus frágiles cuerpos de los numerosos depredadores que los acechan. Gustan de acumular objetos llamativos ante la entrada de sus refugios que utilizan además como escudos tras los que protegerse. Para ello los adhieren mediante sus ventosas formando con uno o varios de ellos una barrera que enfrentan a sus enemigos impidiéndoles el acceso al interior de sus cubiles. Este gusto por acumular objetos los hace muy interesantes desde el punto de vista del arqueólogo submarino, pues entre los objetos que recogen y atesoran, no es raro encontrar elementos fabricados por el hombre que pueden tener interés desde nuestro punto de vista. En ocasiones estos animales al ser capturados se aferran a los objetos próximos y son subidos a la superficie con piedras y conchas adheridas. Si lo que suben son monedas de plata entonces podríamos

hablar de un premio para el afortunado pescador y de una pista para la investigación histórica a la hora de localizar un posible naufragio.

Pensándolo bien, resulta una imagen muy evocadora la de generaciones de pulpos custodiando el tesoro de un viejo pirata francés, que se hundió con su barco cargado de riquezas, mientras blasfemaba al cielo puño en alto.

En inmediaciones de las *Pedras Cantareiras* algunos autores<sup>1</sup> sitúan el naufragio de un buque contemporáneo desconocido.

Frente a la playa de *Figueiras*, y durante las tareas de limpieza de los fondos tras el naufragio del *M/T Prestige*, se localizaron y fueron extraídas 2 ó 3 anclas líticas del mismo tipo que otras localizadas en diferentes puntos de las islas. Desconocemos su paradero actual por cuanto las mismas fueron retiradas por el personal de la Armada que las localizó.

Frente al lugar donde se alzara: el monolito conmemorativo de la visita del Jefe del Estado, general Franco a las islas, en *punta Muxieiro*, se ha descrito un depósito cerámico compuesto por ánforas y cuencos que se identifican como romanos, aunque desconocemos los criterios para tal atribución. La zona al sur de dicha punta fue prospectada durante la intervención arqueológica desarrollada en el año 2007 aunque sin resultados.

Este hallazgo de un depósito cerámico nos atrevemos a ponerlo en relación, aunque sin datos objetivos, con la localización en el espacio intermareal próximo, de un anillo de oro romano con entalle. Este hallazgo, realizado en 1947, en el espacio comprendido entre la playa de los alemanes y el embarcadero de Rodas, fue datado en el siglo II d. C.

La presencia de un depósito de material cerámico en la zona no tiene porqué estar relacionado pero sí nos ofrece la posibilidad de su existencia real.

---

<sup>1</sup> POTTER, JOHN S., 2002.

En el lago que se sitúa entre las dos islas situadas más al norte del archipiélago de Cíes - Monteagudo y Faro - se localizaron varios objetos de interés arqueológico como se registra en noticia de 1958 el hallazgo de *“un pequeño trozo de asa de ánfora con estría y de pasta roja, que hallamos en la orilla izquierda de la restinga o lago, al final del ribazo o vertiente que desciende de las ruinas monásticas”*.

### ¡Amárrame ese pulpo!

El ser humano, dado su afecto por lo práctico, se ha servido de herramientas desde mucho antes de su separación del linaje de los primates. De palos, piedras y ramitas el desarrollo técnico nos ha llevado hasta las sondas espaciales o los aceleradores de partículas.

Hay herramientas que resultan ser seres vivos, y no nos referimos sólo al aprovechamiento de la fuerza bruta de los animales o de las habilidades de determinadas especies para la producción de alimentos o la caza.

En el mundo marítimo es conocida la pesca con cormoranes que se efectúa en Asia, donde pescadores faenan con varias de estas aves atadas con largos cabos a unos collares que impiden la deglución al pájaro. El animal movido por el hambre atrapa peces que su amo se encarga de retirarle de la garganta. Por supuesto de vez en cuando al ave se le permite capturar alguna pieza para su consumo.

Pues bien, los pulpos en Galicia han sido empleados para algo más que para trocearlos encima de un plato de madera.

Y ahora un poco de construcción naval. En torno al primer tercio del siglo XIX muchos de los buques de vela utilizaban grandes cantidades de piezas de aleación de cobre. La obra viva de los barcos se forraba de láminas de cobre para evitar la adherencia de seres vivos que multiplicara el rozamiento, reduciendo la velocidad. Estos forros se fijaban al casco mediante clavos de aleación de cobre, lo mismo que gran parte de la clavazón del casco y cubiertas. La aparición de buques de vapor no hizo sino multiplicar la utilización de este metal en tuberías, válvulas, etc.

Cuando un buque naufraga, en muchos casos sus restos son rápidamente destruidos por la acción dinámica del mar y más lentamente por la de organismos vivos que actúan sobre la madera y otros objetos orgánicos. Sea por una u otra causa al cabo del tiempo el fondo del mar, en el lugar del naufragio, queda tapizado de objetos de cobre, y este metal vale mucho dinero... ¿cómo recuperarlo?, si aún fuera hierro se podría utilizar un imán. La respuesta es sumergir algo que se adhiera a los objetos del fondo y recuperarlo mediante un cabo, y para eso ¿hay algo mejor que un pulpo?, además sino funciona siempre te lo puedes comer...

Esta información se la debo a mi buen amigo José Manuel Traba, alcalde de Finisterre, apasionado del mar y sus historias.

En este lago, de escasa profundidad, todavía son visibles, en marea baja o con fotografía aérea, los restos de los muros que conformaban un vivero de langostas que junto a otro de ostras existieron en este punto. Dos construcciones se conservan de esta instalación, una en tierra firme, casi desaparecida y otra bajo el agua, consistente en dos muros paralelos de 50m separados entre sí unos 5m.



Concreción metálica procedente de la playa de Rodas

El muro que lo cierra por el oeste separándolo del océano, cuenta con una abertura que permite la renovación de las aguas.

El principal fondeadero de las islas Cíes es la playa de Rodas, con lo que no es de extrañar que en sus fondos se conserven elementos materiales de interés patrimonial. Estos objetos pueden tener dos orígenes, o bien fueron arrojados o perdidos por embarcaciones que frecuentaron este fondeadero o pertenecieron a buques que perecieron en este lugar. De ambas categorías creemos haber localizado ejemplos durante nuestras investigaciones.

Anteriormente al comienzo de las prospecciones arqueológicas fueron localizados diversos objetos,

#### Pesca de langostas en Galicia

La captura de langosta en aguas gallegas ha venido registrando un descenso desde finales de la Guerra Civil con algunos repuntes, hoy en día sin embargo esta especie es escasísima en estas aguas. Tras esquilmar sus caladeros, los pescadores franceses, principalmente bretones se expandieron por estas costas en sus buques de vela, conocidos como *dundee*, de 60 a 80 toneladas y dotadas de viveros que podían contener hasta 8000 ejemplares vivos que eran transportados al principal mercado europeo de este crustáceo que es aún hoy en día el francés. Estas embarcaciones llegaron a pescar en las Antillas y África tras el descenso de capturas en aguas europeas. La existencia de numerosas cetáreas dedicadas a la conservación y engorde de langostas - hoy día abandonadas - tienen su origen en la acumulación de ejemplares previa a su venta en vivo con destino principalmente a ese mercado.

algunos de metal muy concrecionados fueron localizados a escasa distancia al sur del *bajo Berrón*, que es el principal peligro en este fondeadero. También en el año 1991, frente al arenal de la playa, fueron extraídos dos sables muy concrecionados.

Otro hallazgo singular frente a esta playa lo constituye un anillo con sello descrito como ducal que se retiró enganchado en el diente de un raño utilizado en labores de marisqueo. También aquí, anteriormente al año 1982, se localizó un ancla de hierro de cronología moderna<sup>2</sup>.

Otro elemento destacable de los localizados en la prospección desarrollada en el año 2007, resultó ser un asa bronce de sítula o caldero, localizada mediante detector de metales en el arenal comprendido entre el bajo del Berrón y la playa de Rodas. De cronología imprecisa, este elemento quizás se pudiera poner en relación con los hallazgos más arriba citados de elementos de época romana.

Para adjudicar este conjunto de hallazgos a algún hecho histórico recogido en la zona podríamos vincularlos al naufragio del que algunas fuentes dan cuenta, en el año 1800. Según estas informaciones, se trataría de un navío inglés embarrancado en esta playa y que fue incendiado por su tripulación para evitar su captura.



*Sello del anillo de Rodas*

Esta noticia no la hemos podido contrastar en ninguna de las fuentes británicas consultadas. Casi podemos afirmar que de haberse producido este hecho, el buque no pertenecería a la *Royal Navy*, pues creemos conocer el historial de todos los buques militares de esa nacio-

<sup>2</sup> HIDALGO CUÑARRO y otro, 1985.

nalidad de la época y en ninguno - salvo error u omisión - de ellos se cita su pérdida en este punto.

De ser lo anterior cierto, la explicación a la referencia acerca de la pérdida en este lugar de un buque británico pudiera tratarse de un error en la situación de la pérdida en circunstancias similares, el 6 de septiembre de 1800, del navío británico de quinta clase *H.M.S. Stag* en *Punta Subrido*, en el inmediato *cabo Home*.

En las prospecciones arqueológicas subacuáticas que desarrollamos en el año 2007 por encargo de Parques Nacionales que, en el archipiélago de Cíes se centró en el área de Rodas – Punta Muxieiro, Freu da Porta y bajo Carrumeiro, se localizaron, en las inmediaciones del bajo del Berrón, hoy balizado con un mástil por su evidente peligrosidad, numerosas concreciones metálicas, la mayoría de imposible identificación y soldadas a la roca subyacente.



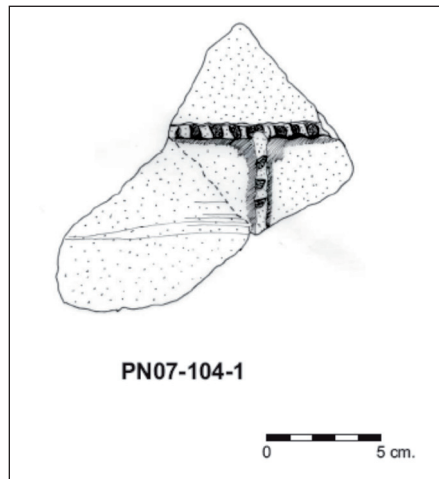
*Clavos de hierro provenientes de un naufragio en el entorno del Berrón, islas Cíes. Archeonauta S.L. P6012076 tratada*

Entre todas ellas destaca un grupo de clavos de hierro o acero de sección cuadrada y de unos 20 – 25 cm de longitud. Su origen naval es evidente y provendrían de un buque de construcción en madera, material desaparecido tiempo atrás, dejando como testigos estos elementos metálicos. Su presencia parece constatar un accidente marítimo ocurrido en este punto. Dado que los trabajos de investigación no podían ir más allá de la localización de elementos visibles, queda pendiente la ejecución de sondeos en las proximidades del hallazgo,

con objeto de contrastar la presencia de los restos de un pecio en las proximidades.

Estos restos si los ponemos en relación con los hallazgos casuales citados más arriba podrían justificar el hallazgo de elementos tan singulares como un anillo y dos sables como los restos de al menos un naufragio. La presencia de clavos de acero nos lleva más allá de la mera pérdida o depósito de piezas arrojadas desde las embarcaciones que frecuentaron en el pasado este fondeadero.

Buceadores de la Sección de Actividades Subacuáticas del Grupo de Arqueología García Alén, localizaron en el año 1989 en la misma zona un ancla lítica de pizarra. Aunque desconocemos si dicho objeto fue retirado por sus halladores, este hallazgo nos reafirma en la idea de que este punto fue utilizado como fondeadero. Por otra parte no parece que pueda existir relación entre este objeto, propio de un ámbito cultural relacionado con la navegación local o labores extractivas, con los elementos relatados anteriormente, más ajustables a la idea de buques de navegación oceánica.



*Fragmento cerámico con decoración plástica*

Durante la campaña de prospección del año 2007, en el arenal de Rodas, entre punta Muxieiro y el bajo del Berrón, localizamos dos concentraciones de elementos metálicos. Ambos parecen corresponderse con la pérdida de una o más embarcaciones de cronología contemporánea. Los restos descubiertos y que afloran sobre la arena en zonas rocosas, se corresponden con elementos metálicos, mayoritariamente de hierro o acero. No se han localizado en esta ocasión y a la espera de una intervención que permita ahondar en éste y otros



hallazgos, materiales que permitan una identificación cronológica y de origen fiables. Tampoco disponemos de noticias historiográficas que nos permitan identificar esta embarcación y las circunstancias de su naufragio.

La distancia máxima que separa ambos conjuntos es de 34 m; y la mínima de apenas 16 m. Estas dimensiones nos llevan a apuntar un origen común para ambos grupos, separados por un banco de arena que probablemente albergue bajoál nuevos restos no visibles que pongan ambas concentraciones en conexión. Lo afectado de los materiales, y su escasa entidad en general, nos hace suponer que el buque naufragado fue objeto de extracciones industriales para achatarramiento de los restos. Lo protegido de la zona sin duda ha debido de favorecer estas actividades.

Entre los elementos que constituyen este pecio llama la atención la gran cantidad de cable de acero localizado. La utilización de este material no se circunscribe sólo a la pesca sino que y es utilizado en la jarcia que sustenta la arboladura de los buques. Este elemento nos permite datar este naufragio con una fecha *post quam* a partir de mediados del siglo XIX. El análisis de la información arqueológica tampoco nos permite más que citar su localización física y su ubicación en el espacio, en espera de que nuevas intervenciones retomen el interés sobre este naufragio. Este yacimiento fue bautizado como pecio *Rodas I*.

Uno de los elementos más significativos desde el punto de vista arqueológico de todos los localizados durante la campaña de 2007 lo constituye un único fragmento de cerámica gris – *greyware* – formalmente correspondiente con una olla globular con decoración plástica consistente en dos cordados que se unen en ángulo recto.

Este elemento se localizó aislado sobre el fondo de cascajo y arenas al este del bajo del Berrón. La zona fue prospectada más intensamente, incluso con detector de metales aunque no ofreció ningún otro resultado. Lo poco rodado del fragmento, su relativo gran tamaño – con



relación a la pieza original – y su fragilidad, dado lo fino de sus paredes, nos lleva a considerar que dicha pieza tiene un origen claramente náutico. Su deposición primaria fue originalmente el fondo del mar, cualquier otro origen habría afectado más severamente a la integridad de la pieza.

Culturalmente este tipo de cerámica se encuadra a partir de finales de la Edad Media, siglos XIII-XIV y es común en la mayor parte de la Europa occidental en usos domésticos mayoritariamente utilitarios, para cocina o despensa. Piezas de la misma factura se han documentado durante el reciente dragado del puerto de Bayona como de utilización a bordo de embarcaciones, probablemente en las cocinas y de forma



*Colección de anclas líticas recuperadas durante la prospección arqueológica desarrollada en el 2007 en el archipiélago de Cíes. (P6012137)*

segura como contenedores de almacenamiento de breas y masillas utilizadas en el calafateo de las embarcaciones y en el tratamiento de jarcias, cabos y aparejos. La continuidad de este tipo cerámico está atestiguada hasta los siglos XVIII-

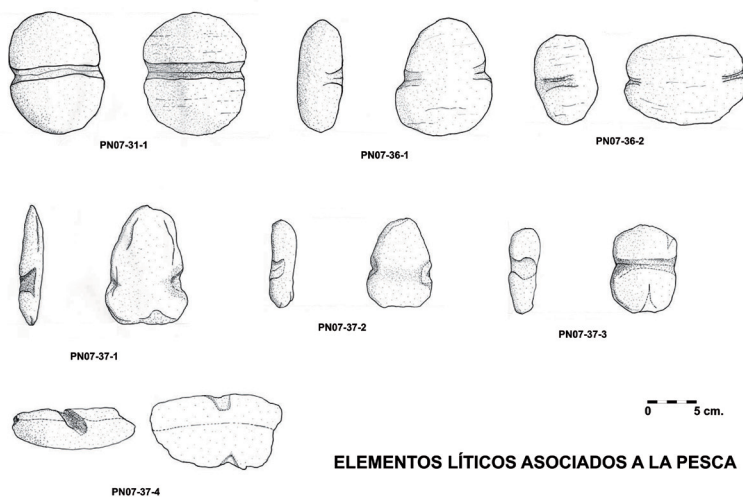
XIX (algunas producciones subsisten en nuestros días) alcanzando su distribución al comercio colonial americano a través del tráfico trasatlántico. Sus centros de producción se encuentran distribuidos en todo el ámbito atlántico europeo, con lo que la posibilidad de ubicar el origen de este fragmento sin la realización de analíticas es tarea imposible.

Al sur de la playa de Rodas, en las cercanías de la punta das Vellas, o *punta dos cañóns* como también es conocida, se cita la existencia del pecio de un buque de madera en el que se cita el hallazgo de dos

piezas de artillería de bronce que fueron retiradas en torno a los años sesenta del pasado siglo. Asimismo, al parecer durante los trabajos de desguace del vapor *Samwater*, hundido en punta do Cabalo, operarios de la empresa dedicada a esta labor recuperaron varios cañones de hierro de este mismo pecio. Estas piezas fueron depositadas en la misma punta y fueron retiradas posteriormente por elementos de la Armada Española según nuestros informantes.

En ocasiones este pecio queda a la vista en el fondo tras los temporales que alternativamente cubren y retiran la arena del fondo. La existencia de un naufragio en este punto es parte de la investigación pendiente para el estudio del Patrimonio Cultural Submarino del Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia.

En las inmediaciones del Islote *Viños*, al sudoeste de la isla del Faro, se localiza un fondeadero, citado por los derroteros que estudian la zona desde el punto de vista de la navegación. No es extraño por tanto que en 1994 el pesquero *Alba* recogiera, enganchada en su aparejo, un ancla de tipo almirantazgo de unos 2m de longitud y 2.500 Kg. de peso perdida por algún buque que buscó refugio en este punto.



**ELEMENTOS LÍTICOS ASOCIADOS A LA PESCA**

*Ejemplos de elementos líticos de pesca recuperados durante la prospección de 2007 en el entorno de las islas Cíes. (Composición)*

En todas las zonas de fondeo en torno a las diferentes islas que componen los archipiélagos incluidos dentro del Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia, se han recogido informaciones de hallazgos de anclas de diferentes tipos.

Otros hallazgos relatados para el entorno del islote de Viños, este lugar han sido una anforeta (botija cerámica) y varios fragmentos de cerámica identificada como común romana, aunque una vez más desconocemos la veracidad de dicha atribución. Tres balas de cañón fueron localizadas también en esta área por los buceadores del SAS del Grupo García Alén en 1983.



*Piedra de poutada de Carracido  
de 2007 en el entorno de las islas Cíes.  
(Composición)*

Tanto en el islote Viños como en el entorno del muelle de Carracido durante esta campaña de 2007 se localizaron anclas líticas de dos y tres *oculii*, en el extremo sur del islote y en un bajo situado en sus cercanías. También fueron localizados numerosos objetos de piedra tallada que podemos identificar con fondeos de aparejos de pesca, probablemente artes de enmalle o palangres.

En este entorno del islote Viños se ha documentado los restos del vapor mercante *Valentina*, objeto de actuación de G. Pino quien tenía concesión para intervenir en la flota de 1702 perdida en Rande. Desconocemos el momento del naufragio, pero éste debió producirse indudablemente con anterioridad a 1904, fecha de la actuación de este cazatesoros, uno más de los que fracasaron en la búsqueda de las supuestas riquezas perdidas con la flota del plata de 1702.

El paso entre la *isla de Faro* y la de *San Martín* es conocido como Freu de la Porta, hemos recogido en esta zona la noticia de la localización,

en torno a los años 80 del siglo XX, de un fragmento de un ánfora por parte de un pescador submarino a unos 15 m de profundidad.

También aquí los miembros de la SAS (Sección de Actividades Subacuáticas) del Grupo García Alén localizaron y fotografiaron un cañón.

Estos hallazgos propiciaron que durante la prospección arqueológica subacuática de 2007, se escogiera esta zona como una de las prioritarias en la investigación. El que se tratara de un paso de embarcaciones habitual para acceder a la ría de Vigo, además de existir un fondeadero en la zona - de Carracido - son aspectos que contribuyeron a incrementar el interés por investigar estos parajes.

Durante la prospección arqueológica quedó de manifiesto que el área más profunda de la zona del Freu, en concreto la más meridional, no ha proporcionado ninguna información reseñable desde un punto de vista arqueológico o patrimonial. Únicamente fueron localizados algunos - escasos - fragmentos cerámicos dispersos y algún que otro elemento metálico, todos ellos de cronología moderna y contemporánea.

#### **Elementos líticos en los fondos del parque**

En los fondos de todo el entorno de las islas Cíes, como en general en casi todo el Parque Nacional, son muy abundantes los hallazgos de elementos líticos procedentes de las actividades extractivas que generaciones de pescadores y mariscadores han venido realizando en un paraje tan rico biológicamente hablando. Los objetos fabricados en piedra son de los más estables de todos aquellos utilizados por el ser humano, no resulta extraño que en ocasiones sean éstos los únicos restos materiales que restan de diferentes nichos culturales o actividades productivas.

Dentro de los numerosos objetos que comprende el ajuar de un pescador, la mayoría de ellos, sobre todo cuanto más retrocedamos en el tiempo, son de origen biológico. Cabos, instrumentos y aparejos son realizados mediante fibras vegetales, madera, cuero y hueso sustancias éstas de difícil conservación fuera de circunstancias muy concretas. El metal aparte de ser caro - en relación con otros materiales - resulta de azarosa conservación, con excepción del plomo, incluso pocos años después de su pérdida. Si imaginamos una embarcación pesquera o de pequeño tamaño en momentos anteriores a la industrialización veremos que, casi con la excepción de los objetos cerámicos y los de piedra, todos los objetos de uso a bordo tendrían muy poca trascendencia en caso de pérdida o abandono en un fondo marino rocoso y agitado por el mar.

Inmediata al muelle de Carracido, en la *isla del Faro*, se encuentra la *Playa de Nuestra Señora*. En este lugar se recoge, según distintas fuentes, la presencia de un pecio enterrado bajo la arena de la playa, que se define como un “*galeón, posiblemente francés*”, aunque desconocemos los motivos de ambas atribuciones. Asociada a la existencia de este pecio está la localización, a principios del año 2009, tras los duros temporales del invierno, de dos proyectiles de hierro de artillería de avancarga, soldados a las rocas de la playa. Su origen se ha querido vincular al pecio anteriormente citado, aunque es posible rastrear otras posibles procedencias, como por ejemplo el almacén de artillería situado en la misma isla.

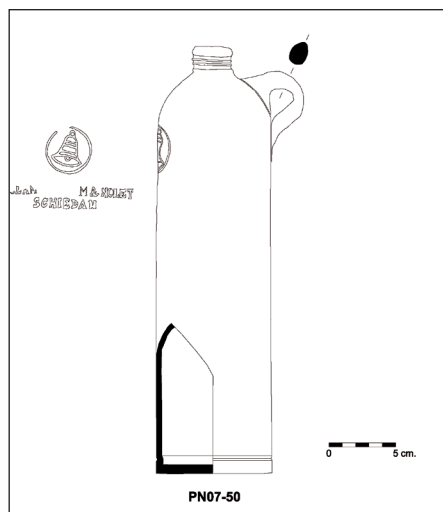


*Ancla lítica ensenada de Carracido. Archeonauta S.L.  
(P5291834)*

En el entorno del muelle de Carracido se ha localizado un elemento claramente identificable como parte de una *poutada*, en concreto un canto rodado granítico de forma aproximadamente rectangular. Fue documentado y recuperado en el fondeadero localizada en esta zona. La pieza presenta una muesca perimetral realizada

mediante la técnica de piqueteado, con objeto de encajarlo en los elementos de madera que conformaron el resto de la *poutada*.

Hemos identificado con un elemento de fondeo, aunque sin ningún otro dato aparte de su ubicación, un cilindro de piedra de granito. Suponemos que se trata de un fuste de columna reutilizado como elemento de fondeo, lo que explicaría su hallazgo subacuático. El aspecto y dimensiones de esta pieza nos recuerdan a los pés (columnas) de los hórreos, aunque su sección cilíndrica no sea la más abundante entre este tipo de elementos arquitectónicos.



Caneco de ginebra de origen holandés.  
 Finales s. XIX - principios s. XX (PN07-50)

Su hallazgo se produjo fuera de cualquier contexto arqueológico y sin conexión con objetos similares, por lo que su presencia se aventura pueda deberse a una reutilización de este elemento como peso en el fondeo de una embarcación o de un aparejo. Cabría también la posibilidad de que esta pieza descendiera por la costa desde el cercano castro de *As Hortas*, aunque la falta de información acerca de la localización de piezas similares en el mismo, así como la ausencia de otros objetos que pudieran tener este origen en las inmediaciones, nos llevan a no considerar, aunque tampoco a descartar este origen.

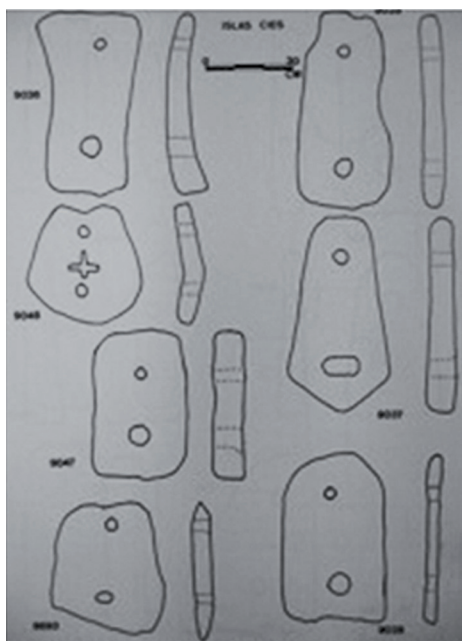
Otros elementos localizados, y claramente vinculados a la función de fondeadero de la zona de Carracido lo constituyen varios fragmentos cerámicos dispersos de cerámica común de cronología indeterminada, aunque en general poco rodados y de dimensiones respetables, por lo que podemos certificar su origen marítimo frente a la posibilidad terrestre. Probablemente los mismos fueron arrojados, tras su amortización, o perdidos desde las embarcaciones que frecuentaron y aún frecuentan este punto, en un ejemplo más de la perdurabilidad de las circunstancias que condicionan la navegación.

También en Freu de la Porta se localizó durante la prospección del año 2007 un pecio sobre la punta de Carracido. Este pecio ha sido bautizado como *Carracido I*. Parece pertenecer a una embarcación de propulsión mecánica de cronología contemporánea, con mucha probabilidad se trata de un pesquero. La presencia de un “*paso de hombre*” de un tanque de agua o combustible, en acero, nos lleva a apuntar esa posibilidad que avala además la presencia de un frag-



mento de portillo fabricado en algún tipo de aleación metálica. La ausencia de motores, hélices o calderas, junto a lo escaso de los restos localizados, nos hace suponer un nuevo achatarramiento de los restos de esta embarcación.

Los restos de este pecio localizados son, en general, piezas metálicas de pequeño tamaño dispersas por un área muy concreta que se corresponde con la punta que se adentra en el paso navegable que forman los dos grupos de islas del archipiélago de Cíes. Este “estrangulamiento” en este paraje navegable, utilizado para entrar en la ría de Vigo por parte de embarcaciones de mediano y pequeño porte, lo convierte en un peligro para la navegación.



*Anclas líticas extraídas por el grupo  
Montañeros Celtas de Vigo*

Por último, y como confirmación del uso que ha recibido este paraje como fondeadero, se localizó un motor de combustión interna en un lugar inmediato al muelle de Carracido. Las informaciones recabadas nos indicaron que el mismo pertenecía a una embarcación que dio servicio a la construcción del “faro da Porta” en la inmediata punta de Canabal. El naufragio se produjo durante un temporal que sorprendió a la embarcación fondeada en este punto. Este motor descansa junto a un puntal de la grúa que existió en el muelle, el pecio ha sido bautizado como *Carracido II*.

Dentro de las intervenciones arqueológicas desarrolladas en el Parque Nacional destaca la ejecutada en torno al *Cabo Vicos*. Sus resultados vienen a confirmar las fuentes acerca de la riqueza patri-

monial en el entorno del *Cabo Vicos, Bajo de Carrumeiro y Bajo de San Martiño*.

*“Durante la misma se delimitó una zona de prospección prioritaria coincidente con el litoral inmediato a la parte meridional de la isla Sur, en las proximidades del cabo Vicus. Se tuvo en cuenta para su elección el descubrimiento en tierra firme de una posible explotación minera antigua a cielo abierto, y el hecho de que en un punto de estas aguas fueran extraídas recientemente por submarinistas pertenecientes al club Montañeros Celtas de Vigo varias posibles anclas de piedra, consistentes en un cuerpo rectangular o trapezoidal con dos orificios. Estas muy controvertidas piezas presentan paralelos durante la prehistoria de Europa Oriental y Medio Oriente.*

*Con el ánimo de completar estos datos se realizó una primera y, por el momento, única inmersión en la que se prospectó un pequeño tramo del litoral. Tan sólo pudieron consignarse varios puntos en los que se distinguen grupos de proyectiles de cañón, de hierro, formando mazacotes de concreción. No se extrajo pieza alguna<sup>3</sup>”.*

Las anclas a las que se hace referencia en el entrecomillado anterior son siete piezas extraídas en el año 1982 por buceadores pertenecientes al citado club y que se conservan en la actualidad en el Museo de Pontevedra. El punto de localización se situaría entre el citado *cabo Vicos* y la *playa de San Martín*.

Son numerosos los hallazgos casuales en toda esta zona:

- En 1985, miembros de la SAS del Grupo García Alén, localizaron un ancla lítica y un fragmento grande de un cañón de hierro.
- En 1990 se localizó otra ancla lítica en la misma zona.
- En 1991 en la zona próxima a la supuesta explotación minera citada anteriormente se localizó un cuello de ánfora con asas y un fragmento grande de panza.

---

<sup>3</sup> PEÑA, Antonio de la. *Primeras prospecciones arqueológicas subacuáticas en el litoral de la provincia de Pontevedra*, 1985.



Frente al cabo Vicos se localizaron, en un fondo de 18 metros, unos 30 lingotes de hierro blanco, asociados a estos restos se sitúan fragmentos de madera y hierros retorcidos que sin duda pertenecen a un pecio del que carecemos de más información.

En El Bajo del Carrumeiro fue descubierto un pecio en agosto de 1956 por la *Atlantic Salvage Co.* de John S. Potter, que se hallaba en el lugar intentando localizar el pecio de un galeón español perteneciente a la flota de 1702, que al parecer se hundió en algún punto en las inmediaciones de las islas Cíes. Este barco popularmente se ha venido identificando con el *Santo Cristo de Maracaibo*.

El pecio localizado por la empresa norteamericana de cazatesoros, en un primer momento se identificó con el galeón español que andaban buscando. Los materiales que recuperaron pronto pusieron de manifiesto que no podía tratarse en modo alguno de un buque español de principios del siglo XVIII. Se trata en realidad de un pecio del que en su momento se identificaron dos cañones de hierro, uno de 2,5m de longitud y 70cm de diámetro y el otro roto a la altura de los muñones, una uña de ancla, diversos tipos de munición (palanquetas a la española, balas macizas, granadas, cargas de metralla), vasijas de cerámica, piezas del forro de un casco en cobre y plomo, además de porcelana blanca de *Delft*, maderas y clavos de cobre, probablemente del forro del casco.

Podríamos sospechar, en un principio, que en este bajo del Carrumeiro se perdieron, o al menos, tocaron, dos buques diferentes. Los halladores, en su relato dan cuenta de haber localizado planchas de plomo que identifican como parte del forro de un buque. Sin embargo el relato de las operaciones en este bajo nos indica, en determinado pasaje, que el espesor de este forro era de 1cm, lo que es desmesurado para un uso como el propuesto. Por este motivo, los mismos halladores plantean ciertas dudas en cuanto a la adscripción funcional de las piezas de plomo localizadas. Es más, el tamaño de la pieza ofrece asimismo dudas en cuanto a su función, por cuanto hasta ahora los forros conocidos para embarcaciones se conseguían en base a láminas mucho más pequeñas y finas que las descritas.

Descartada su utilización como forro del casco, las láminas de plomo deberían tener un empleo alternativo en los buques de la época, justificando así su presencia en este naufragio. Dos posibles utilizaciones para este material se han descrito; la santabárbara y la cocina.

La santabárbara es el pañol del barco donde se custodiaba la pólvora. El control de esta sustancia era fundamental para su supervivencia, por dos motivos fundamentales: cualquier chispa o ignición en este pañol podría tener como consecuencia la explosión de la pólvora que conllevaría inexorablemente la destrucción del buque y la muerte sino a toda sí a la mayoría de la tripulación; la segunda de las razones para su custodia, es que cualquier sabotaje dejaría al buque indefenso, así si por cualquier causa se mojase la pólvora el buque quedaría incapacitado para combatir.

Un uso habitual para láminas de plomo en la época era forrar las santabárbaras de los buques. Se disponían planchas de plomo, cobre en otros casos, revistiendo los mamparos del pañol. Con este sistema por un lado se hacía estanca la estancia ante el peligro del agua y por otro se impedía la formación de chispas que pudieran inflamar la pólvora allí custodiada.

Eran tantas las precauciones tomadas con la pólvora que ante este pañol tanto durante el combate como en la navegación siempre se situaba, en los buque de guerra, una guardia armada de infantes de marina. Asimismo para poder dar iluminación al pañol, se utilizaba una lente vidrio que transmitía la luz de una vela o lámpara situada siempre en el exterior de la santabárbara.

#### **Hoy no es día de mojar la pólvora**

El 2 de mayo de 1866, durante el bombardeo del puerto del Callao por la escuadra española que mandaba el marino pontevedrés Casto Méndez Núñez, la fragata española *Almansa* recibió un impacto que ocasionó un peligroso incendio cerca del pañol de pólvora, la santabárbara. Su comandante, a pesar de que por tres veces le urgieron a inundar el compartimento y así evitar el riesgo de explosión del buque, continuó combatiendo exclamando: “¡Hoy no mojo la pólvora! ¡Antes volamos!”. La fragata abandonó la lucha hasta apagar el fuego y a la media hora volvió a la línea española para continuar el combate.

Con respecto a la utilización de planchas de plomo en la cocina, hay que tener en cuenta que en un buque constituido mayoritariamente de madera y con materiales altamente inflamables, lonas, cabos y las breas que los cubrían, era necesario confinar cualquier fuente de fuego. La utilización de llamas a bordo estaba muy reglamentada y siempre sujeta a estricta supervisión por el riesgo que suponía. La cocina, donde ardía en todo momento un fuego, era un foco de riesgo continuo por lo que era necesario impedir que en cualquier situación saltase siquiera una chispa que pudiera desencadenar un proceso que conllevara la pérdida del buque. Por ello el suelo, alrededor del fogón estaba forrado de plomo, con ánimo de alejar esta fuente de ignición de la madera que constituía la estructura del buque.

El dato definitivo acerca de que el pecio aquí localizado no podía pertenecer al pecio del galeón español lo aportó un humilde símbolo grabado sobre uno de los cañones recuperados por los cazatesoros. Éste presentaba el grabado una punta de flecha conocida como *Broad Arrow*, característica de todos los objetos y bienes pertenecientes a la Armada Real Británica desde el siglo XVI. Tras este dato, por el resto de los materiales recuperados dedujeron que dicho pecio pertenecía, no a un galeón mercante español, sino a un navío militar británico del siglo XVIII.



*La broad arrow grabada sobre una carronada que adorna la tumba del general sir John Moore en el jardín de San Carlos de La Coruña Miguel San Claudio. (broad arrow)*

Durante los trabajos preparatorios de la intervención arqueológica desarrollada en el Parque Nacional en el año 2007, recuperamos la información del naufragio de un buque de la Armada Británica en las postrimerías del año 1808. El buque británico *H.M.S. Júpiter*, perdido en 1808 al entrar en la ría de Vigo parece ser el candidato más proba-

ble para haber dado origen al yacimiento arqueológico del bajo Carrumeiro. Los resultados de los trabajos de prospección arqueológica subacuática llevados a cabo en 2007, parecen confirmarlo.

En el capítulo correspondiente se tratan las circunstancias de la pérdida de este buque.

Los cañones localizados por los cazatesoros norteamericanos, junto con la mayoría de los objetos a ellos asociados, fueron retirados, desconociéndose en la actualidad su paradero.

**Francisco Silvy, un pionero del salvamento de naufragios**

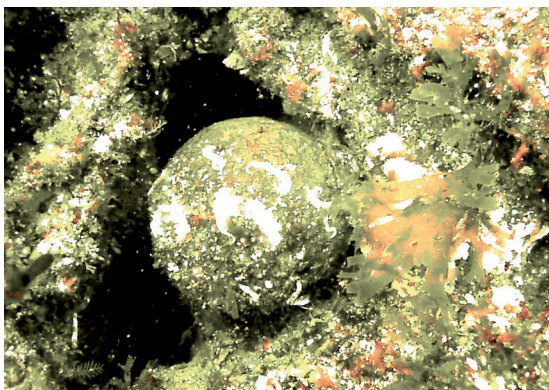
Este personaje fue un hombre de negocios francés, entre otras iniciativas había sido armador de buques corsarios. En el año 1762 firmará un asiento con el Subdelegado de Intendencia de Tuy para el rescate de los 36 cañones de hierro pertenecientes a la fragata francesa L'Herminie naufragada sobre la Borneira, en Cangas, poco tiempo antes

La poca cantidad de restos del naufragio que se conservan tanto en el momento del hallazgo, hemos de recordar que cuando intervienen los buceadores de John S. Potter, apenas quedan dos cañones de los 50 que transportaba este buque, como ahora, nos ponen sobre la pista de la recuperación de materiales del mismo poco después de su naufragio. Aunque no consta

que de este buque se haya salvado pertrecho alguno, sí sabemos que esta circunstancia se producía siempre que era posible en otros naufragios de la época. La artillería y otros objetos de los buques eran elementos de elevado valor económico y se intentaba su salvamento por todos los medios, por lo que no es de extrañar que poco después del naufragio los propios españoles o sus aliados británicos pudieran recuperar parte de los pertrechos situados a bordo del buque.

En este mismo bajo hoy en día continúan siendo visibles, escasos, restos de elementos metálicos, principalmente proyectiles de artillería fuertemente concrecionados sobre la roca del fondo. Estos materiales han sido expoliados con relativa asiduidad por buceadores ¿deportivos?.

Más allá del pecio del *H.M.S. Júpiter*, se ha recogido la noticia de la localización en este punto de un plato identificado como de cerámica común romana. No disponemos de otra información así que este dato, como tantos otros, debemos ponerlo en total cuarentena pues ignoramos los criterios aplicados para su clasificación.



*Proytil de hierro en el bajo Carrumeiro. Archeonauta S.L.  
(P5251627 tratada)*

Varias fuentes sitúan en el *Islote Boeiro*, en concreto en una de sus paredes, a unos 6 ó 7m, un cañón de hierro incrustado entre las rocas. A la espera de que la investigación arqueológica subacuática se desarrolle en este lugar, únicamente podemos apuntar esta información.

Toda esta serie de peligrosos bajos entorno al islote Boeiro o Agoeiro situados en el extremo meridional del Parque Nacional, son potenciales sumideros de materiales históricos provenientes del naufragio de las numerosas embarcaciones que discurrieron por estos parajes a la entrada o salida de la ría de Vigo.

En la base de la piedra conocida como *Cruz de Almena* los buceadores de la *Atlantic Salvage Co.* Localizaron lo que ellos describieron como “bloques de construcción” y algunas láminas de cobre esparcidas por el fondo. En las proximidades de este bajo es habitual localizar restos metálicos, balas de cañón y trozos de madera. Todos estos restos pueden estar hablando de la presencia de un pecio que aguarda al trabajo sistemático de los especialistas para poderlo poner en valor.

Los restos del vapor británico Bonika hundido en 1874 fueron localizados en los bajos Forcados por buceadores deportivos en los años 80 del pasado siglo.

## Isla de Ons

Son muy escasas las noticias de hallazgos patrimoniales en las aguas que rodean a este archipiélago, apenas dan cuenta de la localización de algunas anclas o de la presencia de restos de buques modernos. Esta laguna no se puede atribuir a la ausencia



*Cubierta de la fragata Almansa fotografiada en La Coruña.  
(Fragata Almansa 007)*

de elementos de esta naturaleza en el área, si no más probablemente a la falta de investigación y a que los datos que pudieran facilitar los hallazgos casuales, no han alcanzado a las fuentes utilizadas para la redacción del presente documento.

Sóla la consulta a buceadores conocedores de la zona, nos ha permitido recoger datos, si bien, hemos de reconocerlo, muy fragmentarios.

Con un recorrido en el sentido de las agujas del reloj en torno al perímetro de la isla empezaremos frente a la ensenada da *Pociña*, al norte de la misma con la noticia de la localización, mediante sonda *multibeam* de un pecio de cierta entidad. Este yacimiento se encuentra situado en las cercanías del afloramiento rocoso que da origen a la isla, sobre la arena y a unos 40 metros de profundidad.



Frente a la cara este de la isla, en concreto al norte de *Cova do Lobo*, a unos 150 m de la costa se localizó el pecio de un buque del que se conservan, sobre el fondo de arena a unos 15 metros de profundidad varios lingotes de plomo de dos tipos diferentes en lo que respecta a su forma, un tipo resulta alargado mientras el otro tiene un aspecto similar a un yunque. Ambos tipos de fundición presentan una inscripción idéntica "FN. N. PER MALAGA". También fueron descritos tubos y tuberías metálicos en el interior del pecio. Los restos nos fueron descritos en una disposición que recuerda la forma de un buque.



*Hallazgos y naufragios en torno al archipiélago de Ons*

presentan una inscripción idéntica "FN. N. PER MALAGA". También fueron descritos tubos y tuberías metálicos en el interior del pecio. Los restos nos fueron descritos en una disposición que recuerda la forma de un buque.

Con respecto a la inscripción que presentan estos lingotes no se ha podido localizar ninguna referencia a la que puedan hacer relación. Sin embargo debemos tener en cuenta que su trascripción no la podemos dar por definitiva por resultar una fuente secundaria, obtenida en inmersión y por personal no especializado.

Conocemos en la ciudad a la que hace referencia la inscripción de la existencia de importantes fundiciones sobre todo de plomo que exportarán su producción principalmente por mar, hacia el resto de países europeos, a partir del primer cuarto del siglo XIX. En torno a los 30 del siglo XIX, Adra (Málaga) monopolizará el mercado inter-

nacional de plomo. Las exportaciones se realizaban en cuatro especialidades: barras, planchas, tubos y perdigones Destacar que dos de estas especialidades se han descrito en el *pecio de Cova do Lobo*.

Con todo ello no podemos de momento estar seguros de una atribución cronológica exacta, ni de un tipo de embarcación concreto por cuanto en este caso nos falta el imprescindible estudio de campo que certifique las hipótesis que nos aventuramos a adelantar.

Frente al *muelle de la isla de Ons* y el fondeadero allí situado, se localizaron en torno al año 1983 dos grandes anclas del tipo almirantazgo de cepo de acero. Una de ellas fue extraída en esas fechas y trasladada a la isla donde quedó situada. La otra ancla permanece en su lugar, siendo, según las informaciones facilitadas, de gran tamaño, estableciendo la longitud de su caña en más de 2,5 metros.

Lo mismo que en torno a las islas Cíes, en la isla de Ons han sido localizadas varias anclas líticas, algunas de ellas al sur de la isla Sepultura en la playa do Curro.

También por esta zona, entre la *Area dos Cans* y el puerto de Ons, se ha citado la existencia de la hélice de gran tamaño de una embarcación todavía unida a su eje.



En la *Laxe do Abade* existe una

sepultura antropomorfa tallada en la roca cuya tapa, desplazada por el mar, fue retirada del lugar.

*Restos de un pecio contemporáneo en el entorno de Punta Melide, Ons*



El archipiélago que conforman Sálvora y sus islas menores, registran un elevado número de naufragios de buques de origen militar un submarino y un remolcador españoles descansan en los fondos junto a un buque francés.

La isla de Onza fue escenario del naufragio del francés *Barsac* en 1940, han sido localizados numerosos elementos del naufragio entre los que destacan la munición de artillería transportada y una hélice. A pesar de que han sido retirados numerosos proyectiles, es seguro que algunos de ellos todavía permanecen en el lugar, por lo que es preciso advertir contra la retirada de los mismos ante el riesgo de que su retirada y posterior manipulación provoquen daños. Las cargas explosivas y de impulsión de los proyectiles pueden permanecer activas muchos años, aún sumergidas en agua y estallar en caso de manipulación descuidada.

El naufragio del submarino español *General Mola*, ha dejado asimismo una elevada cantidad de restos materiales en el paraje donde chocó contra la costa oeste de la isla. Sus restos se hallan esparcidos y muy afectados por la acción del mar al sur del faro de la isla en la *Ensenada de Canibeliñas*. Entre los restos de este buque dispersos por la zona se han citado al menos una hélice y su eje, así como un objeto que se ha descrito como parte de un torpedo. La profundidad a la que se encuentran estos materiales es desde menos de 10 m hasta el metro de profundidad, lo que unido a lo expuesto del lugar del naufragio ha provocado la destrucción casi total del pecio.

Todos estos pecios han sufrido extensas tareas de desguace sobre todo a partir de la década de los años 50 del pasado siglo.

La existencia de numerosos naufragios en las costas gallegas algunos a profundidades accesibles para los buzos, dotados al principio de escafandras clásicas, favoreció la existencia de numerosas compañías dedicadas al achatarramiento y al salvamento de buques. Si bien antes de la Guerra Civil Española ya existían numerosas empresas dedicadas al salvamento de buques, es después de dicho conflicto cuando se

*Remolcador Finisterre de la empresa de salvamento coruñesa Santa Cruz, una de las más activas en este campo en la segunda mitad del siglo XX. Ar. M. San Claudio. (remolcador Finisterre)*



alcanza al mayor dinamismo en esta actividad debido a la escasez de materias primas en el país y los altos precios que alcanzaba el precio del metal.

El último de los naufragios que enriquecen culturalmente los fondos del Parque Nacional en el archipiélago de Ons del que trataremos, es del remolcador de la Armada Española Cíclope, perdido sobre el bajo de la Loba en el estrecho entre Ons y Onza en octubre de 1952.

Durante la prospección arqueológica realizada por nuestro equipo en el año 2007, fueron prospectadas la ensenada de la Pociña, al norte de la isla y el fondeadero de la ensenada de Cova do Lobo.



*El remolcador Cíclope embarrancado en la isla de Ons. CICLOPE 1*

La primera de las zonas está flanqueada por las puntas *Centolo* y de *Pasante*, que se prolongan hacia el norte con peligrosos bajos para la navegación que se acercan hasta

escasa distancia de la superficie. Aunque la ensenada es, en general limpia, al estar completamente abierta al N, con poca mar que haya

es inabordable. Sus fondos son mayoritariamente de piedra y, dada la estación en que se realizaron los trabajos, estaban cubiertos por algas, principalmente laminaria y algas pardas. No se localizó ningún elemento de interés patrimonial a pesar de la peligrosidad del paraje con abundantes bajos.

La ensenada de la Pociña es uno de los lugares más adecuados del archipiélago para fondear embarcaciones por lo que resultaba especialmente atractivo desde un punto de vista patrimonial. La previsión de que la presencia de buques haya podido generar un registro arqueológico en sus fondos quedó frustrada, al menos en una prospección visual superficial. Apenas fueron localizados elementos de origen antrópico y aún éstos son de cronología contemporánea y únicamente uno de ellos de interés etnográfico. La prospección en este punto se prolongó hasta la piedra de los Camoucos, aunque sin resultados.

### Isla de Sálvora

En la actualidad en todos los archipiélagos que componen el Parque Nacional, únicamente en dos de ellos se ejecutaron labores de investigación arqueológica subacuática, aunque en dos ellos los trabajos simplemente se limitaron a una toma de contacto que permitiera planificar con más fundamento posteriores intervenciones. Los puntos más estudiados son el archipiélago de Cíes y la isla de Cortegada donde desde mediados de los años 80 se han venido efectuando esporádicos trabajos, unos desde un punto de vista altruista y por parte de voluntarios y en Cortegada mediante prospecciones sistemáticas sufragadas por la Xunta de Galicia.



*Ancla lítica en el fondeadero de Sálvora.  
Fotoancora 1*



El más importante de los fondeaderos actuales es el que se sitúa frente a la punta del Castillo. Este fondeadero recomendado desde la Edad Media como el más adecuado de la zona aunque para situaciones puntuales ha conservado hasta nuestros días al menos un ancla lítica.

Presenta tres orificios u oculii a los cuales se les atribuye la función de pasar el cabo de fondeo y dos piezas de madera que permitieran la sujeción del ancla al fondo.

Se trata de la primera pieza de este tipo localizada en aguas gallegas, con la excepción de una pieza localizada en la ensenada de Limens, ría de Vigo, aunque en este caso es de forma cuadrada y no triangular como el que nos ocupa y que al estar rota se le supone la existencia de un tercer orificio.



*Propuesta de reconstrucción.  
RECONSTRUCCION LITICA  
localizados durante la campaña de  
prospección de 2007*



*Ancla lítica de tres oculi  
en la isla de Sálvora*

Posteriormente fueron localizadas piezas similares, una en la piedra de las Ánimas en La Coruña y otra como queda dicho en el fondeadero de Carracito, en las islas Cíes.

Los ejemplares similares al presente se localizan principalmente en dos puntos tan alejados entre sí como el Mediterráneo y el mar



Cantábrico, sobre todo en la zona del País Vasco. Si en lo físico resultan alejados en lo temporal todavía lo son mucho más pues para su datación en el Mediterráneo se han ofrecido fechas como el siglo XIV a de C., mientras que en el Cantábrico su utilización se puede datar en fechas próximas a nuestros días. No se ha dado el caso de momento en Galicia de localizar alguna de estas piezas en contexto arqueológico subacuático, al contrario de lo que ocurre con las piezas localizadas en aguas Mediterráneas, del África Oriental y aún de la India.

Ejemplos de piezas similares a las localizadas en aguas gallegas se han citado en el castro de Toralla, y aún en las propias islas Cíes en contextos de la cultura castreña, pero no todas estas piezas es seguro que fueran utilizadas como anclas.



*Ancla lítica en uso en nuestros días (ancla lítica actual 1)*

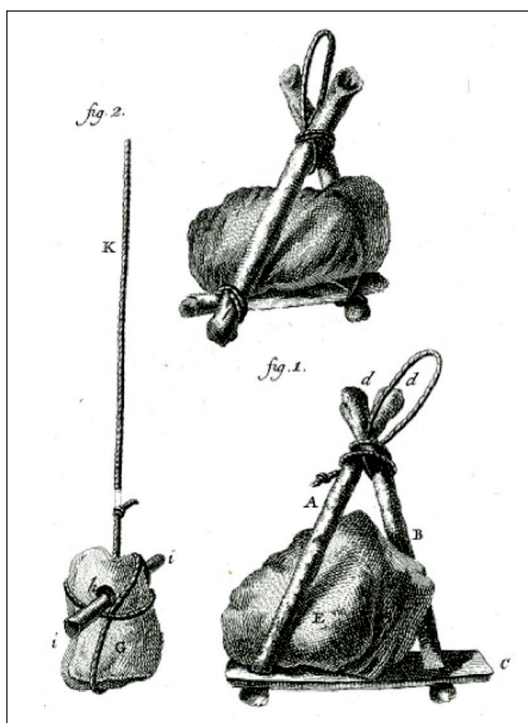
Estamos ante elementos de muy fácil uso y sobre todo baratas además de muy efectivas, su perduración en el tiempo por tanto no es de extrañar. Perder uno de estos elementos no debía conllevar para su propietario más que la localización y adaptación de una piedra para la función de ancla. Así es seguro que durante siglos este tipo de piezas hayan sido empleadas como fondeo.

Por otra parte estas anclas líticas, si nos atenemos a su tamaño, han sido fabricadas para ser utilizadas desde pequeñas embarcaciones, su escaso peso permite ser utilizadas por un solo hombre sin dificultad, aunque limita su uso a embarcaciones de pequeño porte. Lo reducido de su tamaño debería servir de apoyo a la explicación de que estas piezas han sido utilizadas básicamente por pescadores locales quienes en pequeñas embarcaciones faenaron de forma artesanal.

Por lo que hace a su localización debemos destacar que la mayor parte de las piezas localizadas se centran en dos tipos de parajes: por una parte pequeños fondeaderos aptos sólo para embarcaciones de pequeño porte y por otra en bajos rocosos. Está claro que en el primero de los casos no parecen lugares a propósito si de embarcaciones dedicadas a navegaciones de larga distancia nos referimos, no resulta del todo lógico fondear en pequeñas enseñas lejos de los centros de población, salvo que la embarcación esté dedi-

cada a tareas que no impican ni comercio ni largos desplazamientos. Con respecto a la explicación de la presencia de este tipo de piezas en bajos rocosos podemos encontrarla en la utilización de las anclas líticas para fondear a las embarcaciones en aquellos lugares de más afluencia de pesca, que son precisamente los bajos rocosos. No podemos descartar tampoco que algunas de estas anclas líticas, sobre todo aquellas más toscas, sean en realidad los fondeos de las artes de pesca allí largados.

Con lo que respecta al origen del material de fabricación de estos elementos, básicamente granitos, pizarras y esquistos son locales, de momento no han aparecido piezas fabricadas en materiales alóctonos, se trata por tanto de piezas fabricadas y utilizadas localmente.



*Ejemplos de potadas o poutadas según el Diccionario de los artes de la pesca nacional, 1793. Archeonauta. (ANCLAS LÍTICAS010)*



Destacan además este tipo de piezas por su elevado número, siendo, sobre todo en el archipiélago de las islas Cíes, muy abundantes.

En definitiva se trata de piezas sencillas aunque efectivas, de escaso tamaño, localizadas en pequeños fondeaderos y puntos de pesca, fabricadas en materiales locales, todo ello nos lleva a plantear que se trata de objetos de factura y uso locales con un largo período de utilización a juzgar por el elevado número de estas piezas que se localizan.

En otro fondeadero, en este caso el del islote Noro, existe la noticia de la localización de una piedra perteneciente a una poutada, o ancla.



*Contrapeso de piedra del arte garabeta, Cortegada*

La *poutada* es un ancla artesanal “formada por dos aspas de madera unidas por el centro y atravesadas perpendicularmente por unos palos que abarcan o comprimen una piedra u otro objeto pesado”. Su uso resulta más adecuado en fondos de roca.



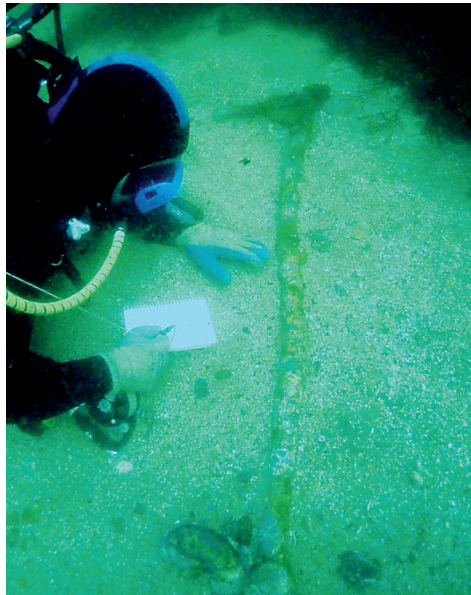
*Pequeña piedra tallada de uso en la pesca. Archeonauta (salvora 1)*

Como es lógico de estos elementos sólo suele recuperarse la piedra, por cuanto la madera suele desaparecer al poco tiempo de la pérdida esta pieza.

Durante los trabajos de prospección arqueológica subacuática en 2007 en el entorno de Sálvora, se localizaron, al igual que ocurrió en el archipiélago de Cíes, numerosos materiales líticos procedentes de la actividad pesquera. Como en aquel caso estos materiales quedaron depositados sobre el

fondo como consecuencia de pérdidas durante las tareas pesqueras o extractivas desarrolladas en estos parajes por generaciones de pescadores.

Los fondeaderos son lugares de interés para el estudio arqueológico. A los puertos arriban embarcaciones con mercancías y pasajeros que en algunos casos pueden aportar elementos materiales al registro arqueológico que paulatinamente se va formando en el fondo del puerto en base a los objetos perdidos o arrojados por los buques que lo frecuentan. Estos objetos nos ofrecerán en caso de estudio un panorama de las relaciones comerciales y de las actividades desarrolladas en ese punto a lo largo del tiempo. Se convierten así los puertos en verdaderos archivos de las ciudades que los sirven hasta que dragados descuidados acaban con esta información acumulada a veces desde hace miles de años.



*Tareas de documentación en el entorno de  
Los Camoucos, Ons.  
Archeonauta. P9063157*

En el pequeño fondeadero del Castillo, en la isla de Sálvora, hoy en día protegida por un muelle, se localizaron algunos objetos que nos hablan de las actividades desarrolladas en este lugar.

En este punto se sitúa el mejor fondeadero de la zona que permite además un cómodo acceso a la isla donde es posible hacer aguada. Conocemos de la presencia de construcciones al menos desde época medieval merced a un portulano genovés que recomienda precisamente este punto como refugio para las embarcaciones que discurren por la costa.

**Definición de potada en el *Diccionario de los artes de la pesca nacional*, publicado en 1793**

Creemos, por reveladora, traer aquí el uso dado para este tipo de anclas cuyo autor en la misma acepción extiende a “*la piedra o losa que se halla de propósito agujereada (...) y tiene el propio uso (...)*” (que la potada). Resulta un fuerte apoyo en cuanto a demostrar su uso y origen local para estas piezas:

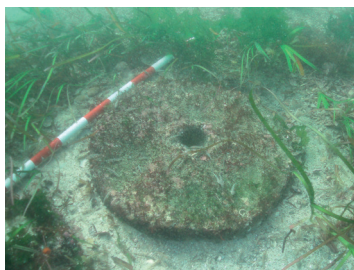
“Los pescadores usan de esta invención grosera, con particularidad en la pesca de Congrio, porque como es forzoso emprenderla en fondos de mucha roca, si echasen el reson de hierro que llevan siempre en su bordo, se exponían con frecuencia á perderle; porque las uñas de él se agarran con facilidad á las rocas, de donde las mas veces no es posible sacarle.

A esto se añade, que si, como suele verificarse, les entra de pronto un tiempo, cogiéndolos fondeados sin dar lugar á levarse, únicamente sufren la escasa pérdida de una piedra, dos estacas, y un pedazo de cabo; porque en estos casosapurados los cortan inmediatamente, con lo que quedan libres para maniobrar”.

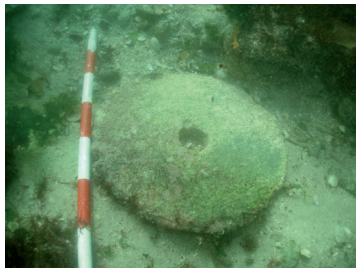
Nos enfrentamos, por tanto, al tratar estas piezas con unos objetos habituales entre los pescadores, de escaso coste, elevada efectividad y fungibles destinados aparentemente a su pérdida calculada. No es por tanto extraña su abundancia en los fondos que rodean los archipiélagos del Parque Nacional. El aprovechamiento de elementos manufacturados con otros objetivos - es decir piedras de molino - tras su amortización forma parte de lo razonable.

Se localizaron un conjunto de tres piedras de molino, aunque separadas entre sí entre 32 y 53 m. Estos objetos probablemente fueron reutilizados como fondeos de embarcaciones menores tras haber sido descartados para su uso original. Aparentemente se trata de piezas contemporáneas y dada su localización de empleo como fondeo de embarcaciones menores, probablemente como muertos para los botes de los habitantes de la isla.

La utilización de elementos sencillos de conseguir y de nulo valor que evite penalizar cualquier pérdida, queda evidenciado con el hallazgo en el fondeadero de la playa del Castillo de un fragmento de muro formado por la-

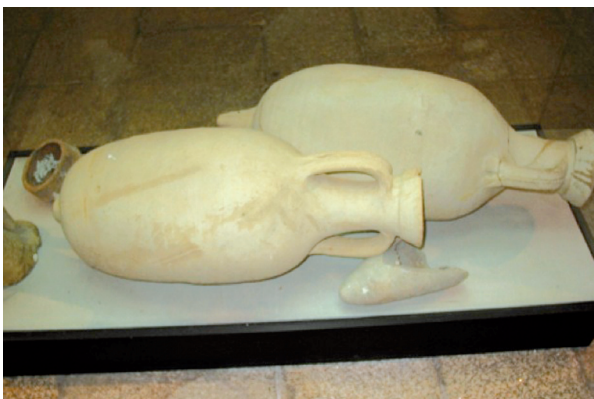


*Pequeña piedra tallada de uso en la pesca. Archeonauta (salvora 1)*



*Una de las piedras de molino localizadas en el fondeadero del Castillo, Sálvora. Archeonauta (wpt206)*

drillos macizos tomados con cemento. Este peso debió utilizar bien para fondear un aparejo o cosa menos probable formar parte de algún tipo de ancla tipo potada. En todo caso, una vez más asistimos,



como en el caso de la columna localizada en el freu de la Porta de Cíes o en los molinos de Sálvora, al empleo de objetos amortizados en su uso original de manera que nos aparecen descontextualizados, en un medio inédito para este tipo de hallazgos.

No podían fallar en torno a este fondeadero, de la misma manera que en el resto de los puntos prospectados en el año 2007, los hallazgos de elementos líticos procedentes de la actividad pesquera. No resulta raro que entre todos estos materiales destaquen las piedras de garabatas o raños dedicadas a la pesca del pulpo.

Fue localizado además un fragmento cerámico que en un primer examen parece corresponderse con un galbo de botija (anforeta, botijuela), la cual podría ser contemporánea con la factoría de salazón inmediata.

Se localizaron varias piedras de molino probablemente reutilizadas tras su amortización como fondeos de embarcaciones menores. Su cronología parece ser contemporánea.

Fue localizado además un fragmento cerámico que en un primer examen parece corresponderse con un galbo de botija (anforeta o botijuela), la cual podría ser contemporánea con la factoría de salazón inmediata.

## Cortegada

En *Punta Fradiño*, isla de Cortegada, se encuentra uno de los lugares más intensamente investigados en Galicia en el ámbito de la arqueología subacuática, se trata del lugar donde se supone situado el conocido como *pecio romano de Cortegada*.

En la zona, desde los años 50, se han venido produciendo el hallazgo de ánforas romanas del tipo conocido como Haltern 70.

Estas investigaciones fueron consecuencia de numerosos hallazgos de restos anfóricos en la zona desde.

Este yacimiento lo constituyen hasta ahora, que sepamos, una concentración de ánforas acompañadas de diferentes materiales cerámicos de factura romana.

Se realizaron prospecciones en los años 1983 y 1988 / 1989

d que en sus resultados son coherentes. Las ánforas asimilables al tipo Haltern 70, nos indican una cronología para esta posible embarcación romana en torno a mediados del siglo I d. de C. Algunas de las piezas recuperadas presentan *graffiti* en sus pivotes. Estas marcas indicaban

### Haltern 70

Este tipo de ánforas fue producido en la provincia romana de la Bética, Andalucía grosso modo, aunque concretamente en el valle del río Guadalquivir y ría de Huelva.

Su distribución abarca principalmente el Mediterráneo occidental y el Atlántico Norte, desde Portugal y España a Gran Bretaña, Alemania, Francia Italia y el norte de África. Se ha detectado una gran concentración de estas piezas precisamente en el noroeste de la Península, en torno a la antigua provincia de la *Gallaecia*.

Su dispersión por la fachada atlántica del Imperio deja bien a las claras la importancia del tráfico marítimo por este océano en época romana. Todo el valle del Rin y por el este hasta Croacia, registran ejemplares de esta manufactura. Ejemplares como el descrito son habituales en lugares como Inglaterra, lo que demuestra el tráfico marítimo en las costas gallegas.

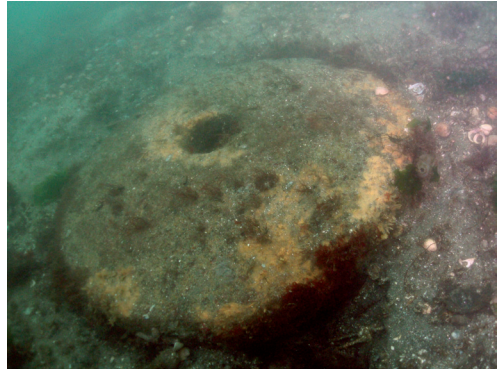
La dispersión de este tipo de contenedor, es otra ventana que se nos abre a la importancia de Hispania en época romana, la cual desde la conquista en época republicana pasó a ser granero y fuente destacada de materias primas del imperio.

En cuanto a su contenido, se han localizado piezas en cuyos *graffiti* se cita contener *defrutum*, un jarabe dulce obtenido a partir del mosto del vino; aceitunas conservadas en este líquido o en salmuera y finalmente vino, si hacemos caso a los análisis realizados sobre algunas de estas piezas.



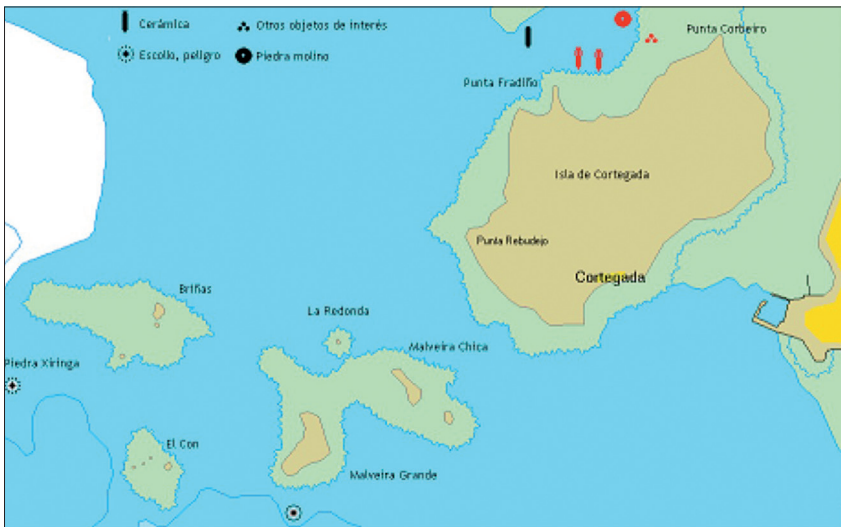
en ocasiones datos acerca del contenido del ánfora, su fabricante y el destinatario de la carga.

Junto a estos materiales se recuperaron dos platos de *terra sigillata* del tipo Dragendorf 18, (uno de con el sigillum “DA[.]AOI”) que algunos estudiosos ponen en relación con alfares riojanos; una tapadera de ánfora en perfecto estado; varios fragmentos de *tegulae* y restos de cerámica catalogada como indígena.



*Piedra de molino, localizada durante la prospección en Cortegada, 2007. Archeonauta. Molino cortegada*

Durante la prospección arqueológica que realizamos en 2007 se pudo constatar y situar geográficamente una serie de elementos que, por una parte constatan, una vez más, la presencia de elementos cerámi-

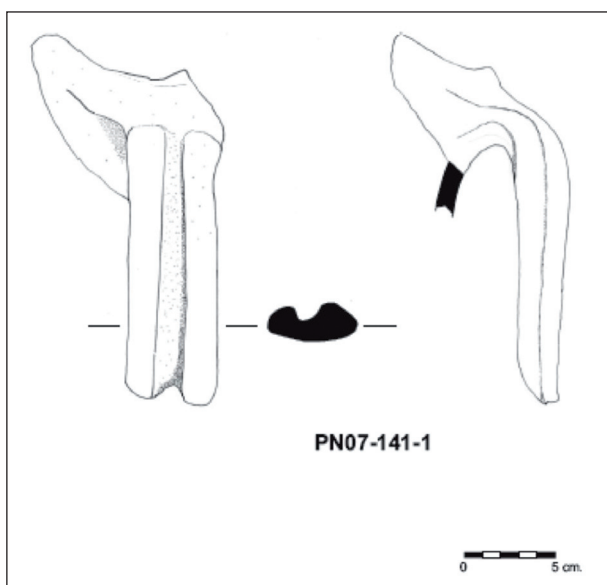


*Hallazgos en el entorno de Cortegada, las figuras en rojo señalan los objetos localizados durante la campaña de prospección de 2007.*

cos de cronología romana, así como otros materiales más recientes de interés etnográfico (elementos líticos, piedras de molino, etc.).

La cerámica romana localizada se sitúa en la ensenada al oeste de punta Fradiño y al sur del área donde fueron localizados la rueda de molino y la piedra perteneciente, con toda probabilidad a un ancla de tipo poutada.

Todos estos elementos los creemos relacionados con el tránsito de y hacia el río Ulla. Es de destacar que la zona aparentemente reúne las condiciones apropiadas para ser utilizada como fondeadero en el que esperar el cambio de marea favorable para remontar este río y acceder a Pontecesures.



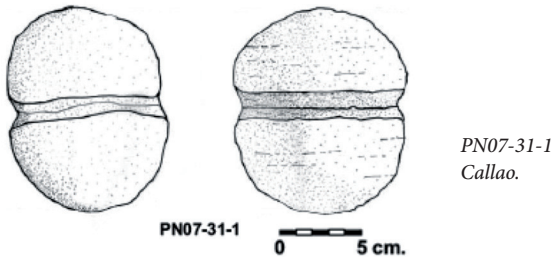
*Fragmento de ánfora Haltern 70 localizado durante la prospección del año 2007.*



## UN PEQUEÑO APÉNDICE TIPOLÓGICO ACERCA DE LOS MATERIALES LÍTICOS DE TRADICIÓN ETNOGRÁFICA APROVECHANDO AQUELLOS DOCUMENTADOS EN EL PARQUE NACIONAL DURANTE LA INTERVENCIÓN DEL AÑO 2007

### Callaos

Pesas para pescar con línea, utilizadas también en ocasiones para los palangres. Se diferencian en seixos, cuando son de cuarcita y piedras cuando son graníticos. Las primeras son piezas talladas y las segundas normalmente piqueteadas aunque en ocasiones también se tallen,



### Pandullo

Se trata de una piedra empleada para golpear generalmente el agua, espantar a la pesca y favorecer así que ésta se enmalle en las redes largadas previamente (pesca al embalo). Estas piezas suelen tener unos 20 cms de diámetro y pesar entre 1 y 2 kilogramos; son, a excepción del tamaño en todo similares a los callaos



## Sebeiro

Se trata de una sonda, o escandallo artesanal, se fabrica de un canto rodado al que se le quita un extremo con objeto de formar una superficie plana o algo cóncava mediante la técnica del piqueteado se le hacen varios “regos” o acanaladuras que se cruzan en la base y que se unen en la parte superior sobre los que se dispone el cabo que ha de sujetar la pieza. Su función era obtener la profundidad en un punto dado y recoger, mediante la grasa o sebo que se disponía en la superficie plana muestras del tipo de fondo. No podemos dejar mencionar que su uso podía también aplicarse a la pesca con línea.



*Pandullo  
recuperado  
en el dragado  
del puerto de  
Bayona*

## Piueiros

Son pesas, normalmente de granito en las que se efectúan unas entalladuras mediante talla o piqueteo. Son utilizadas para fondear boyas y redes. Se trata de piezas bastante grandes, pudiendo alcanzar los 14 ó 15 kgs. de peso. Son muy abundantes, sobre todo en fondos de piedra, allí donde existan posibilidades de enganche.



*Piueiro en el  
interior de una  
cueva donde  
quedó enroscado*





# **Bibliografía**



## Bibliografía

- ABILLEIRA CRESPO, Y., 2005. *Los galeones de Vigo*. RP edicions, Vigo.
- ALONSO ROMERO, F. 2002. *Historia, Leyendas y creencias de Finisterre*. Briga, Betanzos.
- MORALES, A. DE, 1765. *Viaje de Ambrosio de Morales por orden del Rey Felipe II a los Reinos de Galicia, León y Principado de Asturias*. Enrique Flórez, Madrid.
- AUBIN, 1702. *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de la architecture navale*. Pierre Brunel, Amsterdam.
- BARREIRO, M., 1966. *2000 años de Historia del castillo de Monte Real*. Faro de Vigo, Vigo.
- CAAMAÑO GESTO, J. M. y LÓPEZ PÉREZ, M<sup>a</sup>. C., 2006. “Adenda al corpus de marcas de alfarero en *terra sigillata* localizadas en Galicia” *Gallaecia* nº 25.
- CALO LOURIDO, F., (----). “Una pesca de corsarios en la Isla de Ons” *Revista de la Asociación Piñeiróns*.
- CARBALLO ARCEO, X; LUACES ANCA, J. y TOSCANO NOVELLA, M. C., 1998. *Catálogo do patrimonio arqueológico. Arqueología de Vigo e a súa Historia*. Concello de Vigo, Vigo.
- CASTROVIEJO, J. M., 1955. *Apariciones en Galicia*. Porto, Santiago.
- CONDE, J. A., 1820. *Historia de la dominación de los Arabes en España: Sacada de varios manuscritos y memorias arábigas*. García
- CUCARI, A., 1978. *Veleros de todo el mundo, desde el año 1200 hasta hoy*. Espasa - Calpe, Madrid.
- DÍAZ ALVAREZ, P., 1958. *Carta y noticia arqueológica de las Islas Cíes*. Tipografía Faro de Vigo.
- DÍAZ ALVAREZ, P., 1971. *Ánforas romanas en los caminos del mar*. Caja de Ahorros Municipal de Vigo.
- DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE, 1987. *Lista oficial de buques año 1986*. Ávila.
- FERNÁNDEZ DE LA CIGOÑA NÚÑEZ, E., 1989. *Illas de Ons e Sálvora: historia natural e humana e outros traballos*. Asociación Gallega para la Cultura y la Ecología, Vigo.
- FERNÁNDEZ DURO, C., 1972. *Armada Española*. Madrid.
- G – TOUDOUZE, G., *et al.*, 1939. *Histoire de la marine*. Lillustration, París.



GONZÁLEZ-ALEMPARTE FERNÁNDEZ, J. M., 2003. *Crónicas históricas de las islas Cíes*. Briga, Betanzos.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, X. M. (CO.) 1999. “Naufraxios no mar de Vigo (1854-1964)”. *Caderniños do Instituto de Chapela*. Nº 2. Vicus, Vigo.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I., 2004. *La Campaña de Trafalgar (1804-1805)*. Ministerio de Defensa, Madrid.

GONZÁLEZ LÓPEZ, E., 1980. *La Galicia de los Austrias*. Fundación Pedro Barrié de la Maza, Conde de Fenosa. Galicia Histórica. Instituto Padre Sarmiento de Estudios Galegos.

HOCKING, C., 1969. *Dictionary of disasters at sea during the age of steam*. Lloyd's Register of Shipping, Londres.

HIDALGO CUÑARRO, J., 1985. “Apuntes para la Carta Arqueológica de la Ría de Vigo”, *Actas del VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina, Cartagena 1982*. Ministerio Cultura, Madrid.

LANDSTRÖM, B., 1964. *El buque*. Juventud, Barcelona.

LUACES ANCA, J. y TOSCANO NOVELLA, C. 1989<sup>a</sup>. “Prospección Subacuática de las Rías de Pontevedra y Vigo”. *El Museo de Pontevedra, tomo XLI*. Publicación do Museo Provincial de Pontevedra.

LUACES ANCA, J. y TOSCANO NOVELLA, C., 1989<sup>b</sup>. “Prospecciones Subacuáticas en la Galicia Meridional”. *Actas del Coloquio de Arqueología do Noroeste Peninsular. Porto, 1988.. Trabalhos de Antropología e Etnología, tomo XXVIII*, fascículos 3 y 4. Publicación de la Sociedade Portuguesa de Antropología e Etnología. Porto.

LUACES ANCA, J. y TOSCANO NOVELLA, C., 1989<sup>c</sup>. “Prospección Subacuática da Ría de Vigo”, *Arqueología-Informes 1. Campaña 1987*. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela.

LUACES ANCA, J. y TOSCANO NOVELLA, C., 1991<sup>a</sup>. “Arqueología Subacuática en la Comunidad Gallega”. *Actas de las Jornadas de Arqueología Subacuática en Asturias*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo.

LUACES ANCA, J. y TOSCANO NOVELLA, C., 1991<sup>b</sup>. “Prospección Subacuática da illa de Cortejada (Vilagarcía de Arousa, Pontevedra)”, *Arqueología-Informes 2. Campaña 1988*. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela.

LUACES ANCA, J. y TOSCANO NOVELLA, C., 1995. “Prospección

- Arqueológica Subacuática da Ría de Vigo (Pontevedra)”, *Arqueología-Informes* 3. *Campaña 1989*. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela.
- LUACES ANCA, J. y TOSCANO NOVELLA, C., 1998. *Islas Cies, olin Ins. Deorum (noutro tempo Illas dos Deuses)*. Santiago de Compostela. Editorial Negra Trea. Vigo.
- MARTÍN BUENO, M. et alii, 1985. “La arqueología subacuática en las Costas de Norte y Noroeste Peninsular: Estado de la cuestión”, *Actas del VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina, Cartagena 1982*. Ministerio Cultura, Madrid.
- MARTÍNEZ VALVERDE, C., 1968. *Gloriosas Efemérides de la Marina de Guerra Española*. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.
- MAYAN SANTOS, J. M., 1986. *Górgolas de Muerte*. Ediciones Anel. Granada.
- MONGE Y VALLEJO, 1923. *La marina mercante española. Guía del naviero*. Madrid.
- NAVEIRO LÓPEZ, J. L., 1985. “Un pecio romano en cortejada (Villagarcía de Arosa)” *Actas del II Coloquio Galaico-Minhoto (Santiago de Compostela, 1984)*, II. Betanzos.
- NAVEIRO LÓPEZ, J. L., 1986. “El comercio marítimo en el Noroeste durante la época romana a través de las ánforas”, *Revista de Arqueología*, 57. Zugarto Ediciones, Madrid.
- NAVEIRO LOPEZ, Juan; 1987. “Marcas de ánfora en Galicia: la problemática de los graffiti”. *Revista Pontevedra Arqueológica del Grupo “Alfredo García Alén*, tomo II. Pontevedra.
- NAVEIRO LOPEZ, J. L., 1991. *El comercio antiguo en el N.W. peninsular*. Monografías urxentes do Museu N15. La Coruña.
- NAVEIRO LOPEZ, J. L. y CAAMAÑO GESTO, J. M. 1992. “El depósito subacuático del río Ulla. El material romano” en *Finis Terrae*, estudios en lembranza do Prof. Dr. Alberto Balil. Universidade de Santiago de Compostela.
- OTERO LANA, E., 1992. *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*. Editorial Naval, Madrid.
- PATIÑO GÓMEZ, R., 1985. “Hallazgo De los tres primeros cepos romanos en el litoral atlántico español”, *Revista de Arqueología*, 35 p. 29 - 30. Zugarto Ediciones, Madrid.
- PATIÑO GÓMEZ, R., 1989. *Historia de las islas Cies*. RP, Vigo.

- PATIÑO GÓMEZ, R., 2002. *Catalogación de yacimientos arqueológicos submarinos en las costas gallegas*. RP edicions, Vigo
- PATIÑO GÓMEZ, R. y PEÑA SANTOS, A de la, 1983. “Exploraciones arqueológicas en aguas de la isla de Cortejada” *Remar. Revista del Mar*, 2, Vigo.
- PATRICIO CORTIZO, F., 2004. *Historia da costa galega e os seus naufraxios*. Xerais. Vigo.
- PAZOS, L. J., 2002. *La Isla de Cortejada en su Historia. Apuntes sobre su donación*. Cambados.
- PEÑA SANTOS, A. de la, 1985. “Primeras prospecciones arqueológicas subacuáticas en el litoral de la provincia de la Pontevedra”. *Pontevedra Arqueológica*, 1. Pontevedra.
- PEÑA SANTOS, A. de la, As Illas atlánticas, unha breve ollada á súa máis antiga ocupación humana. *Revista de la Asociación Piñeiróns*.
- PEÑA SANTOS A. de la, 1999. *Historia de Vigo*. Vía Láctea, La Coruña.
- PEÑA SANTOS, A. de la, y PATIÑO LÓPEZ, R., (revista electrónica). “Excavaciones arqueológicas” *Pontenova. Revista de Novos Investigadores* 11. Deputación de Pontevedra. Dirección electrónica: <http://pdf.depontevedra.es/ga/110/zpMCQEbUQV.pdf>.
- PEREIRO ALONSO, R. Co., 2002. *La batalla de Vigo, prólogo de una guerra, 1702*. Caixanova, Vigo.
- RODRÍGUEZ BIEMPICA, E. 1987. “Anclas líticas en las Rías Bajas gallegas”, *Pontevedra Arqueológica*, II. Pontevedra. Grupo de Arqueología Alfredo García Alén.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R., 2007. *Victorias por mar de los españoles*. Grafite.
- ROLDÁN M, 1831. *Cartilla marítima para la instrucción de los caballeros guardias marinas*. Miguel de Burgos, Madrid.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, C., 1989. *María Pita y la defensa de La Coruña*. Ayuntamiento de La Coruña, La Coruña.
- SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, M., 1997. *Tesouros asolagados. Historia dos naufraxios no mar de Galicia*. Ediciones Lea, Santiago de Compostela.
- SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, M., 2003. “Un primer paso para una hipotética Carta Arqueológica Subacuática de la Comunidad Autónoma de Galicia”. *Cuadernos de Arqueología Marítima VI*, Cartagena.

- SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, M., (en prensa). “Prospección arqueológica subacuática no Parque Nacional das Illas Atlánticas de Galicia, Archipiélagos de Ons, Sálvora e Cortegada.” Actuacións Arqueolóxicas, ano 2007. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela.
- SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, M., (en prensa). “Prospección arqueológica subacuática Parque Nacional das Illas Atlánticas de Galicia, Illes Cíes. Vigo.” Actuacións Arqueolóxicas, ano 2007. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela.
- SANTIAGO Y GÓMEZ, J. de, 1896. *Historia de Vigo y su comarca*. Imprenta y litografía del Asilo de Huérfanos del Sagrado Corazón, Madrid.
- SANTIAGO, J. de y NOGUEIRA, U., 1902. *Bayona Antigua y Moderna*. Imprenta del Asilo de Huérfanos del Sagrado Corazón. Madrid.
- SAÑEZ REGUART, A., 1793. *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*. Viuda de Joaquín Ibarra. Madrid.
- SAWYER, L. A. y MITCHELL. W. H., 1985. *The Liberty ships*. Lloyd's of London Press,
- SUTTON-JONES, K., 1985. *Pharos, the lighthouse yesterday today and tomorrow*. Michael Russell.
- VALLEJO POUSADA, R. (revista electrónica). “Historia da pesca en Galicia (das orixes ata o século XVIII), Pontevedra. *Revista de estudos provinciais*. Nº 19. Deputación de Pontevedra. Dirección electrónica: <http://pdf.depontevedra.es/ga/103/TW0lvkLNSL.pdf>
- VENTOSO MARIÑO, X.A., 2003. *As sombras dos mortos*. Deputación da Coruña, La Coruña.
- VVAA., 1940. *Almanaque naval 1941-XIX*. Alfieri y lacroix, Milán.
- VVAA. Compilación documental sobre la batalla de RAnde. Museo do Mar de Galicia.
- VVAA. 1931. *Derrotero de las costas de España y de Portugal, desde el cabo Trafalgar hasta el puerto de La Coruña*. Sección de Hidrografía. Imprenta del Observatorio de Marina, San Fernando.
- VVAA, 1981. *El buque en la Armada Española*. Sílex.
- VVAA., 1957. *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga, Barcelona.
- VVAA, 2009. *O patrimonio arqueolóxico subacuático e o comercio dos bens culturais*. Anduriña, Pontevedra.

ZURCHER ET MARGOLLÉ, 1872. *Les naufrages celebres*. Librairie Hachette, Paris.

**PÁGINAS WEB:**

<http://ads.ahds.ac.uk/>  
<http://www.cetmar.org/>  
<http://www.cronab.demon.co.uk/>  
<http://kermit.ipbhost.com>  
<http://www.merchantships.click2site.com>  
<http://www.miramarshipindex.org.nz>  
<http://www.navyphotos.co.uk/index5.htm>  
<http://www.photoship.co.uk>  
<http://www.todoababor.es>  
<http://www.todoavante.es>  
<http://www.webmar.com>  
<http://www.wrecksite.eu>

**EDICIONES PERIÓDICAS:**

Faro de Vigo.  
Gaceta de Madrid, recopilada por Laborda, A, en la página web:  
[http://www.todoababor.es/articulos/esp\\_histo.htm](http://www.todoababor.es/articulos/esp_histo.htm)  
El Pueblo Gallego.  
Ideal Gallego, La Coruña.  
*La Ilustración Gallega y Asturiana*, Madrid.  
VIDA MARITIMA, Madrid  
LA VOZ DE GALICIA, La Coruña.

**ARCHIVOS:**

AGZMC: Archivo General de la Zona Marítima del Cantábrico.











